

Universidade Federal Fluminense  
Instituto de Ciências Humanas e Filosofia  
Área de História  
Programa de Pós-Graduação em História

Maria Roseane Corrêa Pinto Lima

**Barbadianos Negros e Estrangeiros**  
Trabalho, racismo, identidade e memória em Belém de início do século XX

Niterói  
2013

Maria Roseane Corrêa Pinto Lima

## **Barbadianos Negros e Estrangeiros**

Trabalho, racismo, identidade e memória em Belém de início do século XX

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense como requisito parcial para a obtenção do Grau de Doutor em História.

Orientadora: Prof<sup>ª</sup> Dr<sup>ª</sup> Gladys Sabina Ribeiro

Niterói  
2013

**Ficha Catalográfica elaborada pela Biblioteca Central do Gragoatá**

L732 Lima, Maria Roseane Corrêa Pinto.

Barbadianos negros e estrangeiros: trabalho, racismo, identidade e memória em Belém de início do século XX / Maria Roseane Corrêa Pinto Lima. – 2013.

245 f. ; il.

Orientador: Gladys Sabina Ribeiro.

Tese (Doutorado) – Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Departamento de História, 2013.

Bibliografia: f. 223-245.

1. Negro no Brasil. 2. Imigração. 3. Amazônia. 4. Trabalho. 5. Racismo. I. Ribeiro, Gladys Sabina. II. Universidade Federal Fluminense. Instituto de Ciências Humanas e Filosofia. III. Título.

CDD 306.36209811

Maria Roseane Corrêa Pinto Lima

## **Barbadianos Negros e Estrangeiros**

Trabalho, racismo, identidade e memória em Belém de início do século XX

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense como requisito parcial para a obtenção do Grau de Doutor em História.

### BANCA EXAMINADORA

---

Prof<sup>ª</sup> Dr<sup>ª</sup> Gladys Sabina Ribeiro – Orientadora  
Universidade Federal Fluminense

---

Prof<sup>ª</sup> Dr<sup>ª</sup> Mariza de Carvalho Soares – Examinadora Interna  
Universidade Federal Fluminense

---

Prof. Dr. Alexsander Lemos de Almeida Gebara – Examinador Interno  
Universidade Federal Fluminense

---

Prof. Dr. José Maia Bezerra Neto – Examinador Externo  
Universidade Federal do Pará

---

Prof. Dr. Ricardo Henrique Salles – Examinador Externo  
Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro

---

Prof. Dr. Carlos Gabriel Guimarães – Examinador Suplente  
Universidade Federal Fluminense

---

Prof. Dr. Luiz Fernando Saraiva – Examinador Suplente  
Universidade Federal Fluminense

Niterói  
2013

*Em memória de minha avó,  
Margarida Corrêa Cadete*

## AGRADECIMENTOS

Entre partidas e chegadas, muitos encontros e reencontros, também descobertas e desafios que marcaram os percursos, às vezes como labirinto, que me levaram a desenvolver (e agora concluir) esta pesquisa, contei com o auxílio de muitas pessoas, as quais gostaria de lembrar aqui.

Agradeço a todos os descendentes dos imigrantes barbadianos, nas famílias Scantlebury, Chase, Skeete, White, Burnett, Deane, Forde e Grangel; principalmente a Victor Scantlebury Rente, à sua mãe Flora Cristine Scantlebury e à Karina Barroso da Silva, descendente da família Mottlley. Meu muito obrigada.

Não posso esquecer os companheiros de pesquisa Marcelo Carvalho, Daniel Barroso, Paolo Totaro e Pedro Tórtima, por tudo o que acrescentaram para o enriquecimento deste trabalho.

Agradeço a amizade de Valtéria Alvarenga, Maria dos Santos Reis e de Ketty Cadete Dias, por toda a força e apoio durante minha estada no Rio de Janeiro. Pude contar não só com elas, mas também com meus tios Zeca e Aquiles, além do meu primo Sales e sua esposa Alda, pois todos estes fizeram o possível para que me sentisse em casa. D. Conceição, por sua vez, foi fundamental antes mesmo que toda essa aventura começasse.

Não posso deixar de agradecer, também, às minhas tias Edinalva, Esmeralda, Edna e seus filhos, meus primos, que moram no Rio.

Obrigada à Igreja anglicana, Paróquia de Santa Maria de Belém (agora Diocese Anglicana da Amazônia), e aos barbadianos que lá congregam, através de seu bispo Saulo Barros, a quem agradeço cordialmente toda ajuda.

Ao senhor Raul Moreira, ao senhor Oflíio Nélio da Conceição e à Ita Gomes, da Companhia Docas do Pará, agradeço sinceramente.

Também, meu muito obrigada à Elaine Pereira Rocha, da *Universit of the West Indies*, pelo diálogo e colaboração sobre o assunto pesquisado.

Agradeço aos amigos da UFPA, companheiros de longa data, William Gaia Farias, Mário Médice Costa Barbosa, Magda Nazaré Pereira da Costa, Benedita Celeste de Moraes Pinto, Luiz Augusto Pinheiro Leal, Rosa Acevedo Marin, José Maia Bezerra Neto e Fernando Arthur de Freitas Neves, pelo apoio incondicional em todos os momentos. A Mauro Cezar Coelho pelo direcionamento no começo deste percurso. Deu certo!

Muito obrigada aos colegas do Campus de Bragança, principalmente a Carlos Dias e Ana Clara Favacho, Maria Helena Chaves, Cristina Caldas, Paulo Oeiras, José Guilherme

Fernandes, Francisco Smith Júnior, Cláudia Nunes, Letícia Souto Pantoja e Dário Benedito Rodrigues, com quem venho dividindo a direção da Faculdade de História de Bragança.

Agradeço, também, à professora Rosa Helena Sousa de Oliveira, coordenadora do Campus, por toda a força.

Antes de ir para a cidade de Bragança, interior do Pará, em 2009, contei com o financiamento do Programa Internacional de Bolsas da Fundação Ford e tive oportunidade de contatar pessoas que me são de grande estima, algumas delas reunidas no grupo *Atirãns*, a quem agradeço as lições que levarei para a vida inteira. Sou muito grata à Zélia Amador de Deus, interessada nos temas desta pesquisa desde os tempos do meu mestrado.

Agradeço aos professores da banca examinadora, não só por dedicarem seu tempo para a leitura do que escrevemos, mas por emprestarem parte de seus olhares e experiências acumulados e partilhados no ritual que o texto final da tese só introduz.

De modo carinhoso, agradeço à minha orientadora, Gladys Sabina Ribeiro, pelo tratamento profissional às questões e dúvidas da pesquisa e por todo apoio para a conclusão deste trabalho. Seu auxílio fundamental nos momentos cruciais do desenvolvimento da pesquisa está marcado no texto da tese e na minha memória, sem dúvida.

Do PPGH/UFF, agradeço à coordenação e à Comissão de Planejamento Acadêmico, pela compreensão e auxílio durante o cumprimento das etapas até a defesa da tese. O que não teria acontecido sem a participação dos professores do Programa. Agradeço a Marcelo Bittencourt e à Virgínia Fontes, por todo aprendizado, válido dentro e fora das salas de aula, e à Mariza de Carvalho Soares e Alexsander Lemos de Almeida Gebara, por apontarem os caminhos a seguir.

Como dificilmente alguém sai de uma cidade para outra para estudar, depois muda de novo para trabalhar, sem a ajuda dos familiares, agradeço, com todo meu amor: aos meus pais, Flávio e Raimunda, a meus irmãos Flávio Júnior, Roselene e Rosana; a minha prima-irmã Luciane; a minhas cunhadas Mariléia e Hellen; a minha prima, Kelly; a minha sogra-mãe, *Milourdes*; a querida Inês; a meus sobrinhos amados também. Meu marido, Helder Lima, mais uma vez segurou a casa e me ajudou a cuidar do nosso filho, Rafael, alegria de todas as horas... meus agradecimentos aos dois são registrados aqui e nos beijinhos de todos os dias, amor e vida.

Minha avó, Margarida Corrêa Cadete, descansou antes que eu terminasse este trabalho, mas gostaria de dedicá-lo à sua memória por tudo o que ela representou para a minha formação.

## RESUMO

O objeto deste trabalho de pesquisa é a imigração de trabalhadores negros barbadianos para a Amazônia, e mais especificamente para o Pará, no contexto das primeiras décadas do século XX. O termo barbadiano, além de designar um local de origem/nascimento (Barbados), acabou se tornando uma designação que englobou outros imigrantes negros oriundos de diversas partes do Caribe, mas embarcados para o Brasil através do porto de Bridgetown. Como recuperar a história dessa imigração? Como chegar às experiências desses imigrantes? Em que medida a experiência migratória marcou as vidas daqueles que migraram mas também dos seus descendentes? O que significava ser negro e estrangeiro após a Abolição? O interesse inicial de discutir o trabalho no contexto do pós-abolição levou-nos aos debates em torno da imigração para a Amazônia na virada do século XIX, entrecruzada com as questões de raça e racismo que marcaram a passagem para o século XX e que se revelam nas aproximações e distanciamentos, ou nas negociações entre as identidades inglesa, brasileira e barbadiana. Trabalho, racismo, identidade e memória tornaram-se os eixos a partir dos quais foi desenvolvida a presente pesquisa, entrecruzando as dimensões de raça, classe e gênero. Utilizamos tanto registros escritos (impressos, como os jornais e a literatura coeva) e orais (as histórias de vida de barbadianos) quanto os imagéticos (fotografias) que remetem aos barbadianos em Belém, mas também em Manaus e Porto Velho.

**PALAVRAS-CHAVES:** Barbadianos; Imigração; Negros; Amazônia; Trabalho; Racismo.



## **ABSTRACT**

The object of this research paper is the immigration of black Barbadian workers to Amazon and more specifically to Pará, in the context of the first decades of the twentieth century. The term Barbadian, besides designating a place of origin/birth (Barbados), ended up becoming a designation that encompasses other black immigrants from different parts of the Caribbean that were shipped to Brazil through the Bridgetown harbor. How can we recover the history of this immigration? How can we reach this migrates experiences? To what extent this migratory experience marked the lives of those who migrated and also of their descendants? What did it mean to be black and foreign after the Abolition? The initial interest in discussing labor in the post-abolition context lead us to the debates around the immigration to Amazon in the turn of the nineteenth century, crisscrossing with the issues of race and racism that marked the transition to the twentieth century and that reveal themselves in similarities and differences or in the negotiations among the English, Brazilian and Barbadian identities. Work, racism, identity and memory became the axis from which this research was developed, crisscrossing the dimension of race, class and gender. We used both written (printed such as newspaper and coeval literature) and oral (the life stories of the Barbadians) records and also imagery (photographs) that refer to Barbadians in Belém, but also in Manaus and Porto Velho.

**KEYWORDS:** Barbadians, immigration, black people, labor and racism.

## LISTA DE FIGURAS

- Figura 1 – Diferentes momentos da vida de Florence Scantlebury, barbadiana que imigrou para Belém..... 17
- Figura 2 – Raymundo Moraes. De prático de navios a escritor, jornalista e político. Escreveu *Amphitheatro Amazônico*, no qual alude à imigração dos barbadianos para o Pará..... 42
- Figura 3 – Mapa histórico da América Central e Caribe em 1910. Barbados em destaque..... 65
- Figura 4 – O cais. Bridgetown, Barbados, c. 1905. Muitos navios vindos dos Estados Unidos ou Inglaterra faziam escala em Barbados antes de seguirem para a Amazônia, aportando em Belém..... 66
- Figura 5 – Barbados: uma “cidade” adiantada, segundo um oficial do Pará em 1905.... 69
- Figura 6 – *Trafalgar Square*, em Bridgetown, meados do século XIX..... 70
- Figura 7 – Cena de rua, Barbados, c. 1906..... 71
- Figura 8 – A pequena Ilha de Barbados e sua divisão em paróquias. No destaque, Bridgetown, de cujo porto foram remetidos os trabalhadores que aportariam em Belém com rumo a área da EFMM, enquanto outros ficaram na cidade. No entorno do destaque, a Paróquia de *Saint Michael*, a que mais exportou trabalhadores para a construção do Canal do Panamá..... 84
- Figura 9 – Barbadianos chegando ao Panamá a bordo do S.S. *Ancon*, setembro de 1909..... 86
- Figura 10 – Mapa da zona da borracha no Rio Putumayo. As denúncias das atrocidades cometidas contra os indígenas submetidos ao trabalho nos seringais tornaram-se um escândalo internacional e nele foram sujeitos os barbadianos migrados para essa região, como vítimas das empresas que os contrataram e algozes dos índios que ali trabalhavam, no começo do século XX..... 99
- Figura 11 – Bonde por tração animal na Rua João Alfredo, centro comercial de Belém, c.1900. Em 1909, o mesmo era tido como “antigo” e “péssimo”..... 111
- Figura 12 – Os barbadianos estiveram entre os trabalhadores empregados no assentamento dos trilhos e estabelecimento dos bondes em Belém. Na imagem, bondes por tração elétrica na Avenida 16 de novembro, tendo, à direita, a Praça D. Pedro II, próximo ao Ver-o-Peso..... 112
- Figura 13 – James Christopher de Coursey Burnett, barbadiano que migrou para Belém para trabalhar no assentamento de trilhos de bondes da *Pará Electric*. Não emigrou sozinho: já era casado com Carlota, de Trinidad. A fotografia foi registrada em frente à residência do casal..... 115
- Figura 14 – Porto de Belém. Convite para a cerimônia de inauguração do primeiro trecho de cais, que seria realizada em Val-de-Cans, no dia 12 de outubro de 1909, celebrando as obras iniciadas em 16 de novembro de 1907. Para tal construção, Percival Farquhar organizou a Companhia *Port of Pará*. O convite era assinado pelo engenheiro Ian Berry..... 121
- Figura 15 – Trapiche da companhia de navegação *Booth Line*..... 123
- Figura 16 – Marcando a inauguração do primeiro trecho de cais, a chegada do vapor *Justo Chermont*, em 12 de outubro de 1909..... 123
- Figura 17 – Robert Scantlebury, barbadiano que migrou para a Amazônia. Fazia parte da tripulação do vapor *Viking*, da *Amazon River Company*. Casou-se com Florence, com quem teve cinco filhos, tendo o casal fixado residência em

	Belém.....	130
Figura 18 –	Negros estivadores dos armazéns do Boulevard da República, início do século XX. Os barbadianos estariam entre eles?.....	132
Figura 19 –	Os Scantlebury de Manaus. Charles Scantlebury, primo de Robert, que veio para a região trabalhar na Estrada de Ferro Madeira-Mamoré e acabou se fixando em Manaus. Os seus descendentes foram registrados como Scantbelruy, provavelmente por um erro do escrivão. ....	180
Figura 20 –	<i>St. Mary’s Church, Pará. Group of West Indians</i> .....	197
Figura 21 –	Florence Viola Scantlebury, no documento que atesta sua permanência legal e a condição em que se encontrava no Brasil, inclusive com nome abasileirado. Página da Carteira de Identidade para Estrangeiros, emitida em 1942.....	207
Figura 22 –	Mapa do Estado do Pará de 1908. Em destaque, Belém e a Baía do Guajará.....	242
Figura 23 –	Porto do Pará. Obras e dragagens até dezembro de 1914.....	243
Figura 24 –	Planta da cidade de Belém de 1919, com o traçado da Estrada de Ferro de Bragança. No detalhe, área do porto (em azul) e a Avenida Serzedelo Corrêa, onde havia estâncias nas quais os imigrantes barbadianos residiram (em vermelho). Na mesma avenida foi construída a <i>Pará Anglican Church</i> , frequentada pelos ingleses brancos e pelos <i>West indians</i> .....	244

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Famílias barbadianas a partir dos informantes.....	37
Quadro 2 – Famílias barbadianas a partir dos informantes.....	38
Quadro 3 – As raças e seus “subprodutos”, conforme José Veríssimo.....	51
Quadro 4 – Imigrantes Barbadianos em Belém – ocupações.....	183
Quadro 5 – Imigrantes Barbadianas em Belém – ocupações.....	186
Quadro 6 – Famílias barbadianas em Belém, a partir dos informantes.....	240

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Entrada de africanos via tráfico transatlântico para o Caribe Britânico (1606-1842). Barbados em destaque.....	88
Tabela 2 – Escravos africanos introduzidos em Barbados via tráfico transatlântico por principais portos de embarque (1526-1867).....	89
Tabela 3 – Serviço sanitário da Madeira-Mamoré. Óbitos por nacionalidades, jun. 1907 a 31 de dez. 1912.....	149/150

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

- AN Arquivo Nacional, Rio de Janeiro
- APEP Arquivo Público do Estado do Pará
- APP *Jornal A Província do Pará*
- BAB Biblioteca Armando Bordallo da Silva, UFPA, Bragança
- BN Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro
- BPAV Biblioteca Pública *Arthur Vianna*
- CDP Companhia Docas do Pará
- CMA Centro de Memória da Amazônia, UFPA, Belém
- DN Departamento de Necrópoles, Belém
- EP *Jornal Estado do Pará*
- EFB Estrada de Ferro de Bragança
- EFMM Estrada de Ferro Madeira-Mamoré
- FN *Jornal Folha do Norte*
- MPEG Museu Paraense *Emílio Goeldi*
- PAC *Pará Anglican Church*, Paróquia de Santa Maria, em Belém
- PB Prefeitura de Belém
- PRF Partido Republicano Federal
- PRP Partido Republicano Paraense

## SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	15
1.1 Trabalho e Trabalhadores Negros na Amazônia.....	15
1.2 Olhares Atentos à Presença dos Barbadianos.....	39
1.3 Alvejar dos <i>afros</i> no Pará: controlar a miscigenação, controlar a imigração.....	41
2 BARBADIANOS E O MOVIMENTO ATLÂNTICO DE TRABALHADORES.....	63
2.1 O que era Barbados? .....	66
2.2 Barbadianos em Trânsito pelo Atlântico.....	83
3 A IMIGRAÇÃO DE BARBADIANOS PARA A AMAZÔNIA.....	106
3.1 A Cidade e os seus Bondes: Outros Barbadianos em Cena.....	106
3.2 Um Porto, Muitas Histórias.....	119
3.3 Pelo Porto de Belém Rumo à EFMM.....	138
4 HISTÓRIAS DA MIGRAÇÃO, EXPERIÊNCIAS DOS IMIGRANTES.....	158
4.1 Pelo <i>Fait Divers</i> , as Barbadianas.....	159
4.2 Manoel Preto e Clementina.....	168
4.3 Lavadeira das Arábias.....	171
4.4 Pelos Fios da Memória dos Descendentes.....	174
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	210
REFERÊNCIAS.....	223
APÊNDICE.....	239

# 1 INTRODUÇÃO

## 1.1 Trabalho e Trabalhadores Negros na Amazônia

A imigração de trabalhadores negros, barbadianos, oriundos do Caribe inglês para a Amazônia, e mais especificamente para o Pará, no contexto das primeiras décadas do século XX, é o objeto deste trabalho. Trata-se da continuidade de estudos que, em uma primeira fase, partindo das histórias de vida e da memória sobre os barbadianos em Belém, buscou discutir os contextos e as situações nos quais os sinais de identificações de tais negros foram manipulados para marcar distinções, por eles e pelos outros, em função dos símbolos (de prestígio e de estigma) das identidades inglesa, brasileira e barbadiana, quando postas em relação, processo este perpassado pela demarcação da alteridade, mas também pelo racismo<sup>1</sup>.

Nos últimos anos, este estudo se voltou para a história da imigração dos barbadianos desde o princípio do século XX. Trabalho, racismo, identidade e memória tornaram-se os eixos a partir dos quais foi desenvolvida a presente pesquisa, entrecruzando as dimensões de raça, classe e gênero, e debruçando-se tanto sobre os registros escritos e orais quanto os imagéticos que remetem aos barbadianos na região amazônica e fornecem indícios da forma como foram percebidos naquele local.

O ponto de partida da análise é a capital do Pará, em cujo porto entravam os barbadianos e demais estrangeiros na busca por trabalho nos dois extremos da região, ligada pelo rio-mar Amazonas (Belém e Porto Velho). Foi preciso, no entanto, contextualizar essa entrada, fora e dentro do país, nessa área de intensa circulação de pessoas e notícias (que

---

<sup>1</sup> Cf. GOFFMAN, Erving. **Estigma**: notas sobre a manipulação da identidade deteriorada. Rio de Janeiro: LTC, 1988. Os resultados das pesquisas iniciadas em 2003 podem ser conferidos em: LIMA, Maria Roseane Corrêa Pinto. **Inglese pretos, barbadianos negros, brasileiros morenos?** Identidades e memórias (Pará, séculos XX e XXI). 2006. 187f. Dissertação (Mestrado em Antropologia) – Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais, Universidade Federal do Pará, Belém, 2006.



incluía o Caribe, também as Guianas) através de suas fronteiras marcadas pela fluidez e intenso trânsito na passagem do século XIX para o XX<sup>2</sup>.

A pesquisa lançou mão da historiografia brasileira sobre o trabalho e os trabalhadores e, nela, o olhar crítico sobre a situação dos negros no pós-abolição e suas lutas por cidadania e liberdade<sup>3</sup>. O projeto se apoiou também nos trabalhos que dão o suporte teórico para as discussões sobre identidade, etnicidade e racismo<sup>4</sup>, bem como na produção historiográfica sobre a Amazônia na Belle Époque<sup>5</sup> e nos estudos sobre os negros na Amazônia<sup>6</sup>, a despeito da invisibilidade do tema até a década de 70 do século passado.

Skeete, Chase, Grant, Scantlebury, Grangel, Deane, White, Burnett, Forde e tantos outros nomes de famílias barbadianas nos revelam sujeitos e suas histórias, tantas histórias, muitas perdidas, outras possíveis de serem recompostas no jogo entre lembrar e esquecer no qual os descendentes atualizam o passado familiar. Também em meio aos registros escritos (manuscritos e impressos) e imagéticos contidos em arquivos, bibliotecas e acervos

---

<sup>2</sup> Cf. As ligações entre o Brasil, as Guianas e o Caribe através do extremo norte do país, ou mais especificamente do litoral paraense, são assinaladas pela historiografia que discute a escravidão na Amazônia, o tráfico de escravos, a formação de quilombos e a circulação de uma diversidade de sujeitos pelas fronteiras fluidas do Grão-Pará. Cf. GOMES, Flávio dos Santos; QUEIROZ, Jonas Marçal de. Em outras margens: escravidão africana, fronteiras e etnicidade na Amazônia. In: DEL PRIORE, Mary; GOMES, Flávio. **Os senhores dos rios**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2003, p.141-163; e BEZERRA NETO, José Maia. **Por todos os meios legítimos e legais: as lutas contra a escravidão e os limites da Abolição (Brasil, Grão-Pará: 1850-1888)**. 2009. 502f. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de História, Pontifícia Universidade Católica, São Paulo, 2009, p.57.

<sup>3</sup> GOMES, Flávio dos Santos; NEGRO, Antônio L. Além das senzalas e fábricas: uma história social do trabalho. **Tempo Social**. Revista de Sociologia da USP, São Paulo, v.18, p. 217-240, jun. 2006. RIOS, Ana Maria; MATTOS, Hebe Maria. O pós-abolição como problema histórico: balanços e perspectivas. **Topoi**. Rio de Janeiro, v.5, n.8, p. 170-198. jan./jun. 2004. RIBEIRO, Gladys Sabina (org.). **Brasileiros e cidadãos: modernidade política, 1822-1930**. São Paulo: Alameda, 2008. CUNHA, Olívia Maria Gomes da; GOMES, Flávio dos Santos. **Quase-cidadão: histórias e antropologias da pós-emancipação no Brasil**. Rio de Janeiro: Editora da FGV, 2007.

<sup>4</sup> CUNHA, Manuela Carneiro da. **Negros Estrangeiros**. Os escravos libertos e sua volta à África. São Paulo: Brasiliense, 1985. GUIMARÃES, Antônio Sérgio Alfredo. **Classes, Raças e Democracia**. São Paulo: Fundação de Apoio à Universidade de São Paulo/Ed. 34, 2002. HALL, Stuart. **Da Diáspora: Identidades e mediações culturais**. Belo Horizonte/UFMG: Representações da UNESCO no Brasil, 2003. CARDOSO DE OLIVEIRA, Roberto. **Identidade, Etnia e Estrutura Social**. São Paulo: Pioneira, 1976.

<sup>5</sup> SARGES, Maria de Nazaré. **Riquezas Produzindo a Belle Époque (1870-1912)**. Belém: Paka-Tatu, 2000. DIAS, Edinea Mascarenhas. **A Ilusão do Fausto, Manaus (1890-1920)**. Manaus: Valer, 1999. WEINSTEIN, Barbara. **A borracha na Amazônia: expansão e decadência (1850-1920)**. São Paulo: Hucitec/ Edusp, 1993.

<sup>6</sup> SALLES, Vicente. **O Negro no Pará**. Sob o regime da escravidão. 3.ed. Belém: IAP, 2005 [1ª edição: 1971].

familiares. Podemos nos remeter a uma dessas histórias, a de Florence, e a partir dela chegar a tantas outras de barbadianos em Belém. Tais histórias ajudam-nos a esboçar os objetivos, os problemas e os passos (leituras e metodologia) desta pesquisa.

Florence Viola Grant nasceu em Barbados, em 1896. Sobre seus pais, soubemos muito pouco. Eram negros barbadianos também. A mãe chamava-se Elisabeth, como a rainha da Inglaterra; nomes e imagens que se iam guardando na memória, mesmo a tantos quilômetros de distância da Grã-Bretanha. Já o nome do pai não sabemos com precisão, pois os documentos informam ora Alberto, ora James Grant<sup>7</sup>. O certo é que Flora, como tantos outros barbadianos, migrou ainda jovem para o Brasil.



Figura 1 – Diferentes momentos da vida de Florence Scantlebury, barbadiana que imigrou para Belém  
Fonte: Acervo da família Scantlebury

---

<sup>7</sup> Registro de Nascimento de Martha Scantlebury, Cartório do 1º Ofício de Belém, Livro N. 250, 17 de maio de 1924[?].

Provavelmente desembarcou em Belém, cujo porto era usado como via de entrada para os rincões da Amazônia. Florence e os demais recém-chegados podiam ter destinos diversos: alguns se dirigiam para Porto Velho, ou Santo Antônio e Guajará-Mirim, áreas de construção e serviços da Ferrovia Madeira-Mamoré; outros rumavam para Manaus.

Dos que ficaram no Pará, alguns se deslocaram para o interior do Estado, para cidades como Santarém, e muitos acabaram ficando em Belém, afinal, a cidade, assim como Manaus, tinha muitos atrativos para os que chegavam... Primeiro, pela oportunidade de trabalho. Espontaneamente ou agenciados por contratadores, vinham nos navios a vapor em busca de serviço, o qual não necessariamente era formalizado através de um contrato. Aqueles eram tempos em que muitas obras de infraestrutura e serviços estavam sendo realizadas, em decorrência ao fluxo de capitais advindos do incremento da economia gomífera na região amazônica, e em algumas de suas cidades de forma bem mais intensa, como as citadas anteriormente. Tais transformações refletiam, na região, o fenômeno mais amplo experimentado no mundo, com melhorias e avanços nos sistemas de transportes e de comunicações, uso da energia a vapor nos navios de passageiros, o estabelecimento das ligações ferroviárias, além da instalação do cabo telegráfico transatlântico.

Nas duas capitais da Amazônia brasileira, ou na área do alto rio Madeira, levava-se adiante, com ampla demanda de trabalhadores, a implantação de linhas de bondes, construção e implementação de ferrovias, abastecimento de água, iluminação pública, sistema de cabos e telégrafos, incremento da navegação a vapor, dentre outros<sup>8</sup>. Nas ruas e nas matas, nas casas das gentes “remediadas” (muitas das quais estrangeiras), assim como nos mercados, praças e portos, assistia-se ao vaivém de trabalhadores que, na virada do século XIX para o século XX,

---

<sup>8</sup> Mudanças evidenciando o processo de urbanização em cidades como Manaus e Belém podem ser observadas desde a segunda metade do século XIX, fase inicial de desenvolvimento da economia gomífera, muito embora sua intensificação tenha se dado no início do século XX, no contexto do apogeu daquele ciclo de exportação. Cf. WEINSTEIN, 1993, p.74.

também tinham origens diversas. Muitos eram de diferentes áreas do Caribe, vindo engrossar a leva dos que migraram em busca de oportunidades de trabalho, sobretudo urbano.

Ao chegarem ao Brasil, os barbadianos dividiram e disputaram espaços no mercado de trabalho com outros migrantes. Não à toa, uma das descrições do entorno do Mercado do Ver-o-peso em Belém, presente em uma das obras de Abguar Bastos daquele período, ilustra essa diversidade de migrantes apegados ao trabalho ali disponível:

Desde a madrugada começa o trânsito dos trabalhadores. Turcos ambulantes, tequeteque no punho, caixa às costas, conduzem fazendas e quinquilharias. Peixeiros lusitanos, com tabuleiros, e peixeiros nacionais, com carrinhos de mão, oferecem à freguesia o produto das pescas marítimas e lacustres. Italianos sapateiros trazem paus, sobre os ombros; nas extremidades crivam-se cabides curtos, onde oscilam sapatos, botas, chinelos, alparcatas, tamancos. Engraxates, também italianos, nas esquinas, alçam, a tiracolo, as caixas de serviço. Espanhóis agricultores empurram carros com verduras e frutas. Funileiros obesos sacodem os telecos. Japoneses itinerantes percorrem as habitações e mostram brinquedos, cortinas, ventarolas com faisões estampados, cintos com inscrições, bengalas dos colégios de Tóquio. Russos soturnos compram ouro, prata e pedras preciosas. Francos belgas oferecem roupas feitas, de linho ou seda, tapetes, colchas, toalhas. Chins abrem as portas das tascas e engomam para homens. Barbadianos britadores trabalham nas linhas dos bondes e barbadianas desnalgadas servem de amas ou vão aos Mercados com as cestas nos braços e os chapelões na cabeça pichaim.<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> BASTOS, Abguar. **Terra de Icamiaba** – Romance da Amazônia. 2.ed. Rio de Janeiro: Adersen Editores, 1934. A primeira edição desta obra foi publicada em 1930, sob o título *A Amazônia que ninguém sabe*. É considerada um exemplo de sua tese modernista e teve repercussão nacional, contando a história de Bepe, um índio do rio Badajós, nos rincões da Amazônia, e que seria o equivalente de Macunaíma, de Mário de Andrade. O excerto aqui destacado reconstrói o cenário da cidade de Belém, com o qual Bepe se depara. Abguar Bastos foi um homem que viveu quase todo o século XX, sendo um misto de romancista, sociólogo, etnólogo, historiador, jornalista e político, residindo no Pará até a década de 1930 e tendo produzido importantes registros sobre a vida e costumes amazônicos. No cenário local, é destacado como quem lançou, em 1927, o Manifesto dos Intelectuais Paraenses, isto é, o “Manifesto Flaminaçu”, na Revista *Belém Nova*, dirigida por Bruno de Menezes, na qual declarava guerra às cópias daquilo que era produzido fora do contexto local, reivindicando o retorno às coisas da Amazônia. Cf. *Jornal da Urbe*, n.100, out.2002, p.9; e ARAÚJO, Vasti da Silva. **Notação de um turista aprendiz**. 2008. 135f. Dissertação (Mestrado em Letras) – Centro de Letras e Artes, Universidade Federal do Pará, Belém, 2008. Como nota metodológica para a apresentação das citações dos documentos, a grafia deles foi atualizada em toda a tese, para facilitar a leitura, mantendo-se o registro de termos e expressões de época.

Entre “turcos”<sup>10</sup>, portugueses, italianos, espanhóis e outros imigrantes<sup>11</sup>, também encontram-se os barbadianos, homens e mulheres atenciosamente observados no espaço urbano em meio a atividades de venda e prestação de serviços. Esta é uma das poucas menções aos negros vindos do Caribe inglês, parte dos quais foi empregada, por exemplo, na instalação dos bondes elétricos e construções do porto em Belém, daí a referência a eles como “britadores”. As mulheres barbadianas são destacadas no escrito como estrangeiras e por suas características físicas (negras de cabelo pixaim, desnalgadas/emagrecidas, longilíneas), vestuário (uso do chapéu, que causava estranhamento quando usado por mulher do povo, sobretudo negra), trabalhos (servindo como amas) e circulação (indo aos mercados), que, no cenário da cidade que crescia e se urbanizava, era passível de um controle social, perceptível nos discursos moralizadores e disciplinadores.

Sobre essa intensa movimentação de trabalhadores, estudos demonstram que, no século XIX, o Brasil se tornou um país de grande atração para migrantes oriundos da Europa<sup>12</sup>. Além disso, até meados do século mais de um milhão de africanos entrou forçadamente no país, via tráfico transatlântico. Tratando-se das migrações internacionais transoceânicas, o período que vai de 1881 até a Primeira Guerra Mundial é caracterizado

---

<sup>10</sup> O termo indica aquele que provém da Turquia (Ásia e Europa), otomano, e no Brasil englobava os judeus e árabes em geral. Os sírios e libaneses que imigraram para a região receberam esta alcunha, em razão do domínio do Império Otomano sobre tais áreas. Cf. ARRAES, Rosa; FIGUEIREDO, Aldrin (coord.). **Catálogo**. Belém dos Imigrantes – história e memória. Belém: Museu de Arte de Belém, 2004.

<sup>11</sup> O campo de estudos de imigração na Amazônia tomou grande impulso nas últimas décadas, com pesquisas específicas sobre alguns grupos de imigrantes, dentre os quais: FONTES, Edilza. **Preferem-se português(as): trabalho, cultura e movimento social em Belém do Pará (1885-1914)**. 2002. 354f. Tese (Doutorado em História). – Departamento de História, Universidade de Campinas. Campinas, 2002. EMMI, Marília Ferreira. **Italianos na Amazônia (1870-1950)**. Pioneirismo econômico e identidade. Belém: NAEA/UFPA, 2008. SARGES, Maria de Nazaré. A 'Galícia' paraense: imigração espanhola em Belém do Pará (1890-1910). In: **T(r)ópicos de História: gente, espaço e tempo na Amazônia (séculos XVII a XXI)**. Belém: Açaí, 2010, v.1, p.201-218.

<sup>12</sup> O século XIX trouxe uma nova dinâmica migratória, sendo destacada uma grande migração de colonos agrícolas oriundos da Alemanha e do norte da Itália, os quais se dirigiram para o Centro-Sul do país, sobretudo para o Rio Grande do Sul e Santa Catarina, marcando o contexto que vai até a década de 1880. Cf. KLEIN, Herbert S. Migração internacional na história das Américas. In: FAUSTO, Bóris (org.). **Fazer a América**. 2.ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2000, p.22.

como a fase das Grandes Migrações<sup>13</sup>. Nesse período, as ligações entre a Europa e a América intensificaram-se devido às melhorias (em termos de custo e tempo) nos transportes e comunicações, como assinala Herbert Klein:

Quase todos os analistas afirmam hoje que, principalmente após 1870, os fluxos migratórios e as condições econômicas da América estavam relacionados. Informações sobre as condições de emprego, em especial, estavam agora prontamente disponíveis em poucas semanas, nos principais países europeus de emigração. O grande número de viagens marítimas também garantia contato constante e relativamente imediato com todas as nações americanas do Atlântico<sup>14</sup>.

Entre 1881 e 1915, cerca de 31 milhões de migrantes cruzaram o Atlântico, destacando-se agora entre os europeus aqueles provenientes do Leste e Sul do continente, como os sicilianos e italianos, também poloneses e russos.

Vinham a somar as levas de portugueses e espanhóis, depois de japoneses e outros tantos estrangeiros de diversas origens, que chegaram a países como o Brasil, o qual teria recebido 2,9 milhões de imigrantes. Dos cerca de um milhão de portugueses entrados no continente americano, por exemplo, 80% tiveram como destino o Brasil<sup>15</sup>.

No caso de Belém, os efeitos do crescimento econômico regional com a elevação do preço da borracha são apontados como principal vetor da intensificação da imigração na

---

<sup>13</sup> KLEIN, 2000.

<sup>14</sup> Ibidem, p.23.

<sup>15</sup> Ibidem, p.26. Analisando o caso da cidade do Rio de Janeiro no contexto da República Velha, Gladys Sabina Ribeiro aponta que essa migração de portugueses para o Brasil foi intensa no período e não resultava de um incentivo do Estado, muito embora este franqueasse livre acesso desses imigrantes a todo o território nacional. Do período que vai de 1890 a 1930, as duas primeiras décadas apresentam a entrada constante de mais de 200 mil portugueses, saltando para 311.507 no intervalo entre 1911 e 1920. RIBEIRO, Gladys Sabina. Viagens históricas de imigrantes portugueses na cidade do Rio de Janeiro na primeira república: a trajetória de Florindo Gomes Bolsinha. In: **Ler História**, Lisboa, v.51, 2006, p.165-194. Sobre a presença de portugueses no Pará, é preciso destacar que ela já era bastante considerável bem antes do surgimento da borracha, como afirma Bárbara Weinstein. Segundo a autora, de longa data os portugueses figuravam como os contingentes de comerciantes que “[...] praticamente controlavam as atividades das diversas regiões exportadoras”, sobretudo nas cidades portuárias do Brasil, como é o caso de Belém. Os comerciantes portugueses também se destacaram, junto com os mais importantes membros da elite brasileiros, na direção de inúmeras casas aviadoras então existentes e na capitalização inicial da economia da borracha, muito embora acabassem cedendo lugar para outros grupos de estrangeiros, ingleses, franceses, alemães e americanos, no período do *boom* gomífero. Cf. WEISNTEIN, 1993, p.78-79.

cidade. Exemplos disso são os dados sobre a entrada de estrangeiros no porto de Belém entre 1908-1910, computados por Marília Emmi com base no Anuário Estatístico do Brasil.

De um total de 13.500 pessoas de várias nacionalidades, a maior entrada foi registrada entre os portugueses (48,67%), seguidos por espanhóis (15,98%), ingleses (7,18%), turco-árabes (4,69%) e italianos (4,15%). Quanto aos provenientes do próprio continente, foram contabilizados sem especificarem-se as nacionalidades, somando-se, assim, 9,29% (ou seja, 1.243 migrantes) daquele total geral<sup>16</sup>. A presença dos barbadianos não é especificada<sup>17</sup>, possivelmente contada entre estes últimos. Estariam subsumidos entre os ingleses, já que assim se registrava a nacionalidade dos barbadianos por conta do estatuto colonial? Pouco provável. A presença inglesa em Belém era antiga e sua participação na construção de portos e serviços de transporte e iluminação, também no setor de comercialização e de crédito, contribuiu para o campo de trabalho aberto aos barbadianos na cidade<sup>18</sup>.

O desenvolvimento da imigração estrangeira na Amazônia foi analisado por Roberto Santos. Relacionando a maior demanda de mão de obra na região com a maior demanda por borracha no mercado internacional, caracteriza, de forma geral, o movimento populacional entre o fim do século XIX e o início do século XX:

Houve colonização dirigida pelo governo e por particulares para fins agrícolas; parte dos imigrantes, face ao fracasso das colônias, encaminhara-se para os seringais. Houve imigração espontânea. E houve imigração induzida por intermediários mais ou menos inescrupulosos, que arregimentavam gente no Nordeste brasileiro<sup>19</sup>.

<sup>16</sup> Note-se, ainda, que 679 (5,08%) estrangeiros constam com nacionalidade “não determinada”. Cf. EMMI, 2008, p.105. Os dados apresentados pela autora são baseados no Anuário Estatístico do Brasil (1908-1912). Rio de Janeiro: Ministérios da Agricultura, Indústria e Comércio. Directoria Geral de Estatística. Typographia de Estatística, 1916. v. 1.

<sup>17</sup> A invisibilidade dos barbadianos nestas estatísticas é estendida para os censos, mais precisamente para aquele de 1920, através do qual não nos foi possível aqui referir em termos quantitativos sua entrada na região.

<sup>18</sup> Sobre as diversas atividades às quais os imigrantes de diferentes nacionalidades se vinculavam na Amazônia, ver em EMMI, Maria Emília. Fluxos migratórios internacionais para a Amazônia brasileira no final do século XIX ao início do século XX: o caso dos italianos. In: ARAGÓN, Luis E. **Migração internacional na Pan-Amazônia**. Belém: NAEA/UFPA, 2009, p.263-279.

Sobre os trabalhadores do Caribe, o autor refere-se a eles como uma das alternativas buscadas pelo governo do Pará para viabilizar a construção da Estrada de Ferro de Bragança (no período de 1884 a 1908). Das Antilhas, Cuba e Porto Rico, do centro e norte da Espanha, e distritos da Itália e Portugal, o governo pensava arremeter a mão de obra necessária para a referida obra<sup>20</sup>.

Os antilhanos, e entre estes os barbadianos, foram destacados por Roberto Santos como mão de obra de maior representatividade numérica na fase brasileira da construção de outra ferrovia na Amazônia: a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Afirma isso apoiado nos dados apresentados por Manoel Rodrigues Ferreira, o qual se utilizou de registros da companhia concessionária, que promoveu uma migração dirigida para a região do alto rio Madeira, na fronteira com a Bolívia<sup>21</sup>.

Em trânsito do Caribe para Belém, depois pelo rio Amazonas, até Santo Antônio no Rio Madeira, essa leva de trabalhadores caribenhos, sobretudo de Barbados, mas também de Trinidad, Jamaica, Santa Lúcia, São Vicente, Granadas e outras Antilhas, chegou para as obras da EFMM. Também marcaram presença no cenário de Belém, onde aumentou a demanda por mão de obra para as construções do porto, instalação dos serviços de bondes elétricos, dentre outras obras de melhoramento urbano. Algumas das provas da significativa presença destes imigrantes negros podem ser encontradas tanto em relatórios de governo quanto na literatura coeva, como demonstraremos ao longo deste trabalho. Chegaram, inclusive, a ser apontados como uma corrente migratória que viria a aumentar o número de negros na população do Pará, a exemplo do que afirma Alfredo Lamartine, em 1916:

---

<sup>19</sup> SANTOS, Roberto. **História econômica da Amazônia**. 1880-1920. São Paulo: T. A. Queiroz, 1980, p.87.

<sup>20</sup> A Estrada de Ferro de Bragança foi construída para ligar a zona de produção agrícola no nordeste paraense (Bragança) com Belém. A construção aconteceu desde a década de 1870. Foram estabelecidos núcleos para colonização agrícola, como parte da política imigratória no Pará. O cômputo dos trabalhadores estrangeiros empregados na construção da Estrada de Ferro de Bragança em 1902, feito por Ernesto Cruz a partir do relatório do governador Augusto Montenegro, registrou 16 cubanos, mais 1.582 espanhóis, 69 italianos, 50 portugueses, 1 sueco, 5 norte-americanos e 3 belgas, conformando 1.726 estrangeiros. Cf. CRUZ, Ernesto. **A Estrada de Ferro de Bragança**. Visão social, econômica e política. Belém: SPEVEA, 1955, p.54.

<sup>21</sup> Estes dados serão apresentados no capítulo três.



População – É ainda muito rarefeita, sem densidade a população do Estado; lentos e demorados têm sido os seus progressos. (...) O elemento indígena avulta como fator étnico preponderante. Em segundo lugar vem o branco, em terceiro o mestiço e em quarto o negro. *Este elemento tende, porém, a aumentar em consequência da corrente emigratória [sic] que, de certo tempo a esta parte, deriva para o setentrião brasileiro das colônias inglesas do Mar das Antilhas*<sup>22</sup>.

Alfredo Ladislau, como outros políticos e intelectuais do período, ressentia-se do pouco investimento na imigração para o Pará por parte dos governos sob o Império e também a República, comparativamente aos investimentos que se faziam a este respeito nos estados do sul, que eram preferidos pelos imigrantes europeus “(...) por causa do clima e dos favores [a eles] concedidos”<sup>23</sup>. Para a Amazônia vinham sobretudo os “nacionais”, destacando-se os nordestinos, em constantes levadas desde o século XIX. Apesar da imigração de caribenhos não ser uma corrente migratória quantificada pelas autoridades locais, a mesma não passava despercebida, primeiramente porque resultava das ações de negociantes e empresas estrangeiras que atuavam na Amazônia e, também, por se tratar da entrada de mais negros no Pará, que era apontado como um estado onde este seria o elemento étnico em menor proporção, em que pese o grande número de mestiços nele existente.

O movimento migratório do período foi intenso, ainda que a entrada de europeus não acontecesse no volume esperado pelas elites na região. A intensidade da entrada de estrangeiros de diferentes origens naquele contexto nos ajuda a entender que, além da experiência da partida da terra natal, os imigrantes ainda teriam de lidar com as disputas pelo trabalho nos lugares de destinos e as expectativas em torno do seu trabalho. No caso dos portugueses e demais europeus chegados ao país, esperava-se que cumprissem o importante papel de “dar novo sentido ao ato de trabalhar”, como afirma Gladys Sabina Ribeiro. Afinal, a abolição da escravatura e o advento do novo regime político colocaram na ordem do dia os

---

<sup>22</sup> LAMARTINE, Alfredo. **Terras do Grão-Pará**. Santa Maria de Belém. Belém: Typographia Wiegandt, 1916, p.86-87. Grifos nossos.

<sup>23</sup> *Ibidem*, p.87.

debates sobre a formação do mercado de trabalho no país e o tipo de trabalhador desejado, capazes de conduzir ao progresso e à civilização. Nas palavras da autora:

O trabalho escravo, degradante, vil, violento, coercitivo e brutal, era confundido com o próprio negro escravizado. A extinção do tráfico e da escravidão levou à adoção de uma política imigrantista como solução para a questão da mão de obra. O imigrante era considerado superior ao trabalhador nacional, e o imigrante europeu, mais qualificado do que os outros imigrantes, tinha a vantagem de ser branco. [...] Era preciso reelaborar a visão sobre o trabalhador livre e assalariado. Com a República, que era vista como sinônimo de democracia, onde todos deveriam participar igualmente, o centro das atenções voltava-se para a cidadania. Quem seria o cidadão agora? O trabalhador que, com seu esforço e dedicação, galgaria a riqueza e a nobreza de caráter. De proscrito e aviltante, o trabalho passaria a dignificar o cidadão, a qualificá-lo e a legitimar sua riqueza<sup>24</sup>.

O problema referente ao trabalho foi se configurando de modo a hierarquizar os trabalhadores, priorizarem-se os imigrantes estrangeiros, os europeus, os brancos, e os negros foram se tornando uma grande questão a se resolver no país, o que se evidencia como fulcral para o entendimento da situação dos barbadianos.

A busca de trabalhadores estrangeiros, europeus, especificamente brancos, vinha sendo intentada de longa data no país. Para a Amazônia, neste sentido, não foi diferente. No que tange à política imigratória brasileira, a despeito de ela não ter favorecido o extremo Norte, “ainda assim forçou, com resultados muito precários, colonizações de americanos em Santarém, franceses, italianos, espanhóis e outros contingentes menores na região agrícola aberta ao longo da ferrovia bragantina”, como afirmou Vicente Salles<sup>25</sup>.

Uma grande leva de migrantes chegou respondendo à política de introdução de trabalhadores dirigidos para os trabalhos agrícolas, para os núcleos coloniais intentados pelo Estado. O estabelecimento de tais núcleos coloniais, juntando-se às preocupações e interesses

---

<sup>24</sup> RIBEIRO, Gladys Sabina. **Mata galegos**. Os portugueses e os conflitos de trabalho na República Velha. São Paulo: Brasiliense, 1990, p.15-16.

<sup>25</sup> SALLES, 2005, p.109.

no desenvolvimento da agricultura, o incremento do povoamento na região que envolveu ocupação da terra e incremento das redes de trocas mercantis, tornou-se uma preocupação constante dos diferentes governos que se seguiram. Mas e o caso dos negros?

Para a Amazônia, por exemplo, houve uma tentativa de introdução de negros norte-americanos, que acabou por levar a uma verdadeira “controvérsia internacional”, como analisa Nícia Vilela Luz<sup>26</sup>. O plano era de enviar para o Brasil negros emancipados ou a emancipá-los, para um “aprendizado” de cinco anos e um mês, quando trabalhariam como “artífices” e seu trabalho pertenceria a uma companhia. Finda essa fase, tornar-se-iam “livres”, cidadãos do Império do Brasil. Esse Império, entretanto, não recebeu com entusiasmo a mais essa tentativa de expansão comercial e política estrangeira, vindo a esbarrar-se na soberania nacional brasileira. E isso ficou bastante evidenciado em duas questões centrais na Amazônia: deficiências de transporte e de mão de obra.

Ainda na primeira metade do século XIX, a navegação a vapor no rio Amazonas tornou-se um problema diante da demanda de investimentos, que passava pela tentativa de colaboração do capital estrangeiro, e, por outro lado, da ameaça à soberania nacional no “aproveitamento da Amazônia”, dadas as pretensões estrangeiras sempre presentes, primeiro inglesas, depois norte-americanas. Assim, os debates giraram em torno da abertura ou não da navegação do rio Amazonas às nações estrangeiras.

Quanto ao problema da mão de obra, agudizado desde a proibição do tráfico transatlântico de escravos, ele juntava as preocupações em torno de braços para o trabalho, mas um trabalho que levasse à fixação humana em áreas de fronteiras econômicas abertas, como a Amazônia.

Vindo ao encontro destas questões é que surgiu o projeto de transvasamento dos negros norte-americanos para a região, o qual foi evidenciado desde as ações e pretensões de

---

<sup>26</sup> LUZ, Nícia Vilela. **A Amazônia para os negros americanos**. Rio de Janeiro: Saga Editora, 1968.

figuras como o tenente Matthew Fontaine Maury<sup>27</sup>. A despeito de impedir o “despovoamento” do Norte do Império, ele colocou em operação uma série de representações que contornavam o pensamento europeu (e depois norte-americano) sobre o rio Amazonas e as regiões tropicais para justificar uma campanha que juntou o esforço em despertar o interesse pela colonização da Amazônia com a resolução das dificuldades econômicas do Sul dos Estados Unidos, após a Guerra de Secessão.

Nícia Vilela Luz demonstra como aquele “porta-voz” dos chefes sulistas defendia a ideia de que o comércio sobre o vale do rio Amazonas precisava da ação de “certa raça de homens” e de certas “máquinas de comércio” (o vapor, o imigrante, a imprensa, o machado, o arado)<sup>28</sup>. A autora, aliás, deixa claro que, incorporando a ideologia do novo colonialismo e a doutrina do “destino manifesto”, o plano de Maury tinha, desde meados do século XIX, além do claro interesse econômico e geopolítico, a pretensão de livrar os Estados Unidos de sua população negra.

Tais negros, lá indesejados, deveriam ser transportados para a Amazônia, tida por ele como uma “região para o escravo”. Ali o africano poderia vencer a floresta, o que brancos e índios não conseguiram: “[...] É a terra dos papagaios e macacos e só o africano está à altura da tarefa que o homem aí tem de realizar”<sup>29</sup>. A Amazônia seria, então, o “habitat natural” do negro e do negro escravo, mas sob o comando do branco – a visão do tenente americano colocava em operação ideias racistas sobre a superioridade da raça branca com o determinismo geográfico, mais ainda, ideias sobre a predestinação divina, tudo isso para justificar um plano que auxiliaria os norte-americanos a se desembaraçarem dos negros que foram se libertando nos Estados Unidos.

---

<sup>27</sup> Uma análise contextualizada das ações deste cientista, visionário e homem de negócio, o tenente da marinha norte-americana Matthew Fontaine Maury, e suas ambições de “revolucionar e republicanizar e anglosaxonizar” o vale amazônico, pode ser encontrada no capítulo dois da obra de Nícia Vilela Luz (1968, p.49-68).

<sup>28</sup> LUZ, 1968, p.54.

<sup>29</sup> MAURY, Matthew Fontaine apud LUZ, 1968, p.58.

Para o Império brasileiro, o plano mostrou-se como uma ameaça à soberania nacional – no entendimento de que a exploração do vale do Amazonas era uma questão do próprio Império e as demais “repúblicas ribeirinhas” (isto é, os demais países banhados pelo rio Amazonas). Mas não só isso: o fracasso do plano também se deu consoante às visões negativas sobre os negros no período e o tipo de mão de obra buscada para a região, cujo foco era os brancos europeus. Por fim, o episódio evidenciou parte dos problemas e “soluções” debatidos para se efetuar o “aproveitamento do Amazonas” e como países a exemplo dos Estados Unidos procediam à imposição de seu poder político e econômico, estendido sobre a América como um todo<sup>30</sup>.

Além disso, abre espaço para a discussão sobre a incursão de ingleses e norte-americanos sobre o Brasil, tanto em termos de financiamentos, investimentos, quanto em termos políticos e culturais, revelados, por exemplo, na condução dos problemas da escravidão em uma perspectiva atlântica.

Aquele projeto de introdução de negros para a Amazônia pode ser uma “ponte” para refletirmos sobre a entrada de trabalhadores com outros matizes e funções, como os que vieram de Barbados e os que provinham também das outras ilhas caribenhas – os quais eram em sua maioria negros e acabaram sendo chamados de forma genérica de *barbadianos*. Migração esta que não foi conduzida pelo governo, que ainda se debatia na consecução de uma política de imigração cruzada com o interesse de “branquear” a população, pautado em

---

<sup>30</sup> Estudos demonstram como as ideias que já circulavam nos Estados Unidos sobre colonização no exterior com afrodescendentes vão, a partir do governo de Abraham Lincoln, tomando forma de uma política de estado. Assim, as tentativas de estabelecer colônias na Amazônia com a utilização de mão de obra liberta ou em vias de ser emancipada, por parte dos representantes do governo norte-americano, são partes de uma política mais ampla, com negociações que incluíram áreas visadas na América do Sul, América Central e África, tendo como objetivo, dentre outros, o de retirar sobretudo dos estados confederados os libertos, dada a crença na impossibilidade de convivência entre raças diferentes, em liberdade, após a Guerra de Secessão. Cf. SAMPAIO, Maria Clara Carneiro. Emancipação, expulsão e exclusão: visões do negro no Brasil e nos Estados Unidos nos anos 1860. *Sankofa*, São Paulo, v. 1, n.3, p.7-30, jun.2009. Disponível em: <<https://docs.google.com/viewer?a=v&pid=sites&srcid=ZGVmYXVsdGRvbWFpbmxyZXZpc3Rhc2Fua29mYXxneDo0YzgyODliY2I0MzYwNWQ>> Acesso em 20 abr.2011. Ver, também: HORNE, Gerald. **O Sul mais distante**: os Estados Unidos, o Brasil e o tráfico de escravos africanos. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

um discurso civilizatório e racista<sup>31</sup>. Não foi à toa que os barbadianos foram tidos como uma corrente migratória indesejável porque atrapalharia a miscigenação em processo no Pará, que supostamente “atenuaria” as feições negras da população, como comentaremos adiante.

E Florence era uma entre os inúmeros imigrantes “indesejáveis”<sup>32</sup>, afinal era uma negra e *barbadiana* por nascimento, e porque reunia os atributos, sinais diacríticos que serviam para identificá-la como tal: a cor indicativa de uma raça tida como inferior, uma nacionalidade (súdita britânica) imposta pelo estatuto colonial, assim como costumes e forma de falar “diferentes” (a cultura anglo-saxônica e a língua inglesa). Provinha de uma família que seguia uma religião reformada (anglicana), quando era muito pouco comum não ser católico românico no Brasil<sup>33</sup>.

Era uma negra, ou no linguajar da época, uma “preta” que viera em busca de uma vida melhor em terra onde há pouquíssimo tempo tinha sido abolida a escravidão e onde os negros eram tidos como mão de obra ainda a ser “incorporada” ao mercado de trabalho. Este mercado crescia em função dos negócios, obras e serviços incrementados por um grande ciclo econômico que marcou a região tanto pelo fausto quanto pela falácia dele decorrentes, o *boom* gomífero.

---

<sup>31</sup> Cf. SCHWARCZ, Lilia. **O Espetáculo das Raças**. Cientistas, instituições e questão racial no Brasil. 1870-1930. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

<sup>32</sup> O termo “indesejáveis”, para se referir à imigração, foi empregado a vários grupos de estrangeiros no Brasil. Na historiografia, ganhou destaque com a obra de Lená Menezes. A autora apropriou-se deste termo da época para referir aos “desclassificados da modernidade”, ou seja, àqueles que não se enquadravam no ideário de progresso e de ordem da Primeira República. Os processos de expulsão de estrangeiros, analisados por Menezes, balizaram sua tese de que a expulsão tornou-se um instrumento global de limpeza social, contra aqueles estrangeiros considerados nocivos à sociedade e perigosos à segurança pública por não se enquadrarem na ordem política, econômica, social e moral então existente. Cf. MENEZES, Lená Medeiros de. **Indesejáveis desclassificados da modernidade**: protesto, crime e expulsão na capital federal (1890-1930). Rio de Janeiro: EDUERJ, 1997.

<sup>33</sup> Termo utilizado em fins do século XIX e inícios do XX para diferenciar os anglicanos (que se designavam como *católicos* reformados) dos católicos brasileiros, vinculados diretamente a Roma. Segundo Ignacio Moura, ao tratar da Geografia Política do Estado do Pará e, nela, da religião e cultos então existentes, no final do século XIX “quase a totalidade da população do Pará é católica apostólica romana”, sendo Belém a sede de um dos mais antigos bispados católicos do Brasil, embora a “religião protestante” já registrasse, entre os paraenses, “alguns prosélitos”, com duas casas para a “reunião dos crentes” na capital. A “religião hebraica”, por sua vez, era representada através da associação *Essel Abraham*. Cf. PARÁ. Governo do Estado. **O Pará em 1900**. Belém: Imprensa de Alfredo Augusto Silva, 1900, p.145-184.

Acompanhando a história de vida de Florence, sobre a qual retornaremos em outro capítulo, podemos inferir mais sobre algumas das evidências acima expostas no percurso da pesquisa. Pensar a situação dos negros, estrangeiros, mais especificamente barbadianos, nos remete às discussões sobre a realidade dos negros no pós-abolição, especialmente em se tratando de um país como o Brasil, no qual a construção da cidadania se deu num longo percurso entre o pós-Independência e a Primeira República<sup>34</sup>.

As experiências populares na busca da garantia e/ou extensão de direitos e da afirmação de uma cidadania tantas vezes negada, analisadas por diferentes autores, enfocando diferentes contextos temporais e espaciais, vêm demonstrando a construção do conceito cidadania e seu longo “aprendizado”. Alguns trabalhos enfocam questões relativas a direitos e justiça a partir das experiências dos negros, seja como escravos ou forros, seja em suas lutas pela liberdade, pela defesa de suas tradições e modos de sobrevivência, nas suas negociações e conflitos com senhores, feitores ou patrões e companheiros de trabalho, através de relações pessoais e/ou utilizando o recurso jurídico para a aquisição e garantia de direitos<sup>35</sup>.

Ao evidenciarem as manifestações de valores e práticas que circundam a cidadania, revelam as imbricações de critérios como cor e raça sobre antigas e novas classificações sociais, quando nem a Abolição nem a implantação do regime republicano conseguiram instaurar a liberdade como sinônimo de igualdade. Daí o termo “quase-cidadão” empregado para referir-se àqueles que se tornaram “cidadãos em estado contingente”, marcados que foram pela cor ou origem social que os desqualificava<sup>36</sup>.

---

<sup>34</sup> CARVALHO, José Murilo de. **Cidadania no Brasil: o longo caminho**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001. CARVALHO, José Murilo de (org.). **Nação e Cidadania no Império**: Novos Horizontes. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007. CARVALHO, José Murilo; NEVES, Lúcia Bastos Pereira das (orgs.). **Repensando o Brasil do Oitocentos: Cidadania, política e liberdade**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.

<sup>35</sup> CUNHA; GOMES, 2007; RIBEIRO, Gladys Sabina (org.). **Brasileiros e cidadãos: modernidade política, 1822-1930**. São Paulo: Alameda, 2008.

<sup>36</sup> Cf. CUNHA; GOMES, 2007, p.13.

A historiografia que trata da imigração para o Brasil na passagem para o século XX também vem destacando que parte dos europeus introduzidos acabava por se enquadrar nessa categoria de quase-cidadãos. Apesar dos privilégios que receberam para entrarem e se fixarem no país, diante da busca de civilização resultante da junção entre imigração branca e trabalho livre, tiveram de lidar com os problemas de assimilação e a sua interface com a questão racial<sup>37</sup>. Tais questões nos permitem refletir sobre a introdução de trabalhadores negros e, entre estes, os barbadianos no começo do século XX.

Tratar da cidadania como aprendizado, como um longo percurso, como um processo resultante de tensões e disputas diversas, pensando a *agência* dos sujeitos, é uma perspectiva de análise que nos chama a atenção pelas possibilidades de reflexões sobre os imigrantes e o reconhecimento deles como sujeitos de direitos. Mesmo que não estejamos discutindo prioritariamente tal conceito, ele acaba se apresentando toda vez que nos perguntamos sobre a realidade e as experiências dos negros, naturais ou estrangeiros, seja no período da escravidão, seja no pós-abolição.

Talvez fosse desnecessário, aqui, lembrar a influência da historiografia social inglesa para o avanço das pesquisas e estudos sobre a escravidão, trabalho e cidadania no Brasil<sup>38</sup>. No caso dos estudos sobre a Amazônia, tal avanço se fez sentir desde o esforço dos historiadores que, debruçando-se sobre diferentes questões, contextos e fontes, lançaram-se na tarefa de ressaltar a presença negra/africana na região, e no Pará mais especificamente. Ao fazê-lo, foram além das questões de ordem econômica, nas quais os negros são pensados meramente como mão de obra, como “peças” dentro de um sistema delas dependente, mas buscando

---

<sup>37</sup> SEYFERTH, Giralda. Imigração, ocupação territorial e cidadania: o vale do Itajaí e a política de colonização na Primeira República. In: CUNHA, Olívia Maria Gomes da; GOMES, Flávio dos Santos. **Quase-cidadão: histórias e antropologias da pós-emancipação no Brasil**. Rio de Janeiro: Editora da FGV, 2007, p.79-118.

<sup>38</sup> A influência da historiografia social inglesa e de Edward Thompson sobre os estudos acerca da história da escravidão e do trabalho no Brasil pode ser verificada em: GOMES; NEGRO, 2006; e LARA, Sílvia Hunold. *Blowin' in the Wind: E.P. Thompson e a experiência negra no Brasil*. In: **Projeto de História**. Revista do Departamento de História da PUC-SP, São Paulo, n.12, p.43-56, jan./ago. 1995.



percebê-los como sujeitos, que agenciam melhorias nas suas condições de vida, dentro ou fora do “sistema escravista” ou do domínio senhorial<sup>39</sup>.

Partimos de uma perspectiva historiográfica atenta às *experiências dos sujeitos*, às histórias de indivíduos e/ou grupos nem sempre considerados como tais. O foco da análise é o *particular*, porém sem negligenciar o quadro mais geral no qual estão inseridas as questões e sujeitos investigados. Além disso, buscamos aproveitar o que Edward Thompson define como “estímulo antropológico”, ou seja, no processo de análise das evidências, consideramos as descobertas feitas por antropólogos (e outros estudiosos ou ciências, sobretudo das ciências sociais), viabilizando um estudo baseado em dados qualitativos que possibilitem uma *explicação histórica*<sup>40</sup>. Tal explicação aqui é orientada para/pela história social do trabalho e dos trabalhadores, inspirada em Thompson e na historiografia brasileira que também dela se beneficiou, e, aqui, se revela no tipo de perguntas que formulamos e visamos investigar.

Juntando tais interesses e perspectivas aos debates sobre o pensamento social brasileiro que se conforma entre as últimas décadas do século XIX e as primeiras décadas do século XX, é que buscamos investigar a imigração dos barbadianos para a Amazônia nos inícios dos anos 1900.

Desta feita, procedemos a discussões que se situam aquém e além do tempo dessa imigração propriamente dita, atentos ao debate sobre pós-abolição e os inícios da República

---

<sup>39</sup> Cf. BEZERRA NETO, 2009. BEZERRA NETO, José Maia. A vida não é só trabalho: fugas escravas na época do abolicionismo na Província do Grão-Pará (1860-1888). **Cadernos do Centro de Filosofia Ciências Humanas**, Belém, v.12, n.1-2, p.141-154, jan./dez. 1993. GOMES, Flávio dos Santos. Em torno dos Bumerangues: Outras Histórias de Mocambos na Amazônia Colonial. **Revista da USP**, São Paulo, n. 28, p.40-55, dez.1995/fev.1996. GOMES, Flávio dos Santos. Nas Fronteiras da Liberdade: Mocambos, Fugitivos e Protesto escravo na Amazônia Colonial. **Anais do Arquivo Público do Pará**. Belém, v.2, t.1, p.125-152, 1996b. RICCI, Magda. O fim do Grão-Pará e o nascimento do Brasil: movimentos sociais, levantes e deserções no alvorecer do Novo Império (1808-1840). In: DEL PRIORE, Mary; GOMES, Flávio dos Santos (orgs.). **Os senhores dos rios**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2003, p.165-193. MOTTA-MAUÉS, Maria Angelica. **Negro Sobre Negro: a questão racial no pensamento das elites negras brasileiras (1930-1988)**. 1997. 329f. Tese (Doutorado em Sociologia) – IUPERJ. Rio de Janeiro, 1997.

<sup>40</sup> Cf. THOMPSON, Edward P. Folclore, antropologia e história. In: NEGRO, A. L.; SILVA, S. (orgs.). E. P. Thompson. **As peculiaridades dos ingleses e outros artigos**. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2001, p.260; e THOMPSON, Edward P. **A formação da classe operária inglesa**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987. v.1.

no Brasil. Nele, observa-se como o discurso racial fora acionado tanto para restringir a entrada de trabalhadores negros no Brasil, defendendo hierarquias e justificando desigualdades sociais, quanto esvaziar no país o debate sobre a cidadania e a participação do indivíduo (já que pensado como o resultado de seu grupo), afinal, como sentencia Lilia Schwarcz: “quem fala em raça não prevê o cidadão”<sup>41</sup>.

Acompanhando a recomposição das histórias de vida de barbadianos residentes em Belém, e mais especificamente, as da família Scantlebury, podemos conhecer outras histórias de negros no Brasil saído da escravidão formal e recém-chegado a um sistema de governo no qual as questões da (des)igualdade de direitos e do racismo estavam a circular através de ações, discursos e imagens, mas também no silêncio daqueles que se viram alvo de uma identificação (negro, estrangeiro, barbadiano), que operava tanto para o bem quanto para o mal.

Afinal, como em outras sociedades que passaram pela escravidão, o Brasil do pós-abolição foi marcado por dificuldades, dentre as quais os conflitos entre brancos e negros em torno das concepções de trabalho, raça, cidadania e liberdade, sendo os negros submetidos a certos tipos de relações de trabalho cujo controle as aproximava da escravidão, apesar da ideologia do trabalho livre e dos discursos com perspectivas civilizatórias, utilizados, inclusive, para justificá-las<sup>42</sup>.

Pelo que expusemos acima, acerca de Florence Scantlebury, já podemos indicar um pouco mais sobre nossas *escolhas* e problemas no processo da pesquisa. Afirmamos que

---

<sup>41</sup> SCHWARCZ, Lilia. O espetáculo da miscigenação. **Estudos Avançados**, São Paulo, v.8, n.20, jan./abr. 1994, p.147. De outro modo, não podemos deixar de perceber criticamente que hoje certos discursos sobre a cidadania no país da mestiçagem tentam esvaziar os debates sobre raça e racismo, como se lutar pela igualdade de direitos de todos não demandasse uma intensa reflexão sobre as diferenças (de origem, etnia, cor, classe, gênero, religião, orientação sexual, etc.) que não se apagam simplesmente com os apelos à nossa diversidade cultural. Cf. MUNANGA, Kabengele. **Rediscutindo a mestiçagem no Brasil**. Identidade nacional versus identidade negra. Belo Horizonte: Ed: Autêntica, 2008; e MOORE, Carlos. **Racismo & Sociedade**: novas bases epistemológicas para entender o racismo. Belo Horizonte: Mazza Edições, 2007.

<sup>42</sup> COOPER, Frederick; HOLT, Thomas; SCOTT, Rebecca. **Além da escravidão**: investigações sobre raça, trabalho e cidadania em sociedades pós-emancipação. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

Florence era uma dentre tantos tidos como imigrantes “indesejáveis”, considerando-se o contexto do início do século XX, momento em que se registra a chegada de “uma leva de imigrantes barbadianos” em Belém, e quando também o debate sobre a identidade nacional era perpassado por um discurso racial que desqualificava os negros. Os barbadianos não conformavam o tipo de trabalhador idealizado para vir para o Brasil, no objetivo de desenvolver a agricultura e colaborar no processo de “civilização nos trópicos”.

Neste sentido, o primeiro ponto a destacar é que chegaram como *trabalhadores*. Quem seriam os barbadianos? Qual a especificidade da presença destes negros que chegaram como livres ao Pará e em outros Estados do Norte no início do século XX? Como foram percebidos em sua chegada e fixação na região? De que maneira uma identificação como barbadiano tinha implicações nas relações sociais vividas por eles (os imigrantes e seus descendentes assim identificados), e entre estes e os demais negros descendentes de africanos introduzidos diretamente no Pará? Metodologicamente, a pesquisa buscou por materiais que vão desde escritos de autores contemporâneos àquele tempo da imigração, produzidos por viajantes, literatos, políticos ou religiosos, formando o que se chama de literatura coeva, como o é a obra de Raymundo Moraes, *O Amphitheatro Amazônico*, até notícias que circulavam na imprensa paraense sobre a chegada dos barbadianos em Belém.

Dentre as fontes impressas, selecionamos jornais diários produzidos pela grande imprensa da capital do Pará. Os mesmos registravam a chegada dos estrangeiros, dentre eles os barbadianos, que, transportados pelos vapores agenciados por companhias, chegavam à região e eram encaminhados para os trabalhos no porto de Belém e na Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Encontramos os barbadianos também em meio às notícias sobre o rio Madeira e outras paragens, com os problemas enfrentados pelos trabalhadores na região, como as moléstias que atormentavam empresários e governantes interessados em construir uma imagem mais condizente com os ideais de progresso e modernidade sobre a região,

publicados nos jornais de Belém (como *A Província do Pará* e a *Folha do Norte*, e, também, o *Estado do Pará*), passando, ainda, por registros produzidos pelo governo (relatórios, mas também registros de casamento e de óbito), e pelos materiais fotográficos (como registros das obras do porto de Belém e da EFMM e das ações de religiosos anglicanos que assistiam aos barbadianos em Belém), além dos relatos e acervos documentais das famílias de barbadianos residentes na cidade.

A análise não poderia ser conduzida sem considerar questões atinentes à história do trabalho, à identidade ou processos de identificação, às relações raciais e ao racismo também, questões estas que sempre circundam as discussões sobre direitos e cidadania.

Refletir sobre o entrecruzamento de trabalho e racismo foi o mote da pesquisa, afinal perceber os barbadianos como trabalhadores foi nosso ponto de partida na construção de uma problemática mais complexa, cruzada com a situação de serem imigrantes e negros, com referenciais de cultura evidenciados em seus costumes, língua etc. Os sinais diacríticos de sua diferença se juntavam e tinham implicações nas aproximações, diferenciações e tensões que tiveram com os demais negros e não negros nacionais. Uns e outros são encontrados em situações/posições sociais diferentes nos registros de que dispomos. Posições diferentes, interesses divergentes, conflitos, os quais perpassam questões fundamentais na historiografia brasileira, que nos possibilitam refletir, por exemplo, sobre: qual o significado de ser “brasileiro”? Qual o significado de ser inglês e/ou barbadiano? São questões que nos ajudam a pensar o objeto desta pesquisa.

Buscando os olhares atentos à presença dos barbadianos na Amazônia, para analisar sua presença em Belém, ainda neste capítulo introdutório discutiremos as representações sobre os negros para intelectuais do período, focalizando os olhares de Raymundo Moraes, em conjunto com outro escritor paraense, José Veríssimo. No segundo capítulo, tendo como mote as impressões sobre Barbados, reproduzidas na imprensa paraense, apresentaremos essa ilha

no contexto atlântico, visando analisar o trânsito de trabalhadores que marcou a passagem do século XIX para o XX. No capítulo três, trataremos da imigração de barbadianos para a Amazônia, focalizando sua presença em Belém e outros locais de trabalho. No quarto capítulo, partimos de casos noticiados pela imprensa do Pará, nos quais se envolviam os barbadianos, no início do século XX, para remetermos às suas experiências em Belém. Experiências estas recontadas a partir, também, das lembranças dos filhos e netos dos que imigraram e acabaram se estabelecendo na capital do Pará. As experiências desses imigrantes em cidades como Belém, passadas pelo crivo da memória dos descendentes ou pontuadas nos jornais de inícios do século XX, reconstroem um bom retrato do tempo da chegada, bem como as sociabilidades tecidas dentro e fora do próprio grupo, os tipos de trabalhos em que foram engajados e também os olhares sobre tais estrangeiros negros. Dentre estes, as vivências das mulheres dentro e fora dos lares vêm à tona, com as menções, por exemplo, aos ofícios.

Para chegarmos à memória em torno da imigração, do trabalho e das vivências dos barbadianos, a história oral se revelou fundamental campo de estudo. A memória é “a presença do passado”, constituindo-se como “uma representação seletiva do passado, um passado que nunca é aquele do indivíduo somente, mas de um indivíduo inserido num contexto familiar, social, nacional”<sup>43</sup>.

Se a história oral é sempre uma história do tempo presente, não podemos descuidar, no momento da análise, do contexto em que foram produzidas as citações por aqueles que revelaram suas memórias individuais nas suas injunções com a memória coletiva.

Assim, como critério de seleção dos informantes, utilizamos as suas autoidentificações como descendentes de barbadianos que imigraram no início do século XX. Foram

---

<sup>43</sup> ROUSSO, Henry. A memória não é mais o que era. In: FERREIRA, Marieta de Moraes; AMADO, Janaína. **Usos e abusos da história oral**. 2.ed. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1998, p.94.

entrevistados membros da 2ª e 3ª gerações, ou seja, filhos e netos daqueles negros que chegaram de Barbados [vide Quadro 1].

Na análise desse conjunto de entrevistas, realizadas entre os anos de 2008 e 2012, nosso interesse se prendeu ao tempo da imigração e à forma como estes imigrantes trabalhavam ou foram recrutados para o trabalho. Os relatos sobre as vivências em outras cidades, como Manaus e Porto Velho, chegaram até nós através daqueles que buscaram conhecer um pouco mais do próprio passado familiar e das possíveis ligações com os barbadianos residentes em Belém<sup>44</sup>. São, portanto, relevantes como contraponto a essa imigração.

N.	Entrevistados	Geração	Imigrante	Origem do imigrante	Data da entrevista
1	Alice Scantlebury	Segunda	Robert Scantlebury Florence Grant	Barbados Barbados	15 nov. 2008 23 set. 2011 14 abr. 2012
2	Gelcirene Scantlebury Trindade	Terceira	Charles Scantlebury	Barbados	26 nov. 2010
3	Nair Chase da Silva	Terceira	Charles Beresforce Chase Georgina Yuveraar	Barbados Barbados	14 fev. 2012
4	Flora Cristine Scantlebury	Terceira	Robert Scantlebury Florence Grant	Barbados Barbados	14 abr. 2012
5	Gladys, Lina e Martha Skeete	Segunda	James de Coursey Burnett Robert Clyd Skeete	Barbados Santa Lúcia	23 abr. 2012
6	Gustavo e Marcos Forde	Terceira	Tabita Justina Mabel Rhede Salomão Fitzhebert Forde	Barbados Barbados	7 maio 2010

Quadro 1: Famílias barbadianas a partir dos informantes

Fonte: Entrevistas realizadas entre novembro de 2008 e abril de 2012.

O levantamento das famílias barbadianas incluiu Robert Skeete, que, a despeito de ter nascido em Santa Lúcia, foi sempre identificado pelos outros como “barbadiano”. Isto

<sup>44</sup> Exemplificados em Nair Chase, Gelcirene Scantlebury Trindade, de Manaus, e Gustavo e Marcos Forde. Estes últimos lembraram da avó, Tabita Justina Mabel Rhede, barbadiana que se casou com Salomão Fitzhebert Forde, tendo sua família se estabelecido primeiro em Rondônia, depois em Vitória, no Espírito Santo. Além de contatos por *e-mail* e telefones, realizei entrevistas com eles.

também aconteceu com outros negros falantes da língua inglesa, que imigraram do Caribe para a Amazônia brasileira no mesmo período.

Para este trabalho de pesquisa, lançamos mão também das entrevistas realizadas entre os anos de 2004 e 2006, das quais resultou uma dissertação de mestrado<sup>45</sup>, que foi produzida com o interesse voltado para a análise de como os descendentes se identificavam como barbadianos [Quadro 2].

N.	Entrevistados	Geração	Imigrante	Origem do imigrante	Data da entrevista
1	Alice e Lilian Scantlebury	Segunda	Robert Scantlebury Florence Grant	Barbados Barbados	2 nov. 2004
2	Beatriz White	Segunda	Joseph White	Barbados	1 dez. 2004
3	James Burnett	Segunda	James Christopher de Coursey Burnett Carlota Alberta Burnett	Barbados Trinidad	30 out. 2004
4	Lili Skeete Liliana Skeete	Segunda Terceira	Mabel Skeete Una Long	Barbados Barbados	15 nov. 2005
5	Nicholas Chase	Terceira	Dudley Elias Chase	Barbados	1 set. 2005
6	Tatiana Deane	Terceira	Leonard Eustace Deane Helen Cook	Barbados Barbados	10 jan. 2005

Quadro 2 – Famílias barbadianas a partir dos informantes

Fonte: Entrevistas realizadas entre outubro de 2004 e novembro de 2005.

Os relatos recompõem histórias dos que imigraram elaborando uma memória familiar. Em grande medida, foram produzidos por brasileiros descendentes de barbadianos, e como tais identificados pelos outros. Uma parte deles nasceu e viveu nas primeiras décadas do século XX, seguidas dos membros mais novos de terceira geração.

As entrevistas se apoiaram em um roteiro semiestruturado de questões, retomadas ou reelaboradas no contexto de suas realizações e conforme a conversa com o informante ia se desenvolvendo. Foram de igual maneira reformuladas diante da necessidade de se aprofundar algum tema ali apresentado. Inicialmente, a produção destas entrevistas não visou a composição de arquivos para posterior socialização do material, muito embora tenha havido todo o cuidado com o registro dos dados, sobretudo na transcrição dos relatos.

<sup>45</sup> LIMA, 2006.

Partindo da história oral de vida, as questões buscadas foram: 1) dados sobre os migrantes barbadianos (identificação pessoal, contexto da chegada, tipo de trabalho, ligações com outros barbadianos); 2) dados sobre o trabalho e o trânsito destes trabalhadores por cidades diferentes e o contexto de sua fixação; 3) aspectos da sociabilidade, inclusive das relações estabelecidas na Igreja anglicana existente em Belém, apontada como o local da colônia; 4) relações dos que migraram com os descendentes; 5) como lidar com a identificação como barbadiano e relatos sobre cor/raça/discriminação/racismo [Cf. Apêndice].

A análise buscou os tempos da migração, embora concordemos com Alistair Thompson, que afirma que a migração não é “apenas um evento em uma experiência migratória que abarca velhos e novos mundos”, mas “continua por toda a vida do migrante e pelas gerações subsequentes”<sup>46</sup>.

Quanto às condições para o registro, foram apresentados aos entrevistados os objetivos do projeto de pesquisa e solicitada a autorização para as gravações sonoras e produção e reprodução de fotografias, bem como a reprodução de documentos dos acervos familiares e registros dos nomes citados nos relatos.

## 1.2 Olhares Atentos à Presença dos Barbadianos

Importante referência sobre a presença dos barbadianos no Pará é encontrada, por exemplo, em Vicente Salles, no livro *O Negro no Pará*<sup>47</sup>. Ao discorrer sobre as etnias na região, ele apontou um primeiro indício da presença daqueles negros em Belém, ao se referir a Raymundo Moraes e a uma de suas obras, da década de 30 do século XX, *Amphitheatro Amazônico*. Nesta, observamos a indicação da “corrente aberta não há muito de Barbados para

---

<sup>46</sup> THOMPSON, Alistair. Histórias (co)movedoras: história oral e estudos de migração. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v.22, n.44, p.341-364, 2002.

<sup>47</sup> Cf. SALLES, 2005, p.114-116.



Belém”, imigração formada por tipos “feios”, que, para Moraes, poderiam atrapalhar os rumos que a mestiçagem tomava na região, especialmente no Pará<sup>48</sup>.

Veremos que Raymundo Moraes se afigura como um importante interlocutor para o estudo desse período na região amazônica. É o olhar atento de um contemporâneo aos acontecimentos aqui analisados e um bom observador, com uma posição singular como escritor e jornalista.

Nascido no Pará, em 1872, herdou do pai o ofício de prático de navios. Chegou a comandar gaiolas que percorriam os rios da Amazônia<sup>49</sup>. Escritor autodidata, produziu inúmeros artigos e quase duas dezenas de livros nos quais se revela como profundo conhecedor da realidade desta região que estava sendo cada vez mais devassada através de seus rios, o Amazonas e seus principais braços.

Como jornalista, publicou várias matérias nas quais as preocupações de ordem política e econômica, como as que versavam sobre o aproveitamento dos rios e demais recursos naturais da região, dividiam espaço com temas como a economia da borracha, as relações internacionais do Brasil ou a cobiça internacional sobre a Amazônia. Estas dividiam espaço com a análise que fazia de obras literárias ou científicas lançadas no período. O autor, assim,

---

<sup>48</sup> MORAES, Raymundo. **Amphitheatro Amazônico**. São Paulo: Companhia Melhoramentos, s/d [1936?]. Na segunda edição, que saiu pela mesma editora, também sem registro de ano de publicação, o nome do autor e o título do livro sofreram alteração na grafia: Raimundo Moraes, Anfiteatro Amazônico. Neste trabalho, utilizamos a primeira edição. O título do livro indica a maneira como o autor percebe a região amazônica como um palco, um imenso palco da natureza, onde, ao focalizar o ator nele perdido, o próprio autor também se insere. A vastidão desse palco seria uma das razões para o seu atraso no processo rumo à civilização. Nele, os caminhos são os rios, a existência é lacustre. Essa forma de representar a região encontra-se em várias de suas obras. Quanto à sua visão dos barbadianos, a mesma se encontra no capítulo “O negro no Amphitheatro”, entre as páginas 135 e 149.

<sup>49</sup> Gaiolas eram embarcações típicas da região, usadas para cargas e passageiros, sendo as maiores chamadas de chata ou vaticano. Moraes destaca, em suas obras, o conhecimento da rede hidrográfica da região, em grande parte adquirido da experiência prática de navegação por rios como o Madeira e o Purus. Por exemplo, foi comandante por muito anos do transatlântico *Rio Amazonas*, adquirido de Liverpool por uma empresa da praça de Belém para o transporte de carvão de pedra até o Rio Purus. Quando escreveu o *Amphitheatro Amazônico*, já era escritor amadurecido, bem depois da fase em que a vida de prático deu lugar à de jornalista e escritor, no início do século XX, época em que compôs a roda de escritores e intelectuais que se destacaram no cenário regional, reunidos na redação do jornal paraense *A Província do Pará*, agenciados por Antônio Lemos. Mais tarde, Moraes assumiu cargos políticos, parte deles ligados ao governo de Magalhães Barata. Cf. MORAES, Raymundo. **Cartas da Floresta**. Manaus: Livraria Clássica, 1927.

evidenciava a junção destes dois tipos de conhecimentos, adquiridos por ele mais com a experiência do que com a escolarização<sup>50</sup>.

Os artigos que produzia ganhavam as páginas de *A Província do Pará*, jornal de grande circulação no Estado. Aos buscarmos informações sobre os barbadianos nos jornais paraenses, encontramos neles notas e artigos de Moraes. Desta feita, a metodologia da presente pesquisa incluiu a análise dos seus textos nos jornais, bem como o levantamento de algumas de suas obras que nos ajudam a entender a produção de seu olhar sobre os sujeitos aqui investigados. Porém, antes de analisarmos alguns de seus textos, publicados naquele periódico, vamos nos ater a uma de suas obras, aquela que diretamente se refere aos barbadianos chegados ao Pará.

### 1.3 Alvejar dos *afros* no Pará: controlar a miscigenação, controlar a imigração

No livro *Amphitheatro Amazônico*, Raymundo Moraes criticava a incursão dos barbadianos imigrados para Belém, porque eram negros e eram apontados por ele como tipos de “cara antipática”, que “mesclaram a seleção que se fazia no pardavasco aqui nascido, toldando-lhes o semblante alegre e a feição branda”<sup>51</sup>. O pardavasco a que se refere Moraes é o mestiço oriundo de branco com negro, o mulato, mas o *mulato metido a branco*<sup>52</sup>, o que coloca em evidência as imagens sobre os tipos humanos acionadas nos posicionamentos políticos sobre a imigração e sobre o povoamento da região.

---

<sup>50</sup> Para uma análise da vida e obra de Raymundo Moraes, com interessante elenco de suas produções, conferir: TOCANTINS, Leandro. Nota biográfica de Raymundo Moraes e Um escritor nativista. In: MORAES, Raymundo. **Na planície amazônica**. 7.ed. São Paulo: Itatiaia, 1986, p. 17-23 e 23-33. [1ª edição do livro: 1926]. Para uma biografia de Raymundo Moraes, situando-o como escritor que alcançou sucesso literário mas caiu no esquecimento, vide: LARÊDO, Salomão. **Raymundo Moraes na planície do esquecimento**. 2007. 169f. Dissertação (Mestrado em Letras) – Centro de Letras e Artes, Universidade Federal do Pará Belém, 2007.

<sup>51</sup> MORAES, 1936, p.140.

<sup>52</sup> “Sujeito com todos os estigmas do *afro* e que só leva dizendo que é apenasmente moreno”, definia o autor. Cf. MORAES, Raymundo. **O meu dicionário de cousas da Amazônia**. Rio de Janeiro: Alba, 1931, p.84.

Como aponta José Maia Bezerra Neto, nas discussões sobre a mestiçagem na Amazônia se incluíam a imigração e o povoamento da região. Intelectuais como José Veríssimo defendiam o controle da mestiçagem como “saída para a superação de seu parco desenvolvimento social e econômico”<sup>53</sup>. Por isso mesmo, a questão era alentada nas falas governamentais nas últimas décadas do século XIX e início do século XX. Portanto, as políticas de imigração e colonização visavam um processo de mestiçagem que elevasse os tipos humanos e a própria região, o que transparece em escritores como José Veríssimo e Raymundo Moraes.

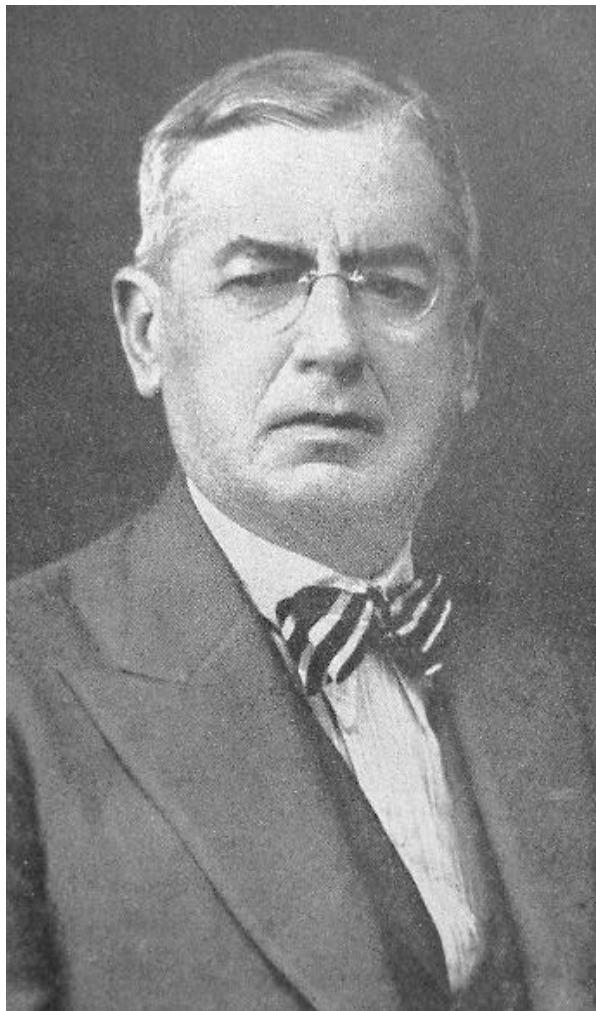


Figura 2 – Raymundo Moraes. De prático de navios a escritor, jornalista e político. Escreveu *Amphitheatro Amazônico*, no qual alude à imigração dos barbadianos para o Pará.

Fonte: Reproduzida de: MORAES, Raymundo. **Amphitheatro Amazônico**. 2.ed. São Paulo: Companhia Melhoramentos, s/d [1936 ?], p. 2.

---

<sup>53</sup> Cf. BEZERRA NETO, José Maia. José Veríssimo: pensamento social e etnografia na Amazônia (1877-1915). **Dados**, Rio de Janeiro, v.42, n.3, p. 539-564, 1999.

No caso de Raymundo Moraes, ele dedicou um capítulo para tratar dos negros na Amazônia, intitulado *O negro no Amphitheatro*. Neste, percebe-se claramente que os africanos introduzidos no Pará pelo tráfico transatlântico de escravos têm sua importância destacada justamente como peças de um sistema, o escravista, o qual há tão pouco tempo havia sido abolido no Brasil. Finda a importação de africanos e, mais tarde, a própria escravidão, a mestiçagem operada na região se torna alvo maior de atenção e crítica, como se observa nos comentários do autor sobre os *afros* do Pará.

Segundo ele, apesar de Belém, comparativamente a Manaus, possuir mais sangue africano<sup>54</sup>, os *afros* introduzidos diretamente no Pará “possuíam, com raras exceções, qualidades apreciáveis de brandura e bondade”<sup>55</sup>. Moraes se refere à mestiçagem que se processava e produzia um pardavasco “alegre” e de “feição branda”, contrastado com o barbadiano, visto como “antipático”. Por isso mesmo, Raymundo Moraes condenava a mestiçagem com tipos como os barbadianos, “feios” e intrusos, ainda mais porque vinham somar com o “cabra nordestino”, este descrito como de “cabeça chata, cara quadrada, pele grossa, anguloso, cabelo de fogo, às vezes de olhos azuis”<sup>56</sup>.

Barbadianos e nordestinos eram tidos por ele como “duas correntes de segunda mão” e que, junto com a leva mestiça, “egressa dos mocambos mato-grossenses povoados de escravos paulistas fugidos” e “cruzada com os índios vizinhos de Rondônia”, seriam os “perturbadores da eugenia africanó”<sup>57</sup>. *Eugenia* está referida a um discurso no qual, mais do que se ater aos caracteres hereditários postos em contato, se propunha à melhoria ou regeneração racial, calcadas em preconceitos raciais, a partir dos quais os tipos humanos

---

<sup>54</sup> Diferenciando as populações das duas cidades, Moraes afirmava que entre os manauenses havia mais sangue tapuio, enquanto entre os belenenses havia mais sangue africano. MORAES, 1936, p.141.

<sup>55</sup> MORAES, 1936, p.140.

<sup>56</sup> Ibidem, p.141.

<sup>57</sup> Ibidem, p. 141.

tinham as suas diferenças pensadas conforme padrões de referência (o branco, o europeu), em uma escala hierarquizante em que a humanidade era dividida em raças superiores e inferiores.

Raymundo Moraes escrevia na década de 1930. Nesse momento, os debates sobre raça e nacionalidade tinham como ponto de convergência a ideia de que, como resultado dos “séculos de confusão racial”, como Moraes se refere, o Brasil seria formado por um povo mestiço e caracterizado pela tendência à harmonia racial, apesar dos conflitos sociais diversos. Essa caracterização, transformada em orgulho nacional, encontrou sua grande formulação na obra *Casa Grande & Senzala*, de Gilberto Freyre<sup>58</sup>. Publicada em 1933, esta foi uma das referências de Raymundo Moraes. Os dois autores se apropriaram de ideias sobre a mestiçagem que foram se forjando ao longo destas três primeiras décadas do século XX, tempo em que a mistura racial foi deixando de ser o problema para se tornar a solução do país, desde que controlada com vistas ao branqueamento (e o desaparecimento do negro).

Para caracterizar o negro no anfiteatro amazônico, entretanto, Moraes lançou mão também de outros estudiosos, desde grandes antropólogos do período, como o alemão Leo Frobenius, às grandes “figuras literárias” brasileiras, como Tristão de Athaide, Azevedo Amaral e João Ribeiro<sup>59</sup>. Tais leituras, mais o traçado histórico da escravidão na região, a partir de documentos contidos nos Anais da Biblioteca e Arquivo Público do Pará, foram

---

<sup>58</sup> FREYRE, Gilberto. **Casa Grande & senzala**. 46.ed. Rio de Janeiro: Record, 2002.

<sup>59</sup> Das monografias raciais produzidas por Frobenius, em seus estudos na África nas primeiras décadas do século XX, abriam-se “novos horizontes sobre o preto”, apontava Moraes. Pela escrita de Tristão de Athaide, o autor associou o interesse de Frobenius em estudar o “abissínio” em seus pormenores ao fato deste ter tido uma ama seca núbia. A ideia então defendida por Moraes era a de que maior ainda seria a vinculação do brasileiro à ama preta, pois ele “mamou na africana” e “lhe sentiu no berço a meiguice e o carinho de segunda mãe”. De Azevedo do Amaral, o escritor destacava a ideia de que o negro foi o responsável por dar à alma brasileira a “dádiva da alegria, que nos impede de ser o povo mais triste do mundo”. João Ribeiro, por sua vez, é mencionado através de uma de suas obras, *A Língua Nacional*, dada a referência que faz a um dos quilombos existentes no Baixo Amazonas. Assim, Moraes tinha o gancho para tratar de um dos lados da escravidão no Brasil, o traço da violência sobre os escravos. Apesar de caracterizar a violência do escravismo, a vida dura de trabalho dos escravos, as fugas e formação de quilombos, o que Moraes acaba realçando é o ponto em que sua avaliação do passado escravo se aproxima das ideias defendidas por Gilberto Freyre. Assim, destacava: “[...] o escravo destas plagas, na maioria dos casos, se integrava ao lar do senhor. Imiscuía-se através da mucama, ama de leite e do moleque, geralmente irmão *mangaua* do filho mais novo da casa”. In: MORAES, 1936, p. 135; 144-145. Este último grifo encontra-se no documento original.

utilizados por Moraes para se colocar no rol daqueles que “deixando os motivos ligeiros da literatura pelos graves problemas da história e da ciência” vinham provando e aprofundando a influência dos negros na formação da nacionalidade brasileira<sup>60</sup>.

Para Moraes, os *afros* introduzidos diretamente no Pará seriam de “índole bondosa” e “ânimo pacífico”. Já teriam suas feições abrandadas (branqueadas) pelos séculos de “confusão racial”, “clareando em nuanças de bronze, de cobre, de canela, e de gesso”. Portanto, nesse “alvejar do preto sob o Equador”, o negro se afastava dos seus ancestrais africanos. Daí condenar a presença dos barbadianos, negros retintos recém-chegados das ilhas do Caribe<sup>61</sup>. Com isso, dá a entender que uma migração de negros como os barbadianos não conviria para a região, ideia assentada em uma questão de raça (imigrantes negros) e nacionalidade (negros estrangeiros não misturados racial e culturalmente com os nacionais do Brasil). As diferenças entre os *afros* do Pará e os barbadianos não seriam apenas físicas (cor, feições), mas também de caráter (a índole, o ânimo).

Apesar da comparação crítica que estabelece, Moraes opera com ideias que demonstram as ligações entre o desejo de branquear a nação e a imagem do Brasil como “paraíso racial”, que foi se desenhando nas duas primeiras décadas do século XX e ganhando mais visibilidade na década de 1930, sobretudo com o nacionalismo do governo de Getúlio Vargas.

Como os grandes estudiosos do período vinham “analisando o preto” em seus pormenores, é que Moraes se pronuncia: “Eu confesso: depois que comecei a balancear o preto nas suas complexas modalidades, sinto mais amizade por ele, uma grande ternura”<sup>62</sup>.

Amizade e ternura não compartilhadas, entretanto, com os negros estrangeiros, como se

---

<sup>60</sup> No caso, Moraes cita Arthur Ramos (*O Negro Brasileiro: etnografia religiosa e psicanálise*, 1934) e Nina Rodrigues (*Os Africanos no Brasil*, 1932 e *O animismo fetichista dos negros baianos*, 1896 e 1897), no entanto sem tecer maiores comentários sobre tais obras, sendo apresentadas mais a título de registro no livro.

<sup>61</sup> MORAES, 1936, p.142.

<sup>62</sup> *Ibidem*, p.136.

observará no próximo capítulo, através de suas notas jornalísticas sobre as populações de Barbados, Santa Lúcia e São Thomaz, produzidas no começo do século XX.

Para este autor, o negro era a base econômica de nossa nacionalidade, “fator principal da nossa civilização”, por sua energia, branda organização, alma doce e resistência climática<sup>63</sup>. O elemento étnico oriundo do negro, e deste com outros grupos, é alvo de sua atenção porque é indicador do tipo de misturas raciais que o tornava mais afeiçoado. Porém, a mesma ideia não necessariamente era compartilhada por outros homens, intelectuais contemporâneos deste autor, como foi José Veríssimo, para quem o negro tinha uma diminuta importância na etnografia da região.

Tal como Moraes, Veríssimo foi um escritor paraense que estudou profundamente a região amazônica, aliando conhecimentos etnológicos, históricos e literários, empregados nas análises de questões que eram alvos de debates entre as elites políticas e econômicas, bem como entre os intelectuais do período. Os dois escritores utilizaram as páginas dos jornais, que circulavam no Pará ou no Rio de Janeiro, como veículos para divulgação de suas ideias sobre a região, sua população, seu desenvolvimento, além do exercício de crítica literária também neles apresentada. Observa-se que Moraes e Veríssimo tinham em comum o fato de terem reunido em livros muitos dos artigos que publicaram nos jornais da época, o primeiro, através do jornal *A Província do Pará*, o segundo, pelo *Jornal do Brasil*<sup>64</sup>.

José Veríssimo (1857-1915) nasceu em Óbidos, no Pará, viveu em Manaus e Belém, antes de seguir, aos 12 anos, para o Rio de Janeiro. Sete anos depois, retornou a Belém. Bezerra Neto informa que as atividades de Veríssimo no campo das letras foram iniciadas junto ao jornal *O Liberal do Pará*, posteriormente colaborando com outros periódicos como *Diário do Gram-Pará*, *A Província do Pará*, *Comércio do Pará*, *A República*. Também

---

<sup>63</sup> Ibidem, p.136.

<sup>64</sup> Cf. BEZERRA NETO, José Maia. O homem que veio de Óbidos. Pensamento social e etnografia em José Veríssimo (1877/1915). *Anais do Arquivo Público*, Belém, v.3, t. 2, p.240-241, 1998.

chegou a fundar um jornal, *A Gazeta do Norte*, em 1879. O período de sua produção literária, vinculada aos jornais de Belém vai de 1877 a 1891. A partir daí, retorna ao Rio de Janeiro, passando a atuar na imprensa deste estado até 1915, adquirindo reconhecimento no cenário nacional como crítico literário e historiador da literatura brasileira<sup>65</sup>.

É Bezerra Neto ainda que, ao analisar as obras etnográficas de Veríssimo, mostra como o tema da mestiçagem na Amazônia é uma constante nas produções deste autor, situando-o entre aqueles que se afinavam com os pressupostos da “geração de 70”<sup>66</sup>. É possível afirmar, portanto, que Veríssimo entrou na arena daqueles que debatiam a viabilidade do Brasil como nação. Operava com as teorias raciais do século XIX e com o dilema, ou a dúvida, sobre o que se podia esperar de uma população tão mestiçada e com tipos considerados inferiores, na escala evolutiva das civilizações (índios e negros). Neste debate, o controle do processo migratório era uma preocupação constante.

No caso do trabalho de pesquisa que desenvolvemos, é interessante observar um texto de autoria de José Veríssimo, no qual são resumidas as suas ideias sobre a mestiçagem na Amazônia<sup>67</sup>. Este texto está contido no álbum *O Pará em 1900*, produzido pelo governo do Estado do Pará, que na época era administrado por José Paes de Carvalho. Através deste álbum, o governador fazia propaganda das potencialidades do Pará, com vistas a atrair

---

<sup>65</sup> BEZERRA NETO, 1998, p.240ss.

<sup>66</sup> Caracterizando tal geração de intelectuais, Lília Schwarcz se refere aos “[...] *homens de sciencia* que em finais do século XIX, e do interior dos locais em que trabalhavam, tomaram para si a quixotesca tarefa de abrigar uma ciência positiva e determinista, e, utilizando-se dela, procuraram liderar e dar saídas para o destino desta nação. Misto de cientistas e políticos, pesquisadores e literatos, esses intelectuais irão se mover nos incômodos limites que os modelos lhes deixavam, haja vista que, nesse momento, indagar sobre que nação era essa significava, de alguma maneira, se perguntar sobre que raça era a nossa ou, então, se uma mestiçagem tão extremada não seria um sinal em si de decadência e enfraquecimento”. In: SCHWARCZ, 1994, p.139-140.

<sup>67</sup> VERÍSSIMO, José. Etnographia. In: PARÁ. Governo do Estado. **O Pará em 1900**. Belém: Imprensa de Alfredo Augusto Silva, 1900, p.131-144. Suas ideias sobre a mestiçagem na Amazônia já se encontravam publicadas em obra anterior: *As populações indígenas e mestiças da Amazônia: sua linguagem, suas crenças e seus costumes* (de 1885). Segundo o autor, esta seria uma versão aumentada e modificada do texto original intitulado “Raças cruzadas do Pará”, contido no livro *Primeiras Páginas*, de 1878.



imigrantes estrangeiros e nacionais, os quais viabilizariam os projetos de colonização no Estado.

Aliás, na introdução do Álbum, Sant'Anna Nery afirmou se tratar de um feito da administração que visava à propaganda “prática” e “eficaz”, porque dava a conhecer as riquezas “que encerram o El-dorado brasílico, o misterioso Paiz da Borracha” ao estrangeiro<sup>68</sup>. Esse “Paiz” era, de um lado, muito estudado por vários estrangeiros, listados na “bibliografia científica do Amazonas” – tal é o título do texto de abertura do Álbum *O Pará em 1900*, redigido por Sant'Anna Nery –, mas ignorado pelos nacionais, especialmente os do Sul do Brasil.

José Veríssimo participou deste álbum com um capítulo intitulado *Ethnographia*. Nele, trata dos tipos étnicos que compõem a população do Pará e permite-nos entrever o pensamento social de final do século XIX e início do século XX, por ter sido um exemplo de intelectual que assistiu o fim da escravidão e o início do regime republicano. Viu também a prosperidade e as contradições advindas de mais um ciclo extrativista na região (borracha) e a propalada escassez de mão de obra, em uma região onde a população era o produto de “um vasto laboratório de mestiçagem”<sup>69</sup>.

Com atuação marcante nas últimas décadas do século XIX e início do XX, a sua visão é influenciada pelo pensamento que tinha por base o evolucionismo, a teoria da seleção natural das espécies e de seus desdobramentos no darwinismo social, eivado por preconceitos arraigados contra as populações mestiças, sobretudo as que envolviam as misturas de negros e índios.

---

<sup>68</sup> Frederico José de Sant'Anna Nery (1848-1901) ou Barão de Sant'Anna Nery foi um intelectual que, nascido em Belém, foi um estudioso da história e cultura brasileiras, sendo ativamente envolvido no fomento à imigração europeia para o Pará, tendo ainda publicado *Le Pays des Amazones*, em 1885, divulgando o estado do Amazonas em Paris, onde residiu por muito tempo.

<sup>69</sup> VERÍSSIMO, 1900, p.136.

Que o povo paraense era mestiço, como mestiço era o brasileiro, muita gente já havia atestado. Não havia, assim, nenhuma novidade no que se escrevia a este respeito. Interessante, porém, é observarmos qual a imagem que ele constrói dos negros e percebermos como atribuiu valores diferentes aos diversos tipos humanos que compunham essa massa populacional.

Esse laboratório racial é ressaltado por Veríssimo através dos dados populacionais levantados nos censos do país, como o de 1890, que atestava essa grande maioria, no Pará, de homens de cor: para uma população estimada em 328.455 habitantes, contavam-se 22.193 negros, 65.495 caboclos<sup>70</sup> e 111.958 de outros mestiços, “estes certamente em maioria de sangue tapuio”, os quais, juntos, perfaziam um número bem superior ao de brancos no Estado, estimado em 128.815, ou seja, cerca de um terço do total da população<sup>71</sup>.

Veríssimo destacava serem os caboclos o equivalente aos que são chamados na região de tapuios, assim designando os mestiços, descendentes de índio que, “mestiçados moralmente [...] pelos costumes do viver civilizado”, já não são como os seus ancestrais, selvagens, gentios, porque produtos do “meio novo” e das “práticas civilizadas” engendradas com a colonização portuguesa e a catequese jesuítica. Recuperando a origem do termo tapuio, indicava que assim os Tupinambás chamavam o “gentio” que não falava sua língua e não tinha os seus costumes. Portanto, “tapuio” teria, para estes habitantes da Amazônia, a mesma significação que para o Grego e para o Romano tinha o de “bárbaro”. E completa o autor: “Os Tupinambás do Pará parece não terem aplicado esta denominação de tapuio senão mais tarde que a conquista, talvez muito depois dela, e aos índios de outras tribos que não os da sua língua, ao sul do rio Pará e do Amazonas”<sup>72</sup>.

---

<sup>70</sup> Ibidem, p.139-140.

<sup>71</sup> Censo de 1890, Directoria Geral da Estatística. Rio de Janeiro, 1898, p.2-3 apud VERÍSSIMO, 1900, p.134.

<sup>72</sup> VERÍSSIMO, 1900, p.141-142.

Os dados estatísticos para a região eram muito imprecisos, dadas as deficiências dos registros. Além disso, Veríssimo alegava criticamente que tal imprecisão também se devia ao fato de as pessoas buscarem *se passar por brancas*. Segundo ele, “os preconceitos impedem a cada um a confissão da própria [raça], desde que as aparências permitam escondê-la ou negá-la”<sup>73</sup>. Isso nos permite entrever as relações racializadas e racistas existentes. Remete-nos, igualmente, ao que já foi apontado e debatido por vários autores como a especificidade do racismo à brasileira, relacionado mais ao fenótipo, nas suas injunções com a classe social, do que à origem, ao pertencimento étnico. Daí a definição proposta por Oraci Nogueira de racismo de marca, para diferenciar o racismo brasileiro daquele existente nos Estados Unidos, que seria um racismo de origem<sup>74</sup>. Outrossim, Veríssimo se aproxima de Moraes, no reconhecimento de que os mestiços (o pardavasco, o mulato metido a branco) se passavam por brancos, ou “apenasmente” morenos, para se desviar dos “estigmas do *afer*”.

Depois de analisar a inferioridade numérica do elemento branco desde os inícios da colonização no Brasil, e no Pará mais especificamente, Veríssimo reconhecia “quão pouco numeroso foi o concurso da gente branca na constituição da população paraense”. Esta seria, em grande medida, resultante da mistura de pai europeu (português) e mãe “indígena pura” (já que sempre fora escassa a imigração de mulheres brancas desde a colonização). Se de um lado o tipo branco é apontado como sendo inferior do ponto de vista etnográfico, em face da predominância indígena, por outro é afirmado como superior sociologicamente, posto que tido como o tipo humano mais evoluído, signo de civilização.

Quanto aos negros, menor ainda seria sua importância na etnografia paraense, dada a sua insignificante presença: o Pará, no contexto da Abolição da escravatura, foi a província que menos escravos possuía. Os negros seriam inferiores numericamente no Pará e a sua

---

<sup>73</sup> VERÍSSIMO, 1900, p.134.

<sup>74</sup> Cf. NOGUEIRA, Oracy. **Preconceito de Marca**. As Relações Raciais em Itapetininga. São Paulo: Edusp, 1998.

escassa importância na etnografia era “resumida a ter, por cruzamento com o índio, produzido as variedades étnicas, o curiboca e o cafuz”<sup>75</sup>.

Analisando as formas como foi se processando a mestiçagem no Pará e no Brasil, Veríssimo remetia aos cruzamentos entre raças (branco, índio e negro), segundo a importância de cada qual na estrutura racial hierarquizante e que era muito difundida no período. Além disso, atentava para as variedades diversas produzidas a partir dessas misturas entre as três raças. Assim, além do mulato (produto da mistura entre brancos e negros), do mameluco (advindo da mistura do branco com o índio) e do curiboca (fruto da fusão entre negro e índio), o autor referia-se ao cafuz ou cafuzo, variação resultante das misturas de mameluco com negro, mulato e índio, curiboca e negro, curiboca e branco, conforme podemos esquematizar no quadro abaixo:

	Raças/ Cruzamentos	Branco	Índio	Negro
↑	Branco	Branco	Mameluco	Mulato
				Cafuz/Carafuso
↓	Índio	Mameluco	Tapuio*	Curiboca
			Índio	Cafuz/Carafuso
	Negro	Mulato	Curiboca	Crioulo*
			Cafuz/Carafuso	Negro
		Cafuz/Carafuso		Cafuz/Carafuso

Quadro 3 – As raças e seus “subprodutos”, conforme José Veríssimo  
 Fonte: VERÍSSIMO, José. *Etnographia*. In: PARÁ. Governo do Estado. **O Pará em 1900**. Belém: Imprensa de Alfredo Augusto Silva, 1900, pp.131-144.

Mencionava esses “subcruzamentos” apontando as dificuldades para se “formular sua lei”. Veríssimo é um representante típico de alguns intelectuais do período porque se preocupava com o detalhamento das variações da mestiçagem e era atento aos diferentes

<sup>75</sup> VERÍSSIMO, 1900, p.137.

matizes, às nuances da cor, justamente porque a forma e o grau desses cruzamentos interessavam tanto para indicar uma origem quanto para hierarquizar a população. Os tipos considerados como superiores eram os mais aproximados do branco (mameluco, mulato, sobretudo se estes entrassem em nova mistura com branco, produzindo o pardo), e como inferiores os mais próximos de índios e negros (como no caso do curiboca, ou, pior ainda, o cafuz ou carafuso, porque mestiço, que, em subcruzamento, se misturava/aproximava do negro).

Assim, os tipos são classificados através de uma consideração das três raças cruzadas no Pará e de seus subprodutos, cujos cruzamentos implicavam na produção do fenótipo, valorizando-se os tipos e suas feições “brandas”. Ou seja, amainadas, abrandadas tanto no sentido de branqueadas quanto no da aproximação com uma raça que era tida como superior culturalmente, suporte da “civilização”.

A “escassa importância” do negro na composição étnica paraense e a “prova da insignificância” de sua presença do ponto de vista etnográfico e sociológico seriam o “quase nenhum sinal do africano” na língua, nos costumes e nas crenças populares dos paraenses. Esta ideia foi reproduzida por muito tempo e influenciou sobremaneira a historiografia regional, assim como a historiografia nacional, que até a década de 70 invisibilizava a presença negra/africana na região, a despeito dos estudos que já apontavam a importância da matriz africana na formação social e cultural de sua população<sup>76</sup>.

Contrariamente aos africanos, dos índios viriam os elementos que propriamente distinguiriam os paraenses frente aos outros grupos no Brasil, em termos etnográficos. Assim,

---

<sup>76</sup> Veríssimo, por exemplo, não conseguiu encontrar outros vocábulos de origem africana a demarcar, na língua, o povo paraense, além de “muxinga” (“chicote”), “mocambo” (“coto de escravos fugidos”) e “mocambeiro” (“o escravo refugiado no mocambo”). Salles se contrapõe a tal ideia, afirmando ser o critério linguístico adotado por Veríssimo “excessivamente rigoroso e [que] não levou em conta o processo de difusão cultural; antes, ao contrário, rejeitou-o”, o que ele pôde fazer em vista dos avanços das pesquisas sobre o vocabulário regional, a exemplo do Glossário elaborado por Vicente Chermont de Miranda. Bem posteriormente à obra *O negro no Pará*, que foi publicada em 1971, Salles apresentou os resultados de seus estudos sobre as contribuições dos negros ao linguajar amazônico na seguinte obra: SALLES, Vicente. **Vocabulário crioulo**. Contribuição do negro ao falar regional amazônico. Belém: IAP, 2003.

“é a feição particular que aos seus hábitos morais e materiais imprimiu o selvagem que ocupava o Pará na época da conquista e colonização”<sup>77</sup>.

Os índios são comparados com os brancos, tal como os negros, para uma apreciação do processo de formação étnica no Brasil, especificamente no Pará. Havia o empenho de incluir para excluir, uma vez que negro e índio foram subalternizados frente ao branco, tido como fator principal de civilização. O índio é tido como o selvagem, portanto em estado atrasado de desenvolvimento. A mestiçagem de que resulta a população do Pará, em maioria mestiça de gente mameluca e tapuia, também negra ou mulata, parecia pouco promissora para intelectuais como Veríssimo, que foi taxativo ao afirmar que “pouco há, aliás, hoje a esperar desta gente”, tida por ele como “sem atividade, sem ambição, sem energia, sem caráter em suma”.

Para uma região como a Amazônia, a ser explorada e aproveitada, seria necessária “gente mais apta”. Remete-se ao cearense, cuja imigração se acentuara a partir da década de 70 do século XIX e seria um elemento “mais próximo do branco”, sobretudo “mais acostumado ao trabalho”, “mais industrioso e provido”, “mais duro” que o paraense. A visão de Veríssimo sobre o papel dos cearenses nas transformações dos tipos humanos que compunham a formação social na Amazônia era bem definida. Afirmava: “[...] o Cearense começou na Amazônia a obra da eliminação do mestiço indígena, e servirá talvez de elo, ou melhor, de transição entre essa gente e elementos europeus que a política paraense bem inspirada procura atrair para esse feracíssimo torrão”<sup>78</sup>.

O cearense era, portanto, importante porque mais próximo do elemento europeu, este sim o imigrante desejado para a região. Ele era o tipo que se queria atrair com a propaganda feita pelo estado. O álbum *O Pará em 1900*, em que Veríssimo publicou seu texto, era um dos

---

<sup>77</sup> VERÍSSIMO, 1900, p.128.

<sup>78</sup> Ibidem, p.143.

instrumentos dessa política de imigração interessada na eliminação dos mestiços nos quais preponderavam as raças tidas como inferiores. A imigração que desejavam mudaria a população do Pará de modo a predominar o branco, que era a raça considerada por Veríssimo, e por muitos de sua época, como a “raça da civilização e do progresso”. E ele não via na sua crença nenhum sinal de preconceito de raça<sup>79</sup>. Assim, tentava-se atrair imigrantes dos países do sul e do centro da Europa.

Para Veríssimo, “não há como assentar sobre essa gente uma verdadeira civilização”. O Estado do Pará estaria operando de forma a promover novos cruzamentos com a raça branca para que esses mestiços “[...] venham ativar, pela seleção natural, o advento definitivo da raça superior na população paraense”<sup>80</sup>. Observa-se, então, a visão negativa sobre os índios e mestiços, a defesa de imigração e cruzamentos visando misturar para branquear. Cruzamento que poderia se realizar, sim, nisso encontrando nas mulheres mestiças um meio para viabilizar tal intento, pois “as mestiças têm feitiços e aquela natureza voluptuosidades verdadeiramente irresistíveis”, capazes de aquebrantar nos estrangeiros os preconceitos de raça<sup>81</sup>.

Veríssimo praticamente silencia sobre os negros. Estes são contabilizados como pretos que, exportados da África, chegaram à Amazônia oriundos da Costa d’África (particularmente de Cabo Verde e Angola) ou eram aqueles já nascidos no Pará, os crioulos. O crioulo, assim como o tapuio, era apontado como um tipo “afeiçoado”, que, mesmo nascido de pai e mãe negros, não era mais como o africano. É o “negro novo”, um “mestiço” que era produto da “ação física e social do meio”, sob novos costumes e hábitos, um meio físico diverso e “uma

---

<sup>79</sup> Ibidem, p. 143.

<sup>80</sup> Ibidem, p.144.

<sup>81</sup> Ibidem, p. 144.

existência muitíssimo diferente da que viveram seus pais no seu país de origem, ou nas matas da sua vida selvagem e nômade”<sup>82</sup>.

No caso de Raymundo Moraes, contrariamente a Veríssimo, ele apontava a “antiga abundância do *afro* no Pará”. Muito embora, na sequência, ressaltasse que “ele vai sendo absorvido vagarosamente” pelo mestiçamento e pelo seu “alvejar”, o que o levava à conclusões próximas às de Veríssimo, ao afirmar que “o africano definha e se apaga no Pará”. Assim, os tipos e costumes *afros* não persistiriam em Belém, como em Salvador, citado pelo autor como contraponto<sup>83</sup>.

Se aos cearenses se atribuía um papel de transição para se chegar aos europeus, como se afigura em Veríssimo, e se estes últimos eram os desejados, uma vez que havia o entendimento de que, entre as sociedades (americanas, ou as brasileiras), a superioridade, a hegemonia, caberia àquelas em que predominasse o elemento branco, podemos entrever o tipo de aversão que uma imigração negra promovia nesse período, como a leva de barbadianos, tal como foi apontado por Moraes.

Enquanto Veríssimo apresentava os cearenses como intermediários dos brancos europeus que se buscava atrair com a propaganda da imigração, Raymundo Moraes, atentando para os traços desse cearense que chegava a região (e cuja presença se adensava ao longo da Estrada de Ferro de Bragança), colocava-os junto com os barbadianos, ou seja, como tipos que diferiam dos *afros* do Pará (já resultado de séculos de mestiçamento). Assim, percebia o peso que a leva de “flagelados nordestinos”, constituída em grande medida do “elemento *afro* meio fundido, oriundo sobretudo do Ceará”, poderia exercer sobre a percentagem de sangue africano da população do estado.

---

<sup>82</sup> Ibidem, p.136.

<sup>83</sup> MORAES, 1936, p.142-143.



A imigração nordestina, especialmente de cearenses, marcou a história do período aqui estudado. Como aponta Franciane Gama Lacerda, ao tratar dos significados da imigração dos cearenses para o Pará, nos tempos de *folies du latex* e da nascente República brasileira, bem como do avanço dos ideais de progresso e civilização, a construção de ferrovias, como a que se efetivou no Pará, foi uma das expressões materiais daqueles ideais. Era uma das obras no rol das medidas governamentais que traduziam um projeto de civilização e progresso associado com urbanização e produção agrícola, além do incentivo à vinda de imigrantes estrangeiros<sup>84</sup>.

No caso de José Veríssimo, esse tipo cearense não era tomado como um indesejado porque poderia ser um elo com os estrangeiros brancos, buscados para o trabalho e o povoamento da região, com a expectativa de que colaborassem para a produção de um tipo humano mais elevado moral e fisicamente do que os paraenses, mestiços de índios e também de negros. Moraes, por outro lado, dá a entender que os nordestinos, assim como os barbadianos, seriam intrusos que atrapalhariam o alvejar dos pretos no Pará<sup>85</sup>.

Nos dois autores aqui analisados, fica explícita a preocupação com o processo de mestiçagem relacionado com o interesse no branqueamento da população, que poderia viabilizar um projeto de nação condizente com o processo civilizatório em curso. O controle da imigração se fazia necessário. Neste sentido, o desenho da composição étnica das populações era de tal forma que as avaliações sobre o peso da presença negra africana se colocavam como uma constante. Isto nos ajuda a entender por que as entradas de negros, em diferentes momentos, são tidas como “indesejáveis” mesmo antes da Primeira República,

---

<sup>84</sup> Lacerda destaca como, no período compreendido entre 1889 e 1916, a imigração de cearenses foi maior numericamente, dentre os imigrantes nacionais que se deslocaram para trabalhar na Amazônia (Pará, Amazonas, Acre e Rondônia), analisando as representações sobre a imigração contidas nos discursos de governantes e na imprensa, os quais não deixam de ser evidências do imaginário sobre a Amazônia, o Pará, o Ceará e os cearenses (como a de flagelados da seca), transparecendo, também, na literatura do período, reproduzidas, aliás, na historiografia brasileira e amazônica. LACERDA, Franciane Gama. **Migrantes cearenses no Pará**. Faces da sobrevivência (1889-1916). Belém: Editora Açaf, 2010.

<sup>85</sup> MORAES, 1936, p.141.

quando o controle do processo imigratório se tornou alvo de uma maior preocupação diante de um discurso cada vez mais nacionalista.

Os barbadianos, então, entraram no rol nos imigrantes indesejáveis por serem uma leva migratória de negros retintos, que poderia atrapalhar a miscigenação em andamento. O termo “indesejáveis” já foi empregado para designar vários grupos entrados no Brasil, alvos de uma desconfiança ou apontados como obstáculos à viabilização da entrada do país no processo civilizatório, em curso no Atlântico ocidental cristão, no século XIX, e que se estendeu ao século XX.

Como assinala José Maia Bezerra Neto, indesejáveis se tornaram os africanos no século XIX, depois que a própria escravidão foi deixando de ser condição para a civilização e para o progresso – garantia para o desenvolvimento material e econômico das nações –, para se tornar desnecessária e passar a contradizer a própria civilização<sup>86</sup>. Tudo isso foi se revelando à medida que as imposições britânicas contra aquele tráfico foram se fazendo sentir em países como o Brasil, onde foram adotadas medidas para barrar a entrada de africanos ou excluir os escravos de certos serviços, como forma de incentivo ao trabalho livre.

Com o avançar da segunda metade do século XIX, foi se desenvolvendo uma mentalidade que associava a escravidão ao atraso material e moral da nação. Além disso, o “temor de uma africanização do Brasil”, que comprometesse seu “potencial como civilização”, terminou por enquadrar os africanos como “indesejáveis”<sup>87</sup>. Passou-se a desenvolver estratégias para garantir a ordem social, de um lado, e, de outro, a oferta de mão de obra, principalmente para a lavoura, como é assinalado por Hebe Mattos<sup>88</sup>.

---

<sup>86</sup> BEZERRA NETO, 2009, p.44-47.

<sup>87</sup> Ibidem, p.47.

<sup>88</sup> Mesmo no pós-abolição, essas expectativas senhoriais acabaram sendo frustradas, dadas as dificuldades de reestruturação das relações de dominação sobre os libertos. MATTOS, Hebe Maria. **Das cores do silêncio: os significados da liberdade no Sudeste escravista, Brasil século XX**. 2.ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1998.

Diante da extinção de uma das fontes de reprodução da escravaria no Brasil, sinalizando o início do longo processo que levou à Abolição, passou-se a incentivar o emprego de outras formas de trabalho e planos para a importação de trabalhadores livres. Porém, importava o tipo (cor/raça, origem) desse trabalhador, e vários exemplos demonstram como os negros, de uma maneira geral, eram indesejados. Assim foi com os negros dos Estados Unidos que se tentou introduzir na Amazônia, na segunda metade do século XIX. Para recusá-los, usou-se argumentos de ordem racial e nacional, como demonstramos na primeira parte deste capítulo.

No início da década de 1920 aconteceu o mesmo, quando um sindicato norte-americano tentou introduzir seus “homens de cor” e, com eles, criar uma colônia no Mato Grosso. Buscando barrar essa imigração de negros, foi apresentado na Câmara dos Deputados um projeto que não chegou a ser aprovado, mas impulsionou um debate na Câmara e que repercutiu nas ruas e na imprensa carioca<sup>89</sup>. Essa imigração foi tida como inconveniente para o país por tentar a “importação de indivíduos de raças negras”.

Acontece que naquela década os discursos proferidos entre parte dos políticos brasileiros e na imprensa vinham construindo uma imagem do Brasil como “paraíso racial”, que colocava o país em uma posição favorável frente a outras nações marcadas pelos confrontos entre brancos e negros, como os Estados Unidos. Se a crença no Brasil mestiço e na ausência de preconceitos de raça alimentava a ideia de uma democracia racial, como o

---

<sup>89</sup> Cf. GOMES, Tiago Melo. Problemas no paraíso: a democracia racial brasileira frente à imigração afro-americana (1921). **Estudos afro-asiáticos**, Rio de Janeiro, ano 25, n.2, p. 307-331, 2003. O autor mapeou diversos pontos de vista sobre a (in)conveniência da imigração de afro-americanos, discutindo a crença no “Brasil mestiço”, na ausência de preconceito racial e, com isso, revelando os contornos da ideia de democracia racial no período pós-guerra. Segundo Gomes, “O dilema entre o desejo de branquear a nação e o de preservar a visão do Brasil como território livre de preconceitos raciais não era a única problemática envolvida com a imigração dos afro-americanos. Havia um elemento complicador a alterar os possíveis significados da questão: o fato de que o debate sobre a imigração afro-americana se dava em uma arena transnacional”. Portanto, impedir tal entrada de negros esbarrava na imagem do país como isento de preconceitos raciais frente às outras nações no exterior, por outro lado, permiti-la era trazer problemas (ódios raciais) tidos como resolvidos no Brasil. Nesse contexto, a ideia de democracia racial ganhava corpo, assentada no elogio da mestiçagem e na ideologia do branqueamento, que externamente poderia dar a entender que no país foi eliminado o problema racial. Cf. Gomes, 2003, p. 310 e 317 ss.

Estado brasileiro poderia barrar a entrada de afro-americanos em plena década de 1920? Tiago de Melo Gomes analisou os contornos desse dilema, apontando os diferentes discursos em torno da questão da identidade nacional brasileira<sup>90</sup>.

Nestes discursos, aparecem os elementos que nos ajudam a analisar as posições de Raymundo Moraes sobre a presença dos barbadianos na Amazônia. Estrangeiros negros eram indesejáveis porque entravariam o branqueamento da população que a política migratória do Estado brasileiro pretendia impulsionar. A ideia de que o brasileiro mamou na africana, aludida por Moraes para evidenciar o reconhecimento da participação do negro na formação social brasileira, remetia à imagem de “paraíso racial”, que era importante afirmar. Quando ele constrói o retrato do mulato (fruto do lusitano com a negra) para caracterizar o “espécime afro-brasileiro”, claramente recorre à teoria freyreana<sup>91</sup>. O que não o impediu de fazer a defesa de uma mestiçagem que culminasse com o apagamento da marca africana. O “alvejar do preto sob o Equador” era um processo em curso e que não deveria parar ou diminuir seu ritmo com a entrada de mais negros, é o que defende Moraes.

A imigração de negros era ainda mais indesejada se estes fossem mais próximos dos africanos e mais distantes (racialmente e culturalmente) dos brancos. A mestiçagem que levasse ao branqueamento e à assimilação cultural era defendida e buscada no Brasil. Entretanto, tal processo não se realizava com o mesmo ritmo entre os norte-americanos, tampouco entre os ingleses. Assim como os negros norte-americanos, os barbadianos tinham origem em uma área colonial onde a “instintiva repulsão que domina entre os brancos” pelo “filho oriundo da África” era evidente. Tal fato saltava aos olhos dos brasileiros defensores da

---

<sup>90</sup> Idem.

<sup>91</sup> Afirma o autor do *Amphitheatro Amazônico*: “Ao lusitano coube, devido ao facataz que tem pela negra, a fabricação do mulato, que vai do indivíduo escuro, carapinha, beiçola, nariz chato, puxando à mãe, até o ‘mulato cor de rosa’ [...], puxando ao pai, já de perfil ariano, e que mal recorda, no budum das axilas e no cabelo ondeante sentado a cosmético especial, a costa d’África. Em torno deste espécime afro-brasileiro, genuíno trabalho dos lusíadas, gravita um sem número de particularidades que se traem na fisionomia, no crânio, na epiderme, nos membros, no pixaim, na catinga, na inteligência e sobretudo no caráter”. In: MORAES, 1936, p.140.

miscigenação para o branqueamento, a exemplo de Moraes, como a evidência de que o problema racial ali existente poderia ser trazido para o Brasil junto com os imigrantes negros<sup>92</sup>.

Assim, sustentando-se a imagem de “paraíso racial” na Primeira República, mantinha-se uma postura contrária à entrada de negros estrangeiros no Brasil, entretanto a questão racial acabava escamoteada e se tratava o problema dessa imigração como uma questão nacional. Se não foi aprovada uma legislação específica para barrar efetivamente a entrada de estrangeiros negros nas primeiras décadas do século XX, isso não impediu que outras medidas mais “discretas” fossem tomadas, como a prática de se negar vistos de entradas para os norte-americanos negros<sup>93</sup>.

Os negros estrangeiros eram indesejados não apenas porque atrapalhariam o alvejar dos pretos, mas porque se desconfiava de sua capacidade de adaptação e assimilação aos demais brasileiros, nesse grande laboratório racial. Este foi um argumento poderoso após a Primeira Guerra Mundial, com o aumento dos conflitos em que os estrangeiros se envolviam, o que levava à desconfiança sobre a possibilidade de os imigrantes colaborarem para o desenvolvimento do país (inclusive os europeus), e à disseminação das xenofobias. Todos esses fatos prepararam o terreno para medidas que a partir da década de 1920 passaram a enquadrar os indesejáveis e descambaram na política assimilacionista de Vargas. Claramente os problemas com a imigração não eram tratados como uma mera questão de cor/raça.

Nesse contexto, “indesejáveis” tornou-se um termo que poderia ser empregado para uma grande variedade de imigrantes. Além dos africanos, os asiáticos e também os europeus, quando tidos como elementos “parasitários” ou tomados como “profissionais da desordem

---

<sup>92</sup> Cf. APP, 25 de agosto de 1907. Analisaremos as visões sobre as populações das ilhas negras no Caribe no próximo capítulo.

<sup>93</sup> GOMES, 2003, p.315.

política”<sup>94</sup>, podiam se encaixar aí. Prostitutas, deficientes físicos e mentais, idosos e ativistas políticos poderiam ser punidos com a expulsão do país. A definição dos indesejáveis como “desclassificados da modernidade”, empregado por Lená Menezes, consegue englobar essa variedade de sujeitos alvejados pelo Estado brasileiro<sup>95</sup>.

Mesmo os portugueses, sobre quem recaía certa invisibilidade como imigrantes, por serem tidos como “irmãos de sangue”, enfrentaram essas dificuldades que cercaram os outros imigrantes estrangeiros, nesse processo de demarcação da alteridade e nas disputas por trabalho. Aproximados dos nacionais pela língua, pela colonização e, conseqüentemente, pela cultura política e religiosa, os portugueses foram estereotipados e alvos da xenofobia, como demonstra Gladys Sabina Ribeiro<sup>96</sup>.

Na demarcação da alteridade, contrastados com os nacionais, os portugueses tinham no trabalho um fator que operava para o bem e para o mal. Apegando-se ao trabalho disponível, podiam ser vistos como ordeiros. Aqueles que eram tidos como pouco afeitos ao trabalho podiam ser enquadrados como vadios, pecha que também recaía sobre os nacionais. Mas, por outro lado, podiam ser vistos como exploradores, avaros e mesquinhos. Trabalhar demais podia reforçar os traços que os associavam ao atraso, e eram tidos por burros ou trapaceiros. Ribeiro demonstra, através da recuperação da história de vida de um desses portugueses, que se aferrar ao trabalho podia ser uma estratégia de sobrevivência e uma atitude política, uma maneira de tomar posse do espaço<sup>97</sup>.

As tensões experimentadas pelos portugueses no Rio de Janeiro, no contexto analisado por Ribeiro, marcado pela projeção de uma imagem moderna e progressista da República,

---

<sup>94</sup> Os termos entre aspas foram empregados na matéria “Lei e imigração”, publicada no jornal carioca *Correio da Manhã*, em 22 de fevereiro de 1921, citado por GOMES, 2003, p.311.

<sup>95</sup> MENEZES, 1997.

<sup>96</sup> RIBEIRO, 1990; RIBEIRO, 2006.

<sup>97</sup> RIBEIRO, 2006.

podem nos servir como um contraponto para pensar a situação enfrentada pelos barbadianos quando chegados ao Pará, o que iremos explorar no capítulo quatro. Portugueses tornaram-se tão indesejados como os barbadianos, ambos contrastados com os nacionais (brancos ou negros), contrastados também com os demais estrangeiros, especialmente os europeus.

No caso dos barbadianos, não podiam recorrer a uma afirmação positiva baseada em um passado comum, ou na mesma origem, como no caso dos portugueses. Não podiam diretamente se beneficiar de uma referência civilizatória como europeus. A não ser que se afirmassem como “ingleses”. Mas a cor/raça atrapalhava essa associação com os referências de civilização do período. Mais difícil ainda porque, como os barbadianos não teriam suas feições “atenuadas” pela mistura racial com o branco, dificilmente podiam se passar por morenos ou mesmo pardavasco, como referido por Moraes. Além do contraste de sua cor/raça, pesavam contra eles as diferenças culturais (língua, costumes, religião). Mas, como os portugueses, tiveram de transformar aquilo que os afastava dos brasileiros e os estigmatizava em signos de prestígio.

Antes, porém, de continuarmos esta discussão, vamos atravessar o Atlântico junto com aqueles que deixaram alguns registros sobre o Caribe e suas populações. Para chegarmos às experiências dos imigrantes, buscaremos a história dessa imigração, passando pela contextualização do que era Barbados no período estudado, da saída de trabalhadores dessa ilha e de sua chegada ao Brasil. Os jornais do começo do século, as fotografias e mapas, e a historiografia que analisa as relações entre migração e trabalho no pós-abolição nos ajudarão neste percurso.

## 2 BARBADIANOS E O MOVIMENTO ATLÂNTICO DE TRABALHADORES

Por diferentes caminhos, procuramos as ligações históricas entre o Brasil e o Caribe, perscrutando várias fontes de informação sobre os trânsitos entre as Antilhas (sobretudo Barbados) e a Amazônia (a partir do porto do Pará, em Belém). Tais registros nos conduzem aos olhares de jornalistas e escritores, empresários e políticos, oficiais da marinha e missionários em seus percursos em navios empregados no comércio e no transporte, ou em missões políticas ou religiosas. Entre Brasil, Grã-Bretanha e Estados Unidos, desde Belém até Nova Iorque ou Londres, havia entre esses trajetos a ilha de Barbados, que era um ponto de escala onde os navios eram abastecidos não só de produtos, mas também de trabalhadores, nascidos ali e alhures e que vinham tentar a sorte nos rincões da Amazônia.

Notícias, mercadorias e gente de diferentes procedências aportavam em Belém. Muitos ficavam, outros faziam um pouso para depois seguir rumo ao rio Madeira, a caminho da área de construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, ou para Manaus. Podiam ir também para as fronteiras entre o Brasil, a Bolívia, o Peru e a Colômbia, locais onde houve a intensificação da exploração de goma elástica<sup>98</sup>.

São vários e interessantes os registros deste trânsito de pessoas e mundos. Não só europeus e norte-americanos faziam incursão pela Amazônia, produzindo diversos registros sobre a região, seu ambiente natural, e os modos de vida de seus habitantes. Igualmente, brasileiros produziram importantes registros que nos ajudam a investigar as visões que homens, da passagem do século XIX para o XX, tinham dos baradianos. Pontuar esses registros, em seus locais de origem e nos rincões da Amazônia, recuperando o pano de fundo histórico que embasa as visões sobre tais sujeitos, considerando diferentes contextos temporais e espaciais e interligados pelo quadro marcado pelos conflitos e desafios do pós-

---

<sup>98</sup> Cf. WEINSTEIN, 1993.



abolição, é objetivo a ser perseguido a partir daqui. Uma questão que se coloca: por que as pessoas imigram? A resposta a esta questão passa necessariamente pelo entendimento do peso e do equilíbrio entre os fatores de expulsão (nos locais de saída) e de atração (nos locais de destino), como aponta Herbert Klein, em sua análise sobre a migração internacional na história das Américas<sup>99</sup>. Situar o que é Barbados, entre finais do século XIX e inícios do século XX, pode nos ajudar a entender mais o trânsito de trabalhadores pelo Caribe e deste para a Amazônia. Observamos que esse mesmo trânsito guarda relações com o movimento migratório transoceânico que envolveu povos da Europa, da Ásia e da África rumo a América, e também compreende sujeitos das diferentes ilhas do Caribe e das Guianas. Este foi um momento de um contínuo ir e vir pelo continente.

---

<sup>99</sup> KLEIN, Herbert S. Migração internacional na história das Américas. In: FAUSTO, Bóris (org.). **Fazer a América**. 2.ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2000, p.13-31.

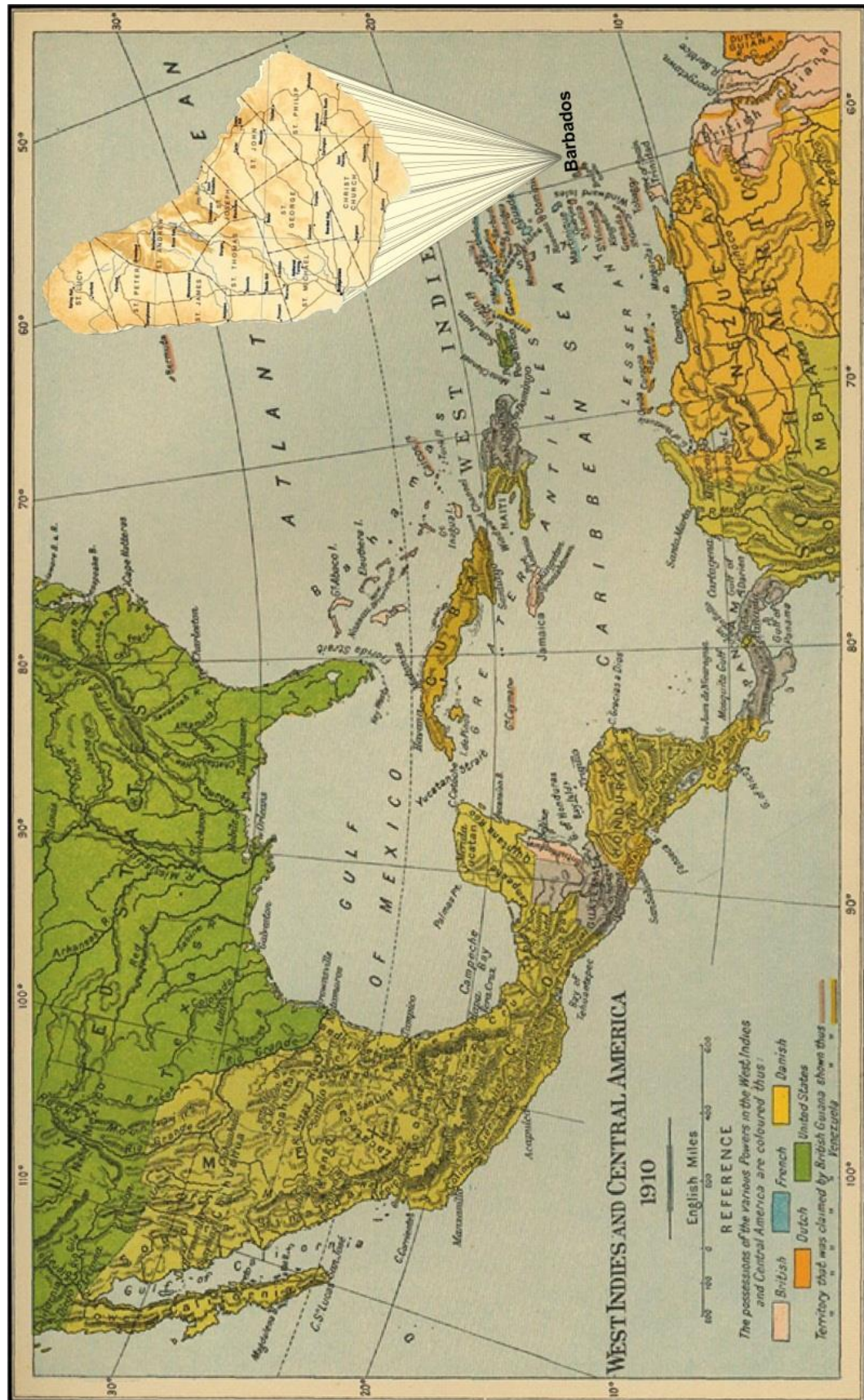


Figura 3 – Mapa histórico da América Central e Caribe em 1910. Barbados em destaque.

Fonte: Figura adaptada de **The Cambridge Modern History Atlas**, Londres: Cambridge University Press, 1912.

## 2.1 O que era Barbados?

Na sua edição de 15 de julho de 1905, a *Folha do Norte* publicou uma carta de um oficial da marinha mercante que se encontrava em Barbados. Esta carta foi dirigida a um dos “companheiros de redação” deste jornal paraense. O oficial contava suas impressões sobre a ilha, tratada por ele como uma “cidade”<sup>100</sup>.



Figura 4 – O cais. Bridgetown, Barbados, c. 1905. Muitos navios vindos dos Estados Unidos ou Inglaterra faziam escala em Barbados antes de seguirem para a Amazônia, aportando em Belém.

Fonte: ARTHUR, Richard. **Tem thousand Miles in a yacht: round the West Indies and up the Amazon.** New York: E. P. Dutton & Company, 1906, p.79.

Tratando-se de um olhar estrangeiro, de um brasileiro recém-chegado, é muito sensível e atento às diferenças do lugar e às características das pessoas. É possível percebermos na sua carta não só algumas informações sobre o que eram essas ilhas, mas também um exercício de controle em suas palavras, um olhar que estava à espreita. Talvez pela percepção desse movimento das ilhas para Belém, cidade que se abria às várias

<sup>100</sup> O que é Barbados? *Folha do Norte*, 15 jul. 1905. BPAV.

nacionalidades, mercadorias e gentes, e que passou a ter um contato mais direto com essas ilhas do Caribe. Barbados se tornou um importante ponto de abastecimento dos navios vindos dos Estados Unidos ou da Grã-Bretanha, que transportavam mercadorias e trabalhadores para vários países. E é bom observar que muitos trabalhadores eram agenciados nas Antilhas.

Do circuito que ligava a América do Norte ao Brasil, via Barbados, algumas cenas da ilha, suas atividades urbanas e rurais, bem como os seus tipos humanos podem ser encontrados na obra de Richard Arthur, viajante norte-americano que fez o percurso inverso ao do oficial do Pará, entre 1905 e 1906. As paisagens registradas por ele ou reproduzidas no livro, no qual descreve as dez mil milhas percorridas no navio *Virginia*, das Índias Ocidentais até a Amazônia, apresentaremos aqui para que possamos pensar os cenários descritos naquela carta do jornal *Folha do Norte*. O cais de Bridgetown pode ser observado na Figura 4, bem como o trânsito de embarcações e pessoas, em 1905, quando Richard Arthur lá desembarcou<sup>101</sup>. Naquele porto, os navios diversos descarregavam, abasteciam-se de mercadorias e combustível, faziam reparos e também embarcavam trabalhadores que seguiam para a Amazônia, recrutados pelas firmas construtoras da EFMM e pelo porto de Belém, ou, ainda, por agenciadores que buscavam trabalhadores para os seringais na região do rio Putumayo, área disputada entre a Colômbia e o Peru, naquele contexto.

Como podemos entender que, em 1905, um importante jornal que circulava em Belém, como a *Folha do Norte*, estampasse nas suas páginas uma carta cujo título é: *O que é Barbados?* Veremos adiante que este não foi o único diário de grande circulação no Pará a dar

---

<sup>101</sup> As narrativas científicas e maravilhosas impulsionaram homens como Richard Arthur a se lançarem em viagens rumo à Amazônia, descrita como o jardim do Éden, o *El Dorado*. Descrições estas que se juntavam com as informações sobre a natureza e os mitos da região amazônica, coletadas por estudiosos como Charles Frederick Hartt (1840-1878). Na introdução do livro de Arthur, remete-se ao “anseio” e à “febre” de conhecer o grande rio das Amazonas de que fora acometido Hartt, e o próprio autor, como se dessem continuidade às andanças de outros viajantes e naturalistas, homens de ciência ou curiosos, como Louis Agassiz (1807-1873) – de quem Hartt foi assistente, acompanhando-o na expedição que fez ao Brasil em 1865 –, além de Henry Walter Bates (1825-1892), e Alfred Russel Wallace (1823-1913), que aportaram em Belém em 1848, de onde partiram para expedições científicas pelo interior da Amazônia. In: ARTHUR, Richard. **Ten thousand miles in a yacht: round the West Indies and up the Amazon**. New York: E. P. Dutton & Company, 1906, p.19.

notícia sobre as ilhas caribenhas e a sua população em relatos de viagem, enquanto, de igual modo, informava sobre a entrada de seus trabalhadores no Porto do Pará.

Dentre as observações feitas sobre Barbados, naquela carta, são interessantes as descrições sobre o lugar, sobre as pessoas, a “urbanidade” dos filhos da terra, o movimento do comércio, a diferença no ritmo da “cidade” entre o dia e a noite. Revelava um discurso que se constituiu baseado na visão de alguém que havia recém-chegado do Pará e era, muito provavelmente, filtrado por outros discursos em voga sobre as populações negras e a sua pretensa inferioridade racial.

Chama a atenção o fato de o oficial, para descrever este lugar, dar destaque a certas atividades existentes na ilha, como é o caso da prostituição. Através de um discurso que aponta as diferenças entre as “classes baixas” e as “classes altas” dali, deixava entrever os elogios e críticas que tecia aos tipos humanos e costumes ali encontrados. Destacava a elegância de alguns, enquanto outros eram comparados a “canhões”.

Segundo o oficial, depois de uma “viagem bonançosa”, hospedou-se no *Ocean Wien Hotel*, depois no *The Family Hotel*. Este último era propriedade de Mr. Marwin, “a bondade em pessoa para com seus hóspedes”, como fez questão de destacar o autor da carta. Aproveitou, assim, para fazer propaganda das vantagens do estabelecimento, fosse por se achar “melhor colocado” ou porque lá se podia receber “tratamento e passadio adequados aos doentes como eu”. A carta não se referia ao tipo de doença que acometia o oficial, mas, com a ajuda do clima “magnífico” do lugar, ele dizia que já ia sentindo melhoras<sup>102</sup>.

Além de apresentar um retrato do que eram os hotéis em Barbados, o oficial destacava o que um excursionista paraense podia encontrar ali. Por exemplo, podia se munir de boas fazendas, de artigos de fantasias, de toaletes elegantes, e recomendava alguns passeios por lá, como a visita à *Saint Michel Cathedral*, cujo interior seria “uma beleza”, fora outros templos

---

<sup>102</sup> O que é Barbados? FN, 15 jul. 1905. BPAV.



admiráveis, alguns para pretos e outros para brancos, indicando a linha de cor que dividia as pessoas na ilha.

Dava a visão de Barbados como “uma cidade bastante adiantada” por seu comércio e arquitetura. Portanto, era “digna de nela se fazer uma vilegiatura”, inclusive informava que os comerciantes tratavam os estrangeiros como “príncipes”, o que o fazia confessar que aquela não era a Barbados que ele previamente pensara, dado que fazia uma ideia “pouco lisonjeira” da ilha.



Figura 5 – Barbados: uma “cidade” adiantada, segundo um oficial do Pará em 1905  
Fonte: ARTHUR, Richard. **Tem thousand Miles in a yacht**: round the West Indies and up the Amazon. New York: E. P. Dutton & Company, 1906, p.82.



Figura 6 – *Trafalgar Square*, em Bridgetown, meados do século XIX

Fonte: Recorte da imagem contida em: SCHOMBURGK, Robert Hermann. **The history of Barbados**: comprising a geographical and statistical description of the island. London: Longman, Brown, Green and Longmans, 1848.

Segundo o oficial, a vida ali era monótona porque a “cidade” funcionava das oito horas às quatorze e trinta, com apenas alguns clubes abertos até às vinte e uma horas. A única diversão era a música. Lembrava do passeio pela praça *Trafalgar*, da boa música e os muitos gelados que tomou. De dia a cidade era muito movimentada, porque tinha um comércio muito ativo. Ele pôde observar “bandos elegantes” que se cruzavam pelas avenidas, praças e ruas, que eram muito bem cuidadas e limpas. Não sabemos ao certo se o autor da carta se referia à população como um todo ou à minoria branca ali existente. Especificamente sobre os negros, entretanto, o olhar do oficial era mais objetivo:

[...] o que também abunda aqui, *como vagabundos no Pará, são os negros*, entre os quais se destacam mulheres formosíssimas, mas também *cada canhão... credo!* [Além disso,] a prostituição entre eles tem foros de cidade e toca às raias da infâmia nas classes baixas<sup>103</sup>.

<sup>103</sup> O que é Barbados? FN, 15 jul. 1905. BPAV (grifos nossos).



Figura 7 – Cena de rua, Barbados, c. 1906

Fonte: ARTHUR, Richard. **Tem thousand Miles in a yacht:** round the West Indies and up the Amazon. New York: E. P. Dutton & Company, 1906, p.83.

De um lado, destacava a urbanidade e a gentileza dos filhos da terra, encontrada entre os sócios do *Union Club* e do *Royal Club*, que o tratavam com fineza e amabilidades: “sou já sócio sem gastar um real, como no nosso Paiz de Loyola”. Sem especificar quem seriam estes “filhos da terra” em Barbados, muito provavelmente o autor referia-se à gente remediada do lugar, ou mais especificamente aos comerciantes ali existentes. Quanto ao povo, fazia a associação entre vagabundos e negros, e esboçava um olhar depreciativo, divulgado no jornal e que pretendia mostrar ao povo paraense quem era aquela gente que vinha de Barbados.

Desta missiva, passaremos a uma outra nota jornalística referente ao Caribe e publicada no Pará, com o fito de, posteriormente, contextualizarmos o que era Barbados e relacionarmos as descrições sobre o lugar e as pessoas com as visões sobre a imigração de barbadianos para a Amazônia ao entrar o século XX. Reencontramos aqui Raymundo Moraes, desta vez bem antes de ele publicar o livro em que criticava a entrada de barbadianos na região, e quando ainda era um dos colaboradores de outro importante jornal da capital do Pará, *A Província do Pará*.



Raymundo Moraes participou da redação de *A Província do Pará*, acompanhando o crescimento da importância deste jornal como instrumento político nos embates havidos na primeira fase do regime republicano. Fundada em 1876, *A Província do Pará* tornou-se uma arma poderosa na escalada pelo poder do também jornalista Antônio Lemos, um dos donos do jornal, que, depois de exercer o cargo de senador do Pará, tornou-se o intendente de Belém em 1897 e nesse cargo se manteve por 14 anos, coincidindo este tempo com a fase áurea da economia da borracha.<sup>104</sup>

Nesse momento, *A Província do Pará* sofreu importantes transformações em suas instalações e feição gráfica: além de mudar para um novo prédio, transformou-se em um jornal de grande formato, editado em oito colunas, impresso em maquinário moderno, importado da Europa. Isso decorreu da injeção de capitais na empresa, quando Lemos se associou ao grupo de Chermont, representante das oligarquias no Estado. Segundo Carlos Rocque, *A Província do Pará*, “que já era o decano da imprensa paraense, disparadamente se transformou no melhor e mais bem feito jornal de todo Norte e Nordeste do país”<sup>105</sup>.

Apesar de não ser considerada uma folha eminentemente partidária, tornou-se um órgão político nas mãos de Lemos e dos lemistas (os que giravam sob a órbita de poder de Antônio Lemos) contra os lauristas (ligados a Lauro Sodré), sobretudo depois que houve a cisão do Partido Republicano no Rio de Janeiro em 1897, ficando no Pará os primeiros ligados ao Partido Republicano Paraense e os últimos ao Partido Republicano Federal. Estes contavam com outro jornal para a defesa de suas ideias e ações, a *Folha do Norte*. Tais embates ficaram claramente postos nas eleições para o Governo do Pará em 1900, quando Lemos apoiou Augusto Montenegro como candidato pelo PRP. Preterido por seu antigo aliado, Justo Chermont rompeu com Lemos, desarticulou a sociedade que tinha com ele em *A*

<sup>104</sup> Cf. SARGES, Maria de Nazaré dos Santos. **Memórias do Velho Intendente**. Belém: Paka-tatu, 2004, p.144ss.

<sup>105</sup> ROCQUE, Carlos. **História de A Província do Pará**. Belém: Mitograph, 1976, p.71-76.

*Província do Pará*, e saiu candidato pelo PRF com apoio de Lauro Sodré, mas perdeu. Vencendo o indicado por Lemos, este se tornou o grande expoente da política no Estado. Isto até crescerem as oposições a ele, reveladas nas disputas do pleito seguinte para o governo do Estado.

Segundo Sarges, “para transformar Belém numa capital embelezada, Antônio Lemos recorreu não apenas aos empréstimos, mas também às concessões de serviços urbanos, apesar da diminuta receita municipal”. A autora demonstra como essa política de concessões foi se tornando uma política de favores, “[...] objeto de barganha política e sobretudo por serem dadas aos amigos, parentes e correligionários do intendente”<sup>106</sup>. Isso foi usado contra Lemos pela oposição que cresceu naquele momento.

Aos lauristas juntaram-se os coelhistas, como ficaram conhecidos os apoiadores de João Coelho, que se tornou o novo governador do Pará. Coelho era do PRP, e saiu candidato por este partido com apoio de Montenegro, que ignorou o desejo de Lemos de que o candidato do PRP fosse Acatauassu Nunes. Depois das eleições, Lemos, já com 70 anos, acabou renunciando à direção do PRP e ao cargo de intendente de Belém em 1911.

Os coelhistas também tinham seu jornal de apoio: o *Estado do Pará*. Então, na imprensa paraense, digladiavam-se de um lado *A Província do Pará* e de outro a *Folha do Norte* e *O Estado do Pará*. Em 1912, as brigas pelo poder entre lemistas e lauristas levaram Belém ao clima de uma “cidade amotinada”: um suposto atentado a Lauro Sodré levou uma multidão, insuflada pelos lauristas, a atear fogo no prédio de *APP* e, na sequência, saquear a casa de Lemos, que teve de fugir às pressas, de maneira vexatória. O destino de Lemos mais uma vez marcou o daquele jornal, que deixou de circular por um tempo e deixou de ser o jornal mais importante. No tempo da crônica de Moraes que analisaremos adiante, entretanto, *APP* vivia sua fase áurea.

---

<sup>106</sup> SARGES, 2004, p. 144.

Raymundo Moraes, como redator de *APP*, escreveu em 1907 uma nota que tinha por título “Nas Antilhas”:

Rigorosamente de acordo com o cálculo feito pelo capitão, ao passar o sol pelo meridiano, às oito horas da noite, uma luz vermelha brilhou pela proa do velho transatlântico do *Booth* que nos conduzia, mar afora, em busca de “algo nuevo”, como diria Eça de Queiroz pela boca de uma de suas personagens de romance. O nosso espírito, quando afastados da pátria amada, mergulha invariavelmente numa doce nostálgica saudade que nos faz enxergar, a contra gosto, na mais insignificante manifestação da vida um pedaço da nossa terra se é, como no presente, uma ilha que nos surge à vista fadigada da amplidão azul dos mares se do contrário, é apenas uma luz que cintila, uma estrela, que risca o seio profundo dos céus, ou uma gaivota que num voo rápido quase reça [sic] pela guinda alterosa dos mastros, o nosso pensamento atordoado como um naufrago perdido, recorda mil coisas e mil coisas esquece, no rápido decorrer dos minutos, sem poder, por uma impotência indefinida, deter uma dessas lembranças, da caravana infundável, que passa, para lhe observar os contornos e as cores, que assinalam alegrias e tristezas, hinos e cantochãos, berços e atauídes, auroras douradas e poentes roxos.<sup>107</sup>

Raymundo Moraes, *APP*, 1907.

Não foi por acaso que Raymundo Moraes escreveu sobre a imigração de barbadianos para o Pará, na década de 1930, no *Amphitheatro Amazônico*. Bem no início daquele século, quando ainda era estabelecido em Belém e jornalista de *A Província do Pará*, descreveu a viagem que realizou e o que observou em sua breve estada por Barbados, em 1907. Chegou àquela ilha de colonização inglesa a bordo do vapor *Cearense*, um dos transatlânticos da empresa *Booth Line*. Esta era uma empresa inglesa de navegação a vapor que ligava a Amazônia à Inglaterra e à América do Norte, no começo do século XX<sup>108</sup>.

Moraes, divagando sobre o momento da chegada a Barbados, mencionava a distância física da “pátria amada” e a saudade que motiva o viajante a ver no “outro” aquilo que o remetia à sua terra natal. Assim, Moraes introduzia o leitor de *A Província do Pará* em um

<sup>107</sup> Nas Antilhas. *APP*, 8 out. 1907. BPAV.

<sup>108</sup> Sobre esta companhia e seus vapores, vide capítulo 3, página 127 desta tese.

conjunto de descrições de viagem as quais nortearam a crônica redigida por ele e publicada por aquele órgão da imprensa diária do Estado.

Ao olhar atento do jornalista, também ele estrangeiro em Barbados, juntava-se o de escritor, revelado no estilo da narrativa e na sensibilidade de observador interessado nos assuntos da política e da arte de governar, sem contar o seu interesse sobre a natureza e a sociedade dos lugares por ele descritos.

No caso da crônica em questão, Moraes atentou para o movimento na rua principal e no comércio na “pequena ilha britânica”. Como na capital do Pará, Barbados se destacava como “ponto extremamente comercial e de intercâmbio”, para ele resultado da “política inglesa” que impunha a todos os seus navios que cruzavam as Antilhas a obrigação de fazer uma escala na ilha. Mesmo sendo “vizinha do surgidouro dos funestos furacões”, sem contar outros fenômenos naturais, como os ciclones, apontados por Moraes como produtos do “castigo divino”, Barbados foi apresentada como uma área que desfrutava da “mais doce tirania” mantida pela Inglaterra sobre suas colônias.

Como afirmamos acima, a política e arte de governar marcavam os escritos de Moraes. Tanto é assim que nesta crônica de viagem saltam aos olhos do leitor as suas inferências sobre o colonialismo inglês, ao descrever a *Little England*. Da velha Inglaterra, Barbados teria recebido um fluido de atividade comercial perene, dado o seu “dom especial de manter alegremente, sob seu jugo férreo, todo o império colonial que representa, indubitavelmente, sua única fortuna”. A “doce tirania” da Inglaterra sobre suas colônias pelo mundo, “em nome da civilização, da justiça e da paz”, dava-se em Barbados, por exemplo, a custo de apenas ter que negar-lhes “um simples revólver e uma botija de gim, únicos artigos, não contando a febre amarela, que o inglês prudente e avisado não permite [que] se conduza no bolso da calça ou na mala da viagem”. Os tributos também conformavam a política colonial ali adotada: “A Inglaterra não cobra mais que ligeira percentagem sobre todos os gêneros que os filhos de

Barbados compram no mundo inteiro”. Da “benevolência atilada” com que a Inglaterra marcava a administração da ilha decorreria, aos olhos do escritor, “uma vida barata e que se afigura a nós, brasileiros, singularmente leve e suportável”<sup>109</sup>.

Além do comércio, a movimentação das pessoas também chamava a atenção do escritor viajante. Apontava a rua principal da ilha como local de uma “multidão azafamada” nos dias de semana. Nos domingos, havia uma grande quantidade de veículos a circular, quando “toda a burguesia de Barbados que possui pouco mais que o necessário, emprega-o num carrinho e num cavalo que passeia nos dias dedicados ao descanso”<sup>110</sup>.

Continuando as descrições sobre as pessoas e os costumes do lugar, Moraes estranhou o uso de “largos e cabulosos” óculos por uma grande parte da população, o que se explicaria como uma precaução aos possíveis desarranjos que a “poeira tenuíssima e sutil”, decorrente do solo da ilha, poderia causar à visão dos transeuntes<sup>111</sup>.

As mulheres, de maneira especial, chamaram a atenção do jornalista. Para se protegerem do sol e da poeira, dispensavam os óculos tradicionais e usavam um véu espesso e “lamentavelmente cor de café”. No caso, Moraes reportava-se não a todas as mulheres, mas às “*ladys* de Barbados”, às mulheres brancas, aquelas descritas por ele com “rostos de neve” e cabelos como “ninhos dourados”, para os quais a “cor de café” ofereceria tanto contraste a ponto de causar a repulsa do observador. Moraes, aliás, foi enfático ao afirmar que se tratava de uma cor “antiestética” e “tão feia”, talvez por remeter à cor escura da grande maioria da população da ilha, submetida ao “doce” jugo colonial inglês<sup>112</sup>. As “*ladys* de Barbados” eram aquelas destacadas não só por sua pele clara e pelos cabelos dourados, mas pela “graça” e “formosura” dos trajes de “filhos d’Albion”, a vestir o “último figurino de Londres”.

---

<sup>109</sup> Nas Antilhas. APP, 8 out. 1907. BPAV.

<sup>110</sup> Ibidem.

<sup>111</sup> Ibidem.

<sup>112</sup> Ibidem.

Nas recordações de viagem, o autor registrava detalhes para dar conhecimento ao público e não deixar cair no esquecimento certas cenas e acontecimentos daquela experiência de percurso por uma terra “nova”. Para ele, de um lado havia as gentes remediadas e as *ladys* de Barbados; de outro, com descrições bem pouco lisonjeiras, os negros.

Segundo Moraes, um dia depois de sua chegada, ao deixar o transatlântico para “perlustrar as terras da pequena ilha britânica”, ele e seus acompanhantes se depararam com uma “catraia reles”<sup>113</sup>, tripulada por quatro “alentados” e “traficantes”<sup>114</sup> negros que quase lhes teriam arrancado até o último vintém. Frisava sobre a cena, de ter passado por “forças caudinas”, ou seja, por uma humilhação, um vexame, tamanha foi a violência que os negros daquele “pequeno torrão”, “propriedade de John Bull”<sup>115</sup>, empregaram “na extorsão de que todo viajante é vítima”<sup>116</sup>. Mais adiante, observaremos que tais descrições se adensavam nos registros que fez de sua passagem por outras ilhas do Caribe, como São Thomaz e Santa Lúcia, nas quais essa presença negra saltava aos olhos dos viajantes.

Percorrendo Bridgetown, naquele “domingo bíblico, patriarcalmente recolhido à moda inglesa” – o que emprestava à cidade uma “feição pacata e sizuda, até elogiada, alegrada apenas por um sol ardente e vitoriosamente causticante” –, Moraes pôde ainda observar outro negro, descrito de forma diferente dos que ele encontrou ao aportar ali. Era um cocheiro negro, que o transportou para fora da cidade e até a casa – que ele comparava a um “ninho”

---

<sup>113</sup> Catraia é um pequeno barco, que pode ser conduzido por uma só pessoa, usado para transporte e outros serviços em portos.

<sup>114</sup> Alentados, no sentido de corpulentos; traficantes, no sentido de praticantes de um comércio vergonhoso, remetendo ao trabalho dos carregadores negros no porto. Sobre os diferentes significados do termo traficante, cf. BEZERRA NETO, José Maia. Uma história do tráfico em verbetes: etimologia e história conceitual do tráfico a partir dos dicionários. **Revista Estudos Amazônicos**, Belém, v. IV, n.1, p.99-115, 2009.

<sup>115</sup> O jornalista, nesta passagem, emprega uma expressão indicativa do pertencimento da Ilha de Barbados ao império britânico, através de uma representação nacional personificada, cuja criação é atribuída ao Dr. John Arbuthnot, no começo do século XVIII, e que se popularizou, em cartazes, no contexto da Primeira Guerra Mundial.

<sup>116</sup> Nas Antilhas. APP, 8 out. 1907. BPAV.

onde ficaria hospedado<sup>117</sup>. Além da cor/raça e da função ali exercida, que o identificavam como elemento subalterno, pelo menos comparativamente às “*ladys*” ou à burguesia de Barbados, os traços que identificam a presença inglesa foram colocados em destaque: chamava a atenção por estar fardado e encartolado, por ser “competente”, por guiar com perícia o *cab* utilizado para o transporte do recém-chegado<sup>118</sup>. Portanto, uma exceção.

No tempo em que esta crônica foi publicada, Moraes acompanhava os oficiais da Divisão Naval *Huet de Bacelar*<sup>119</sup>, que representou o Brasil na Revista Internacional *Hampton Roads*, nos Estados Unidos, em 1907. Aquele foi um acontecimento revestido de grande importância, noticiado pela imprensa brasileira e assunto do maior interesse para os políticos brasileiros<sup>120</sup>. Afirmava, aliás, que tal missão naval brasileira, ao contrário das anteriores, teria recebido “atenção especial da imprensa e das autoridades norte-americanas”<sup>121</sup>. Moraes figurou como enviado especial de *A Província do Pará*, registrando e transmitindo as notícias

<sup>117</sup> O autor deixa entrever o que seria uma habitação típica da área mais afastada do centro de Barbados naquela época, construída em madeira, muito pequena, a ponto de o jornalista compará-la a um ninho: “[...] à primeira vista nos dão a impressão de que uma pessoa somente as enche e [...] no entanto penetradas, desvendam os nossos olhos admirados o conforto incomparável da habitação saxona”. Cf. Nas Antilhas. APP, 8 out. 1907. BPAV.

<sup>118</sup> No caso, *cab* era a forma inglesa de reduzir o termo *cabriolet*, empregado na França e na Inglaterra para identificar uma pequena carruagem de aluguel, conversível, de duas rodas e tracionada por um cavalo.

<sup>119</sup> Esta Divisão, designada também para acompanhar a construção e receber os novos encouraçados encomendados dentro do Plano Naval de 1906, recebeu tal designação em homenagem ao seu comandante, o Contra-almirante Duarte Huet de Bacelar Pinto Guedes (1852-1919), cuja esquadra foi dirigida pelo encouraçado *Riachuelo*, à frente dos cruzadores *Tamoyo* e *Barroso*, e que permaneceu neste cargo até fevereiro de 1910, quando foi nomeado como superintendente de navegação pelo Ministério da Marinha. Cf: *Diário Oficial da União*, 5 fev. 1910, p.7, seção 1.

<sup>120</sup> Nas correspondências de Joaquim Nabuco, então embaixador brasileiro em Washington, constam comentários sobre a visita dos oficiais da Marinha Brasileira aos Estados Unidos, por políticos norte-americanos. Cf. Carta de Richard Cutts Shannon a Joaquim Nabuco. Brockport, 18 de maio de 1907. CPP 223 doc. 4578. O próprio Huet de Bacellar escreveu para Joaquim Nabuco comentando sobre sua estada ali, também sobre suas viagens dentro dos Estados Unidos, informando, ainda, sobre o jantar de despedida que ofereceria aos oficiais americanos. Cf. Carta de Duarte Huet de Bacellar a Joaquim Nabuco, Hampton, 20 de maio de 1907. CPP 223 doc. 4579. Tais cartas fazem parte do acervo do Centro de Documentação e de Estudos da História Brasileira Rodrigo Mello Franco de Andrade (CEHIBRA), do Instituto de Documentação (INDOC), da Fundação Joaquim Nabuco, arrolados em: DANTAS, Tereza Cristina de Sousa. **Catálogo da Correspondência de Joaquim Nabuco (1907-1910)**. Recife: Fundação Joaquim Nabuco; Editora Massangana, 1999. v. V. Naquele período, Nabuco estava às voltas com o fato de ter sido preterido como representante brasileiro na Segunda Conferência da Paz de Haia, substituído por Rui Barbosa, este último nomeado pelo presidente Afonso Penna.

<sup>121</sup> Imperialismo yankee. APP, 8 de junho de 1909. BPAV. As matérias referentes a tal missão ocupam as páginas de *A Província do Pará* nos anos de 1907, 1908 e 1909.

por telégrafo e fazendo com que aquele jornal se vangloriasse de ser “o primeiro órgão de publicidade que cumprimentou, no estrangeiro, o chefe da nossa representação naval, depois de sua brilhante presença em *Hampton-Roads*”<sup>122</sup>.

Da sua participação na delegação brasileira que se dirigiu aos Estados Unidos, interessa comentar as suas anotações sobre a chegada da divisão naval nas ilhas caribenhas. Foi testemunha ocular, como jornalista, escritor, marinheiro e político, o que o fez divulgar, nas páginas de *A Província do Pará*, verdadeiras crônicas de viagens, nas quais chama atenção o estranhamento dos lugares e dos tipos humanos, o que transparece em meio às descrições sobre os percursos e sobre os resultados das missões navais brasileiras. De sua chegada às ilhas de São Thomaz e Santa Lúcia, por exemplo, salta aos olhos as descrições sobre a enorme quantidade de negros ali existentes e toda gama de adjetivos que emprega.

Em São Thomaz, “uma legião de negros, mastigando um patuá detestável”, teria cercado de pronto o velho couraçado *Riachuelo*, o que os teria obrigado a “dobrar as sentinelas” diante do “bruhah medonho”, “ensurdecidor” provocado pelos negros que tentavam invadir o navio<sup>123</sup>. Apesar dessa impressão da chegada, ou até reforçando-a, Moraes avaliava que “foi um delírio, uma apoteose à Vênus”, toda a estada da divisão brasileira naquela ilha. Lá puderam experimentar o “*frisson* de triunfo que nos emprestava a fraqueza adversária”. Triunfo e fraqueza, com seus múltiplos significados, a distinguir, de um lado, o Brasil e a sua força, relacionada à sua superioridade naval e à sua riqueza, frente ao povo daquela ilha sob governança dinamarquesa<sup>124</sup>. Povo tido como fraco e humilde, e desesperado por dinheiro.

---

<sup>122</sup> A Divisão Naval Huet de Bacellar. Norfolk, 28. APP, 29 jul. 1907. BPAV.

<sup>123</sup> São Thomaz e Santa Lucia. APP, 13 maio 1909.

<sup>124</sup> São Thomaz, com uma população predominantemente negra, em 1907 ainda era uma área sob domínio da Dinamarca, até que, dez anos depois, fosse incorporada às possessões dos Estados Unidos, interessado na defesa do Canal do Panamá. Faz parte das Ilhas Virgens estadunidenses.



Com essa “consciência de superioridade”, a Divisão Naval e o jornalista percorreram a cidade em carriolas típicas, invadiram os hotéis, clubes e praças, bem como as lojas, onde “cada oficial nosso puxava, com a maior negligência, para pagamento de uma ceia, centenas de dólares em bolsas recheadas de libras”. Completando o quadro em que definia a população e o lugar, sob seus olhares “paternais” e “piedosos”, ou não tão piedosos assim, Moraes dizia que lembrava que “os marujos licenciados a baixarem a terra tomaram todos os carros e levavam, entre carícias e beijos, de braço passado à cintura, esquecidos do azorrague diário, as *zabaneiras vis* que lhes sorriam”<sup>125</sup>.

Já em Santa Lúcia, a Divisão Naval aportou para abastecer. Nas lembranças de Moraes, a ilha se afigurava com “um ar pesado de porto carvoeiro”, com um litoral “coalhado de negros curiosos”. Era um porto carvoeiro destacado, inclusive, como “aquele onde mais rapidamente se recebia combustível” no mundo, depois dos carvoeiros “propriamente ingleses”<sup>126</sup>.

Observando o carregamento de carvão para o abastecimento do *Riachuelo*, Moraes atentava para a predominância de mulheres e a velocidade delas nessa tarefa, cujo pagamento era calculado por cada cesto de 60 quilos embarcado. Por esse motivo eram velozes. Assim, o “pobre diabo” ia acumulando, dentro de um avental de sarrapilheira que portava, as placas que lhe davam um inglês – descrito como “rubicundo e loiro, impassível como uma esfinge”–, com as quais controlava a quantidade de cestos e o valor a ser recebido por ele<sup>127</sup>.

---

<sup>125</sup> São Thomaz e Santa Lucia. APP, 13 maio 1909. Grifos nossos.

<sup>126</sup> Santa Lúcia é uma das pequenas Antilhas que, no século XVII e XVIII, foi disputada entre França e Inglaterra, período em que recebeu uma grande quantidade de africanos escravizados, passou ao domínio do Reino Unido em 1814 e teve abolida a escravidão em 1834. Sua independência aconteceu em 1979 depois de uma experiência de autogoverno.

<sup>127</sup> São Thomaz e Santa Lúcia. APP, 13 maio 1909. BPAV.

Para Moraes, Santa Lúcia era só isso: carvão, mangas e negros; negros descritos de forma a destacar sua subalternidade, que era atestada pela cor e pela condição social. De saída da ilha, ele pôde avistar...

[...] uma dezena de negrinhos luzidios e viscosos como víboras, embarcados em botes minúsculos, a apanharem, em longos mergulhos, as moedas atiradas pelos oficiais ao azul-safira das vagas e que, como pequenas palhetas de prata, revoltejavam até desaparecerem no seio augusto das águas<sup>128</sup>.

Pouco afeito até aos nomes das duas ilhas – já que denominavam dois santos católicos, ironicamente apresentados como título de sua crônica –, escrevia, em 1909, sobre fatos acontecidos em 1907. Isso funcionava tanto para destacar a sua atuação como correspondente, em meio à representação oficial brasileira nos Estados Unidos, mas também como prático de navios, que podia usar de seus conhecimentos náuticos para informar com precisão os percursos e percalços enfrentados em um tempo tão longo sobre o mar. Além do mais, podia, com a cobertura jornalística do evento, vangloriar-se das conversas e das trocas de informações com a alta cúpula da marinha brasileira, além dos contatos que fez com as autoridades estrangeiras.

Moraes não deixou que isso tudo caísse no esquecimento porque, através daquelas crônicas, afirmou-se como um escritor que conhecia de maneira profunda a Amazônia, em cada um de seus furos e rios. A bacia hidrográfica amazônica, as suas ligações com o Atlântico e a sua geologia do extremo norte eram alvo do interesse do estudioso, que discorria sobre a região e sobre as suas conexões com as Guianas e com o Caribe. Assim, as fronteiras físicas eram transformadas em pontes que aproximavam, inclusive por contraste, aquela parte do Brasil às áreas como o Caribe.

E não podia passar despercebido o fato de as lembranças de Moraes destacarem a função comercial dessas ilhas e a sua composição étnica, o que também respondia ao

---

<sup>128</sup> Ibidem.

interesse/curiosidade, ou tentativa de controle sobre a massa de imigrantes que chegavam, naquele momento, à Amazônia, aportados em Barbados.

Raymundo Moraes mandava as notícias sobre a passagem da Divisão Naval brasileira pelas Antilhas, que chegavam ao público pelas matérias de primeira página em *A Província do Pará*. Ao assumir o papel de correspondente deste diário, comandado pelo próprio intendente em Belém, colocou-se como um “jornalista do governo” – essa era a crítica que fazia o jornal oposicionista *Folha do Norte*, através da seção “gazetilha”, à atuação jornalística e política de Antônio Lemos e, por conseguinte, aos seus colaboradores. Com ironia e sarcasmo, os redatores da *Folha do Norte* apontaram o jogo político de Lemos à frente do Partido Republicano Paraense, que incluía o envio de seus aliados para Barbados, mencionada como “quilombo longínquo” e “coração adusto da África”<sup>129</sup>.

Os escritos de Moraes sobre Barbados, São Thomaz e Santa Lúcia juntavam interesses políticos e comerciais: marcar a posição do Brasil frente a outras nações estrangeiras, que participavam da *Revista Internacional de Hampton Road*, e também frente àquelas ilhas e seus povos, tidos como fracos diante do poder do Brasil e de sua marinha. Dava a conhecer a importância do jornal *A Província do Pará* no exterior e no próprio país, a própria intendência de Belém e seu governante, ao fazer a propaganda da sua fase áurea, marcada pelos progressos técnicos, tal como o serviço telegráfico.

Resumindo, Moraes igualmente tinha a oportunidade de se afirmar como jornalista, correspondente internacional de um jornal moderno e de uma cidade próspera, pertencentes a um país forte por sua representação naval. Divulgava suas crônicas, as quais foram, inclusive,

---

<sup>129</sup> O jornal se referia à ida, para Barbados, de Elyseu Cesar, apontado como um “servo fiel da gleba de Lemos”. Nesse caso, a estratégia do intendente seria a de manter o jornalista afastado do jogo político que resultaria na escolha do representante do Pará na Câmara Federal, barrando sua candidatura. Cf. *Gazetilha – Um dentre elles*. FN, 22 jan. 1907. BPAV.

posteriormente reunidas em livro, que foi o primeiro de uma série de obras que o escritor viria a produzir até sua morte<sup>130</sup>.

Para os objetivos desta pesquisa, assinala-se que essa experiência de incursão por estas ilhas, o fato de testemunhar a movimentação delas a cada navio ali chegado, e o reconhecimento da diferença étnico-racial daquelas populações e da intensificação dos contatos entre o Caribe e a Amazônia balizaram a sua visão negativa sobre os barbadianos, exposta na obra *Amphiteatro Amazônico*. Não se tratava, portanto, de uma leva imigratória que se poderia simplesmente ignorar, como parece ter sido a posição do estado. Ademais, o reconhecimento desse trânsito de barbadianos para o Pará também não foi ignorado pela imprensa de Barbados, já que alguns jornais da ilha repercutiam os perigos que se poderia enfrentar (violências, doenças, etc.) na área de construção da EFMM, movimento emigratório este que se tornava mais temeroso em vista da falta de proteção aos trabalhadores por parte do governo ou de agentes da emigração<sup>131</sup>.

## 2.2 Barbadianos em Trânsito pelo Atlântico

Lendo aquelas crônicas de viagem na imprensa do Pará do início do século XX, percebemos uma preocupação, ou pelo menos uma grande curiosidade, sobre o que eram Barbados e as demais ilhas. A carta do oficial, que vimos anteriormente, veio a público justamente no momento em que os norte-americanos tinham estabelecido, em Bridgetown, o principal ponto de recrutamento de trabalhadores para grandes obras desenvolvidas por eles,

---

<sup>130</sup> MORAES, Raymundo. **Traços a Esmo**. Belém: Tipografia Elzeviriana, 1908. Trata-se de uma coletânea de artigos publicados na imprensa diária de Belém, composta por fragmentos e impressões diversas de assuntos “tratados sobre um prisma náutico”, tal foi o comentário sobre a obra feito por Carlos Pontes e publicado no jornal *A Província do Pará*. Cf. Vida Litterária. APP, 19 jun. 1908. BPAV.

<sup>131</sup> As impressões sobre a saída de barbadianos para a Amazônia, produzidas pelos jornais de Barbados (como a edição de 3 de junho de 1910 de *The Agricultural Report*, de Bridgetown) são citadas por: ROCHA, Elaine Pereira; ALLEYNE, Frederick. Imigrantes negros: na contramão da história. In: MENEZES, Lená & MATOS, Maria Izilda (org.). **Deslocamentos e Cidades: experiências, movimentos e migrações**. Rio de Janeiro, UERJ/LABIMI: FAPERJ, 2012.

como o Canal do Panamá<sup>132</sup>. Para lá foi remanejada boa parte dos trabalhadores, que seguiriam para as obras de infraestrutura na Amazônia naquele começo de século.

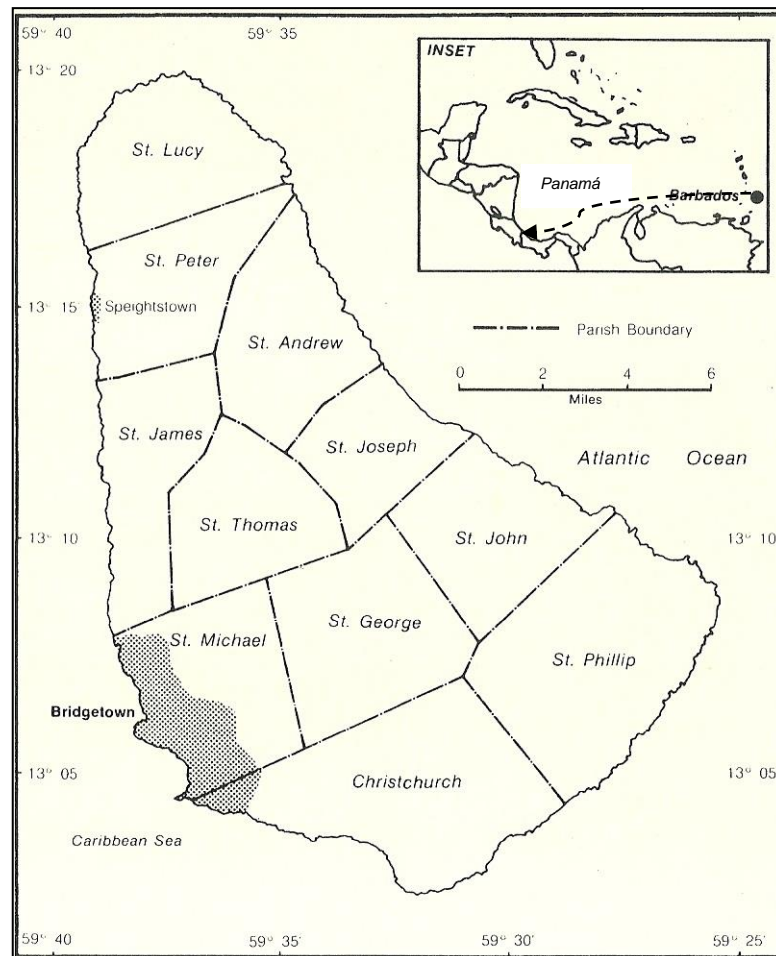


Figura 8 – A pequena Ilha de Barbados e sua divisão em paróquias. No destaque, Bridgetown, de cujo porto foram remetidos os trabalhadores que aportariam em Belém com rumo a área da EFMM, enquanto outros ficaram na cidade. No entorno do destaque, a Paróquia de *Saint Michael*, a que mais exportou trabalhadores para a construção do Canal do Panamá.

Fonte: Figura adaptada de: RICHARDSON, Bonham C. **Panama Money in Barbados**, 1990-1920. The University of Tennessee Press, 1985, p.14.

Partimos de uma análise interna da carta de um oficial da marinha e da crônica de um jornalista, publicadas em dois jornais paraenses (*Estado do Pará* e *A Província do Pará*), para

<sup>132</sup> As primeiras tentativas de construção de um canal que ligasse os oceanos Atlântico e Pacífico foram feitas pelos franceses, em terras que pertenciam à Colômbia, até que o Panamá se tornasse independente em 1903, com apoio dos Estados Unidos, que não só obtiveram a autorização para construir o canal (finalizado apenas em 1913), mas também passaram a ter o controle daquela área. In: RICHARDSON, Bonham C. **Panama Money in Barbados**, 1990-1920. The University of Tennessee Press, 1985, p. 1.

agora analisarmos o contexto histórico do Caribe, reportando-nos à historiografia que nos permite contextualizar o que era Barbados naquele período.

Passemos, primeiramente, pela historiografia que analisa a situação econômica de Barbados e a questão da saída dos barbadianos em busca de trabalho em outros lugares. Segundo o historiador Bonham Richardson, que na década de 1980 analisou os impactos da construção do Canal do Panamá sobre Barbados e seus habitantes, foram recrutados nesta ilha 45 mil trabalhadores, no período de 1905 a 1915. A população da ilha era estimada em menos de 200 mil<sup>133</sup>. Aliás, o êxodo de Barbados para o Panamá se iniciou antes mesmo de os Estados Unidos começarem a construção daquele canal, quando alguns barbadianos, homens e mulheres, foram contratados em meio à primeira tentativa de construção do canal, pelos franceses, no final do século XIX<sup>134</sup>.

---

<sup>133</sup> Cf. RICHARDSON, 1985, p.3.

<sup>134</sup> RICHARDSON, 1985. Outros historiadores, como Michel Craton, demonstram que a construção do canal do Panamá, impulsionando a saída – e depois o retorno – de trabalhadores e o afluxo de capitais para Barbados acabaram financiando a “primeira onda substancial de compra de propriedades e lotes domiciliares por negros barbadianos”. In: CRATON, Michel. Reembaralhando as Cartas: a transição da escravidão para outras formas de trabalho no Caribe britânico (c. 1790-1890). **Estudos Afro-asiáticos**, Rio de Janeiro, n.28, p. 31-83, out. 1995.



Figura 9 – Barbadianos chegando ao Panamá a bordo do S.S. *Ancon*, setembro de 1909.  
Fonte: Reprodução de “Courtesy Still Picture Branch, National Archives, Washington, D.C.” apud RICHARDSON, Bonham C. **Panama Money in Barbados**, 1990-1920. The University of Tennessee Press, 1985, p.4.

Como resultado, Barbados se tornou a colônia britânica mais afetada pela construção daquele canal, dada a grande circulação de gente e de dinheiro que passou a haver ali. Talvez por isso, o oficial e o jornalista brasileiros se admirassem do movimento do comércio na ilha, ao mesmo tempo em que se admiravam da quantidade de negros ali existentes.



Historicamente, a população de Barbados foi marcada por uma predominância de negros, dadas as sucessivas levas de africanos traficados pelos colonizadores ingleses desde a ocupação britânica, iniciada em 1627. Barbados se desenvolveu assentada nas plantações de cana-de-açúcar, onde predominava a escravidão negra que foi abolida somente em 1834<sup>135</sup>.

Para remetermos à origem dos escravos desembarcados em Barbados, cuja presença numérica foi intensificada no último quartel do século XVII e ao longo do século XVIII, é preciso atentar para a posição da Inglaterra no comércio transatlântico de escravos:

Ao longo do século XVIII, a Inglaterra se afirmou progressivamente como o país que estabelecia as ligações econômicas mais estreitas com a costa africana. Sua influência foi sentida do Senegal até os confins do Camarões. Embora ela tenha abandonado à França, em 1799, seus postos avançados no Senegal, reforçou a sua posição na Gâmbia e em Serra Leoa. Ela também desempenhou um papel principal no tráfico de escravos que se intensificou na metade do século XVII, na Costa do Ouro. Da mais alta importância para si mesma, foi o comércio ao qual a Inglaterra se lançou na baía de Biafra e no cabo de Benin, inclusive em Calabar. O número de escravos transportados no século XVIII foi claramente superior a 1.300.000. As exportações de escravos a partir de Ouidah, Porto Novo, Lagos e de outros portos desta costa, aumentaram consideravelmente<sup>136</sup>.

A influência da Inglaterra no comércio negreiro repercutiu nos números do tráfico transatlântico para o Caribe. Analisando os dados sobre o tráfico de escravos provenientes da África [vide Tabela 1], é possível constatar que o maior desembarque de africanos no Caribe britânico ocorreu entre 1751 e 1775.

---

<sup>135</sup> Segundo o oficial do governo britânico em Barbados, Robert Schomburgk, a população dessa ilha, em 1670, foi calculada em 50.000 brancos, e mais de 100 mil negros e mestiços. Nos anos setecentos, a proporção entre negros escravos e brancos permaneceu bem desequilibrada: quatro para um. Já em 1829, para 14.959 brancos e 5.146 mestiços, havia 82.902 negros. Atualmente, a porcentagem de negros chega a quase 95% da população em Barbados. Cf. SCHOMBURGK, Robert Hermann. **The history of Barbados**: comprising a geographical and statistical description of the island. London: Longman, Bnown, Green and Longnans, 1848, p.81 e 86, e, ainda, MARQUESE, Rafael de Bivar. A dinâmica da escravidão no Brasil: resistência, tráfico negreiro e alforrias, séculos XVII a XIX. **Novos Estudos – CEBRAP**, São Paulo, n. 74, p. 107-123, mar. 2006.

<sup>136</sup> Cf. MALOWIST, M. A luta pelo comércio internacional e suas implicações para a África. In: **História geral da África**, V: África do século XVI ao XVIII. Brasília: UNESCO, 2010, p.22.



Tabela 1 – Entrada de africanos via tráfico transatlântico para o Caribe Britânico (1606-1842). Barbados em destaque

Período	Caribe Britânico											Total
	Jamaica	<b>Barbados</b>	Antigua	St. Kitts	Grenada	Dominica	British Guiana	St. Vincent	Montserrat / Nevis	Trinidad / Tobago	Other British Caribbean	
1606-1625	137	<b>0</b>	0	0	0	0	0	0	0	544	0	<b>681</b>
1626-1650	0	<b>33.113</b>	0	932	0	0	0	0	0	0	0	<b>34.045</b>
1651-1675	23.320	<b>82.873</b>	0	1.238	264	0	0	0	3.117	1.868	1.699	<b>114.378</b>
1676-1700	95.752	<b>120.738</b>	7.922	2.140	0	0	0	0	25.748	0	3.713	<b>256.013</b>
1701-1725	162.620	<b>114.421</b>	29.541	8.618	759	0	0	0	15.603	0	5.551	<b>337.113</b>
1726-1750	228.310	<b>89.641</b>	45.971	59.321	529	0	0	0	8.952	0	2.135	<b>434.858</b>
1751-1775	287.449	<b>128.049</b>	63.074	71.640	62.312	49.871	0	15.692	5.372	2.346	20.714	<b>706.518</b>
1776-1800	334.403	<b>32.007</b>	12.924	13.993	79.283	67.885	33.509	40.813	160	20.461	25.892	<b>661.330</b>
1801-1825	77.480	<b>7.676</b>	5.437	2.986	5.180	9.681	46.624	9.457	521	22.481	18.787	<b>206.310</b>
1826-1842	2.881	<b>439</b>	0	0	1.151	0	377	0	0	1.424	5.893	<b>12.165</b>
Total	1.212.351	<b>608.958</b>	164.869	160.866	149.478	127.436	80.510	65.962	59.473	49.124	84.384	<b>2.763.411</b>

Fonte: The Trans-Atlantic Slave Trade Database. Disponível em:

<http://slavevoyages.org/tast/assessment/estimates.faces>. Acesso em: 25 jul. 2012.

O terceiro quartel do século XVIII é o período imediatamente anterior ao rompimento das Treze Colônias americanas com a Inglaterra<sup>137</sup>. Essa maior entrada de africanos no Caribe inglês decorreu também da atuação de traficantes norte-americanos, que faziam dessa região seu principal mercado para o comércio negreiro, nas trocas com o açúcar ali produzido, matéria-prima para a produção do seu rum. Neste intervalo de tempo, Barbados alcançou o pico da entrada de africanos, totalizando 128.049 africanos em 706.518 chegados ao Caribe britânico, naquele período. Apenas ficou atrás da Jamaica, que recebera 287.449.

<sup>137</sup> Dentre as Treze Colônias britânicas, Rhode Island foi a que mais se envolveu no tráfico transatlântico de escravos, dada a dependência em relação ao açúcar importado do Caribe para a produção do rum, como aponta MARQUES, Leonardo. A participação norte-americana no tráfico transatlântico de escravos para os Estados Unidos, Cuba e Brasil. *História: questões e debates*, Curitiba, n.52, p. 87-113, jan./jun. 2010.

O período imediatamente posterior revela ainda uma grande entrada de africanos no Caribe inglês, embora pouco menor que no intervalo de tempo anterior. Assim, entre 1776 e 1800, entraram 661.330 africanos naquela região, sendo 32.007 para Barbados, número este mais de dez vezes menor que os computados para a Jamaica, que somou 334.403 africanos importados. Como desdobramento das ações britânicas contra o tráfico de escravos e contra a própria escravidão, nas primeiras décadas do século XIX, Barbados teve uma queda significativa no número dos traficados do continente africano, mas ainda assim, mantinha-se, ao lado de Dominica e Cuba, como um dos principais portos de desembarque de cativos.

Barbados se tornou, então, a segunda ilha do Caribe com maior número de africanos importados, em um total de 608.958. Foi superada apenas pela Jamaica, que somou 1.212.351. Entre 1826 e 1842, Barbados recebeu ainda 439 e a Jamaica 2.881 escravos africanos, do total de 12.165 chegados ao Caribe britânico<sup>138</sup>.

Considerando-se as regiões e portos de embarque na África, entre 1526 e 1850, dos quais foram remetidos os negros que desembarcaram nesse período em Barbados, é possível destacar:

Tabela 2 – Escravos africanos introduzidos em Barbados via tráfico transatlântico por principais portos de embarque (1526-1867)

Item	Porto de embarque	Número de escravizados
1.	Whydah (Uidá)	37.494
2.	Bonny	31.999
3.	Calabar	22.933
4.	Castelo Cape Coast (Cabo Corso)	18.342
5.	Gambia	13.893
6.	Anomabu	12.034
7.	Ardra	10.193
8.	Novo Calabar	8.481
9.	Madagascar	7.375
10.	Loango	3.728
	Total	166.472

Fonte: The Trans-Atlantic Slave Trade Database. Disponível em:

<http://slavevoyages.org/tast/database/search.faces?yearFrom=1514&yearTo=1866&mjstimp=34200>.

Acesso em: 17 jun. 2013.

<sup>138</sup> Cf. The Trans-Atlantic Slave Trade Database. Disponível em: <http://slavevoyages.org/tast/assessment/estimates.faces>. Acesso em: 25 jul. 2012.

As regiões em África que mais forneceram escravos que desembarcaram em Barbados foram, respectivamente, a Baía de Biafra<sup>139</sup>, a Costa do Ouro e a Baía do Benin.

Da Baía de Biafra destaca-se o volume de escravos provenientes de Bonny (31.999) e Calabar (22.933), além do Novo Calabar (ou Elem Kalabir, 8.481), sem contar os cerca de dez mil escravos de portos não especificados dentro dessa região. A maioria atravessou o Atlântico a partir do início do século XVIII, sendo os igbos os mais atingidos pelo trato africano, além de outras etnias como ibibios, aros, calabares e mocos<sup>140</sup>.

Da Costa do Ouro<sup>141</sup> escravos negros foram traficados para Barbados a partir do Castelo *Cape Coast* (um dos “castelos de escravos” na África ocidental, chamado pelos portugueses de Cabo Corso e que se tornou uma sede militar e comercial dos ingleses), que forneceu 18.342 escravos para a ilha, e Anomabu, de onde partiram 12.034 africanos, além dos 35.900 escravos saídos de portos não especificados nesta área. As pessoas originárias destes portos eram de diversos povos, sobretudo os de língua gaadangme e akam<sup>142</sup>.

---

<sup>139</sup> Na plataforma The Trans-Atlantic Slave Trad Database os dados referentes à Baía de Biafra são contabilizados em conjunto com os das ilhas do Golfo da Guiné. A Baía de Biafra localiza-se na costa ocidental da África, correspondendo, atualmente, à área que vai do sul da Nigéria ao nordeste de Camarões. Tal região tornou-se a terceira dentre as mais importantes fontes de escravos para as Américas, conforme: BEZERRA, Nielson Rosa. Dimensões da escravidão na África: a baía de Biafra em perspectiva. In: **Métis: história & cultura**, Caxias do Sul, v.10, n.19, p.71-79. jan./jun. 2011.

<sup>140</sup> Cf. BEZERRA, 2011, p.74. Nielson Bezerra aponta os fatores que, entre as últimas décadas do século XVIII e as primeiras do século XIX, impulsionaram o tráfico humano nesta região do continente africano, principalmente a atuação dos comerciantes ingleses no século XVIII e a capitalização do crédito nas negociações entre os capitães ingleses que foram ali se instalando e os comerciantes africanos. Ibidem, p. 72.

<sup>141</sup> A Costa do Ouro, a Costa do Marfim e a Costa dos Escravos configuraram-se como as três áreas com as quais os portugueses dividiram a Costa da Guiné Inferior entre os séculos XV e XVII, segundo Boahen. Este autor define a Costa da Guiné Inferior entre o sul dos atuais Costa do Marfim e Benin, destacando, nela, os povos Akan, Ga e Ewe. Cf. BOAHEN, A. Os Estados e as culturas da Costa da Guiné Inferior. In: **História geral da África**, V: África do século XVI ao XVIII. Brasília: UNESCO, 2010, p.475 e 485.

<sup>142</sup> Tais povos (como os ashanti e fante) acabaram sendo denominados genericamente de “mina” pelos europeus que atuaram na África ocidental durante o tráfico transatlântico de escravos. Sobre a origem e generalização do termo “mina” para designar povos embarcados na Costa do Ouro, considerando a forma como os nascidos em África designavam uns aos outros, bem como os empréstimos de algumas destas designações pelos europeus naquele continente e, ainda, seus significados no contexto das Américas, consultar: LAW, Robin. Etnias de africanos na diáspora: novas considerações sobre os significados do termo ‘mina’. **Tempo**, Niterói, v.10, n.20, p.98-120. jan. 2006.

A Baía do Benin também teve destaque nos volumes do tráfico para Barbados; dela destacaram-se Uidá e Ardra. De Uidá saíram 37.494 africanos como escravos para a *Little England*. Dentre todas as áreas de embarque de escravizados para a ilha, Uidá se apresentou como o porto que mais exportou africanos. Explorada por portugueses, ingleses e franceses, Uidá tornou-se centro do comércio negreiro e cidade comercial, de onde saíram povos como os fon e iorubá. As maiores levas do tráfico de Uidá para Barbados se deram no último quartel do século XVII e primeiro quartel do século XVIII<sup>143</sup>. Além de Uidá, Ardra (Porto Novo) tornou-se outro ponto importante de embarque de africanos no Benin, sendo 10.193 o número daqueles que partiram como escravos para Barbados, na segunda metade do século XVII.

Para além da Baía de Biafra, da Costa do Ouro e da Baía de Benin, outra área exportadora de escravos para Barbados foi a Gâmbia, da qual se registrou a saída de 13.893 africanos, bem como Madagascar (7.375) e Loango (3.728).

Tais números do tráfico transatlântico, bem como a diversidade de povos nele envolvidos (comerciantes e escravizados), fornecem uma ideia da forma como Barbados se tornou uma ilha de marcante presença negra-africana, que somente se tornou liberta em 1834.

O pós-abolição no Caribe britânico foi seguido pelo movimento de introdução e trânsito de trabalhadores “voluntários” que passaram a ser recrutados na Ilha da Madeira (sob domínio dos portugueses), na China e na África. Também cerca de 420 mil indianos foram remetidos para o Caribe britânico como “aparentes voluntários”, como nos informa o historiador Michel Craton<sup>144</sup>. Estes e outros trabalhadores do próprio Caribe, além da mão de obra disponível na Europa, acabaram conduzidos, em grande número, a partir do porto de

---

<sup>143</sup> Sobre a história de Uidá ou Ajudá a partir do Forte São João Baptista da Ajuda, construído pelos portugueses no final do século XVII na costa de Daomé, e de como cresceu o comércio de escravos nesse porto e, posteriormente, destacaram-se os portugueses e brasileiros no trato negreiro, conferir: GURAN, Milton. Da bricolagem da memória à construção da própria imagem entre os agudás do Benim. *Afro-Ásia*, Salvador, n.28, p.45-76, 2002. Dentre as etnias africanas existentes no Benin, contam-se: adja, xwatchi, gen, xwéda e xwla (no sudoeste), fon, toli e toffin (no sul), gum e ioruba (no sudeste), ioruba, fon e mahi (no centro), botombu, dendim e fulbe (no norte e no nordeste), além de betamaribe, waaba e yowa (no noroeste). *Ibidem*, p.49.

<sup>144</sup> Cf. CRATON, 1995, p.32 ss.

Barbados, para a área de construção do canal do Panamá. Posteriormente, o trânsito destes trabalhadores de diversas origens incluiu a migração para a Amazônia, sobretudo para Belém e para a região do rio Madeira, onde foi construída a EFMM. Em todo esse movimento internacional de trabalhadores, encontravam-se os anseios e os planos imperialistas de britânicos e norte-americanos, pois implicavam na maior demanda de mão de obra para extração dos produtos que os trópicos tinham a oferecer para suas indústrias em expansão e para a consecução de obras de infraestrutura, principalmente em transporte e comunicações, para as quais suas empresas conseguiam concessões em diferentes países.

Destaque-se que esse movimento de trabalhadores “livres”, mas submetidos a formas compulsórias de trabalho, foi impulsionado não só de fora para dentro do Caribe.

Como parte de suas ações imperialistas via Atlântico, não podemos deixar de mencionar o interesse britânico na saída de trabalhadores do Caribe para a África. Exemplo disso foi o episódio em que cerca de 300 trabalhadores caribenhos, a grande maioria de barbadianos, foram embarcados, em 1892, em um navio inglês, até a Ilha das Canárias, de onde depois seguiriam em um vapor alemão rumo ao Estado Livre do Congo – possessão pessoal do rei Leopoldo II da Bélgica desde a Conferência de Berlim em 1885. Antes, porém, os barbadianos se amotinaram diante dos boatos de que se tornariam escravos no Congo. Tal incidente, segundo Richardson, teria arrefecido, entre os barbadianos, qualquer entusiasmo por uma imigração para a África<sup>145</sup>.

Este episódio aconteceu um pouco antes das denúncias dos abusos cometidos contra os trabalhadores no Estado Livre do Congo, feitas por Roger Casement, cônsul da Grã-Bretanha, em 1895. Tais denúncias acabaram publicadas em 1904 e, dadas as pressões da opinião pública, impulsionaram uma campanha britânica pelo fim do trabalho forçado no Estado Livre do Congo, que em 1908 foi transformado em colônia da Bélgica.

---

<sup>145</sup> Consta que, desse grupo de migrantes, 270 homens eram de Barbados e 23 outros seriam de Martinica e Santa Lúcia. Cf. RICHARDSON, 1985, p.107.

O Congo Belga exemplificou, no contexto de finais do século XIX e inícios do século XX, o que estaria “além da escravidão”: a selvageria no trato dos trabalhadores utilizados para a extração do caucho<sup>146</sup> e outros produtos tropicais, todos recrutados sob contrato e para a coleta e transporte de produtos tão necessários para o avanço das indústrias europeias. O episódio nos interessa de perto porque os recrutamentos forçados, a vigilância armada, as expedições punitivas, prisões e toda sorte de violências contra os trabalhadores aconteceram dos dois lados do Atlântico e nos ajudam a entender outras questões de fundo sobre a situação dos trabalhadores estrangeiros no período e no Brasil.

O caso do Congo demonstra como por trás desta exploração intensa do trabalho estavam os interesses imperialistas europeus, e também norte-americanos, interessados na venda de seus produtos aos africanos, ao mesmo tempo em que buscavam as matérias-primas oferecidas pelo continente e extraídas pelos braços dos nativos. Mais do que uma operação mercantil, justificava-se o empreendimento afirmando que traziam o progresso a povos que estariam atrasados culturalmente, sob discursos com verniz filantrópico, incluindo o de como ensiná-los a deixar os seus bárbaros costumes e se tornarem modernos e instruídos. Havia também o conteúdo racista, que culpava os próprios africanos por seu atraso e aludia ao seu estado mental infantil, a fim de justificar ações que os obrigassem ao trabalho.

Um ponto comum entre essas diferentes sociedades marcadas pelo pós-abolição foi o contraste entre as medidas tomadas pelas autoridades, que desejavam forçar a instituição de uma “nova sociedade” sob o trabalho livre assalariado, e a realidade das populações saídas da escravidão e alvo de variadas formas de trabalho compulsório. Essas características foram

---

<sup>146</sup> O termo originalmente remetia ao líquido leitoso excretado por algumas árvores, plantas ou raízes, depois de terem sofrido cortes em seu tronco ou talo, mas que passou a ser empregado, no contexto do século XVIII, pela expedição francesa dirigida por Charles Marie de La Condamine, para designar um produto há muito tempo conhecido e usado pelos povos andinos e amazônicos, como nos informa Garcia Jordán. Por convenção, caucho passou a ser empregado a uma das espécies de árvores que produzem tal seiva, a *castilloa ulei*, espécie distinta da *hevea*, variedade mais importante produtora de látex. Cf. GARCÍA JORDÁN, Pilar. En el corazón de las tinieblas... del Putumayo, 1890-1932. Fronteras, caucho, mano de obra indígena y misiones católicas en la nacionalización de la Amazonía. **Revista de Indias**, Madri, v. 61, n.223, 2001, p.595-596.

constantes em todo o mundo Atlântico, como nos demonstram os estudos de Cooper, Holt e Scott<sup>147</sup>.

Thomas Holt, ao discutir o processo histórico do pós-abolição no Caribe Britânico, demonstrou que, a despeito de todo o empenho dos ingleses em abolir a escravidão, acompanhado de discursos pautados pela ideologia liberal, os próprios negros, agora libertos, foram culpabilizados por sua situação – isto é, marginalização, exploração do trabalho sob coação, deterioração identitária, limitação de direito de cidadania. Foram acusados de serem preguiçosos, sem moral ou perspectiva de futuro, menos ainda capazes de exercer o poder político e a cidadania. Tudo isso justificaria, ou pelo menos tornariam toleráveis, as formas de trabalho compulsório empregadas no pós-abolição, inclusive garantia à expansão e à continuidade do poder colonial, sem descuidar das alianças com as autoridades locais estabelecidas<sup>148</sup>.

Saindo da realidade do Caribe e focalizando a África, as análises de Frederick Cooper nos ajudam a entender que tal poder colonial se estendia através da ocupação imperialista justificada em nome da “civilização” e do combate à escravidão<sup>149</sup>. Reforçar o controle sobre a terra, proceder a abolição legal da escravidão, converter os escravos em proletários, tudo isso, que tanto interessava aos colonizadores, acabou não se realizando como inicialmente intentavam. E seria a própria “peculiaridade do africano” – a sua resistência às imposições, pelos colonizadores, de “princípios universais de progresso” – que pautaria as acusações feitas contra os povos africanos submetidos ao jugo colonial como responsáveis pelas dificuldades de se introduzir a modernização e proceder à sua integração cultural, política e econômica ao

---

<sup>147</sup> COOPER, Frederick; HOLT, Thomas; SCOTT, Rebecca. **Além da escravidão**: investigações sobre raça, trabalho e cidadania em sociedades pós-emancipação. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

<sup>148</sup> HOLT, Thomas. A essência do contrato. In: COOPER; HOLT e SCOTT, 2005, p.89-125.

<sup>149</sup> COOPER, Frederick. Condições análogas à escravidão. In: COOPER; HOLT e SCOTT, 2005, p.203-270.

mundo da metrópole. O que resultaria na alteração das relações de produção e no trato com escravos, ex-escravos e camponeses.

Mas, para continuar a explorar o trabalho dos africanos, os colonizadores tiveram de lidar com tal “peculiaridade”, sobretudo com as formas de trabalho praticadas pelos próprios africanos. Justamente por não trabalharem como os colonizadores desejavam – o que não significa não trabalhar – é que os negros africanos foram rotulados de preguiçosos, conforme a visão que deles tinham os brancos. Esta foi aplicada aos negros de maneira geral, como demonstrou Cooper<sup>150</sup>.

As análises de Cooper sobre realidades do continente africano nos ajudam a entender o processo histórico no Caribe, e mais especificamente na pequena ilha, “propriedade de John Bull”, e o movimento de saída e entrada de trabalhadores livres, entretanto submetidos a condições análogas à escravidão.

Nos anos 1900, a economia de Barbados ainda se alicerçava na produção do açúcar, do rum e do melão, embora a sua indústria açucareira experimentasse uma crise, em parte resultante da concorrência do açúcar de beterraba europeu, que foi incentivado desde o início do século XIX por Napoleão Bonaparte. Os ingleses haviam promovido o bloqueio continental e impedido a França de receber o açúcar produzido nas ilhas do Caribe<sup>151</sup>.

Desde o pós-abolição, muitos barbadianos migraram para Trinidad e Guiana Inglesa, onde havia novas áreas de plantio a serem exploradas com níveis salariais superiores aos oferecidos em Barbados e onde a terra estava mais acessível<sup>152</sup>. Segundo Howard Johnson, a década de 70 do século XIX foi marcada pela saída de barbadianos, dadas as pressões populacionais sobre a ilha. Esta migração laboral em um primeiro momento sofreu restrições

---

<sup>150</sup> COOPER, 2005, p.254.

<sup>151</sup> Cf. SCHOMBURGK, 1848.

<sup>152</sup> JOHNSON, Howard. Barbadian migrants in the Putumayo district of the Amazon, 1904-1911. In: CHAMBERLAIN, Mary (ed.). **Caribbean Migration**. Globalised identities. London; New York: Routledge, 1998, p.177.



por parte dos plantadores e dos funcionários coloniais, com vistas ao controle da força de trabalho ali. Posteriormente, passou a ser incentivada pelas autoridades coloniais através de uma legislação para essa emigração como forma de contornar os problemas de superpopulação e desemprego na ilha<sup>153</sup>.

Nos finais do século XIX e início do século XX, não só de Barbados, mas homens negros de todo o Caribe foram recrutados para trabalhos em lugares distantes, nos quais receberiam, no mínimo, o dobro do que se podia ganhar nas fazendas de cana-de-açúcar sazonalmente e em contexto de depressão econômica, que havia atingido o Caribe britânico, desde 1880. Richardson demonstra como a saída em massa de homens, além de um número menor de mulheres, de Barbados para outras áreas da América Latina (como o Panamá, mas também Guiana Inglesa, Brasil, Peru), bem como o ganho sem precedentes de dinheiro por um clã negro, fizeram operar em Barbados um conjunto significativo de forças econômicas. O êxodo de trabalhadores minou com a antiga indústria de cana-de-açúcar e inspirou sua modernização, o que alterou as relações entre empregadores e trabalhadores, ocasionou a incursão maior de dinheiro que dissolveu o tradicional compartilhamento de alimentos entre os pretos barbadianos e acabou provocando o declínio do “paternalismo” dos plantadores. Isto foi acompanhado, ainda, do desenvolvimento de uma consciência de classe e de uma maior atividade política dos trabalhadores<sup>154</sup>.

O efeito transformador dessas migrações laborais e do impacto econômico sobre as ilhas caribenhas, destacado por Richardson, é contestado por Johnson, ao analisar a experiência dos barbadianos que migraram para a região do Putumayo, área disputada pelo Peru e pela Bolívia. Para este último autor, a circulação de gente e/ou capitais nem sempre resultou em uma maior independência ou recompensas materiais dados aos trabalhadores,

---

<sup>153</sup> Ibidem, p.177-178.

<sup>154</sup> RICHARDSON, 1985, p. 3.

como se previa<sup>155</sup>. Aliás, Putumayo acabou identificada como um “novo Congo”, tamanha foi a violência a que foram submetidos os trabalhadores, alguns envolvidos na produção e transporte da goma elástica, outros encarregados do controle da mão de obra, como os barbadianos.

Observa-se, portanto, que uma grande leva de barbadianos foi dirigida a novos mercados em expansão nos países da América Central e do Sul (além da África), onde os Estados Unidos e a Grã-Bretanha tinham investimentos e onde cresciam as oportunidades de emprego, a exemplo da Amazônia. Afinal, Johnson afirma que aquela ilha se manteve como uma fonte de exportação de trabalho e trabalhadores não qualificados, inclusive por sua posição como um porto de escala para as grandes linhas de vapor, que ligavam a Europa, a América do Norte e a Amazônia<sup>156</sup>.

Também foram dirigidos para áreas onde ingleses e norte-americanos buscavam o controle da comercialização internacional da goma elástica, exploração econômica que foi incrementada com a abertura do rio Amazonas para o tráfico (tráfego e comércio) internacional e para as melhorias nos sistemas de transporte e comunicações. Mas não só isso, como enfatiza Garcia Jordán ao ressaltar que outro problema constante nesse período foi a maior demanda por trabalhadores para extração do látex, o que foi enfrentado com a utilização de diversos mecanismos de obtenção e manutenção da mão de obra:

[A] organización de la mano de obra en las sociedades selvícolas autosuficientes distaba mucho de las características que demandaba la explotación del caucho, máxime teniendo en cuenta que los empresarios se rigieron por la lógica capitalista en su versión más extrema que pretendía la obtención de los mayores beneficios en el menor tiempo y costo posible. En consecuencia, la obtención de una abundante mano de obra fue condición imprescindible para la expansión de la empresa cauchera, tanto en la producción y manipulación del látex, como en el transporte de la bola de goma de la unidad productiva al puerto de embarque y posteriormente a la

---

<sup>155</sup> JOHNSON, 1998, p.186.

<sup>156</sup> Ibidem, p.178.

ciudad. Esta mano de obra, tanto por las peculiaridades de la actividad gomera, como por los presupuestos ideológicos de los civilizados según los cuales el indio era un ser inferior y era tratado como tal e incluso considerado una mercancía más como, finalmente, por la tolerancia cuando no connivencia de intereses entre las autoridades locales y los mismos empresarios caucheros, se obtuvo y mantuvo por medios coercitivos<sup>157</sup>.

Como a atividade gomífera estava sendo desenvolvida dentro da lógica capitalista em sua “versão mais extrema”, a questão da mão de obra foi resolvida pelo emprego de meios coercitivos para obrigar os indígenas ao trabalho nos seringais sob o ritmo desejado pela frente econômica extrativa que ali avançava. O peruano Julio Cesar Arana, que construiu um império comercial fincado na coleta e comercialização do caucho na região do Putumayo, tornou-se uma das figuras centrais do escândalo internacional no tocante ao trato da mão de obra nessa área<sup>158</sup>.

A zona da borracha no Rio Putumayo, que ele passou a controlar [vide Figura 10], compreendia cerca de 200 mil quilômetros quadrados entre os rios Igaraparana e Caraparana. Era alvo da disputa comercial e territorial entre colombianos e peruanos, no contexto da exploração da borracha, intensificada no *boom* gomífero, entre 1880 e 1910<sup>159</sup>.

Nesta referida zona, em grande medida os indígenas da região compuseram a força de trabalho submetida a condições análogas à escravidão. Não só eles. Trabalhadores de outros países foram igualmente agenciados para o trabalho no Putumayo, dentre eles os barbadianos.

---

<sup>157</sup> GARCIA JORDÁN, 2001, p.596-597.

<sup>158</sup> Andrew Gray apresenta o percurso de Julio Cesar Arana, desde a década de 1880, quando este iniciou suas atividades comerciais, com a venda de sombreros de Panamá de Yurimaguas, passando pelo momento em que vai tentar a sorte em Iquitos e forma uma companhia que durou até 1896, adentrando no comércio do caucho, que dominava a vida de Iquitos. Do comércio que passou a realizar com os coletores locais de caucho no Putumayo, Arana passou a construir seu império comercial, primeiro com a companhia *JC Arana y Hermanos*, depois com a *Peruvian Amazon Company*, firma que ele registrou em Londres, portanto tornando-a uma empresa britânica, em 1907, quando já era reconhecido internacionalmente como um barão da borracha. Cf. GRAY, Andrew. Las atrocidades del Putumayo reexaminadas. In: REY DE CASTRO, Carlos. et al. **La defensa de los caucheros**. Iquitos: Monumenta Amazónica, 2005, p.15-50.

<sup>159</sup> Brasil, Peru e Bolívia mantiveram-se como principais países produtores da goma elástica até 1913.

Consta que Julio Cesar Arana enviou seu cunhado Abel Alarco a Barbados, em 1904, para que lá recrutasse trabalhadores. Assim, foram agenciados 196 barbadianos, empregados para supervisionar a coleta da goma elástica no Putumayo<sup>160</sup>. Anos antes, Arana tinha formado uma companhia, em associação com um *cauchero* colombiano Benjamin Larrañaga. Com a morte deste último, esta companhia foi transformada na *Arana, Vega y Cia*, no mesmo ano em que se deu a contratação dos barbadianos e quando houve uma grande expansão da empresa, como nos informa Garcia Jordán<sup>161</sup>.

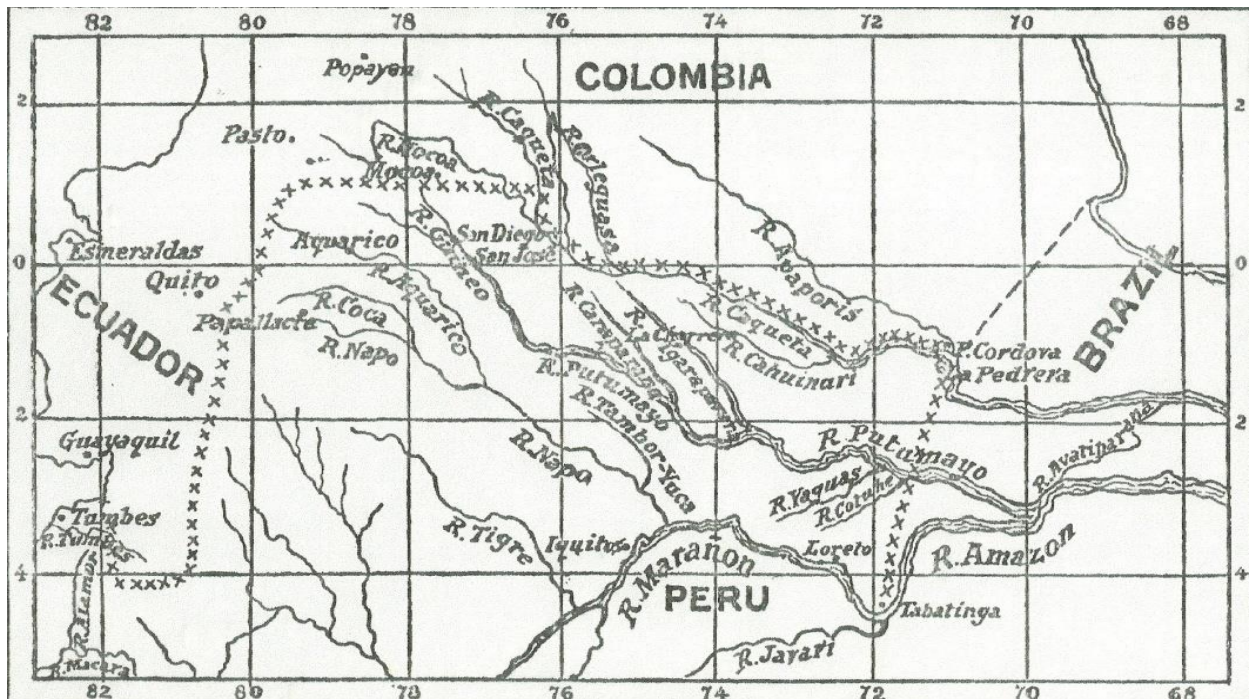


Figura 10 – Mapa da zona da borracha no Rio Putumayo. As denúncias das atrocidades cometidas contra os indígenas submetidos ao trabalho nos seringais tornaram-se um escândalo internacional e nele foram sujeitos os barbadianos migrados para essa região, como vítimas das empresas que os contrataram e algozes dos índios que ali trabalhavam, no começo do século XX

Fonte: THOMSON, Norman. **The Putumayo Red Book**. 2.ed. Londres: N. Thomson, 1914, p. xxi.

Contratados para os trabalhos na empresa de Arana, os barbadianos supervisionaram a coleta do látex, enquanto outros 300 brancos e mestiços foram empregados na proteção dos centros ou seções onde se coletava o caucho, que era exportado para a Europa, principalmente

<sup>160</sup> GRAY, 2005, p.16.

<sup>161</sup> GARCIA JORDÁN, 2001, p.601.

para a Grã-Bretanha e inicialmente pelo porto do Pará<sup>162</sup>. Sobre o funcionamento da empresa de Arana no Putumayo e a maneira como foram introduzidos os barbadianos, Garcia Jordán explica que:

[...] La expansión de la empresa fue enorme y, en el organigrama de la empresa, el territorio estaba distribuido en dos «negociaciones», *La Chorrera*, en la que se contaban 10 secciones y *El Encanto*, con 11 secciones [...]. Al frente de cada una de las secciones se hallaba un Jefe, máxima autoridad en la misma, al que estaban subordinados los Supervisores de los puestos caucheros, peruanos blancos o mestizos, bajo cuyas órdenes estaban los barbadenses, inicialmente una treintena aunque su número se incrementó hasta alcanzar alrededor de 500 individuos [...]. Junto a éstos, que eran una verdadera fuerza represiva, actuaban los llamados “muchachos de confianza”, adolescentes huitoto entrenados desde niños por la Compañía que eran utilizados por ésta para el control y la represión del resto de indígenas recolectores del caucho<sup>163</sup>.

No organograma da empresa, os barbadianos se encontravam abaixo dos peruanos brancos e mestiços, que supervisionavam os postos caucheiros. Chama a atenção, igualmente, o número de trabalhadores barbadianos envolvidos naquelas tarefas e sua utilização como a força repressiva – que incluía jovens indígenas (huitoto) – empregada contra os demais indígenas coletores de caucho. Aliás, o uso dessa força repressiva sobre a mão de obra para impor um maior ritmo de trabalho aos indígenas – obrigados a carregar fardos de mais de 50 quilogramas – e um sistema de pagamento por créditos – que fazia com que os trabalhadores entrassem em uma rede de endividamento – são apontados como fatores para o maior crescimento das exportações de caucho pela empresa de Arana<sup>164</sup>. Não é à toa, portanto, que Arana consegue expulsar os caucheiros colombianos daquela zona do Rio Putumayo e passou

---

<sup>162</sup> GARCIA JORDÁN, 2001, p.600.

<sup>163</sup> Ibidem, p.601.

<sup>164</sup> Cf. GRAY, 2005, p.16.

a vender ações da empresa em Londres, transformando-a em uma empresa britânica, em 1907, a *Peruvian Amazon Rubber Company*<sup>165</sup>.

Apesar do sucesso econômico e da reputação internacional alcançados por Arana, a dura realidade da exploração da mão de obra no Putumayo tornou-se um escândalo internacional. Isto por conta da *questão econômica*: a exploração de zonas dos trópicos alvos do interesse de potências europeias e norte-americana e as disputas pelo controle das áreas produtoras do látex. Também porque as denúncias das atrocidades ali cometidas contra os trabalhadores colocaram em operação discursos civilizatórios e salvacionistas pelas autoridades e organismos internacionais destas mesmas potências no sentido de “livrar da barbárie” aquela área perdida na floresta.

Conjugado à questão econômica/comercial, havia o *plano de fundo político* das tensões pela definição dos limites territoriais daquela zona produtora de borracha, que fora explorada por colombianos com quem Arana e sua companhia comerciavam, mas que depois foram preteridos, o que processou uma “peruanização da área” decorrente da atuação comercial e do poder daquele barão da borracha<sup>166</sup>.

---

<sup>165</sup> A *Peruvian Amazon Company* foi registrada em setembro de 1907. Dentre seus primeiros diretores, encontravam-se Sir John Lister Kaye, Henry M. Leia, John Russell Gubbins, Henri Bonduel, além de Julio Cesar Arana e Abel Alarco. Tal companhia teria sido formada para comprar, tomar de arrendamento, ou adquirir os seringais agora propriedade da empresa de J. C. Arana y Hermanos, situada em Iquitos e Manaus, na América do Sul, em áreas conhecidas como Colônia de Indiana, El Encanto, Argélia, Pevas e Nanai. Cf. THOMSON, Norman. **The Putumayo Red Book**. 2.ed. Londres: N. Thomson, 1914, p.73.

<sup>166</sup> Como evidencia a obra de Norman Thomson, o escândalo que envolveu a atuação de Julio Cesar Arana naquela área pôs em evidência o problema da mão de obra (sua arregimentação e o trato da mesma) e da efetiva administração do Putumayo. Na ótica desse autor, que apresenta o ponto de vista do governo colombiano sobre a questão, o Putumayo pertenceria a Colômbia, sendo os peruanos considerados os intrusos ali. No tocante à administração da região, reivindicou a composição de um conselho internacional para arbitrar sobre a questão, deixando entrever que os colombianos, comparativamente aos peruanos, seriam muito “mais humanos” em relação aos índios. De fato, as questões que o caso do Putumayo suscitou acabaram provocando a intervenção da Grã-Bretanha e do Vaticano, além do governo do Peru e da Colômbia, e, ainda, de Julio Cesar Arana. A posição de cada um é objeto da análise de Garcia Jordán (2001). O livro de Thomson foi publicado em 1913 e se apresenta como uma resposta à defesa apresentada pelo governo peruano sobre os acontecimentos em Putumayo. Cf. THOMSON, 1914. Tal defesa, por sua vez, encontra-se na obra assinada por alguns dos acusados como responsáveis pelos problemas aqui aludidos: comerciantes e autoridades peruanas. Cf. REY DE CASTRO, Carlos; LARRABURE Y CORREA, Carlos; ZUMAETA, Pablo; ARANA, Julio Cesar. **La defensa de los caucheros**. Iquitos, Peru: Monumenta Amazónica, 2005.

Além disso, o caso do Putumayo tornou evidente a *questão do trato dos trabalhadores* e dos olhares construídos sobre as populações submetidas ao trabalho nos seringais.

Os indígenas, além de cooptados, foram caçados, apresados, comprados e, ainda, submetidos a um sistema de peonagem por dívidas<sup>167</sup>. O trabalho sob vigilância armada, os castigos físicos e as mutilações, além da mortandade decorrente das péssimas condições de trabalho, doenças, mas também dos assassinatos e toda a sorte de estratégias visando a maior dependência – econômica ou pelo medo – em relação às empresas que exploravam a goma elástica naquela área, revelam a face mais tensa e triste da realidade da exploração da mão de obra no Putumayo.

Quando as denúncias sobre as atrocidades ocorridas em Putumayo chegaram a Londres, o governo peruano foi instado a se pronunciar. Tais denúncias foram formuladas pelos governos inglês e norte-americano e, ainda, canalizadas por entidades como a Sociedade ou Liga Antiescravista. No caso do cônsul peruano em Manaus, o Dr. Rey de Castro – um dos responsáveis pela propaganda em favor de Julio Cesar Arana –, foram alegados os perigos representados pela presença dos indígenas “canibais” do Putumayo para justificar o *modus operandi* da empresa em que Arana era o principal acionista<sup>168</sup>.

A correspondência entre a proliferação de empresas destinadas à extração da goma elástica para o abastecimento da crescente demanda de látex pela Grã-Bretanha e Estados Unidos, mas também outros países, como Alemanha e França, e a maior exploração da mão de obra, seguido do uso da coação e da força, são apontadas pelos estudiosos do caso do Putumayo e acabaram colocando em questão da maneira como foram percebidos e tratados os trabalhadores. No caso dos indígenas, eram tidos por canibais e inferiores. Deveriam deixar a vida sob uma economia natural e tornarem-se civilizados, o que implicaria na necessária

---

<sup>167</sup> Utilizando diferentes fontes de informação, Garcia Jordán estima que o número de indígenas amazônicos existentes na região variou de 30 a 70 mil, pertencentes aos grupos huitoto, ocaina, andoke, bora, muinane e rezígaro. Cf. GARCIA JORDÁN, 2001, pp.598 e 600.

<sup>168</sup> GRAY, 2005, p.18.

tarefa, ou “missão patriótica”, de submetê-los ao trabalho e criar-lhes necessidades, além de refrear as suas resistências ao trabalho dentro daquela lógica capitalista. Daí a tolerância ao uso de meios coercitivos para obtenção e manutenção da mão de obra de que foram acusadas as autoridades peruanas, por sua conivência com os empresários que exploravam aqueles trabalhadores.

Para transformar os indígenas em partícipes das ações que supostamente trariam a “civilização” para aquela área tropical, esforços deviam ser empreendidos no sentido de forçá-los ao trabalho (isto é, fazê-los trabalhar para os caucheiros e no ritmo determinado pela maior demanda internacional de látex). Devia-se estancar as suas resistências, como as fugas. Isto implicava na composição de uma força repressora, da qual os barbadianos fizeram parte, como registrou Roger Casement.

Como os barbadianos ali envolvidos eram ingleses, pelo estatuto colonial, e a *Amazon Peruvian Company* foi registrada em Londres, os acontecimentos no Putumayo se apresentaram também como uma *questão britânica*. Foi para averiguar a participação dos súditos e capitais ingleses na escandalosa realidade do Putumayo que Casement foi enviado para aquela região, em 1910. Antes mesmo de seus relatórios se tornarem as fontes principais de confirmação dos crimes cometidos ali<sup>169</sup>, as denúncias deles já ganhavam as páginas da imprensa dentro e fora da América do Sul<sup>170</sup>. Em meio a elas, os gerentes das seções existentes em *La Chorrera* e *El Encanto*, operadas pelas companhias de Arana, foram descritos como criminosos que sentiam prazer em queimar e assassinar os pacíficos e indefesos nativos das florestas. Aos indígenas que fossem considerados “ociosos”, por não

<sup>169</sup> CASEMENT, Roger. Correspondence respecting the Treatment of British Colonial Subjects and Native Indians employed in the collection of rubber in the Putumayo district. *House of Commons Sessional Papers*, v. 68, 14 de fevereiro de 1912 a 7 de março de 1913. Citado por GARCIA PILAR, 2001, p.603. Este documento, conhecido como o *Informe do Putumayo*, tem sua publicação efetivada em 1913, muito embora seu autor tenha registrado suas observações em 1910 e entregue as mesmas ao *Foreign Office* em 1911.

<sup>170</sup> Inclusive de jornais paraenses, como a *Folha do Norte*, cuja edição de setembro de 1907 é citada em *The Putumayo Red Book* no capítulo dedicado à “história das atrocidades” do Putumayo, no qual apresenta as denúncias formuladas por Benjamin Saldaña Rocca (editor de *La Felpa* e *La Sancion*, periódicos de Iquitos) ao juiz do Tribunal Penal de Iquitos. Cf. THOMSON, 1914, p.57-59.



alcançar as quantidades preestabelecidas de caucho a serem apresentadas aos subgerentes das seções, restavam os castigos e a morte<sup>171</sup>.

Quanto aos barbadianos, foi denunciada a sua participação nas atrocidades cometidas contra os indígenas no Putumayo. Stanley e Lewis foram dois barbadianos citados que, submetidos às ordens do subgerente de sua seção, teriam desferido 155 chibatadas em uma mulher índia. Esta teve suas pernas cortadas até as coxas, depois do que foi baleada e morta<sup>172</sup>. Também foi denunciada a participação dos barbadianos nas “correrias”, isto é, nas incursões armadas sobre as tribos indígenas da região, com o fito de garantir a coleta da borracha feita por eles, e que devia ser entregue a cada dez dias. No momento da pesagem das pélas, os barbadianos eram ordenados a desferir 25 chicotadas em cada indígena que não cumprisse a sua cota, tal qual denunciou Benjamin Rocca. Segundo ele, a única finalidade para a qual os barbadianos foram trazidos para o Putumayo era a de servirem como “executores”<sup>173</sup>.

Quando Casement integrou a comissão para averiguar a situação no Putumayo, isto por recomendação do *Foreign Office* e com a anuência da Liga Antiescravista, pôde contatar um barbadiano em Iquitos, que tomou como informante. Também entrevistou cerca de 30 barbadianos, o que o ajudou a compor o quadro da situação dos trabalhadores naquela região. Quanto aos súditos negros da Grã-Bretanha, os mesmos foram autores e vítimas do sistema de exploração de trabalho estabelecido na área da empresa de Arana<sup>174</sup>.

Esta longa digressão sobre o escândalo do Putumayo interessa porque exemplifica a “doce tirania” britânica, referida por Raymundo Moraes nas descrições sobre Barbados. Nas

---

<sup>171</sup> Um dos exemplos de castigos que levavam à morte foi o episódio ocorrido em 1903 quando sobre cada um dos 25 indígenas do grupo Ocaïma, apontados como ociosos entre as centenas de outros trabalhadores da mesma etnia, foi colocada uma espécie de camisa embebida em querosene. Depois de hasteado o fogo sobre os corpos dos “infelizes”, estes correram aos gritos e se jogaram no rio na esperança de se salvarem. O divertimento dos gerentes das seções resultou na morte dos indígenas por afogamento. Cf. THOMSON, 1914, p.60.

<sup>172</sup> Cf. THOMSON, 1914, p.61.

<sup>173</sup> As denúncias feitas por Rocca contra os barbadianos encontram-se transcritas em THOMSON, 1914, p.61 e 62.

<sup>174</sup> GRAY, 2005, p.22.

possessões inglesas, ela incluía a formação de um exército de trabalhadores à mercê de deslocamentos para áreas longínquas, respondendo à ambição exploradora que submetia os barbadianos a situações limites no Congo, na fronteira do Peru com a Bolívia e na área da EFMM. Além disso, a retórica da civilização justificava o uso de meios coercitivos para obrigar os trabalhadores a ritmos de produção maiores, conforme as exigências dos mercados internacionais. Desqualificava os trabalhadores e os inferiorizava (índios/canibais, barbadianos/hienas, ferozes), além de colocar, também, uns contra os outros (barbadianos utilizados como força repressora sobre os índios)<sup>175</sup>.

O caso do Putumayo, ao se tornar um escândalo internacional, podia, de um lado, aumentar a visão detratória das populações nessa parte da América (áreas de seringais na Amazônia internacional), e, de outro, produzir ou reacender desconfianças sobre os barbadianos como estrangeiros e negros. Ao tempo de sua chegada em áreas que precisavam deles, como a EFMM e Belém, por exemplo, foram tomados como uma presença que traria a barbárie, ao invés da civilização que se buscava. Não à toa, afinal esta foi uma imigração que se dirigiu especificamente para a Amazônia, não sendo verificada em meio aos trabalhadores que foram utilizados em construções de ferrovias em outros estados do Brasil, por exemplo, provavelmente pela crença que associava os negros, enquanto raça, como o braço mais indicado para os desafios apresentados em meio a florestas e índios, na melhor combinação entre os determinismos racial e geográfico, como demonstramos no primeiro capítulo.

---

<sup>175</sup> Cf. RUIZ, Jean L. **Civilized people in uncivilized places: rubber, race, and civilization during the Amazonian rubber boom.** 2006. 104f. Thesis (Master of Arts) – Department of History, College of Graduate Studies and Research, Saskatoon, 2006. Disponível em: <[http://ecommons.usask.ca/bitstream/handle/10388/etd-05202006-230338/Thesis\\_Jean\\_Ruiz.pdf?sequence=1](http://ecommons.usask.ca/bitstream/handle/10388/etd-05202006-230338/Thesis_Jean_Ruiz.pdf?sequence=1)> Acesso em: 12 mai.2011.

### 3 A IMIGRAÇÃO DE BARBADIANOS PARA A AMAZÔNIA

#### 3.1 A Cidade e os seus Bondes: Outros Barbadianos em Cena

Nos primeiros anos do século XX, os jornais de Belém noticiavam as alterações urbanísticas experimentadas pela capital do Pará, que refletiam a efervescência da economia da borracha na Amazônia.

Externamente, tais alterações ligam-se à maior participação da região nas intensas redes de comércio internacionais, com conseqüente processo de urbanização das cidades, desde o cenário europeu até outros continentes, como o americano. Portanto, este não foi um fenômeno isolado. Em Paris, no Congo Belga, em Porto Velho ou Belém, a modernidade industrial avançava sobre paisagens e sujeitos diversos, no mesmo compasso do exibicionismo burguês, que projetava sobre as *urbes* os seus anseios e fantasmagorias, como aponta Francisco Foot Hardman<sup>176</sup>.

O autor evidencia como as grandes obras públicas e privadas de modernização dos transportes e das comunicações (portos, ferrovias, telégrafo, bondes, iluminação a gás etc.) foram levadas a efeito com a concorrência de capitais e mercados que se internacionalizaram a partir do século XIX, revelando uma das faces do moderno sistema de fábricas: “o espetáculo das mercadorias sob a ótica ilusionista do maquinismo”. A outra face seria o

---

<sup>176</sup> Cf. HARDMAN, Francisco Foot. **Trem Fantasma**: a modernidade na selva. São Paulo: Companhia das Letras, 1988, pp.30 e 46. O autor investigou o processo de construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré como uma das grandes obras que evidenciam as fantasmagorias do homem moderno. Obras estas resultantes do avanço do capitalismo, da internacionalização dos capitais e que incluiu o deslocamento de levas de trabalhadores de diferentes procedências, submetidos a precárias condições de vida e trabalho. As suas análises remetem ao processo de constituição do ideário de modernidade no Brasil, materializado em obras e catálogos com as “novidades” experimentadas com o avanço do maquinismo.

Estabelecendo paralelos entre cidades e selvas, permite ao leitor situar o Brasil da segunda metade do século XIX até as primeiras décadas do século XX e perceber criticamente o interesse das elites econômicas e políticas em criar uma imagem do país no exterior que o introduzisse na “cena do desfile mundial das mercadorias”, que o fizesse “atuar por inteiro no concerto das nações”. Isto foi exemplificado nas diversas Exposições Universais de que o Brasil participou desde 1861. Com o advento da República, acentuou-se a ânsia do progresso, sob a ótica e a ética burguesa que conjugava trabalho, ordem e progresso.

“arruinamento prematuro das forças produtivas”, referindo-se ao processo de produção de “novos exércitos de trabalhadores nômades, recrutados em sua maioria compulsoriamente” e explorados até a exaustão, senão a morte.

Em Belém, a construção do porto e os serviços de viação pública e iluminação exemplificam esse processo, tanto pela articulação entre os interesses das elites políticas e econômicas com o capital internacional quanto pelo emprego de mão de obra importada de outras áreas, como a dos barbadianos. Afinal, foi em busca de trabalho que estes imigrantes, como os de outras tantas nacionalidades, vieram para a região, respondendo aos espaços de trabalho abertos por firmas estrangeiras que conseguiram as concessões para obras que estavam transformando a cidade. Assim, os barbadianos são lembrados por seus descendentes em meio aos serviços de implantação da iluminação e viação pública (bondes), como James de Cousey Burnett e Thomas Busby. Trabalhavam nos navios ou nos portos, ou ainda instalando os cabos telegráficos, como Samuel Marshall, Joseph White e Robert Scantlebury.

Internamente, as transformações urbanísticas de cidades como Belém ligam-se às tentativas de inclusão da região amazônica no conjunto político e econômico do Império brasileiro, desde meados do século XIX, quando se debatia a abertura do rio Amazonas à navegação internacional. Tudo isto se intensificou com o *boom gomífero*<sup>177</sup>. A República

---

<sup>177</sup> Vítor Gregório demonstra que o interesse no desenvolvimento da navegação pelo rio Amazonas e seus tributários é perceptível desde 1828, quando se faziam as primeiras tentativas de implantação da navegação a vapor. No final da década de 1830, as ligações entre Belém e a Barra do Rio Negro (que se tornará Manaus), com escalas em portos intermediários, eram estabelecidas em lei. Em 1850, a criação da província do Amazonas conjugou o maior interesse no crescente comércio realizado pelos rios da região com o incremento da navegação a vapor. Foi constituída uma Companhia de Navegação, por Irineu Evangelista de Souza (futuro barão de Mauá), que marcou o início das linhas regulares de vapor na região. Na década de 1860, os debates em torno da abertura do rio Amazonas à navegação internacional revelavam preocupações que iam do interesse no desenvolvimento comercial e das relações externas com os países vizinhos ao Brasil (Bolívia, Peru, Equador, Nova Granada e Venezuela) ao problema das fronteiras e da soberania sobre a bacia do rio Amazonas e seus afluentes, que resultariam na constituição de novos estados na região. Em meio a esses debates, a centralidade do porto de Belém é destacada como ponto a ligar as repúblicas ribeirinhas ao Império do Brasil e este com o exterior. Cf. GREGÓRIO, Vítor Marcos. **Uma face de Jano: a navegação do rio Amazonas e a formação do Estado brasileiro (1838-1867)**. 2008. Dissertação (Mestrado em História) - Programa de Pós-graduação em História Social, Universidade de São Paulo, 2008, p.269 e 297.

recém-instaurada teve de viabilizar projetos urbanísticos que colaborassem para criar a imagem de progresso tão cara ao regime, o qual procurava ser identificado desta maneira.

Belém e Manaus<sup>178</sup> tornaram-se dois centros de grandes trocas comerciais, duas expressões demográficas importantes. Outras cidades também surgiram, como foi o caso de Porto Velho<sup>179</sup>, e experimentaram as repercussões locais da “civilização da borracha”<sup>180</sup>. No caso de Belém, a historiografia assinala o papel da capital do Pará como principal porto de escoamento da produção gomífera e como canalizadora de parte do excedente produzido com o comércio da goma elástica, revertido para as transformações urbanísticas, sobretudo na administração do intendente Antônio Lemos<sup>181</sup>.

Theodoro Braga, no seu *Guia do Estado do Pará*, publicado em 1916<sup>182</sup>, retratou os diversos aspectos da *urbe*, Belém, desde os seus contornos geográficos, ao saneamento,

---

<sup>178</sup> Sobre as transformações experimentadas pela capital do Amazonas, Edinea Mascarenhas Dias é taxativa: “A modernidade em Manaus não só substitui a madeira pelo ferro, o barro pela alvenaria, a palha pela telha, o igarapé pela avenida, a carroça pelos bondes elétricos, a iluminação a gás pela luz elétrica, mas também transforma a paisagem natural, destrói antigos costumes e tradições, civiliza índios transformando-os em trabalhadores urbanos, dinamiza o comércio, expande a navegação, desenvolve a imigração”. Cf. DIAS, 1999, p.32.

<sup>179</sup> Porto Velho, assim como Guajará-Mirim e Santo Antônio, surgiram em função da construção da ferrovia Madeira-Mamoré, após uma sequência de estudos (desde 1861) com vistas a garantir o transporte de cargas e mercadorias pelos trechos encachoeirados dos rios Madeira e Mamoré, como parte das ações diplomáticas entre Bolívia e Brasil. O povoado de Santo Antônio já existia quando a Guerra do Paraguai fez com que o governo Brasileiro estabelecesse ali um destacamento militar que garantisse as comunicações fluviais com o Mato Grosso, através do Rio Madeira. Porto Velho, por sua vez, foi fundada no contexto em que a EFMM passa a ser construída pela empreiteira *May, Jekyll and Randolph*, entre 1907 e 1912. Cf: FONSECA, Dante Ribeiro da; TEIXEIRA, Marco Antônio Domingues. *Barbadianos: os trabalhadores negros caribenhos da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré*. 22f. Porto Velho: Fundação Universidade de Rondônia/Departamento de História, 1999. Disponível em: <http://www.gepaaa.unir.br/index.php/123/article/viewFile/15/10> Acesso em 11 set.2010.

<sup>180</sup> Tal como definido por Leandro Tocantins, ao caracterizar um dos ciclos econômicos da região a partir da ideia de “civilização”, remetendo-se aos reflexos profundos e visíveis desse período para a sociedade universal quando essa pode lançar mão de objetos que funcionam como meios de atingir o bem-estar e de elevar o padrão de vida, o que reside, portanto, além do aspecto utilitário da borracha, nos “prazeres e a comodidade da vida material” advindos do consumo dos produtos dela resultantes, conformando “novas relações de cultura”, num contexto de “visível manifestação de progresso material”. In: TOCANTINS, Leandro. **Amazônia: natureza, homem e tempo**. Conquista: Rio de Janeiro, 1960, p.187 ss.

<sup>181</sup> Cf. SARGES, 2000, p.16. A autora analisa como as intervenções do poder público para o embelezamento e o saneamento da cidade se relacionavam com o jogo do poder e a formação de uma nova elite na cidade, sendo o remodelamento da cidade na *Belle Époque*, nesse sentido, resultado da conjugação das aspirações burguesas e do Estado em contexto de grande efervescência econômica.

transportes, os divertimentos e esportes. A cidade transparece em meio à apresentação daquele vasto território da região, destacado por ser cortado de oeste a leste pelo “colossal rio Amazonas”, de onde “centenas de rios banham o território paraense”. O Estado do Pará é marcado por seu clima quente e úmido, embora o autor procurasse ressaltar que “sua temperatura não sobe nunca à altura termométrica de muitas cidades da Europa em pleno verão. É quente mas o calor é suportável por ser muito suavizado pelas chuvas...”<sup>183</sup>. Com isso, o autor se colocava entre aqueles que buscavam reverter ideias sobre os rigores climáticos da região, aludidos como empecilho, por exemplo, para a fixação de imigrantes europeus.

Para Braga, fisicamente convinha admirar a bela e vasta esplanada entre os armazéns do *Port of Pará* e as construções do *Boulevard* da República. Também o percurso dos bondes, sendo o serviço de *tramways* descrito como “muito bem feito”, funcionando por tração elétrica, com “carros espaçosos e grandes”, de fabricação americana, divididos em primeira e segunda classe e, ainda, bagageiros<sup>184</sup>.

Os ares de modernidade experimentados no cenário urbano nos fazem inquirir sobre os trabalhadores empregados nos mais diversos serviços, dentre os quais os barbadianos, para empresas como a *Pará Electric Railways and Lighting Company Limited*, firma inglesa subsidiária dos serviços de viação pública e iluminação da cidade<sup>185</sup>.

---

<sup>182</sup> BRAGA, Theodoro. **Guia do Estado do Pará**. Belém: Typographia do Instituto Lauro Sodré, 1916. Theodoro Braga (1872-1953), pintor, historiador e crítico de arte, também educador, que viveu em Belém e São Paulo, sendo conhecido por ter produzido a tela da “Fundação da Cidade de Nossa Senhora de Belém do Grão-Pará” em 1905.

<sup>183</sup> BRAGA, 1916, p.21.

<sup>184</sup> *Ibidem*, p.63-65.

<sup>185</sup> Doravante *Pará Electric*. Responsável pela implantação da iluminação a gás na cidade, sua autorização para funcionamento consta no Decreto Federal nº 5.780 de 26 de janeiro de 1905. Cf. SARGES, 2000, p.92.

Esses aspectos podem ser inferidos da leitura de relatórios de governo publicados em jornais do período, que exibiam as mudanças no serviço de bondes, como encontramos estampado no *A Província do Pará*:

Cabe consignar aqui a data em que se realizou a última viagem dos antigos bondes de tração animal não pela saudade que tal sistema possa inspirar, mas porque marca a extinção de um empreendimento que se prestou serviços em tempo remoto, era na atualidade uma nota dissonante no conjunto harmonioso dos melhoramentos que vão remodelando a cidade<sup>186</sup>.

O fato de o intendente de Belém neste período ser um dos donos do jornal onde este relatório foi publicado não é apenas um detalhe. Tal notícia remete aos trabalhos levados a efeito pela *Pará Electric*, cujo relatório produzido pelo engenheiro fiscal da intendência de Belém junto àquela companhia, Domingos Acatauassu Nunes, tratava do estado da viação e da iluminação pública na cidade.

Remontava, então, ao antigo sistema de bondes por tração animal, tido como “uma nota dissonante” em meio aos melhoramentos urbanos, que foi substituído pela viação elétrica, ansiada pela intendência municipal e que visava o remodelamento da cidade. Assim o fiscal referia ao estado da viação férrea urbana nos tempos da atuação do industrial norte-americano James B. Bond, que em 1868 obteve o privilégio, por 30 anos, para o assentamento dos trilhos para tração animal ou mecânica, que ligaria o Largo da Sé ao Largo de Nazaré<sup>187</sup>. Um ano depois, foi inaugurada a primeira linha de bondes em Belém, que foi uma das primeiras no Brasil. Em 1886, tais serviços ficaram ao encargo da Companhia Urbana de Estrada de Ferro Paraense. A 12 de novembro de 1894, esta se obrigou a estabelecer o serviço de carros sobre trilhos, movidos pela força elétrica, mas o contrato não foi cumprido.

---

<sup>186</sup> *Pará-Electric* – Viação urbana – Valioso documento. APP, 15 set. 1909. BPAV.

<sup>187</sup> Cf. APP, 15 set. 1909. BPAV. Consta que James Bond atuou como cônsul dos Estados Unidos em Belém e que ao seu nome se deve a origem da palavra “bond” usada para designar aqueles veículos, termo que acabou sendo aportuguesado para “bonde”. Cf. MORRISON, Allen. **The tramways of Brazil**. A 130-year survey. New York: Bonde Press, 1989.

Nos primeiros anos do século XX, o serviço da viação sobre trilhos já era tido como “antigo” e “péssimo”, sendo diariamente repetidas as cenas de “viagens intermináveis, de açoites contínuos nos muares que vergavam e caíam muitas vezes sob o peso de uma superlotação e sob o bárbaro chicote dos cocheiros impiedosos”. Em 1905, a Companhia Urbana foi obrigada a repassar os seus contratos para um sindicato inglês, representado por Christopher Moller. É desse ano a autorização para funcionamento da *Pará Electric*, que fora constituída em Londres para a exploração dos serviços de viação e iluminação em Belém.

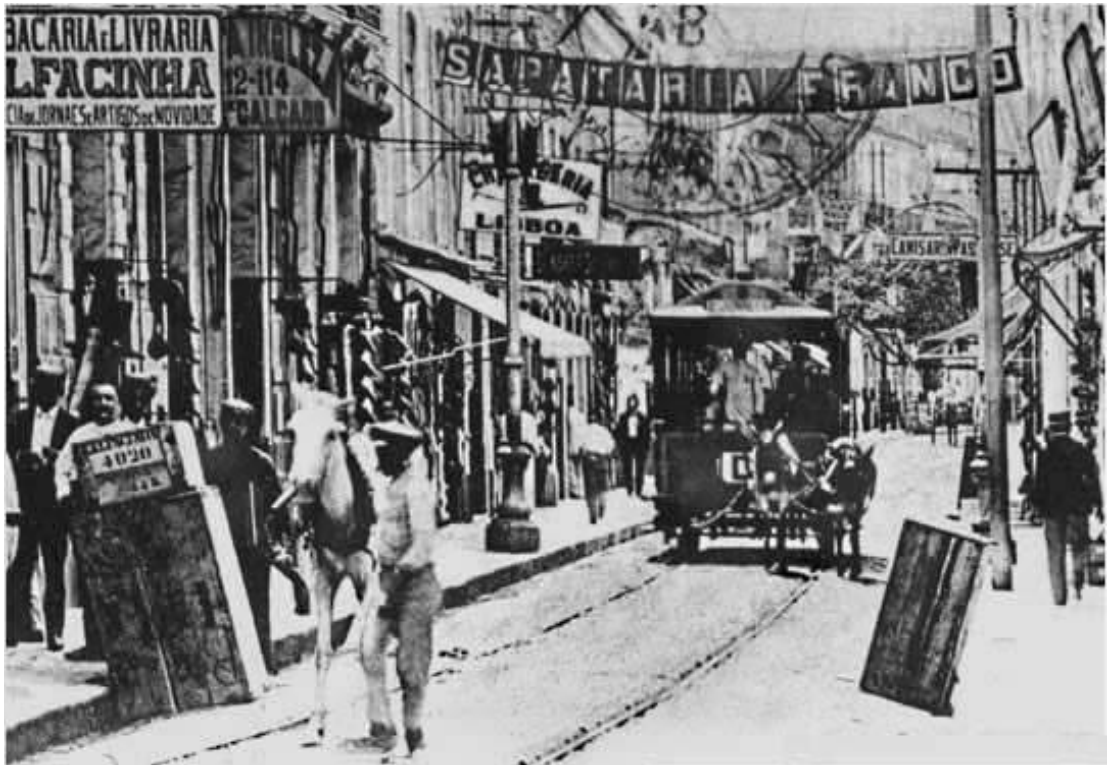


Figura 11 – Bonde por tração animal na Rua João Alfredo, centro comercial de Belém, c.1900. Em 1909, ele era tido como “antigo” e “péssimo”

Fonte: MORRISON, Allen. **The tramways of Brazil**. A 130-year survey. New York: Bonde Press, 1989.



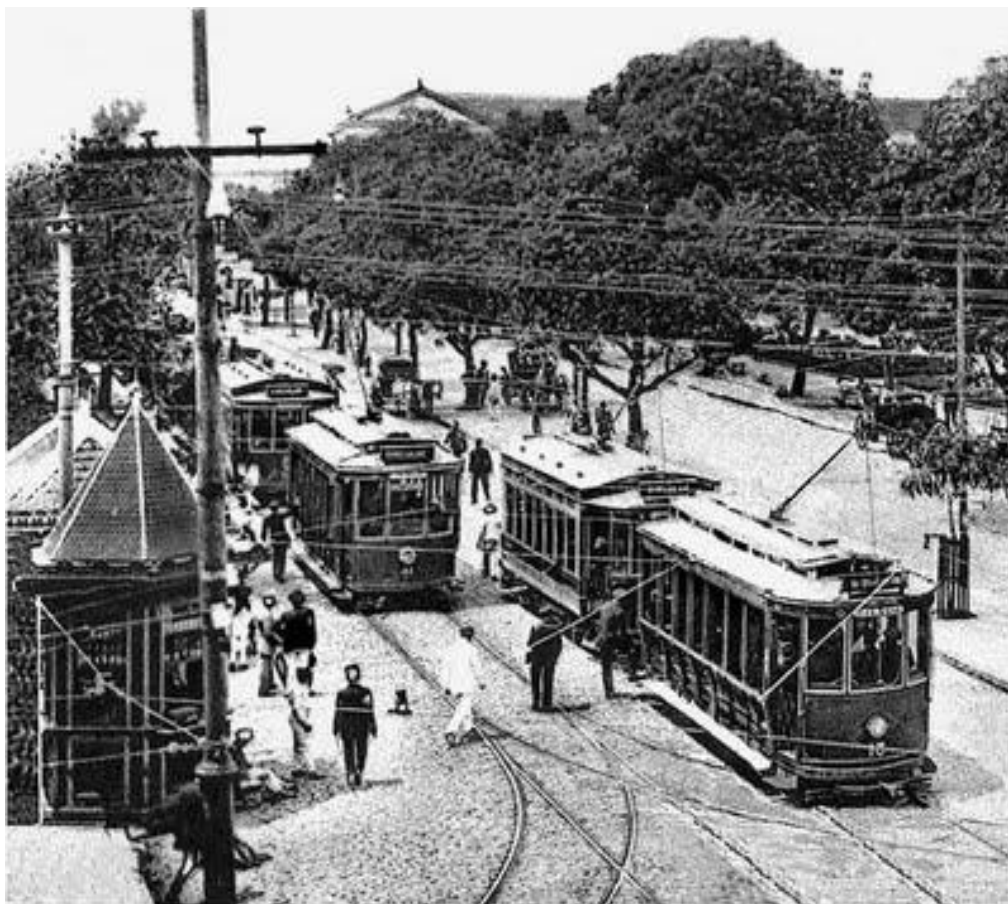


Figura 12 – Os barbadianos estiveram entre os trabalhadores empregados no assentamento dos trilhos e estabelecimento dos bondes em Belém. Na imagem, bondes por tração elétrica na Avenida 16 de novembro, tendo, à direita, a Praça D. Pedro II, próximo ao Ver-o-Peso  
 Fonte: MORRISON, Allen. **The tramways of Brazil**. A 130-year survey. New York: Bonde Press, 1989.

Consta que a primeira linha de bondes movidos por tração elétrica foi inaugurada em 1907, e seu percurso ligava a Avenida 22 de Junho ao Ver-o-Peso, passando pela Praça da República. Os trabalhos haviam sido iniciados um ano antes, quando o engenheiro civil Joaquim Gonçalves Lalôr, designado pela *Pará Electric*, partiu para Londres, onde foram adquiridos o maquinário e outros materiais para os serviços de viação elétrica em Belém. Mas e a mão de obra aí empregada?

Sob o fascínio do maquinismo, o fiscal da seção de obras municipais, autor do relatório aqui analisado, lembrava os impactos das inovações nos transportes pelo mundo, destacando que “depois que em 1881 rodou, sobre trilhos, o primeiro carro elétrico e que as vantagens do novo sistema se patentearam, o desenvolvimento das redes de tração nas cidades

creceu numa proporção rápida e considerável”<sup>188</sup>. Com a implantação dos bondes elétricos, as autoridades da intendência de Belém e da companhia concessionária buscavam transmitir aos habitantes da cidade e aos estrangeiros as melhores impressões sobre o desenvolvimento urbano, marcadores da inserção da capital do Pará no rol das cidades mais desenvolvidas da Europa e dos Estados Unidos<sup>189</sup>. Segundo o fiscal, tratava-se de um

[...] abençoado movimento mundial que estreita os laços de amizade e de interesses recíprocos entre os povos, aproxima os continentes, irradia a civilização entre as mais incultas gentes e transmite pensamentos e ideias dos adiantados aos mais atrasados centros<sup>190</sup>.

É reforçada, então, a ideia do progresso de uma cidade ou país associada à extensão de suas vias férreas, bem como de suas flotilhas mercantes (marítimas e fluviais), dada a importância conferida às melhorias nos transportes para a economia, principalmente.

Os significados mais profundos deste “abençoado movimento mundial” e do estreitamento dos laços entre povos e continentes, pela via do capital internacional com verniz civilizatório, podem ser percebidos se atentarmos para o quadro mais geral destas obras em regiões como a Amazônia brasileira. No caso de Belém, o grande exemplo foi a construção do Porto do Pará. Mas as obras de viação pública, da construção das linhas de bondes elétricos na cidade, estão a ela ligadas e indicam os “interesses recíprocos” entre os agentes do capital e o Estado, através da política de concessões de serviços públicos, o que envolvia também a questão da mão de obra.

---

<sup>188</sup> *Pará-Electric – Viação urbana – Valioso documento. APP, 15 set. 1909. BPAV.* Cabe ressaltar que o mesmo fiscal buscava evidenciar as vantagens da eletricidade frente ao vapor – utilizado inicialmente para substituir a tração animal – para a satisfação das necessidades de “transporte rápido, cômodo, seguro e econômico”.

<sup>189</sup> O fiscal da Intendência junto à *Pará Electric* chegou a comparar Belém a Lisboa, até então um modelo de emprego da moderna tração mecânica pela eletricidade nos bondes, e louvou o espírito empreendedor dos norte-americanos que multiplicavam sua via férrea. Dentre os sistemas elétricos de tração, o que foi tido como mais conveniente para Belém foi o de transmissão aérea [vide Figura 12], dada a “rapidez de estabelecimento, segurança contra acidentes e economia de montagem e conservação, além da resistência às condições locais e às influências meteorológicas”. *Pará-Electric – Viação urbana – Valioso documento. APP, 15 set. 1909. BPAV.*

<sup>190</sup> *Pará-Electric – Viação urbana – Valioso documento. APP, 15 set. 1909. BPAV.*

Instalar linhas férreas e de iluminação foi uma das obrigações assumidas pela companhia que venceu a concorrência pública para a construção do porto de Belém, em 1906. Afinal, todo o entorno do cais teria de ser transformado juntando-se preocupações estéticas com o saneamento e a modernização do núcleo portuário<sup>191</sup>. O que pode indicar que para os trabalhos nas duas obras pode ter sido empregada a mesma estratégia da utilização de mão de obra importada.

Negros barbadianos como James Christopher de Coursey Burnett e Thomas Busby trabalharam para a *Pará Electric* na instalação dos bondes. As suas histórias vão além de uma contagem dos trabalhadores ali empregados, pois se tratam de imigrantes que não apenas chegaram para prestar um serviço, mas acabaram fixando residência e estabelecendo família na cidade. James de Coursey Burnett chegou a Belém na primeira década do século XX. Tinha pouco mais de trinta anos e já estava casado com Carlota Alberta Burnett, nascida em Trinidad, onde se conheceram<sup>192</sup>.

---

<sup>191</sup> COMPANHIA DOCAS DO PARÁ. **Porto de Belém**. Primeiro centenário. Belém: Editora Publicarte, 2009, p.26.

<sup>192</sup> James de Coursey Burnett nasceu em Barbados no ano de 1884. Carlota Alberta Burnett nasceu em 1884. Ambos viveram em Belém, falecendo com 71 e 82 anos, respectivamente. Entrevista realizada com Gladys Skeete em 23 de abril de 2012. Gladys é filha da filha deste casal, Alberta Beatrice Burnett. Seu pai é Robert Clyde Skeete, nascido em Santa Lúcia, reconhecido na cidade como barbadiano e professor de inglês. A entrevista foi realizada na casa da informante em Belém, em conjunto com suas irmãs Evelina e Martha. A primeira menção a James de Coursey, entretanto, foi fornecida diretamente por um de seus filhos, James Burnett, em entrevista realizada em 30 de outubro de 2004, ocasião em que nos cedeu a fotografia dos pais em frente à sua residência [Figura 13]. James se referiu ao emprego do pai na *Pará Electric*, mas não mencionou a função exercida por ele junto a esta empresa.



Figura 13 – James Christopher de Coursey Burnett, barbadiano que migrou para Belém para trabalhar no assentamento de trilhos de bondes da *Pará Electric*. Não emigrou sozinho: já era casado com Carlota, de Trinidad. A fotografia foi registrada em frente à residência do casal.  
Fonte: Acervo da família Burnett.

James de Coursey Burnett é lembrado como um negro alto e forte que trabalhou para a *Pará Electric* quando assentavam os trilhos em avenidas da capital. O uso de um chapelão e a rigidez no trato e educação dos filhos foi ressaltado por suas netas. Segundo elas, James tinha a função de capataz naquelas obras. Do que conseguiram lembrar, a vinda deste barbadiano se deu por suas vinculações anteriores com uma companhia inglesa. Relataram, ainda, que ele teria trabalhado, em Barbados, como agente prisional, sendo as duas atividades associadas ao seu porte físico e poder de fiscalização. Neste caso, a memória do trabalho como emprego é

que ganha destaque, ou seja, a sua dimensão como definidora de um lugar numa hierarquia<sup>193</sup>, neste caso como chefe de uma turma de trabalhadores que assentavam os trilhos para os bondes.

A presença de barbadianos nas obras executadas por firmas como a *Pará Electric* não pode aqui ser quantificada: consta nos relatos dos descendentes e na memória de antigos moradores da capital do Estado. Entretanto, lendo com atenção o relatório que dava conta do avanço do sistema de bondes em Belém, percebe-se a participação dos barbadianos e ainda certa tensão quanto à sua presença nestes serviços. Tal presença também pode ser atestada, como observaremos mais adiante, nos relatórios da intendência de Belém, quando essa leva de imigrantes era apontada como a que vinha acrescer o número de estrangeiros que a cidade vinha recebendo por conta das obras que estavam transformando a infraestrutura local.

Voltando ao relatório apresentado por Domingos Acatauassu Nunes, o mesmo criticava duramente a *Pará Electric* pela “lentidão pasmosa” com que caminharam os trabalhos da viação e iluminação de Belém, em 1906. Mas as críticas não pararam por aí. Inicialmente, o problema era a falta de material, sobretudo para o lastro das linhas. Outra razão que a companhia apresentava para o atraso dos trabalhos era o fato de uma parte dos engenheiros contratados para a obra ter sido acometida por moléstias, o que não era incomum naquele contexto em que a febre amarela fazia muitas vítimas, e de forma mais grave entre os recém-chegados à região<sup>194</sup>. Além disso, a firma construtora contratada foi responsabilizada

---

<sup>193</sup> Lembrar o ofício dos pais ou avós traz consigo a atualização própria da memória como presente, por isso mesmo, na memória do trabalho, o ofício indica a inserção dos sujeitos no sistema de relações sociais e econômicas, sua posição em uma hierarquia. Portanto, é mais do que indicação de uma forma de sobrevivência ou fonte salarial, e vai além da dimensão corpórea das atividades realizadas por um determinado sujeito. Cf. BOSI, 1994, p.468 ss.

<sup>194</sup> As doenças e medidas sanitárias adotadas em Belém nos inícios do século XX podem ser conferidas em: CAMPOS, Américo. Notícia sobre a pathologia médica do Pará. In: PARÁ. Governo do Estado. **O Pará em 1900**, p.121-130 e FRAIHA, Neto. **Oswaldo Cruz e a febre amarela no Pará**. 2.ed. Ananindeua: Instituto Evandro Chagas, 2012, que se baseia também em VIANNA, Arthur. **As epidemias no Pará**. Belém: Imprensa do Diário Oficial, 1906. Para uma leitura do contexto nacional, ver: FUNDAÇÃO OSWALDO CRUZ. Casa de Oswaldo Cruz. **A ciência a caminho da roça**: imagens das expedições científicas do Instituto Oswaldo Cruz ao interior do Brasil entre 1911 e 1913. Rio de Janeiro: FIOCRUZ/Casa de Oswaldo Cruz, 1991.

por mais um dos motivos do atraso das obras: a contratação de trabalhadores. É aí que encontramos arrolados os barbadianos.

Repetindo os mecanismos utilizados para a efetivação das construções de ferrovias e canais em outros países por variadas empresas, essa firma agenciou a mão de obra (numerosa e barata) no exterior, e uma parte dela veio das Ilhas do Caribe. No relatório sobre os avanços do serviço de bondes pela *Pará Electric*, produzido pela Intendência de Belém e publicado em *A Província do Pará*, naquele ano de 1909, havia a referência à contratação de trabalhadores estrangeiros, nomeadamente os “barbadianos”, além de “indivíduos importados de outros Estados”.

O fato de destacar os barbadianos cumpre a função de indicar não apenas a origem ou a procedência dos trabalhadores ali chegados: Barbados e, possivelmente, de outras ilhas das Antilhas, mas também a cor/raça destes trabalhadores. Afinal, tal designação (barbadianos) era englobadora dos negros estrangeiros, oriundos em sua maioria de Barbados, como também de outras ilhas do Caribe inglês (como Santa Lúcia e Trinidad)<sup>195</sup>. Os trabalhadores tidos como “inábeis” não serviriam para aquelas obras que visavam à remodelação da cidade, ou a sua presença é que não era bem-vinda na “Paris dos trópicos”?

A alegação do atraso dos trabalhos da firma construtora das obras para instalação dos bondes elétricos em Belém era a de que se tratava da contratação de pessoal “inábil”, que “não podia satisfazer às exigências de um serviço de tal monta”. No caso, tanto os barbadianos quanto os que chegaram de outros Estados foram contrastados com o que Domingos Acatauassu chamava de “nossos trabalhadores”. Assim, esse fiscal não estava apenas indicando uma preferência estrita pelos trabalhadores nascidos no Pará, mas demarcando uma oposição aos estrangeiros negros, barbadianos, como ele mesmo especificou. Talvez também às levas de nordestinos que entravam cada vez em maior número

---

<sup>195</sup> Cf. LIMA, 2006.

na cidade. Porém, mesmo com o emprego posterior de europeus, os resultados dos trabalhos destes últimos não alteraram o ritmo das obras, segundo o próprio fiscal. Os “nossos trabalhadores” foram, em um primeiro momento, preteridos pela construtora. Contudo, foram utilizados depois, quando finalmente se encontrou neles a “inteligência” e as “atividades requeridas”. Os percalços daí advindos foram, sob a ótica daquele fiscal da intendência junto à *Pará Electric*, resultado da “imprudência” dos contratadores.

Problemas técnicos também foram apresentados para aludir ao atraso na inauguração da primeira linha de bondes elétricos, que finalmente ocorreu em 15 de agosto de 1907. O evento, que reuniu autoridades paraenses, foi celebrado com festa na Avenida Independência, na esquina da Praça Floriano Peixoto. A partir daí, houve uma fase de maior celeridade nos trabalhos, com o estabelecimento de um serviço regular de suprimento de materiais e a organização mais racional dos trabalhadores que passaram a operar em turmas para a escavação do solo, colocação de dormentes e trilhos, lastragem, alinhamento e nivelamento das vias, além da reposição dos calçamentos. Em meio a estas últimas atividades é que foi mencionado o trabalho da turma de que James de Coursey era o capataz. O que teria acontecido com os outros barbadianos inicialmente empregados nesses serviços?

Recorrentemente são mencionados pela historiografia, trabalhando na construção de outro símbolo de progresso e modernidade: os trilhos da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Mais uma vez, os pontos de ligação entre estas diferentes obras revelam que a presença de barbadianos nos dois extremos da Amazônia brasileira não era mera coincidência.

A construção do porto de Belém (assim como a implantação do sistema de bondes elétricos) realizou-se no mesmo contexto da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Ambos resultaram das negociações e ações do norte-americano Percival Farquhar. Depois de atuar na implantação de serviço de bondes e ferrovias em Nova Iorque, Cuba e Guatemala, ele voltou a

sua atenção para os investimentos no Brasil, e transformou-se em um verdadeiro “caçador de concessões”, como afirma Pedro Tórtima<sup>196</sup>.

O ano de 1905 marcou a entrada de Farquhar, no Brasil, como um expoente na introdução de capitais estrangeiros nas obras de infraestrutura na Amazônia e quando adquiriu a concessão para a construção do porto de Belém. No porto e pelo porto da capital da borracha, agenciados ou espontaneamente, os barbadianos foram encontrados a partir de então.

### 3.2 Um Porto, Muitas Histórias

A historiografia sobre a Amazônia destaca a constituição histórica de Belém, fundada em 1616, a sua importância geopolítica e econômica relacionada à sua localização na Baía do Guajará e relativamente próxima à foz do Rio Amazonas, principal porta de entrada na região<sup>197</sup>. Com o desenvolvimento da economia gomífera, a área portuária de Belém movimentou 338.555 toneladas em 1890, aumentando para 597.282 toneladas em 1914. Este aumento fez crescer a necessidade de um porto que viabilizasse o abastecimento e o descarregamento dos navios, que circulavam pela região, vindos de outros Estados ou de

---

<sup>196</sup> O autor recupera as ligações complexas entre Percival Farquhar, Frederick Pearson e o grupo reunido na empresa *Rio de Janeiro Light and Power Co. Ltd.*, a partir de 1904, quando adquire tal concessão. Em 1912, já controlava o sistema de transportes da Amazônia e do Centro-sul do Brasil. Farquhar é apresentado mais como um homem de negócios ávido por vantagens econômicas do que propriamente um engenheiro. Produzindo a biografia deste norte-americano com vistas a recuperar sua atuação como um dos dirigentes desta companhia, o autor tece criticamente o perfil destes investidores estrangeiros no cenário brasileiro. Cf. TÓRTIMA, Pedro. **Biografias de pioneiros**. Quatro diretores da empresa ou a teoria dos vasos comunicantes do poder. In: LAHMEYER, Eulália Maria; LEVY, Maria Bárbara. *Estudos sobre a Rio Light*. Rio de Janeiro: Instituto Light/Centro de Memória da Eletricidade do Brasil, 2008, p.611-676.

<sup>197</sup> Para a visualização da área portuária de Belém, vide Figuras 22, 23 e 24, entre as páginas 242 e 244 desta tese. Desde o período colonial, a Baía do Guajará é indicada como um “[...] local adequado às condições do transporte e interligações fluvio-marítimas com todo o estuário que compreende os rios Guamá, Tocantins, Amazonas e outros”. Cf. ARRUDA, Euler Santos. **Porto de Belém do Pará: origens, concessão e contemporaneidade**. 2003. 237f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – IPPUR, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2003, p. 17. Um importante histórico da função portuária de Belém e seu desenvolvimento podem ser conferidos em PENTEADO, Antônio Rocha. **O Sistema Portuário de Belém**. Belém: Universidade Federal do Pará, 1973.



vários países e interligando o Pará com cidades importantes, como Londres e Nova Iorque, além de fazer escoar o que se produzia nas fronteiras do Brasil<sup>198</sup>.

O porto era reclamado desde 1869, pelo então presidente da província do Pará. Mais tarde, foi projetado, mas não realizado, em 1897. Foi aberta e depois anulada uma concorrência para a sua construção, em 1902. Finalmente, o novo cais de Belém foi inaugurado em 1909. Ou pelo menos, o primeiro trecho do cais. A cerimônia de inauguração do porto de Belém foi amplamente noticiada pela imprensa paraense<sup>199</sup>.

Era o ano de 1909, no dia em que se rememorava a Descoberta da América<sup>200</sup>, quando o vapor *Justo Chermont* largou do trapiche da Recebedoria, pela manhã. Trazia a bandeira brasileira enlaçada com a bandeira inglesa. Também a do município de Belém, com a bandeira brasileira e a do estado, que indicavam as três esferas de poder envolvidas na obra e a participação dos capitais e tecnologia estrangeiros (sem contar parte da força de trabalho ali empregada). As bandeiras, colocadas ao longo das amuradas do navio, eram mais do que ornamento. Em conjunto com a data escolhida para o evento, transmitiam ao público o sentido de uma região que se deixa “descobrir” a partir de um de seus principais portos.

Contrastando com a ornamentação, cuidadosa e artisticamente preparada, com o mais rigoroso “asseio” e “ordem” do navio que trazia as autoridades do Pará, encontrava-se o povo. Apinhado, invadia e disputava os lugares marcados para assistir a saída daquele vapor que faria o percurso para celebrar a inauguração do porto de Belém. Levou quase uma hora para chegar a Val-de-Cans e lá foi saudado por sirenes dos guindastes, locomotivas e rebocadores.

---

<sup>198</sup> Os dados referentes ao movimento de cargas na área portuária de Belém são citados por Euler Arruda, em grande medida apoiado em Antônio Rocha Penteado, já citado. Cf. ARRUDA, 2003, p.74.

<sup>199</sup> O convite, a programação da cerimônia de inauguração do Porto e os comentários seguintes à festa podem ser consultados em: O Porto de Belém. APP, 6 out. 1909; Porto de Belém – inauguração do primeiro trecho de cais. APP, 7 out. 1909; O Porto de Belém. APP, 12 out. 1909; O Porto de Belém – Inauguração e A Actualidade – As obras de Guajará, estas últimas publicadas em APP, 13 out. 1909. BPAV.

<sup>200</sup> 12 de outubro foi a data selecionada previamente pelo engenheiro-diretor da *Port of Pará*, Ian Berry, em conjunto com o governador do Pará, João Coelho, às vésperas da inauguração do porto de Belém, quando discutiam a programação do evento. Cf. O Porto de Belém. APP, 6 out. 1909. BPAV.

Fundeado ao largo, nele foi servida uma “fina refeição” aos convidados: havia vinhos e champanhe “em profusão”, era o que destacava a notícia publicada<sup>201</sup>.



Figura 14 – Porto de Belém. Convite para a cerimônia de inauguração do primeiro trecho de cais, que seria realizada em Val-de-Cans, no dia 12 de outubro de 1909, celebrando as obras iniciadas em 16 de novembro de 1907. Para tal construção, Percival Farquhar organizou a Companhia *Port of Pará*. O convite era assinado pelo engenheiro Ian Berry  
Fonte: CDP. **Porto de Belém**: primeiro centenário. Belém: Publicarte, 2009, p.21.

Tratava-se dos resultados dos trabalhos da companhia *Port of Pará*, que acabava de inaugurar os novos melhoramentos, principalmente a construção do novo cais e as instalações em Val-de-Cans. Para a construção do Porto, Farquhar contratou a firma inglesa *S. Pearson & Sons*, de Londres, chefiada pelo Mr. Weeterman Pearson. Esta empresa já era reconhecida por obras monumentais no exterior. Em Belém, ela era administrada por Mr. Harvey, engenheiro que residia na cidade há alguns anos e que depois, na sua ausência, foi substituído por Thomas Thompson.

<sup>201</sup> Porto de Belém – inauguração. APP, 13 out. 1909.

Com a inauguração do porto de Belém, a firma dava provas de que podia continuar a operar os grandes melhoramentos da cidade. É o que destacava o jornal *A Província do Pará*, que a despeito de afirmar-se como noticioso, não partidário, fazia ecoar a administração lemistista em Belém, no ano em que João Coelho, antigo secretário de Lemos, assumiu o governo do Estado<sup>202</sup>.

O jornal apresentou uma sequência de notícias sobre as obras do porto, das obras de Guajará. Mostrava que, à medida que o cais ia sendo inaugurado, crescia e tomava conta das autoridades e do povo certa “visão patriótica”, certo entusiasmo. Cerimônias de inauguração de grandes obras contavam com a larga audiência do povo, o que remete à pragmática republicana da utilização das festas cívicas para a integração do cidadão ao ideário (como o de progresso) sobre o qual se apoiava o regime republicano<sup>203</sup>. Esta prática também foi acionada quando da inauguração da primeira linha de bondes elétricos na cidade.

O conjunto das obras levadas a efeito pela *Port of Pará* alteraram sobremaneira a fachada da cidade, antes ocupada por trapiches em madeira [vide Figura 15]. A inauguração do porto marcou o momento em que os velhos “lúgubres trapiches negros e inesteticamente enterrados ao longo do litoral que enfeavam a cidade toda” deram lugar à “branca linha de cais” que estava sendo colocada ali, motivo de júbilo.

---

<sup>202</sup> Nessa época, Lemos estava na linha de frente do jornal APP, era intendente de Belém e presidente do Partido Republicano Paraense. Após a chegada de João Coelho ao governo do Estado, será instaurada uma crise no interior deste partido, a ponto de Lemos renunciar à sua direção e, mais tarde, renunciar à própria intendência de Belém. Lemistas e coelhistas passarão a se defrontar publicamente, inclusive através dos jornais paraenses. É nesse contexto da política estadual que o APP deixa de ser da situação e passa para a oposição ao governo do Estado. Os coelhistas se apoiarão no jornal *O Estado do Pará*. Outra parte da oposição a Lemos, partidária de Lauro Sodré, tinha ao seu lado o jornal *Folha do Norte*. Cf. ROCQUE, 1976, capítulo XXVII; SARGES, 2004, capítulo 2.

<sup>203</sup> COELHO. Geraldo Mártires. **No coração do povo: o monumento à república em Belém 1891-1897**. Belém: Paka-tatu, 2002, p.132 ss.



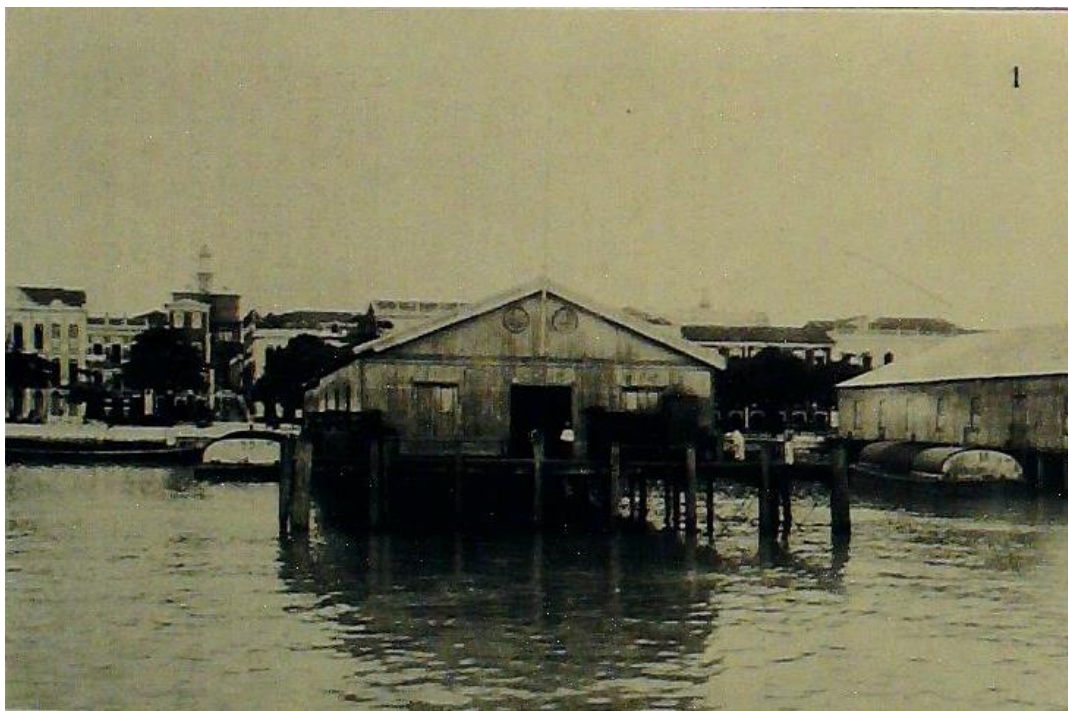


Figura 15 – Trapiche da companhia de navegação *Booth Line*  
Fonte: GOVERNO DO ESTADO DO PARÁ. **Álbum do Estado do Pará**. Mandado organizar pelo Governador Augusto Montenegro. Paris: Imprimerie Chaponet, 1908, p.233.

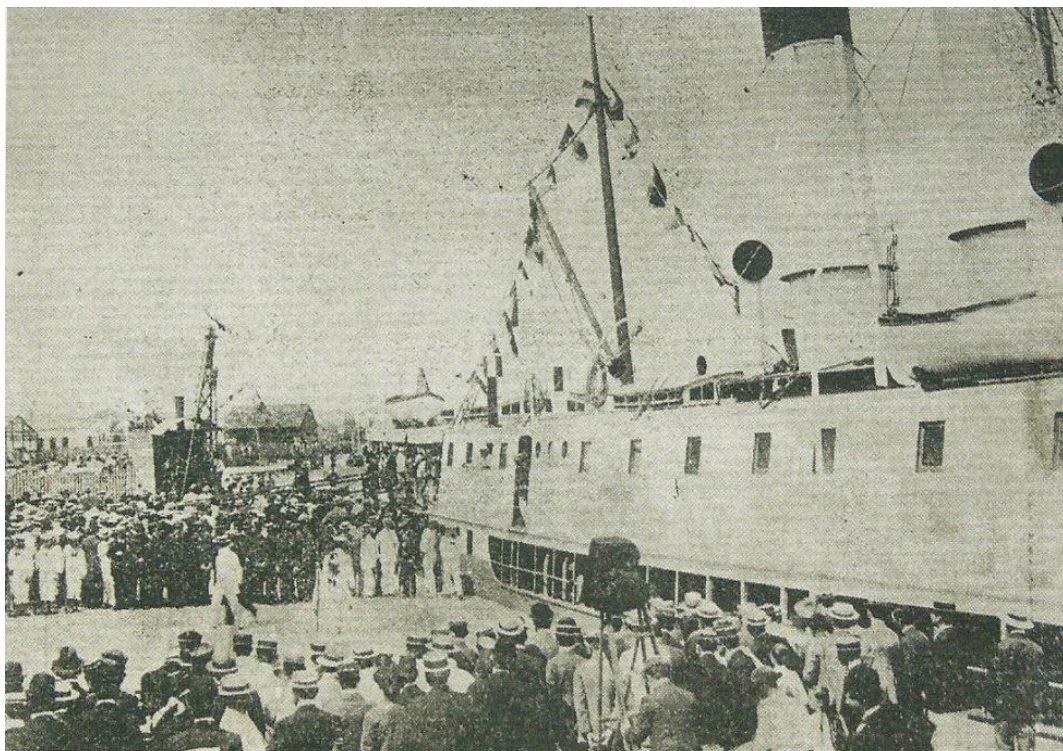


Figura 16 – Marcando a inauguração do primeiro trecho de cais, a chegada do vapor *Justo Chermont*, em 12 de outubro de 1909  
Fonte: CDP. **Porto de Belém: primeiro centenário**. Belém: Publicarte, 2009, p.44.

No lugar dos “barracões lúgubres”, que eram “sintomas do passado morto”, um porto novo, importante como via de acesso à região e também porque facilitaria as atracções, os desembarques, auxiliaria os correios locais e tornaria mais cômodos os transportes, tudo isso de grande significado para a *urbe*. Afinal, à construção do porto juntou-se a construção do “boulevard” ao longo da linha do cais e outras vias e espaços públicos, a transformação de igarapés em docas e a integração da Estrada de Ferro de Bragança com o Porto e os bondes<sup>204</sup>.

No contexto da inauguração do primeiro trecho do cais em Belém, o cortejo das embarcações seguiu para Val-de-Cans, que é, atualmente, um dos bairros da cidade, o que abriga o Aeroporto Internacional de Belém. A respeito da origem do lugar e de seu nome, considerando-se os registros escritos e a memória sobre o bairro, consta que se tratava de uma área que ficava localizada entre a antiga Vila do Pinheiro (hoje Icoaraci) e Belém, e que foi povoada por uma maioria de escravos negros<sup>205</sup>.

Nessa área a leste de Belém, foram realizadas outras construções da *Port of Pará*. Farquhar recebeu por doação uma área de cerca de 800 hectares de terra e mais 100 hectares de frente para o mar, em Miramar<sup>206</sup>, onde instalou duas docas flutuantes encomendadas da Holanda<sup>207</sup>. Segundo noticiaram os jornais de Belém, lá também estava armazenada parte do

<sup>204</sup> Cf. ARRUDA, 2003, p.13. Havia ainda a necessidade da dragagem da Baía do Guajará para viabilizar a aproximação de navios de maior calado, o que foi realizado pela empresa contratada por Farquhar. Cf. COMPANHIA DOCAS DO PARÁ. **Porto de Belém: primeiro centenário**. Belém: Editora Publicarte, 2009, p.20.

<sup>205</sup> Nos jornais é grafado Val-de-Cans. Em outros tipos de registros, entretanto, a grafia é Val-de-Cães, tal como nos documentos do Arquivo Nacional, que referem à construção do cais no porto de Belém, indicando que este cais deveria se estender da “ponta do Castelo” ao “sítio denominado Val-de-Cães”. Cf. Papéis referentes à construção de um cais no porto de Belém (Pará), entre a ponta do Castello e o sítio denominado Val-de-Cães. AN, IT 32, Maço 12, n.179, ano: 1895.

<sup>206</sup> Segundo Arruda (2003, p. 81), “Na propriedade chamada Miramar (nome originário de luxuosa casa de madeira com dois andares que ali existiu) contígua à área de Val-de-Cans, existia o sítio ‘Pé na Cova’. Em Miramar foram preparados um ancoradouro, uma fundição e áreas de depósito de carvão e água. A casa Miramar era a residência dos diretores da Companhia que, isolados, evitavam contrair a febre amarela”.

<sup>207</sup> Cf. GAULD, Charles. **Farquhar, o último titã**. São Paulo: Editora de Cultura, 2006, p.137. A primeira edição deste livro, publicado nos Estados Unidos, é de 1964. Gauld compulsou grande parte destes documentos referentes aos feitos do denominado “Sindicato Farquhar” no Brasil, para a composição de sua obra biográfica,

material que foi usado para a extensão das muradas do cais de Belém, já que em outubro de 1909 foi inaugurada apenas uma parte dele<sup>208</sup>.

A inauguração do Porto do Pará, cuja cerimônia pomposa foi descrita em detalhes, teve outro lado não alvejado pela imprensa naquele momento: os trabalhadores empregados naqueles serviços. Para alcançar a desejada substituição dos “lúgubres trapiches negros” pela “branca linha de cais” de uma área portuária marcada pela movimentação de pessoas diversas e de marcante presença de negros desde os tempos da escravidão, foi necessário trazer trabalhadores de outros lugares. Os estrangeiros de diferentes origens foram chegando à cidade, aproveitando as oportunidades de trabalho abertas com a construção do porto. Dentre eles, os naturais da ilha de Barbados.

Eram negros em meio aos desejados imigrantes brancos, em contexto no qual se buscava apagar os sinais de um passado morto, do atraso ao progresso, o que não deixava de incluir as expectativas em torno dos trabalhadores (nacionais e estrangeiros, negros e brancos) e do próprio trabalho. Os barbadianos foram chegando e alguns acabavam ficando na capital do Pará. Apesar de sua presença não ter sido contabilizada pelas autoridades brasileiras, as menções que faziam a eles aparecem em meio às preocupações, por exemplo, com o crescimento populacional e suas implicações no estado sanitário nos cenários das obras que estavam transformando a paisagem e os serviços nesta *urbe*. Para abordarmos a questão desses trabalhadores e entendermos a chegada dos barbadianos, é preciso atentarmos para o que Tórtima aponta como a conjugação entre as oportunidades que se abriam nessa parte da América Latina, o capital europeu e a habilidade de certos homens de negócios, como o norte-

---

os quais se encontram reunidos na Coleção Percival Farquhar, no acervo do Arquivo Nacional, e recobrem o período de 1869 a 1960.

<sup>208</sup> Segundo o jornal *A Província do Pará*, em 1909 já teriam sido construídos 309 metros de murada do cais, mas inaugurados apenas 150 metros, já que “a extensão restante não estava disponível para manejo dos aparelhos de transporte e aterro”. Cf. Porto de Belém – Inauguração do primeiro trecho de cais. APP. 12 out. 1909. BPAV. Arruda informa que teriam sido inaugurados os primeiros 120 metros do porto, um armazém e um canal dragado. A extensão do cais foi se alongando com o avançar das obras e dos anos. Em 1913, o porto alcançaria 1.860 metros e estaria equipado com onze guindastes elétricos. ARRUDA, 2003, p.81.

americano Percival Farquhar. Este empresário se aproveitou dos dois aspectos e atraiu a mão de obra disponível em um contexto de grande dispersão de trabalhadores<sup>209</sup>.

Na imprensa paraense encontramos elogios, mas também críticas, à presença e atuação de empresários estrangeiros na região, como observamos na matéria, publicada em 1909, de Raymundo Moraes, um dos articulistas do jornal *A Província do Pará*. Referindo-se ao contexto de grande crescimento econômico na Amazônia e maior incursão de capitais internacionais, este jornalista evidencia esse olhar atento para o crescimento dos Estados Unidos e sua atuação (imperialista) dentro e fora da América Latina<sup>210</sup>. Mais precisamente, preocupava-se com os portos da região, os ancoradouros, e sobretudo com os depósitos de carvão, que eram alvos do interesse internacional, mais precisamente do interesse “ianque”<sup>211</sup>. Essas foram, no início do século XX, questões de importância estratégica. E a construção do Porto de Belém esteve, nesse contexto de grande crescimento da economia da borracha, marcada por essa “alucinação mórbida atrás de riquezas”, como dizia Raymundo Moraes<sup>212</sup>.

A Amazônia, na primeira e segunda décadas do século XX, recebeu toneladas de carregamentos que chegavam pelo porto de Belém e de Manaus. Através deles, 90% da borracha foram exportados, disputados pelas indústrias elétrica e automobilística em expansão na Europa e Estados Unidos<sup>213</sup>. Já em 1903, as docas flutuantes de Manaus haviam sido finalizadas pela *Booth Line*, empresa de Liverpool, responsável pelos portos e navios que

---

<sup>209</sup> TÓRTIMA, 2008, p.629.

<sup>210</sup> São várias as matérias de Raymundo Moraes, no APP, que podem ser citadas, dentre as quais: Hampton Roads. APP, 19 abr. 1908, BPAV, na qual elogia a “inteligência prodigiosa do yankee”, sua maior robustez física e viril, destacando, de um lado, suas descobertas das “maravilhas da eletricidade”, e, de outro, remetendo às ações do presidente Roosevelt quanto ao Japão e ao Canal do Panamá.

<sup>211</sup> Cf. Imperialismo yankee. APP, 8 jun. 1909, BPAV, em que Raymundo Moraes remonta às conquistas norteamericanas no México, retoma a apreciação sobre a política imperialista de Roosevelt, as interferências dos EUA nas “repúblicas” de Panamá, Cuba e São Domingos e, ainda, a intensa febre naval que agitava a nação, por isso “cumpramos admirá-los e temê-los”, afirmava o jornalista.

<sup>212</sup> Cf. Na pista do ouro. APP, 27 jun. 1909. BPAV.

<sup>213</sup> GAULD, 2006, p.145.

faziam a conexão entre a Amazônia, a Inglaterra e a América do Norte, até que empresários como Percival Farquhar voltassem seus interesses para a navegação fluvial e para o estabelecimento de ferrovias na região. Assim, Farquhar foi se impondo no comércio, na navegação e nos serviços públicos, que até os primeiros anos do século XX eram dominados pelos ingleses, a exemplo da *Amazon River*, depois incorporada pela Companhia de Navegação do Amazonas, deste empreendedor<sup>214</sup>.

Para traçar um histórico dos transportes marítimos na região, tem-se que a navegação a vapor já existia na região desde meados do século XIX, a exemplo dos vapores da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, que na década de 1850 faziam a viagem de ida e volta entre Belém e Manaus em 22 dias. Com o *boom* gomífero nas últimas décadas dos oitocentos, começou a funcionar uma companhia inglesa, a *Amazon Steam Navigation Company*, cujos vapores faziam o mesmo percurso em apenas dez dias. Linhas transatlânticas ligando Belém a Londres, com entreposto em Barbados, já existiam neste mesmo período.

Em 1908, quatro companhias de navegação a vapor atuavam no Pará: *Lloyd Brasileiro*, *Booth Line*, *Hamburg American Line* e *Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft*<sup>215</sup>. Fazendo o transporte de pessoas e mercadorias entre os portos do Rio de Janeiro e Nova Iorque, os vapores da Linha Americana do *Lloyd Brasileiro* faziam escala em Belém e, também, em Barbados, pelo menos uma vês por mês<sup>216</sup>.

O serviço regular de transporte por vapores entre o Pará e Nova Iorque já era feito pela *Booth Steamship Co. Lta.* desde 1882, um ano depois desta companhia ser formada a partir da

---

<sup>214</sup> ARRUDA, 2003, p.84.

<sup>215</sup> Cf. GOVERNO DO ESTADO DO PARÁ. *Álbum do Estado do Pará*. Mandado organizar pelo Governador Augusto Montenegro. Paris: Imprimerie Chaponet, 1908, p. 217.

<sup>216</sup> Os paquetes *São Paulo*, *Rio de Janeiro*, *Minas Gerais*, *Acre*, *Pará* e *Ceará* constam dentre aqueles vapores que, partindo do Rio de Janeiro e fazendo escala na Bahia, em Pernambuco, no Pará e em Barbados, chegavam a Nova Iorque. Consta que em 1908 o *Lloyd Brasileiro* alcançaria o total de 72 vapores, descritos com capacidade para 4 a 6 toneladas. Cf. *Ibidem*, p. 224.



*Booth Line*, fundada em 1866 por Alfredo Booth & Co.<sup>217</sup> Tal empresa passou por melhoramentos no começo do século XX, diante da concorrência da companhia hamburguesa, do que decorreu a fusão das linhas *Booth* e *Red Cross*, em 1901, para o aumento do número de viagens de seus vapores<sup>218</sup>. Em 1902, sua frota somava 25 paquetes, sendo quatorze destes para transporte de passageiros e os demais exclusivamente para o transporte de cargas.

Na *Booth Line* existiam paquetes “melhores” (como o *Augustine* e o *Madeleine*) empregados no transporte bimensal entre Liverpool, Belém e Manaus, com escalas no Hâvre, Porto (Lisboa) e Madeira. Existiam também aqueles com acomodações “mais limitadas”, empregados no serviço bimensal entre Belém, Manaus e Nova Iorque, “tocando em Barbados quando necessário”. Nessa segunda categoria, encontravam-se os paquetes *Maranhense*, *Amazonense*, *Fluminense*, *Grangense*, *Camet’ense*, *Sobralense*, *Hildebrant*, *Huberi* e *Cearense*<sup>219</sup>. Neste último vapor Raymundo Moraes partiu de Belém e passou por Barbados em 1907, tempo em que a ampliação das frotas de navios e da regularidade dos transportes com o exterior, sobretudo através das linhas que se dirigiam para Nova Iorque, fez aumentar os contatos entre os portos do Pará e de Barbados. No contexto em que empresários estrangeiros, como Percival Farquhar, encarregavam-se de dirigir as grandes obras para a Amazônia no começo do século XX, demandando mão de obra vinda de tantos lugares, a navegação a vapor para o exterior e também pelo interior da região integrava o rol de

---

<sup>217</sup> Cf. GOVERNO DO ESTADO DO PARÁ. **O Estado do Pará. Apontamentos para a exposição de Chicago**. Belém: [s.n.], 1893, pp. 99-103. No final do século XIX, os vapores da *Booth Line* que ligavam Nova Iorque ao Pará, seguiam também para Manaus, através de uma linha subvencionada pelo governo do Amazonas, no valor de 48 contos de réis anuais, evidenciando o necessário incremento nos transportes com o crescimento das exportações da borracha. *Ibidem*, p. 99.

<sup>218</sup> Cf. ACEVEDO MARIN, Rosa Elizabeth. *Civilização do rio, civilização da estrada: transportes na ocupação da Amazônia no século XIX e XX*. **Paper do NAEA**, Belém, s/n, p.1-24, mai. 2004, p. 6.

<sup>219</sup> Cf. *A Booth Line*, APP, 21 maio 1902. BPAV.

negócios cada vez mais explorados e isso tudo nos possibilita entender a entrada dos barbadianos em Belém, por exemplo.

Não à toa, a *The Amazon River Steam Navigation Company* Ltda surgiu em 1911, substituindo a companhia inglesa *Amazon Steam Navigation Company*, liquidada naquele ano, e passou a integrar o tripé de empresas e serviços comandados por Percival Farquhar na região, junto com a *Port of Pará* e a *Madeira Mamoré Railway Company*. Três empresas que viriam a incrementar o sistema de transportes, viabilizando a intensificação na navegação fluvial no interior da região amazônica, a ampliação da capacidade do porto do Pará para a chegada e partida de navios de maior calado, bem como a comunicação entre o vale do rio Madeira e o exterior através dos trilhos da ferrovia. Assim, o empresário norte-americano visava lucros em um negócio que envolvia transporte de mercadorias e passageiros, armazenagem de produtos chegados do exterior ou dos rincões da Amazônia e, ainda, a venda de carvão, importante combustível na época.

Sua ação foi facilitada pelos governos da Bolívia e do Brasil, mais interessados no desenvolvimento do comércio e no aumento de suas receitas do que nos mecanismos utilizados pelos empresários para atrair a mão de obra necessária para aqueles serviços<sup>220</sup>.

As informações sobre as oportunidades de trabalho na Amazônia circulavam e repercutiam inclusive com a atuação dos escritórios de empresas, como as que faziam parte do sindicato de Farquhar. Com a maior quantidade de navios que faziam o transporte de carga e de passageiros através das várias companhias de navegação e em vapores de particulares, não apenas o trânsito de informações se ampliou, mas também as possibilidades de engajamento em navios com destino à Amazônia para os trabalhos no porto, na estrada de ferro ou na

---

<sup>220</sup> Cf. GOVERNO DO ESTADO DO PARÁ. **Álbum do Estado do Pará**. Mandado organizar pelo Governador Augusto Montenegro. Paris: Imprimerie Chaponet, 1908, p. 231ss.

iluminação e viação pública na capital do Pará. Assim a região se tornou o foco de interesse de trabalhadores estrangeiros.

Muitos deles foram aportados em Bridgetown, aproveitando inclusive, os espaços de trabalho nos próprios navios ou nas suas empresas, como marítimos, caldeireiros, carpinteiros, dentre outros. Nessas embarcações, trabalharam barbadianos que fixaram residência em Belém, como Robert Scantlebury, marido de Florence.

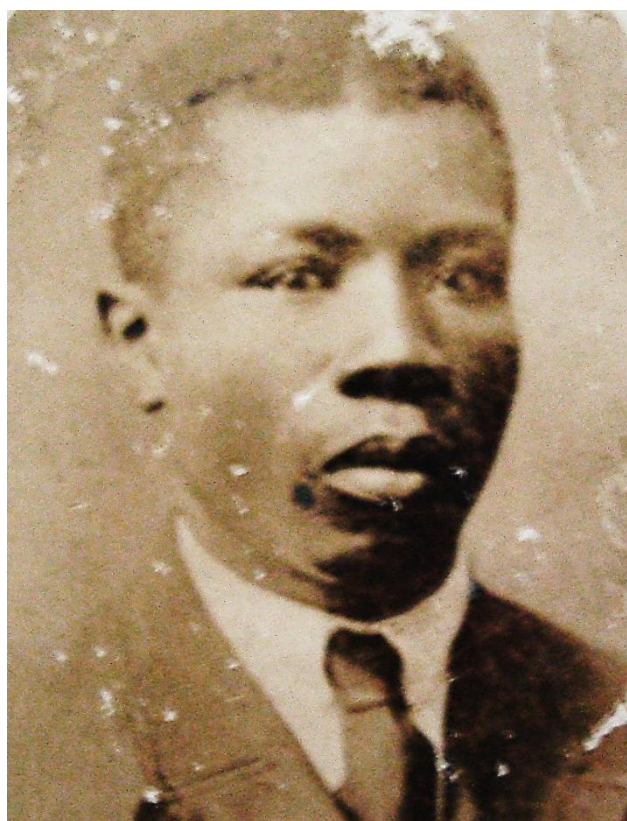


Figura 17 – Robert Scantlebury, barbadiano que migrou para a Amazônia. Fazia parte da tripulação do vapor *Viking*, da *Amazon River Company*. Casou-se com Florence, com quem teve cinco filhos, tendo o casal fixado residência em Belém.

Fonte: Acervo da família Scantlebury.

Robert Natan Scantlebury veio para a Amazônia na primeira década do século XX, quando tinha 14 anos de idade. Provavelmente, seguiu outros de seus parentes que imigraram buscando trabalho. Robert é lembrado como um barbadiano que trabalhou em um navio de

bandeira inglesa até morrer, como relatou a sua filha Alice<sup>221</sup>. De fato, em um documento do consulado britânico, de 1938, consta que Robert “[...] há vários anos faz parte da tripulação do vapor ‘*Viking*’”, vapor que, como outros, fazia parte da *Amazon River Company*, uma das empresas de Farquhar<sup>222</sup>.

Barbadianos como Robert eram encontrados no porto de Belém, partindo ou chegando nos navios, ou aguardando os carregamentos e reparos dos vapores. Também trabalhavam no próprio cais, como Joseph White, que foi caldeireiro, “[...] funcionário lá do Cais do Porto”, informou a sua filha, Beatriz White<sup>223</sup>. Lugar de intensa presença de negros desde os tempos da escravidão, o porto era marcado pelo trabalho dos estivadores que descendiam daqueles negros, como a fotografia a seguir evidencia. Era a presença negra historicamente destacada aos olhos dos viajantes brancos, que chegavam a Belém. Com a chegada dos barbadianos, tal presença pôde se ampliar, no lastro do maior envolvimento de ingleses e norte-americanos nos negócios da borracha<sup>224</sup>.

---

<sup>221</sup> Alice Scantlebury, como sua irmã Lilian, é brasileira, filha de barbadianos e assim também identificada por outros. Foi pela primeira vez entrevistada em 2 de novembro de 2004.

<sup>222</sup> Cf.: Declaração do *Britysh Consulate*, Pará, Brasil, Ref. 158/38, de 3 de março de 1938, datilografado. Acervo da família Scantlebury.

<sup>223</sup> Entrevista realizada com Beatriz White em 1º de dezembro de 2004.

<sup>224</sup> Sobre a presença de negros nos portos, consultar: CRUZ, Maria Cecília Velasco e. *Tradições negras na formação de um sindicato: sociedade de resistência dos trabalhadores em trapiches e café*, Rio de Janeiro, 1905-1930. *Afro-Ásia*, Salvador, n.24, p.243-290, 2000. A autora investigou as relações de trabalho na área portuária do Rio de Janeiro e a formação e atuação de um sindicato como tentativa de organização formal de trabalhadores – um reduto de negros –, cujas raízes se encontram em antigas tradições, mormente na organização informal como trabalhadores de tropas, desde os tempos da escravidão; fazendo um rico exercício de análise histórica que não aparta os trabalhadores negros das discussões sobre o trabalho livre no início do século.

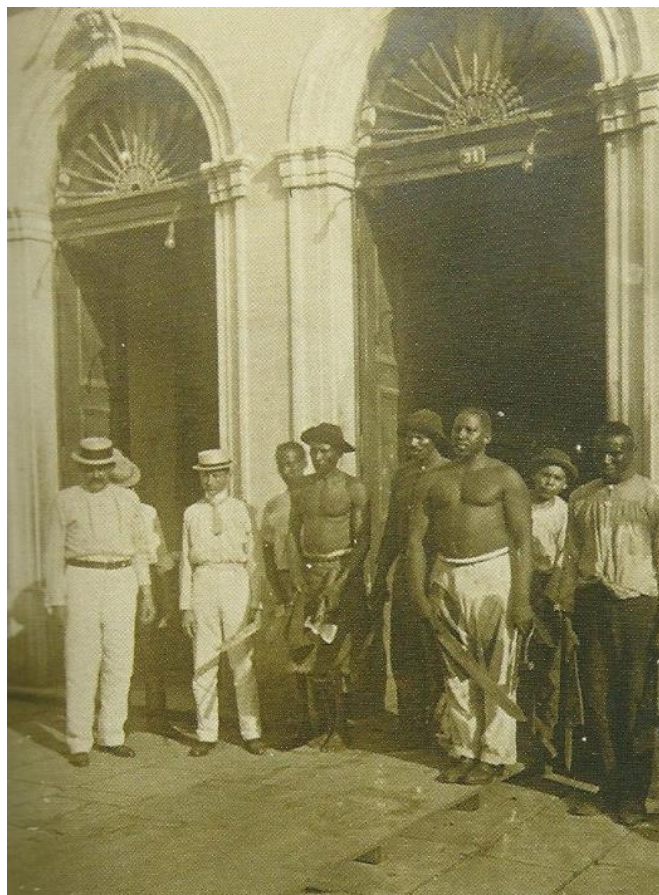


Figura 18 – Negros estivadores dos armazéns do Boulevard da República, início do século XX. Os barbadianos estariam entre eles?  
Fonte: CDP. **Porto de Belém**: primeiro centenário. Belém: Publicarte, 2009, p.23.

O avanço da navegação a vapor e a intensificação do comércio da goma elástica, com o conseqüente aumento da concorrência estrangeira nos serviços de transportes, coincidiram com problemas econômicos vividos por Barbados, na passagem para o século XX, o que tornou a Amazônia um possível destino para trabalhadores da ilha em busca de trabalho. A atuação de Farquhar na região contribuiu para a intensificação dessa presença, fosse pelo recrutamento ou pela maior publicidade, no estrangeiro, dos ares de modernidade que Belém ia tendo com as obras levadas a efeito por ele.

Entretanto, vale lembrar que, antes mesmo da atuação de Farquhar, os debates em torno do remodelamento urbano ocupavam as autoridades e comerciantes nacionais, e também estrangeiros, o que incluía demandas ligadas com a ampliação da movimentação portuária em Belém, como um porto que pudesse receber navios com maior calado, também

com maior capacidade de armazenamento da produção da borracha, além de medidas visando o embelezamento e o saneamento da capital do Pará, incluindo melhorias das vias públicas e a reorganização da orla da cidade<sup>225</sup>.

Depois de autorizada a construção do Porto do Pará, suas obras e projetos foram esboçados em outros cenários, como Nova Iorque, por engenheiros norte-americanos<sup>226</sup>, e financiados principalmente por bancos de Paris, mas também de Bruxelas e Londres. Os trabalhos foram empreendidos a partir de 1906, quando Percival Farquhar adquiriu a concessão para construir a infraestrutura portuária de Belém, com interessantes garantias concedidas pelo governo brasileiro<sup>227</sup>.

Depois de conseguir a concessão, criou a companhia *Port of Pará*, registrada em Portland, Maine (Estados Unidos), em 7 de setembro de 1906. Tornou-se o seu presidente, enquanto Bull e Pearson eram os diretores da mesma empresa.

Segundo Gauld, o nome da empresa *Port of Pará* foi escolhido por Farquhar, em reconhecimento de o “Pará” ser sinônimo de borracha, o que atraía os investidores para a região na qual aquele grupo de empresários construiria não só o porto de Belém, mas também a EFMM<sup>228</sup>. O interesse nos negócios da borracha e outras riquezas oferecidas pela região de

<sup>225</sup> Cf. LEMOS, Antonio José de. **O município de Belém**. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém. v.1. 1897-1902. Belém: Archivo da Intendência Municipal de Belém, 1902, p.98 e 336ss.

<sup>226</sup> Um destes engenheiros foi Antônio Lavandeyra (cubano, naturalizado norte-americano), que tinha sido responsável pela construção do porto de Manaus (cais flutuante) em 1903 e se tornou vice-presidente da *Port of Pará*. Cf. ARRUDA, 2003, p.79.

<sup>227</sup> A concessão data de 18 de abril de 1906, através do Decreto n.5.978. Dentre as garantias recebidas pelo grupo de Farquhar, encontram-se o recebimento de 6% dos juros sobre o capital. Sendo estabelecida uma companhia privada, receberia uma taxa-ouro especial de 2% sobre todas as importações. Cf. GAULD, 2006, p.132.

<sup>228</sup> Ibidem, p.132. Cidade do Pará também era o nome com que historicamente Belém era identificada, sobretudo pelos estrangeiros. Quanto ao “otimismo mundial sobre a Amazônia”, mesclado com o fascínio exercido sobre os estrangeiros na busca de fortunas fáceis e outros mitos (como o mito do Eldorado) e profecias sobre a Amazônia, em uma perspectiva crítica, consultar: GARFIELD, Seth. A Amazônia no imaginário norte-americano em tempo de guerra. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 29, n. 57, p. 19-65. jun.2009. O autor demonstra como os mitos sobre as regiões e populações tropicais informavam a política de gestão na Amazônia, afirmando que “[...] a Amazônia era muito mais que um lugar: para os norte-americanos, era uma pedra de toque das ansiedades mais profundas concernente às questões de raça, classe e nação”.

fronteira aberta, ligada pelo rio-mar Amazonas e com extremos em Belém e área do rio Madeira (esta acordada com a Bolívia pelo Tratado de Petrópolis em 1903), fizeram com que Farquhar e seu “sindicato” levassem adiante obras desafiadoras pelos custos, obstáculos naturais a ultrapassar, inclusive quanto à salubridade, sem contar o problema da mão de obra a ser empregada.

Com a inauguração do Porto do Pará, a imprensa passou a noticiar a chegada e a saída dos navios com materiais e mão de obra para as construções, levadas a efeito por esse “caçador de concessões”. No meio destes registros, encontramos os trabalhadores barbadianos.

Farquhar fez uma visita a Val-de-Cans junto com outros engenheiros da *Port of Pará*, em maio de 1907. Ali uma grande área foi limpa para que se construísse a vila operária destinada a mil trabalhadores. Informa a nota jornalística que esta vila abrigaria os engenheiros e operários da empresa “[...] de maneira que tenham tudo em Val-de-Cans sem precisar vir à cidade”<sup>229</sup>. Até aquele momento, era registrado o emprego de cem operários em Val-de-Cans. Todos eles sob a direção de um engenheiro representante da firma *Pearson*, empreiteira das obras do cais, segundo o mesmo jornal. A matéria não se refere à procedência destes engenheiros e operários, apenas menciona a construção da vila como um dos avanços dos serviços da companhia. Igualmente não deixa claro se a preocupação em se manterem na vila os funcionários era decorrente de problemas no fornecimento da alimentação e transporte, segurança e/ou questão sanitária, embora, ao cruzarmos tais informações com as contidas em outras fontes, como os relatórios de governo (municipal e estadual), essa preocupação com o isolamento dos funcionários (sobretudo engenheiros) se apresente como medida para evitar que fossem acometidos pela febre amarela.

---

<sup>229</sup> Cf. O Porto de Belém. APP, 12 maio 1907. BPAV.

Nos relatórios da intendência de Belém por exemplo, quando se tentava justificar o crescimento do número de vítimas da febre amarela na capital do Pará, entre 1907 e 1908, as autoridades atribuíam tal crescimento à maior presença de estrangeiros recém-chegados para as obras do porto, assim como para os serviços de iluminação pública. No entanto, chama ainda mais a atenção o fato de, na sequência do documento, atribuir-se mais especificamente aos barbadianos o aumento dos casos da doença, aludindo-se à “(...) *imigração, em forte escala, de naturais da ilha de Barbados* que procuram, de algum tempo a esta parte, a nossa capital aqui fixando residência”<sup>230</sup>, o que vem corroborar o argumento de que, apesar de ser uma presença não contabilizada pelas autoridades na região amazônica, não passou despercebida por elas e teve impactos no cenário urbano, em meio aos outros grupos de imigrantes.

Euler Arruda, ao analisar o projeto da *Port of Pará*, informa que a mão de obra especializada para os serviços do Porto foi recrutada em Londres, Paris e Nova Iorque, enquanto a mão de obra não especializada seria, em sua maioria, do próprio local<sup>231</sup>.

Encontramos outra menção aos operários do Porto do Pará nas notas de viagem de Rocha Pombo, publicadas em 1918<sup>232</sup>. Em visita às obras do porto, constatou sua modernização e comparou-o às docas de Santos. Os amplos armazéns de dois pavimentos e os guindastes elétricos que ele viu remetiam ao momento de efervescência da economia gomífera. Entretanto, desde 1912, com a crise da economia gomífera, houve um arrefecimento dos serviços do porto.

No passeio em lancha a Val-de-Cans, Rocha Pombo pôde ver as grandes oficinas da companhia que construiu o porto, constatando o abandono de parte das oficinas. A de

---

<sup>230</sup> Cf. LEMOS, Antonio José de. **O município de Belém**. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém. v.9, 1908. Belém: Archivo da Intendência Municipal de Belém, 1909, p.85.

<sup>231</sup> ARRUDA, 2003, p.81.

<sup>232</sup> POMBO, Rocha. **Notas de viagem (Norte do Brasil)**. Rio de Janeiro: s/ed. 1918.



fundição, no entanto, “[...] ainda funcionava e com a particularidade de só trabalharem ali mestres e operários brasileiros”. Completando a informação sobre os operários do porto, o autor comentava: “Os próprios homens da companhia, segundo me informou o dr. Octaviano Pinto [engenheiro fiscal], confessavam que os operários nacionais em pouco tempo se tornavam mais hábeis e em tudo superiores aos ingleses; e estes foram excluídos”<sup>233</sup>.

Destas observações destacamos que a dinâmica do trabalho no Porto esteve associada à presença dos ingleses, não só aos empreiteiros, mas também aos operários. Não era apontada a presença de outra nacionalidade além da inglesa. Não se especificava igualmente se entre esses estariam os “ingleses pretos”, os barbadianos. É ressaltada, nessa nova fase do porto, a atuação de trabalhadores brasileiros, indicando que se tratava de uma maioria de gente local e não de imigrantes nacionais, como os nordestinos. Das anotações de Rocha Pombo, somos remetidos a uma fase na qual a dinâmica comercial das exportações da borracha, que impulsionava os trabalhos no porto, já não era a mesma em face da queda dos preços do produto no exterior e devido à concorrência dos seringais asiáticos. A Primeira Grande Guerra colaborou da mesma forma para a diminuição das exportações. Na sequência dos acontecimentos, a incursão da gripe influenza espanhola entre os trabalhadores do entreposto de Val-de-Cans e do Cais de Belém, em 1918, completou o quadro desolador<sup>234</sup>.

Apesar de uma modernização do porto, o ritmo dos trabalhos já não era mais o mesmo dos tempos do *boom* gomífero. Na fase “áurea”, porém, nem tudo era aplaudido pela imprensa do Pará.

Vimos que, em 1907, o jornal do intendente de Belém seguia apresentando uma sequência de informações sobre os melhoramentos do seu porto, ou informando sobre a chegada de grande comissão de engenheiros de Nova Iorque para a construção da EFMM, ou

---

<sup>233</sup> POMBO, 1918, p.153.

<sup>234</sup> CDP. **Porto de Belém**: primeiro centenário, 2010, p.63.

ainda se regozijando por ser o único jornal do Norte a enviar um correspondente para dar notícia da participação da marinha brasileira na *Revista Naval de Hampton-Road*, na “poderosa terra de Abraham Lincoln”<sup>235</sup>.

Naquele mesmo ano, porém, outro jornal trazia notas bem menos cheias de confiança e admiração pelos negócios que envolviam o poder público e os empresários nas transformações urbanísticas no país. A *Folha do Norte* fazia oposição à oligarquia lealista e denunciou o “acordo indecente” feito entre Farquhar, de um lado, e o capitão Arthur Schindelar e o Sr. João Augusto Cavalleiro, de outro. Estes últimos colaboraram para que Farquhar obtivesse a concessão para a construção das obras do porto de Belém. A prova da denúncia foi apresentada no jornal com a reprodução de uma carta, datada de 17 de junho de 1905. Nela, Percival Farquhar menciona tal acordo feito no ano anterior e promete pagar aos dois colaboradores com ações da companhia até o valor de 200 mil dólares, quando tal empresa fosse organizada nos Estados Unidos.

Trazendo a público o documento, a *Folha do Norte* aproveitava para denunciar a empresa *Light*<sup>236</sup>, que visava “[...] açambarcar, onde os houver, serviços capazes de lhe tentarem a cobiça desmesurada”. Neste sentido, Farquhar repetia no Pará a prática de se aproximar dos administradores do Brasil para fazer amigos que lhe arranjassem “negócios difíceis”<sup>237</sup>.

De uma só vez, aquele jornal denunciava a *Light*, atacava Farquhar e a própria intendência de Belém, já que as concessões para serviços públicos tornaram-se, com o

---

<sup>235</sup> Cf. O Porto de Belém. APP, 12 maio 1907. BPAV; A Chronica. APP, 17 maio 1907. BPAV.

<sup>236</sup> A atuação de Farquhar na Amazônia se vincula com sua participação na empresa *Rio de Janeiro Tramway Light and Power Co. Ltd.*, registrada nos Estados Unidos em 1904, a qual tem sua origem ligada aos sucessos de Frederick Pearson e Alexander Mackenzie junto a *São Paulo Tramway Light and Power*. Estas duas empresas, mais a *São Paulo Electric*, foram reunidas em 1912 na empresa *holding Brazilian Traction, Light and Power Co. Ltd.* Cf. LAHMEYER, Eulália Maria; LEVY, Maria Bárbara (orgs.). **Estudos sobre a Rio Light**: relatório de pesquisa. Rio de Janeiro: Instituto Light/Centro de Memória da Eletricidade do Brasil, 2008.

<sup>237</sup> Cf. Obras do Porto. FN, 3 mar. 1907. BPAV.

advento da República, assuntos da competência dos municípios também<sup>238</sup>. Além de dar a conhecer as ligações daquele norte-americano com outros estrangeiros e brasileiros, em atuação por vários estados brasileiros, o jornal permite-nos refletir sobre a *experiência* acumulada por eles em cenários mais amplos, dentro e fora do Brasil, e que podem nos dar indícios sobre os trabalhadores utilizados em obras na Amazônia e sobre a chegada dos barbadianos.

É de se supor que sendo empresas de um mesmo grupo de investidores, com lastro na realização de obras do mesmo porte no estrangeiro, tenham repetido a prática de recrutamento de trabalhadores de várias procedências. Parte das firmas construtoras era inglesa, e o Caribe inglês se tornou um grande centro fornecedor de mão de obra barata. As ações imperialistas britânicas e norte-americanas se impuseram sobre muitos lugares diferentes e povos, no avançar do século XIX, fazendo que portos como o de Bridgetown se tornassem ponto de embarque de trabalhadores para diferentes áreas. Todas essas são pistas seguras do engajamento dos barbadianos nestas obras, ou pelo menos de como as notícias sobre o sucesso econômico da região amazônica com o comércio da borracha motivariam a sua saída para o Brasil.

### **3.3 Pelo Porto de Belém Rumo à EFMM**

Não podemos esquecer de que a movimentação do porto de Belém, assim como de Manaus, dependia também do abastecimento dos navios. A navegação a vapor, assim como a viação urbana (antes de adotar o sistema elétrico), dependia de uma importante fonte de combustível na época: o carvão. Por isso, o transporte de carvão, por exemplo, era tão importante e se tornava a garantia do abastecimento dos navios que circulavam pela região, empregados sobretudo no carregamento da borracha. Comentava-se, naquela época, sobre as

---

<sup>238</sup> Cf. LAMEYER; LEVY, 2008, p.26.

vantagens do uso do carvão e atentava-se para a origem dele. Esse era um produto e um comércio também visados por Farquhar: rendia muitos lucros, à medida que passou a fornecê-lo para os navios brasileiros e estrangeiros, também para os barcos fluviais<sup>239</sup>.

Na região do porto do Pará, em Miramar, perto de Val-de-Cans, os empreiteiros de Farquhar construíram um depósito de carvão, que armazenava mais de 120 mil toneladas importadas por Belém. Estas eram embarcadas nos navios e transportadas pelo rio acima, para Santo Antônio e Porto Velho, com vistas à construção da EFMM. O carvão foi um dos principais produtos da pauta de importações e era quase todo proveniente da Inglaterra<sup>240</sup>.

Em 1906, entre muitas notícias, foi publicada uma que tratava do transporte de carvão, importante fonte de combustível para o transporte marítimo e fluvial, e de igual forma para as ferrovias. Naquele ano, Raymundo Moraes, ao anunciar a chegada do vapor nacional *Rio Amazonas*<sup>241</sup>, apresentava no jornal as vantagens do carvão frente à lenha, como combustível das embarcações, ao ressaltar a importância do estabelecimento do pontão *Carvoeiro*, à boca do Pauhiny, ponto avançado do rio Purus, tido como um rio da borracha. O autor utilizava os seus conhecimentos e experiências na navegação pelos rios da Amazônia e destacava as vantagens do carvão frente à lenha. Apontava que não só o abastecimento dos navios com o primeiro era mais rápido, poupando as energias, a saúde e o dinheiro aos armadores e respectivas guarnições, como também ocupava menos espaço nas embarcações, que muitas vezes circulavam abarrotadas de mercadorias<sup>242</sup>.

---

<sup>239</sup> Cf. GAULD, 2006.

<sup>240</sup> ARRUDA, 2003, p. 86. Segundo este autor, o carvão perdeu esta primazia nas importações “[...] em razão da evolução da técnica, que modificou os elementos propulsores dos navios, utilizando outro combustível. Dessa forma, desapareceu o “*foreland*” e mudaram as transações do comércio no porto, o Cais de Carvão (PENTEADO, 1973) passou a ser depósito das madeiras, vindas do interior do Estado com destino à América e nele chegaram as partidas de sal oriundas de Estados do nordeste e sudeste do país”.

<sup>241</sup> Segundo Moraes, este vapor destinava-se a “[...] efetuar em cada inverno três viagens à boca do Pauhiny, fazendo ali o transbordo para o pontão *Carvoeiro* de cerca de 6.000 toneladas de carvão, cujo destino é abastecer a flotilha de Manaus e Belém”. Cf. Navegação no Amazonas – o combustível. APP, 12 nov. 1906. BPAV.

<sup>242</sup> Navegação no Amazonas – o combustível. APP, 12 nov. 1906. BPAV.

É como prático de navios que ele se pronunciava naquela matéria: “Quantas e quantas vezes os nossos gaiolas não tem amarrado à beira de uma floresta, n’aquelas paragens, para fazer lenha, à falta absoluta de carvão?”<sup>243</sup>. Não é de se estranhar, portanto, que estivesse atento ao embarque desse combustível em outras paragens da América Central, tal como nas ilhas caribenhas, como apontamos no capítulo anterior.

Em 1909, um dos vapores envolvidos no transporte daquele combustível era o carvoeiro *England*, que abastecia a ferrovia Madeira-Mamoré<sup>244</sup>. No mesmo contexto, o vapor inglês *Veraston* aportava em Belém, vindo de Nova Iorque, e descarregou em Porto Velho, no rio Madeira<sup>245</sup>. Como a EFMM estava em construção na Amazônia, os jornais de Belém publicavam atentamente cada notícia relacionada ao tráfego de materiais, engenheiros, médicos e trabalhadores que chegavam à cidade e depois seguiam para a área da ferrovia.

Muitos destes vapores eram empregados também no transporte, para a ferrovia, de trabalhadores de diversas origens, dentre eles os barbadianos. Assim, a chegada do Pacote *Sergipe* a Belém, com uma turma de engenheiros vindos de Nova Iorque, era noticiada<sup>246</sup>. O destino era a EFMM. Nele, haviam sido embarcados, em Barbados, 144 trabalhadores, contratados no Panamá. Nesse caso, muitos desses trabalhadores eram espanhóis. Chegados a Belém, deviam partir para Itacoatiara, depois de terem sido embarcados em outro vapor, o *Sapucaia*, que também transportava engenheiros. Além dos engenheiros, outro tripulante daquele vapor era o jornalista norte-americano Arthur Lang, correspondente do diário *The New York Time*, de Nova Orleans, e de vários outros jornais americanos, “jornais ianques”, como informava a matéria. Lang devia fazer a descrição pormenorizada de tudo que

---

<sup>243</sup> Ibidem.

<sup>244</sup> Madeira-Mamoré. APP, 5 fev. 1909. BPAV.

<sup>245</sup> Ibidem.

<sup>246</sup> Madeira-Mamoré. APP, 7 maio 1909. BPAV.

observava nessa viagem e na sua estada pela Amazônia, onde se previa que ficaria por um ano.

O “interesse ianque”, reportado nas notícias sobre a EFMM, não passava despercebido. Para jornalistas como Raymundo Moraes, os engenheiros estrangeiros, norteamericanos e ingleses, estavam chegando na “na pista do ouro”.

Realmente seria esquisito que a pertinácia do colonizador tivesse abandonado os nossos baixos rios cujas nascentes demoram no hemisfério setentrional pelas remotas artérias de mar doce, se não estivéssemos plenamente certos de que *a borracha com os resultados maravilhosos atrai, fascina até a loucura a grande massa humana que vem de todos os quadrantes do Brasil numa alucinação mórbida atrás de riquezas*<sup>247</sup>.

Raymundo Moraes tratava da “pertinácia” do colonizador, do interesse ianque sobre a região, e relacionava tudo isso com o processo de “conquista inteligente e progressiva, mesmo que fantástica e inverossímil” que ali se assistia e que dependiam dos projetos elaborados pelo governo do estado. Por exemplo, citava a criação de uma linha de navegação para as principais artérias da Amazônia, que até então permaneciam inexploradas.

Além de trazer engenheiros, os paquetes chegavam com operários embarcados em Barbados, inclusive alguns oriundos do Panamá. Uma das notícias veiculadas no *A Província do Pará* registrava a chegada a Belém de dois engenheiros, seis mecânicos, 21 operários, sem maiores informações sobre estes últimos, que seguiriam logo depois para Manaus e para Itacoatiara<sup>248</sup>. Já vapores como o *Oteri* vinham de Santiago de Cuba para o porto de Belém, transportando 300 operários para a EFMM<sup>249</sup>. A nota jornalística informava que durante a viagem fez escala por Cólón, por Trinidad, de onde a distância até o Pará era percorrida em sete dias. Dentre os tripulantes, havia um médico, o Dr. Manoel Hernand, e o comandante

---

<sup>247</sup> Cf. Na pista do ouro. APP, 27 jun. 1909. BPAV.

<sup>248</sup> Madeira-Mamoré. APP, 8 jul. 1909. BPAV.

<sup>249</sup> Madeira-Mamoré. APP, 11 jul. 1909. BPAV.

Cardelin. Ainda segundo este jornal, o *Oteri* partiu naquela mesma noite rumo a Porto Velho, no rio Madeira, e conduzia outros senhores a bordo da lancha *Jacinto*<sup>250</sup>.

Cruzando as informações dos jornais com a historiografia que procurou investigar o avanço do capitalismo, sobretudo o avanço dos Estados Unidos sobre a América Latina, podemos nos aproximar da forma com que eram agenciados os trabalhadores, especialmente os barbadianos, para as grandes obras da Amazônia.

Consta que o citado vapor *Oteri*, sendo um dos empregados no transporte da mão de obra recrutada para trabalhos na região, era de propriedade de W. B. Spiller, um dono de cassino em Cólón. Segundo Richardson, este era procurado pelos Estados Unidos e pelas autoridades cubanas pelo recrutamento ilegal de mão de obra<sup>251</sup>. Assim, é que em 1910 aquele vapor trazia, de Barbados, 160 trabalhadores para a Amazônia. Eram recrutados naquela ilha, mas não tinham nenhum contrato assinado sobre o trabalho que vinham desenvolver na via férrea, o que Richardson afirma que era uma clara violação das leis de emigração vigentes<sup>252</sup>.

Pelo conjunto das informações obtidas, percebe-se que as autoridades de Barbados, interessadas na emigração, ao mesmo tempo em que estabeleciam regras para a saída de mão de obra da ilha, não impediam a ação de recrutadores inescrupulosos, como Spiller. Esses recrutadores eram acionados pelos interessados nessa mão de obra abundante e barata das ilhas caribenhas. Obviamente, no Caribe não foram recrutados apenas os negros barbadianos. A historiografia reforça a ideia de que a maioria dos que vinham daquelas ilhas era de negros e, entre esses, os barbadianos preponderavam<sup>253</sup>.

---

<sup>250</sup> Ibidem.

<sup>251</sup> RICHARDSON, 1985, p.109.

<sup>252</sup> Ibidem, p. 109.

<sup>253</sup> Ibidem, p. 109. Ver, também: RODRIGUES, Jones Reis Santos. La construcción del ferrocarril Madeira-Mamoré y el Caribe inglés: la primera inmigración negra libre para Brasil. **Vegueta**: Anuario de la Facultad de Geografía e Historia, n.11, 2009-2010, p.89-100. Disponível em: < <http://revistavegueta.ulpgc.es/ojs/index.php/revistavegueta/article/view/60/123>> Acesso em 26 jul.2011.

De forma comparativa, mesmo que a entrada dos barbadianos como trabalhadores na Amazônia seja inferior numericamente à imigração de portugueses e espanhóis, ou mesmo de outros povos europeus, isso não diminui o significado dela. Especialmente porque, em vista do contexto de sua introdução e do jogo de interesses em torno dos processos migratórios, ela é colocada em questão nos discursos racistas sobre os tipos humanos desejados na região, tanto no que dizia respeito aos naturais quanto aos recém-chegados.

Ainda que estivesse em questão o peso dessa presença em termos numéricos, não se pode negar o seu papel no montante dos cerca de 20 mil trabalhadores introduzidos na Amazônia apenas para a construção da EFMM. Isso sem considerar os que foram empregados em obras como o porto ou a viação pública de Belém, e ainda aqueles que imigraram espontaneamente nesse período, sobretudo entre 1907 e 1912<sup>254</sup>. Como afirma Johnson, que se ateve ao caso dos 196 barbadianos recrutados na ilha, entre 1904-1905, para os trabalhos em Putumayo (Peru), é muitas vezes através da imigração laboral de uma população numericamente insignificante que melhor se pode ilustrar o desespero dos *West Indians* e a forma como procuraram mercados para a venda de sua força de trabalho<sup>255</sup>.

Os jornais noticiavam a chegada, em Belém, de vapores com trabalhadores que estavam doentes, inclusive alguns deles em estado grave. O registro da chegada destas embarcações que ligavam as rotas externa e interna na região com a área da EFMM, por parte da imprensa do Pará, coadunava-se com as preocupações das autoridades do estado com as condições sanitárias da capital, os quais atribuíam o aumento dos casos de febre amarela à maior entrada de estrangeiros e à imigração de barbadianos, como apontamos anteriormente.

Assim, as notas jornalísticas ocupavam-se até de quantos doentes dos navios haviam sido levados para o Hospital da Candelária, quando não para Belém. Tais cenas pautaram

---

<sup>254</sup> Antes desse período, ainda no final do século XIX, a entrada de barbadianos na Amazônia é apontada como uma primeira leva de trabalhadores interessados em “encontrar seu lugar entre os seringueiros” e cuja rota incluiu percursos terrestres via Guina Inglesa, conforme: ROCHA & ALLEYNE, 2012.

<sup>255</sup> JOHNSON, 1998, p.177.



várias notícias veiculadas nos periódicos da cidade sobre as obras e sobre o estado sanitário no rio Madeira. Nos “pontões da Madeira-Mamoré”, foram registrados 22 casos de febre amarela, bem como as providências tomadas pela Inspetoria do Amazonas. A “epidemia” de febre amarela atingiu os pontões de Itacoatiara, em 1911. O vapor *Madeira-Mamoré*, por exemplo, chegou com três doentes de febre amarela, enquanto nove foram transportados pelo rebocador *Antony Town*, todos passageiros do paquete inglês *Antony* e que haviam sido desembarcados nos pontões da *Madeira-Mamoré Railway* em Itacoatiara<sup>256</sup>. Apenas com cinco dias de permanência em Itacoatiara, caíram doentes.

Quanto às providências sanitárias tomadas, constava que o Paquete *Antony* teria sido “rigorosamente expurgado há um mês, não tendo mais manifestado casos de febre amarela”, apesar do grande número de estrangeiros que transportava a bordo. O jornal era taxativo na afirmação de que os pontões de Itacoatiara se achavam infeccionados. Essas embarcações, segundo testemunhas da época, “em certas ocasiões tinham o aspecto sinistro, parecendo mais hospitais de sangue que simples pontões”<sup>257</sup>.

Os engenheiros telegrafavam para as empresas e recomendavam que se fizesse com urgência um rigoroso e completo expurgo nas embarcações, dado que ameaçavam Belém e Manaus, com os numerosos trabalhadores de Porto Velho, afinal, em 1911, eram mais de 5 mil os trabalhadores nesta última cidade. Um “profissional competente”, como o médico da comissão de profilaxia da febre amarela, era quem devia fazer o expurgo da embarcação. A *Madeira-Mamoré Railways* se responsabilizaria pelos custos da desinfecção.

Belém vinha sendo alvo de uma série de ações modernizadoras desde a passagem do século XIX, mas, insistir no saneamento da cidade, assim como da área da EFMM, tornava-se uma estratégia a que empresários como Farquhar se obrigavam para manter os seus

---

<sup>256</sup> Os pontões da Madeira-Mamoré. APP, 17 fev. 1911. BPAV.

<sup>257</sup> Ibidem.

investidores e credores no mercado externo. Em Belém, apesar de haver todo um discurso sobre o saneamento dessa cidade e de Porto Velho, no ano de 1909, desde 1906 interessava ao grupo de Farquhar que o Dr. Oswaldo Cruz visitasse Belém. O médico fez a visita para supervisionar a eliminação dos criadouros de mosquitos de febre amarela e malária, tanto em Belém como na Madeira Mamoré.

Oswaldo Cruz já era reconhecido por suas ações profiláticas, que erradicaram a febre amarela no Rio de Janeiro, ao utilizar métodos americanos. Segundo o biógrafo de Percival Farquhar, para os trabalhos de saneamento de Belém, Oswaldo Cruz foi financiado por este empresário. Esta versão é rechaçada por Penteado, que afirmou que o sanitarista recebeu o convite do governo do Estado do Pará para orientar os trabalhos de desinfecção na cidade de Belém, a custo de 200 contos de réis<sup>258</sup>.

Em 1910, as notícias também dão conta de que muitos trabalhadores da construção do porto de Belém ameaçaram debandar, em função da epidemia de febre amarela. Sanear a cidade já era uma necessidade premente desde o século XIX<sup>259</sup>, mas, nesse contexto, também poderia ser uma forma de Farquhar tornar mais fácil a venda dos títulos do seu porto no exterior, por isso Oswaldo Cruz foi convocado.

A questão das doenças foi noticiada aqui e ali pela imprensa. Fazia-se um conjunto de apreciações do que era Belém nessa época, que era retratada também pelos seus bordéis, uma verdadeira “zona multilíngue” do meretrício, entre 1908 e 1912, frequentada por “beberrões barões da borracha” e por marinheiros. Dos trabalhadores aos técnicos do porto e

---

<sup>258</sup> PENTEADO, 1973, p.78-79. Esse valor seria pago pelo governo com o capital da *Port of Pará*. Cf. ARRUDA, 2003, p.95.

<sup>259</sup> Sobre os planos para o embelezamento e saneamento da capital do Pará, consultar o relatório da Intendência de Belém, no qual Antônio Lemos faz um levantamento de suas intervenções entre 1897 e 1902, nas quais se incluíam desde a limpeza pública, incineração de lixo, edificações urbanas, rede geral de esgotos, calçamento de vias, abertura de avenidas, melhorias em praças, jardins e monumentos, até o incremento de cemitérios públicos e adoção de medidas profiláticas e de combate às moléstias contagiosas. Cf. LEMOS, Antonio José de. **O município de Belém**. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém. v.1. 1897-1902. Belém: Archivo da Intendência Municipal de Belém, 1902.

da ferrovia, grande parte “não aguentava poucos meses no inferno verde sem visitar o bairro do meretrício em Belém a caminho de casa”<sup>260</sup>.

Quanto às doenças, o problema da febre amarela (além da malária maligna) não marcou apenas o porto do Pará, afinal o problema não era local. Sua ocorrência em áreas tropicais era registrada constantemente e era alvo de atenções nos inícios do século XX, como aconteceu no contexto da construção das ferrovias na Guatemala. No Rio de Janeiro, a febre amarela também provocou muitas mortes.

Diversos autores aludem ao fato de que a doença fazia um maior número de mortos entre os estrangeiros, sendo que muitos brasileiros saíam ilesos por já terem adquirido certa imunidade ao serem acometidos da forma branda da doença. Isso teria motivado os cariocas a taxarem a febre amarela de “febre patriótica”, porque ela matava mais os estrangeiros e poupava os brasileiros<sup>261</sup>. Lembrava-se, da mesma forma, do termo *yellow jack*, pois amarela também era a cor da bandeira usada para identificar os navios em quarentena<sup>262</sup>. Como na sede do governo brasileiro a febre amarela foi erradicada por Oswaldo Cruz, empregando-se métodos norte-americanos desenvolvidos em Cuba, buscava-se o mesmo para Belém e para a área da EFMM.

A história da EFMM, dado o desafio de se construir uma ferrovia na selva, teve um custo humano muito alto. Essa questão pode ser observada em *A Ferrovia do Diabo*, de Manoel Rodrigues Ferreira<sup>263</sup>. Esta obra apresenta um histórico das fases da construção deste empreendimento. Remonta o quadro de dificuldades (técnicas e humanas) interpostas à implantação daquela ferrovia; aponta tensões sociais e culturais, bem como as enfermidades, os ataques de índios, as violências diversas, inclusive entre os próprios trabalhadores, que

---

<sup>260</sup> GAULD, 2006, p.133.

<sup>261</sup> Ibidem; FUNDAÇÃO OSWALDO CRUZ, 1991.

<sup>262</sup> GAULD, 2006, p. 111.

<sup>263</sup> FERREIRA, Manoel Rodrigues. **A Ferrovia do Diabo**: história de uma estrada de ferro na Amazônia. São Paulo: Melhoramentos/Secretaria de Estado da Cultura, 1981.

eram originários de mais de quarenta países. Tudo o que relata nos dá uma ideia dos conflitos naquele cenário.

Foot Hardman remete-nos ao contexto mais amplo de desenvolvimento do capitalismo no mundo, da modernidade que avançava com os trilhos. Discorre, em seu clássico estudo, sobre as contradições desse avanço na selva amazônica. Nos dois trabalhos, de Ferreira e de Hardman, transparece a visão de que os trabalhadores foram submetidos a uma situação limite, que podemos imaginar. Hardman enfatiza:

A história dos que fizeram estes caminhos é uma narrativa repleta de mortes, doenças, fugas, motins frustrados e anônimos. Os 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<sup>264</sup>.

Nas obras aqui citadas, os barbadianos são destacados entre a leva dos trabalhadores negros vindos do Caribe para a Amazônia. Migraram em meio a espanhóis, portugueses, alemães, italianos, franceses, ingleses, irlandeses, russos e gregos. Vieram também os asiáticos: hindus e chineses, além de japoneses. Do próprio continente, além dos norte-americanos, trabalharam para a construção da EFMM brasileiros, colombianos, bolivianos, venezuelanos, cubanos e peruanos.

Utilizando dados oficiais da empresa, Hardman aponta o total de 21.817 trabalhadores contratados para a EFMM, entre 1907 e 1912, período que coincide com a terceira tentativa de se efetivar a construção da ferrovia, levada a efeito pelo grupo de Farquhar. O número de trabalhadores contratados, por ano, aumentou de 446 em 1907 para 2.450 no ano seguinte. Esse número quase dobrou um ano depois (4.500) e chegou a 6.024 em 1910. O número de trabalhadores contratados era de 5.664 em 1911, caindo para 2.733 em 1912.

---

<sup>264</sup> HARDMAN, 1988, p.130.

Estes dados são interessantes porque nos dão uma ideia aproximada de quantos foram os trabalhadores envolvidos e o momento da maior entrada destes na região, em 1910<sup>265</sup>. Gauld, biógrafo de Farquhar, indica por que a entrada cada vez mais crescente de trabalhadores se fez necessária, em vista das mortes e doenças que inabilitavam ou reduziam o seu tempo de serviço e a sua produtividade. Segundo ele, a empresa teve de contratar cerca de 15 mil trabalhadores para que a força de trabalho fosse mantida em mil homens, em 1908, e dois mil, em 1909, quando se inaugurou uma fase de maior controle sanitário, com o Hospital da Candelária<sup>266</sup>.

Acompanhando as análises e estimativas de Manoel Rodrigues Ferreira, Hardman aponta para mais de 30 mil que trabalharam para a construção da EFMM. Além das cifras registradas pela empresa do grupo de Farquhar, haveríamos de considerar também a mão de obra que não possuía contrato formal com a empresa, mas foi engajada naqueles serviços através de subcontratantes, ou foi composta de trabalhadores avulsos, que chegavam ao local por conta própria<sup>267</sup>.

Os dados da entrada de trabalhadores não se encontram especificados por nacionalidade. Entretanto, a participação de trabalhadores como os barbadianos pode ser percebida em outro tipo de estatística: aquelas feitas pela empresa *Brazil Railway Company*, diante das pressões da opinião pública por conta das mortes na área da ferrovia.

Reproduzimos, aqui, a tabela (Tabela 3) apresentada por Hardman com o registro do quadro geral de trabalhadores que a empresa teve de socorrer/enterrar:

---

<sup>265</sup> Os mesmos dados já tinham sido apontados por FERREIRA, 1981, p.212.

<sup>266</sup> GAULD, 2006, p.205.

<sup>267</sup> HARDMAN, 1991, p.139.

Tabela 3 – Serviço sanitário da Madeira-Mamoré. Óbitos por nacionalidades, jun. 1907 a 31 de dez. 1912

(continua)

Nacionalidades	1907	1908	1909	1910	1911	1912	Total
Brasileiros	5	35	144	147	168	132	631
Espanhóis	0	19	133	86	82	46	366
Antilhanos	0	0	28	105	61	14	208
Portugueses	0	5	74	32	21	16	148
Alemães	0	0	45	5	2	0	52
Italianos	0	0	12	9	8	0	29
Colombianos	0	0	12	7	7	4	30
Americanos	0	0	8	5	15	2	30
Bolivianos	0	1	4	5	9	8	27
Venezuelanos	0	0	0	2	7	2	11
Franceses	0	0	3	3	2	0	8
Russos	0	0	3	3	1	0	7
Cubanos	0	0	3	2	0	0	5
Chineses	0	0	1	1	3	2	7
Gregos	0	0	0	1	10	8	19
Ingleses	0	0	1	2	2	0	5
Porto-riquenhos	0	0	2	1	1	0	4
Austríacos	0	0	2	0	2	0	4
Mexicanos	0	0	3	0	0	0	3
Turcos	0	0	0	1	3	0	4
Árabes	0	0	2	0	2	5	9
Peruanos	0	0	1	0	3	13	17
Suecos	0	0	1	1	0	0	2
Belgas	0	0	1	0	0	0	1
Canadenses	0	0	0	1	0	0	1
Chilenos	0	0	0	1	0	2	3
Japoneses	0	0	0	0	1	0	1
Dinamarqueses	0	0	0	0	1	0	1
Escoceses	0	0	0	1	0	0	1
Húngaros	0	0	1	0	0	0	1
Índios	0	0	1	0	0	0	1
americanos							
Irlandeses	0	0	1	0	0	0	1
Noruegueses	0	1	0	0	0	0	1
Panamenses	0	0	0	1	0	0	1
Desconhecidos	0	0	15	6	8	3	32

Tabela 3 – Serviço sanitário da Madeira-Mamoré. Óbitos por nacionalidades, jun. 1907 a 31 de dez. 1912

Nacionalidades	(conclusão)						Total
	1907	1908	1909	1910	1911	1912	
Div. Nacional.	0	0	0	0	0	9	9
Granadianos	0	0	0	0	0	4	4
Santa Lúcia	0	0	0	0	0	3	3
Argentinos	0	0	0	0	0	2	2
Equatorianos	0	0	0	0	0	2	2
Hindus	0	0	0	0	0	2	2
Total por anos	5	61	501	428	419	179	1.593

Fonte: Reproduzida de HARDMAN, 1991, p.142, com base nos dados da Brazil Railway Company. **Saneamento da bacia do rio Madeira** – Construção de estradas de ferro em regiões insalubres. Documentos oferecidos aos médicos e engenheiros do Brazil. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, de Rodrigues & C., 1913.

Hardman, com base nos dados oficiais e somando-os às mortes não registradas pela empresa (dos empregados não formais e dos que morreram em trânsito ou em outros locais depois de abandonarem a área da ferrovia), estima em seis mil o número de trabalhadores da EFMM mortos em decorrência da construção daquela via férrea na selva amazônica.

Quanto à tabela acima, elaborada por Hardman com base nos registros feitos pela *Brazil Railway Company*, a primeira informação a se destacar são as dezenas de nacionalidades dos trabalhadores contratados para os diversos serviços<sup>268</sup>. Tratando-se do levantamento do número de trabalhadores mortos, observa-se que o ano de 1909 é o que registrou o maior número de óbitos (501), seguido de 1910, com registro de 428 mortos entre trabalhadores da EFMM. A mortandade só caiu em 1912, quando foram contabilizados 179 mortos, possivelmente em decorrência do trabalho de prevenção de doenças e tratamento, levados a efeito pela companhia. Pelo menos este era o interesse dela na divulgação destas estatísticas. Entre os dados oficiais da companhia, os barbadianos são contados entre os

<sup>268</sup> Brazil Railway Company. **Saneamento da bacia do rio Madeira** – Construção de estradas de ferro em regiões insalubres. Documentos oferecidos aos médicos e engenheiros do Brazil. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, de Rodrigues & C., 1913 apud HARDMAN, 1991, p.141-142.

“antilhanos”, apontados como a terceira nacionalidade em número de mortos na EFMM, atrás apenas dos brasileiros e dos espanhóis. O ano de 1910 foi o que registrou o maior número de antilhanos mortos, sendo o maior grupo entre os estrangeiros vitimados naquele mesmo ano. Os trabalhadores provenientes de Santa Lúcia e os listados como Granadianos aparecem como nacionalidades não incluídas entre os “antilhanos”.

Richardson concorda com os dados que apontam existir mais de 20 mil trabalhadores de várias nacionalidades entre os empregados nas obras da EFMM. Destes, foi identificada uma maioria de *West Indians*, com predominância de barbadianos. Especificamente quanto a estes últimos, estima-se que seu número alcançaria dois mil entre os contratados pela empreiteira da ferrovia<sup>269</sup>, portanto sem contar os que não possuíam contrato formal com a empresa.

A tabela indica as procedências daquela mão de obra, parte dela agenciada para os trabalhos em Cuba, na Guatemala ou no Panamá, onde também os trabalhadores sofreram os percalços para as construções dos sistemas de transportes. As moléstias que atingiam e dizimavam os trabalhadores, em que pese o emprego dos médicos sanitaristas, aproximam tais realidades, guardadas as devidas diferenciações entre uma área e outra.

Os engenheiros que chegavam à região, bem como essas empresas envolvidas na EFMM, traziam experiências adquiridas em outros lugares, senão ao menos certa estratégia para “encantar” os olhos dos credores e dos financistas de suas principais obras. Queriam tornar evidente que não só tinham condições de realizar as obras, mas também sabiam evitar os escândalos decorrentes dos maus tratos, da falta de assistência aos trabalhadores, que morriam em grande quantidade.

Quanto ao problema das doenças enfrentadas pelos trabalhadores contratados para as obras de Farquhar na Amazônia, o interesse no saneamento dos locais das construções girou

---

<sup>269</sup> RICHARDSON, 1985, p.109.



em torno da preocupação com a produtividade dos trabalhadores. Era também resposta às repercussões que as mortes e os adoecimentos tinham nos jornais. Afinal, a julgar pelas descrições do seu biógrafo, Farquhar parecia mais preocupado com seus opositores e com os problemas técnicos do que propriamente com a mortandade nas construções levadas a cabo por seu grupo.

Observando-se os jornais do período, as epidemias no rio Madeira faziam este local parecer tão pestilento quanto a pestilenta Belém. Mas as epidemias, as doenças tropicais que assolavam esses lugares, não eram exclusivas do Brasil, nem do Rio de Janeiro, de Belém, de Manaus, ou de Santo Antônio, ou mesmo de Putumayo, no Peru. Eram doenças comuns aos países tropicais, e isso era ressaltado.

Dessa forma, quando Charles Gauld entrevistou Percival Farquhar, este afirmou que essas notícias sobre a mortalidade na área da EFMM eram superdimensionadas e confundidas com histórias fictícias referentes a 1879, ou seja, no contexto em que funcionou a primeira empresa que tentou construir a EFMM. Houve, assim, uma tentativa de diminuir a importância dessas doenças, registrada nos relatos dos médicos que faziam a avaliação de por que os funcionários adoeciam. Não é à toa, pediam as contas quase tão depressa quanto os novos chegavam à região da EFMM<sup>270</sup>.

A situação na EFMM foi comparada com a situação em Putumayo, área de intensa exploração do caucho e disputada entre Peru e Colômbia. Ali a população nativa caiu de 30 mil para menos de mil, decorrentes dos maus tratos e trabalho escravo para o Barão da borracha, Julio Cesar Arana<sup>271</sup>. Em meios aos escândalos de Putumayo, é possível observar a participação de barbadianos, como demonstramos no capítulo 2. Segundo García Jordán, estes

---

<sup>270</sup> GAULD, 2006, p.205.

<sup>271</sup> GARCÍA JORDÁN, 2001, p.591-617.

comporiam a força repressora de Arana, em Putumayo, estimando-se que se tratasse de cerca de quinhentos indivíduos envolvidos nesta tarefa<sup>272</sup>.

Quanto às críticas dirigidas ao grupo de Farquhar, não deixa de chamar a atenção que as notícias sobre a EFMM muitas vezes foram instruídas por pessoas que eram encarregadas de divulgar os feitos daquele empresário norte-americano e de suas empresas, interessadas em mostrá-lo como sujeito que trazia o progresso ao Brasil, comparável à importância que teve Mauá. As críticas eram feitas sobre o custo da linha Madeira-Mamoré, custo pesado e crescente, tanto em termos de dinheiro quanto de vidas. No caso do Gauld, que entrevistou Farquhar, foi sempre o olhar deste último que preponderou, sempre uma avaliação final deste que aparece na escrita laudatória do autor.

No contexto em que os empreiteiros deram o trabalho mais ou menos como encerrado, a equipe viabilizava a compra dos 300 negativos fotográficos que foram produzidos por Dana Merrill, documentação que interessava a Percival porque, justamente, as fotos mostravam os empreiteiros com as esposas e as bagagens nas docas, prontas para a viagem final a Belém e de lá para casa. Atrás delas, aparecem os prédios de Porto Velho. Mostra-se essa “era americana”, espelhada na cidade de Porto Velho desde 1908. Registrava-se esse momento da partida dos americanos e da fase em que a EFMM passou a ser dirigida pelos ingleses, até meados de 1913, quando a linha, falida, se tornou brasileira. Talvez por isso haja essas lembranças da EFMM como pertencente aos ingleses<sup>273</sup>.

É possível relacionar essa visão da cidade de Porto Velho, como cidade indiscutivelmente americana, com as notícias veiculadas nos jornais em Belém, os quais

---

<sup>272</sup> Idem, p.601.

<sup>273</sup> Dana Merrill foi o fotógrafo oficial contratado pela *Brazil Railway Company* para registrar a construção da EFMM, entre 1909-1910. Para a análise do material fotográfico produzido por ele, remeto o leitor para o capítulo “Os negativos da história: a ferrovia-fantasma e o fotógrafo cronista”, acrescentado na segunda edição do livro de Hardman. Cf. HARDMAN, Francisco Foot. **Trem Fantasma: a ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva**. 2.ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2005, p.216-235. Ver, também: SANTILI, Marcos. **Madeira-Mamoré: imagem & memória (1909-1912)**. São Paulo: Museu da Imagem e do Som, 1982.

destacavam como essa cidade se erguia, como tinha ruas limpas e regulares, eletricidade, serraria, fábrica de gelo, tinturaria, padaria, telefone. As comunicações se davam a partir dos mastros gigantes do telégrafo sem fio. Através deles, faziam-se os pedidos de suprimentos para Manaus, e de lá eles seguiam por cabograma aos escritórios de Farquhar, no hemisfério norte<sup>274</sup>.

A ideia de Porto Velho como cidade marcada pela higienização era registrada ao mesmo tempo em que se falava das medidas sanitárias adotadas pelos empreiteiros de Farquhar nessa região do Madeira, quando esses empreendimentos privados nos trópicos avançavam junto com as conquistas médicas. Os edifícios construídos na Candelária continham 300 leitos, centro cirúrgico completo, laboratórios de análise, farmácia e uma chácara que oferecia a melhor refeição. Tudo isso equipado com médicos e enfermeiras americanos, que administravam esses edifícios. Registrava-se quem trabalhava no Hospital da Candelária: na cozinha do hospital havia uma maioria de chineses. Registrou-se também o cotidiano dos trabalhadores doentes que eram transportados. Os que estavam gravemente feridos eram transportados da linha de frente para o Hospital da Candelária em duas ambulâncias. Os médicos que faziam a ronda diária por todos os trechos da linha em construção muitas vezes eram transportados no lombo de mulas.

Em Porto Velho muitos recrutados chegavam doentes<sup>275</sup>. À medida que a doença era identificada, ficavam em quarentena em uma ilha, supervisionados por médicos que cuidavam da saúde e da higiene na região.

Porto Velho saneada é visão de 1912. Antes disso, havia toda uma discussão sobre o rio Madeira e a sua insalubridade, pestilência e doenças. O Hospital da Candelária, por volta

---

<sup>274</sup> GAULD, 2006, p.192.

<sup>275</sup> Sobre a presença dos antilhanos negros em Porto Velho, e as visões de seus descendentes (como os das famílias Shockness e Johnson) sobre o bairro dos barbadianos na cidade (*Barbadian Town* ou Bairro do Bode), com interessantes inferências sobre o estilo das casas, comparativamente às *Chatell Houses* de Barbados, remeto o leitor ao artigo de BLACKMAN, Cledenice. *Cultura antilhana em Porto Velho*. 2012, 14f. Disponível em: <<http://www.webartigos.com/artigos/cultura-antilhana-em-porto-velho/106516>> Acesso em: 14 mar.2013.

de 1911, recebeu o paciente de número 30 mil. A quarentena era objeto de grande observação, incluindo todos os navios. Foi necessário o acompanhamento médico de cada embarcação porque havia surtos de febre amarela. O pavor provocado por essa doença, que teria quase inviabilizado a construção da EFMM, era perceptível:

A despeito dos esforços, todas as tardes centenas de trabalhadores se deitavam nas redes com calafrios e febre terçã, com pés inchados por picadas de insetos, de cobras, ou porque trabalhavam descalços em meio a espinhos venenosos<sup>276</sup>.

Esta afirmação de Gauld, provavelmente assentada nas entrevistas que fez com Farquhar, está de acordo com as observações feitas pelos sanitaristas, que davam conta da realidade dos rios da Amazônia entre 1909 e 1912, e a mesma é encontrada nos livros que registraram as ações de Oswaldo Cruz e de sua equipe na Amazônia<sup>277</sup>.

Oswaldo Cruz chegou à região para avaliar as medidas sanitárias e de saúde adotadas pelas empresas do Farquhar, bem como o trabalho dos médicos americanos na EFMM. Um elogio do sanitarista Oswaldo Cruz à ação dos médicos em Porto Velho e em Santo Antônio foi tecido quando ele disse que essa área estava livre de febre amarela e outras doenças graças à eficiência do jovem médico americano que era fiscal de quarentena e ao fato de Santo Antônio ter sido isolada.

Os médicos que seguiam para a região amazônica eram imbuídos de uma visão do sanitarismo associado à ideia de civilização. Havia todo um discurso racial por trás da percepção que se tinha dos trabalhadores, do que eram as “raças” e da realidade do contato deles com essa região inóspita<sup>278</sup>.

Mesmo com todo o aparato de enfermeiras americanas, de assistentes de enfermagem de várias nacionalidades, do grupo de médicos americanos, havia uma mortandade muito alta.

---

<sup>276</sup> GAULD, 2006, p. 188.

<sup>277</sup> Cf. Os Grandes Flagelos do Norte, In: FUNDAÇÃO OSWALDO CRUZ, 1991, p. 113-124.

<sup>278</sup> Ibidem, p.120.

Além disso, por conta da desnutrição, muitos trabalhadores morriam de beribéri, que junto com o surto de malária levou muitos homens a óbito.

A avaliação dos médicos do Hospital da Candelária era que esses “caboclos” analfabetos, os trabalhadores dos países do Mediterrâneo, como os gregos, e mesmo os industriais galegos (os espanhóis do norte, que eram considerados pelo Percival Farquhar como os “melhores trabalhadores”), eram mais negligentes quanto ao uso dos mosquiteiros, quanto à dieta e os cuidados contra as picadas de insetos. Já os americanos e europeus do norte, que tinham maior escolaridade, eram mais cuidadosos.

Dentre as medidas tomadas para resolver os problemas nessa região do Madeira-Mamoré, tentava-se juntar boa alimentação, as doses de quinino e o uso de mosquiteiros às estratégias para salvar esses trabalhadores, sobretudo os grupos que estavam envolvidos nas prospecções em locais mais afastados.

A realidade da grande mortandade nessa área da ferrovia era a ponta do *iceberg* de todo um percurso nesses caminhos que levavam de Santo Antônio a Belém. Do outro lado desse trajeto, em Belém, a situação não era muito diferente. Nos primeiros anos do século XX, em que se assistiu à construção do Porto de Belém, muitos dos trabalhadores que foram agenciados eram igualmente assombrados pela febre amarela, tanto que muitos desses funcionários debandavam.

De um lado, a EFMM e o porto de Belém se tornaram ícones da modernização na Amazônia, nesses anos que analisamos, impulsionando a vinda de uma gama enorme de trabalhadores ao abrir espaços de trabalho na cidade e na selva. Por outro lado, concorreram para o aumento dos problemas sanitários. Nos espaços públicos, estes trabalhadores estrangeiros podiam ser atentamente observados, como os negros barbadianos. De certa forma, eram percebidos como perigosos. Mas teceram importantes laços de solidariedade e tiveram de se (re)fazer na cidade, em face da nova situação experimentada com o processo

migratório. O capítulo a seguir contará um pouco destas histórias vividas pelos barbadianos em Belém.

#### 4 HISTÓRIAS DA MIGRAÇÃO, EXPERIÊNCIAS DOS IMIGRANTES

A história da imigração dos barbadianos, as suas experiências e de que maneira foram encontrados em cenários como a capital do Pará são as questões a serem abordadas neste capítulo. As suas vivências na cidade podem ser recuperadas através das pequenas notas publicadas nos jornais da época. Tais fontes, apesar de esparsas, complementam as publicações anteriormente analisadas: textos de cartas, anotações de viagem, notícias sobre os grandes temas do período, como a navegação, a urbanização e o ir e vir de produtos e pessoas decorrentes da intensificação das transações comerciais no Pará. Ajudam-nos, igualmente, a refletir sobre os discursos políticos ou artigos que levantavam problemas e apontavam saídas para as mais diferentes questões políticas, econômicas, sociais, culturais e até religiosas, produzidos por autoridades e intelectuais nos jornais do período.

Na primeira parte deste capítulo, trataremos de fontes nas quais encontramos os barbadianos e as suas vivências em meio aos populares de uma maneira geral sendo retratados como *histórias de folhetim*. Chama a atenção os dramas cotidianos da gente empobrecida, que vivia em precárias habitações, especialmente aqueles que, recém-chegados, circulavam pela cidade e sobre quem se tinha notícia através de seus envolvimento com a polícia. Esse é o contexto em que os chamados “fatos diversos” começaram a ganhar mais espaço nos periódicos, inclusive em meio aos jornais noticiosos, como o eram *A Província do Pará*, a *Folha do Norte* e o *Estado do Pará*.

Instados a perscrutar a memória em torno desses imigrantes negros na região, partiremos do que se contava sobre os barbadianos nos jornais de inícios do século XX. Daí chegaremos aos relatos orais, que serão tratados na segunda parte deste capítulo. Estes relatos nos permitem recuperar histórias de vida. Com elas, resgataremos os olhares sobre o estrangeiro, o negro, o empobrecido, a mulher, no jogo identitário evidenciado quando o

passado é “produzido” pelo presente, quando os descendentes ora se aproximam, ora se distanciam dos tempos da chegada e dos marcadores identitários operados no traçado da memória sobre os barbadianos.

#### 4.1 Pelo *Fait Divers*, as Barbadianas

O drama de duas barbadianas, Alberta Odle e Anna Forde, que moravam no mesmo quarto de aluguel, à Rua dos Apinajés, ganhou as páginas da *Folha do Norte*, em outubro de 1914. O jornal publicara a notícia intitulada “Entre barbadianas”, cujo subtítulo evidenciava o seu conteúdo sensacionalista: “Por querer mudar de pouso, recebeu um jato de água fervente no rosto”<sup>279</sup>. Fazia referência ao caso ocorrido com Anna Forde e contava o que havia se dado entre tais “compatriotas” desde que Anna, em uma certa manhã, anunciou à sua “companheira” que decidira mudar do “pouso” em que residiam para outro, na Avenida Serzedelo Corrêa. Ela alegava, para tanto, “razões de seu interesse pessoal”<sup>280</sup>.

Tratava-se ali de duas imigrantes mulheres, sem menção a maridos ou outros parentes que talvez dividissem o pagamento do aluguel daquele “pouso”. A saída de Anna podia representar um problema para Alberta porque dividiam o local onde habitavam – problema financeiro, ou mesmo emocional; não sabemos ao certo o que motivou o rompimento, se os laços de amizade que as ligavam teriam sido possivelmente cortados no contexto da mudança de residência.

O que sabemos é que as razões alegadas por Anna não foram suficientes para fazer Alberta concordar com a mudança. Pelo contrário, inconformada, “começou a arengar com esta [Anna], travando-se entre ambas forte discussão”. Na sequência, frisava a nota que, “[...]”

---

<sup>279</sup> Entre barbadianas. FN, 30 out. 1914. BPAV.

<sup>280</sup> Ibidem.



Azedando-se a disputa, Alberta, exasperada, lançou mão de uma chaleira com água a ferver, despejando-a no rosto de Anna e produzindo-lhe horríveis queimaduras”. A cena foi reforçada nas descrições sobre a vítima, tida como uma “pobre mulher”, agora com “aspecto desolador”, porque trazia o rosto “completamente velado por uma máscara de pano branco, com dois orifícios destinados aos olhos”<sup>281</sup>.

Notícia sensacionalista e que buscava atrair os leitores, trazia ainda desdobramentos do caso porque narrou os sofrimentos terríveis de Anna, que se arrastou até a chefatura de polícia. Lá, prestou queixa contra Alberta ao subprefeito Carlos Guimarães. Como já estava de saída, este delegou a tarefa do registro ao seu colega Ribeiro Cruz, que, por sua vez, mandou chamar Alberta Odle. Esta foi multada em 35\$000 “POR DESORDENS”. Assim apareceu a notícia no jornal, em letras garrafais. O registro foi feito no livro de permanências da chefatura de polícia.

Aí se iniciava outro desdobramento do caso. Desta vez, evidenciavam-se os artifícios das autoridades policiais e as estratégias utilizadas pelas camadas populares para a garantia de seus direitos. Sentindo-se injustiçada, Anna procurou um conhecido pastor metodista, Justus Nelson, que a acompanhou até a chefatura de polícia, onde denunciou o acontecido com ela ao subprefeito Cruz, formulando nova queixa contra Alberta Odle. A repetição da denúncia se dava porque o registro da queixa tinha sido inutilizado.

As reclamações do Dr. Justos Nelson, segundo o jornal, foram determinantes para que Alberta fosse presa, “recolhida a um dos xadrezes da central”. Isto, junto com a repercussão do caso na imprensa, obrigou as autoridades policiais a revelarem que a alteração do registro da queixa foi feita pelo interesse que o subprefeito tinha na porcentagem da multa a ser paga por Alberta. Como o seu substituto, Ribeiro Cruz, havia lavrado a multa em seu próprio nome,

---

<sup>281</sup> Ibidem.

Guimarães não teria direito à percepção da porcentagem dela, e por esse motivo teria inutilizado o registro da queixa<sup>282</sup>.

Anna Forde, por sua vez, usou suas relações pessoais. Sabia da representatividade social do pastor e, portanto, do peso de sua presença na chefatura e frente à autoridade policial. Afinal, Justus Nelson teve uma atuação missionária destacada na cidade, que incluiu cultos em inglês, publicações no jornal metodista criado por ele, aulas de inglês e atuação na direção de uma importante instituição de ensino em Belém<sup>283</sup>. Recorrendo ao pastor metodista, Anna Forde nos possibilita entrever as estratégias de que lançavam mão os imigrantes para lidar com o Estado e para garantir direitos. Evidencia também o papel de representantes das religiões “protestantes”, que iam se estabelecendo naqueles anos de implantação do regime republicano e de estabelecimento do Estado laico. Estes religiosos mostraram-se mediadores entre aqueles que experimentavam as agruras da migração (com os múltiplos desafios no lugar de chegada) e as autoridades, as instituições e a burocracia no Brasil.

Da nova moradia, situada na Avenida Serzedelo Corrêa, Anna foi transportada para o Hospital da Caridade para tratamento. Alberta foi encarcerada e não foi restituída do dinheiro da multa que lhe fora cobrada<sup>284</sup>.

A notícia ganhou eco na imprensa no dia seguinte, sob mesmo título. Desta vez, para revelar aquilo que o jornal, inicialmente, teria deixado de divulgar por precaução, dada a gravidade de que se revestia o caso: após examinada pelo legista Dr. Renato Chaves, na Santa

---

<sup>282</sup> Ibidem.

<sup>283</sup> Justus Henry Nelson (1851-1937) foi um missionário metodista que em 1880 veio dos Estados Unidos para Belém, onde fundou o jornal *O Apologista Cristão Brasileiro* (que circulou de forma irregular entre 1890 e 1925) e posteriormente se tornou vice-diretor do Colégio Americano, fundado por José Veríssimo, no ano de 1884. Cf. FRANÇA, Maria do Perpétuo Socorro Gomes de Souza Avelino de. O pensamento e a prática escolar de José Veríssimo no Colégio Americano (1884-1890). **Revista Cocar**, Belém, v.3, n.6, p.113-124, jul./dez. 2009. Disponível em: <http://paginas.uepa.br/seer/index.php/cocar/article/viewFile/31/21>, acessos em: 29 nov. 2012.

<sup>284</sup> Entre barbadianas. FN, 30 out. 1914. BPAV.

Casa de Misericórdia, foi atestado que “a infeliz se achava grávida de dois meses”<sup>285</sup>. Assim, “além das queimaduras, tivera um parto prematuro, provocado pelo jato de água quente que a sua compatriota lhe arremessara no rosto”.

O relato foi centrado na violência cometida entre mulheres, revelando a desgraça de Anna, mulher e estrangeira, que teve o rosto deformado quando estava grávida. O jornal não mencionou nenhum companheiro ou pai do filho esperado por Anna, quando sabiam que naqueles anos o casamento era uma das estratégias de controle social. A figura masculina que entrevistou por ela foi o pastor metodista. Assim, a barbadiana que buscava um novo “pouso” perdeu o filho e teve o rosto deformado. Alberta, a outra barbadiana, teve o xadrez como resultado de seu descontrole.

Contando detalhes, o jornal queria seduzir o leitor e apelar para a sua compaixão, ao mesmo tempo em que tornava evidente algumas situações das vivências no espaço urbano e representações sobre os sujeitos envolvidos. A identificação de Anna e Alberta como barbadianas talvez tornasse desnecessária a indicação da cor dessas mulheres – recorrente neste tipo de registro, já que a imprensa se expressava consoante com a sociedade brasileira, que, como afirma Valéria Guimarães, é “de forte tradição racista, cujas teorias científicas eram não só aceitas como reafirmadas a todo instante com base em ‘evidências’...”<sup>286</sup>. Como a cor, a origem e a moradia eram reveladoras da condição social das pessoas.

Anna e Alberta tornaram-se “personagens” de um drama social revelado através de um estilo de narrativas conhecido por *fait divers*. Este era um tipo de seção com notícias sensacionalistas, publicadas nos jornais de grande circulação e comuns desde o final do século XIX. Traziam crônicas policiais, casos contados de modo dramático (algo cômicos), que eram

---

<sup>285</sup> Ibidem.

<sup>286</sup> GUIMARÃES, Valéria. Os dramas da cidade nos jornais de São Paulo na passagem para o século XX. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v.27, n.53, p.323-349, jan./jun. 2007.

compostos por cenas violentas ou mesmo absurdas. Esse tipo de seção existia na *Folha do Norte*, n’A *Província do Pará* e no *Estado do Pará*.

Como definido por Valéria Guimarães, o *fait divers* utilizava recursos da ficção para tornar a notícia mais interessante para o leitor, também menos violenta. Ao fazê-lo, visava seu entretenimento, o que o distanciava da busca da “verdade” dos fatos. Porém, como observamos no relato do ocorrido entre as duas barbadianas, havia a menção a determinadas informações presentes na denúncia, como os endereços, que buscavam dar credibilidade à história<sup>287</sup>. Assim, eram relatos que misturavam fato e invenção, o real e a imaginação, mas que se remetiam a anônimos, aos populares, à parte não nobre da cidade, e falavam do seu cotidiano, ou pelo menos das representações sobre esses sujeitos e as diversas situações que na cidade vivenciavam, também difundindo estigmas sobre eles<sup>288</sup>.

O jornal *Estado do Pará* noticiou, por exemplo, em maio de 1913, o “fim de um alcoólatra”. Carlos Dankan tinha 35 anos e fora identificado como preto e natural de Barbados<sup>289</sup>. Era solteiro, mas vivia com Helena S. Hallun, provavelmente outra imigrante, sobre quem o jornal não mencionava nada além de que era companheira de Carlos. Residiam em um dos quartos térreos da estância número 4, à Rua Boaventura da Silva. Helena foi vítima da violência de Carlos, que “entregava-se [...] cotidiana e estupidamente ao vício da embriaguez”. O drama do casal foi assim retratado:

Anteontem, à noite, cerca de 10 horas, Carlos, cambaleante, entrou em casa e, como de costume, principiou a esbordoar Helena que, abandonando-o, por fim, foi refugiar-se numa das casas da vizinhança.

Enraivecido pela fuga precipitada da vítima, o ébrio pôs-se a percorrer o interior da casa, em diferentes sentidos, gesticulando e falando a sós.

---

<sup>287</sup> Ibidem, p. 325.

<sup>288</sup> Ibidem, p.324 e 327.

<sup>289</sup> Cf. O fim de um alcoólatra. Estado do Pará, 6 maio 1913. BPAV.

No assoalho do pavimento superior, por onde palmilhava Carlos, há uma grande fenda. Em dado momento, o infeliz por ela despenhou, indo chocar-se violentamente no leito do pátio situado na parte térrea da casa.

A queda foi mortal, não havendo pessoa alguma que socorresse o desgraçado<sup>290</sup>.

Assim, este *fait divers* revelava um julgamento moral que a imprensa pedagogicamente incutia nos leitores: o alcoolismo era um vício que desqualificava as pessoas, levava ao descontrole – agir com violência, gesticular e falar só, despencar, ser abandonado – e não combinava com os ideais de civilidade e controle de uma cidade que crescia e se urbanizava como Belém. Talvez justamente porque essa *urbe* experimentava um crescimento que era não só econômico, mas também populacional, dado o seu incremento com a intensa migração para a região de estrangeiros e nacionais. Havia o projeto de disciplinar a população com o controle produtivo e eugênico para fazer frente ao crescimento da desordem e da criminalidade, entendidas como degeneração moral<sup>291</sup>. Essas atitudes guardavam relações com a questão mais geral de como tornar o país uma nação moderna, que marcou os primeiros tempos da República e a produção intelectual que vinha a público, consoante a certo projeto civilizador<sup>292</sup>.

Notas no estilo de *fait divers* revelam uma imprensa que estava comprometida com as tentativas de ordenamento da cidade, com as ações disciplinadoras voltadas para os imigrantes, sobretudo para os negros, redimensionando as discriminações pela cor e pela classe social<sup>293</sup>. Bairros como o Umarizal, onde residia o casal tratado pelo jornal, eram bairros periféricos e ocupados principalmente pela população pobre de Belém. Como afirma Luiz Augusto Pinheiro Leal,

---

<sup>290</sup> Ibidem.

<sup>291</sup> GUIMARÃES, 2007, p.323 e 343.

<sup>292</sup> DUTRA, Eliana Regina de Freitas. **Rebeldes literários da República**: história e identidade nacional no Almanaque Brasileiro Garnier (1903 – 1914). Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2005.

<sup>293</sup> GUIMARÃES, 2007, p.330.

[...] Seus moradores, em grande maioria negros, incomodavam as elites por causa de suas práticas culturais, que iam de encontro aos valores estéticos defendidos para uma cidade moderna. Nos discursos jornalísticos e policiais, era muito comum se confundirem “classes pobres” e “classes perigosas”. Como consequência de uma definição precária, tal recurso levava as autoridades policiais a dedicarem uma maior vigilância para os bairros em que residia a população mais carente<sup>294</sup>.

Pelo *fait divers* uma parte da experiência da imigração é revelada. Nessa pequena nota, vemos as relações e a sociabilidade entre os barbadianos chegados à cidade e destes com outros migrantes, também empobrecidos. Podemos atestar de igual forma as condições em que viviam. No último caso aqui relatado, não só o bairro era periférico, mas o tipo de habitação já demarcava a pobreza, portanto o lugar social dos moradores. As estâncias, ou cortiços, eram habitações populares, onde residiam muitos dos barbadianos, como Alberta Odle e Anna Forde, sendo caracterizadas pela rotatividade dos seus moradores. Eram moradias feitas em madeira, das camadas pobres, muitas das quais não possuíam casas próprias, sendo estas estâncias casas ou quartos de aluguel com preço relativamente módico<sup>295</sup>. A instabilidade da condição de seus moradores, a sua rotatividade e o fato de juntar recém-chegados empobrecidos, entre os quais negros retintos como os barbadianos, tornavam aquelas habitações “sujeitas à rigorosa vigilância” e aumentavam a preocupação das

---

<sup>294</sup> LEAL, Luiz Augusto Pinheiro. Capoeira, boi-bumbá e política no Pará republicano (1889-1906). *Afro-Ásia*. Salvador, n.32, 2005, p.242.

<sup>295</sup> Eram construídas no estilo dos chamados “cortiços” do Rio de Janeiro. Aliás, estância aparece como um dos sinônimos de cortiço, no dicionário AURÉLIO, este definido como “caixa cilíndrica, de cortiça, na qual as abelhas se criam e fabricam o mel e a cera” e, por analogia, “habitação coletiva das classes pobres; casa de cômodos, cabeça de porco, caloji, estância, quadro, zungu”. FERREIRA, Aurélio Buarque de. **Miniaurélio**: o minidicionário da língua portuguesa. 7.ed. Curitiba: Positivo, 2008, p.272. Em termos técnicos, fazem parte de todas essas definições unidades concebidas como quartos, em alguns casos com instalações sanitárias de uso privado, como a pia, mas, pela sua infraestrutura externa coletiva (como tanque, ducha e W.C.), não perdiam as características de precariedade tanto do ponto de vista físico quanto pela rotatividade dos moradores. Cf. PICCINI, Andrea. **Cortiços e reestruturação do centro urbano de São Paulo**; habitação e instrumentos urbanísticos. 1997. 198f. Tese (Doutorado em Engenharia Civil) – Curso de Pós-Graduação em Engenharia Civil, Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, 1997, p. 21.

autoridades locais com as suas “condições sanitárias”, sem descuidar de questões de fundo moral<sup>296</sup>.

A habitação era um item de discussão sobre a questão da higiene na cidade, tratada nos relatórios de governo ou na propaganda produzida pelo Estado. Nos discursos das autoridades médicas, as moradias ideais eram aquelas que obedeciam “as exigências do clima”, claras e bem ventiladas, como as casas térreas e assobradadas. No bairro comercial, predominavam os sobrados de dois pavimentos, feitos com alvenaria de pedra ou de tijolo. Assim seriam quase todas as casas de Belém, segundo o Dr. Campos, preocupado em assinalar o progresso da cidade. Havia ainda casas com esteio de madeira, “enchimando-se com argila amassada a pés”, emboçada e rebocada depois. Sem emboço e reboco era a casa daquele que era “mediano ou parcamente afortunado”. Outras casas eram feitas de adobo e fechadas com tábuas e palhas: “o teto é ordinariamente de telhas de barro; há, porém, nos arredores, pequenas barracas cobertas de zinco, cavaco ou palha”<sup>297</sup>.

Aliás, a lembrança da casa com telhado de zinco é presente nos relatos nas irmãs Alice e Lilian, filhas de Florence e Robert Scantlebury, ao falarem sobre uma das residências onde moraram com os pais, no bairro do Comércio. Essa casa ficava na Travessa Campos Sales, de esquina com a Rua Aristides Lobo. Sobre o tempo em que lá morou, Alice contava que “[...] éramos crianças, mas eu me lembro. Meu irmão [Alberto] ainda nem era nascido... A mamãe só vivia doente, doente, doente, com tal de... naquele tempo era *impaludismo*, né, uma coisa!”<sup>298</sup>

Segundo o médico sanitarista Américo Campos, as casas de adobo, que existiriam em menor número, eram tidas como as que tinham condições sanitárias “lisonjeiras” porque eram como casas de campo, “isoladas de metros umas das outras, cercadas de árvores e com terreno

---

<sup>296</sup> Cf. CAMPOS, Américo. *Hygiene*. In: **O Pará em 1900**, op. cit., p.106 e 107.

<sup>297</sup> *Ibidem*, p.106.

<sup>298</sup> Entrevista com Alice e Lilian Scantlebury, realizada em 2 de novembro de 2004.

suficiente para bom e completo arejamento”. Mas o mesmo não se podia dizer das estalagens, cortiços, estâncias, como aquelas em que moravam os barbadianos do *fait divers*, que eram objeto de repulsa e vigilância. Assim, as tentativas de ordenamento da cidade se defrontavam com a situação dos mais pobres, e, no caso dos negros, reforçavam os preconceitos tidos contra eles, como raça inferior, pobres e atrasados. Essas ideias resultavam da fusão das ideias liberais com o evolucionismo, adotando-se o darwinismo social que aludia à inferioridade “natural” dos que não estavam “adaptados” ao meio<sup>299</sup>.

No caso da notícia sobre Carlos Dankan, o relato enfatizava as ideias sobre o modo de viver dos populares, as suspeitas sobre os imigrantes, os estigmas sobre os negros, porque Dankan reunia em seu corpo e sobre a sua situação social características que o denegriam biologicamente e socialmente: preto, estrangeiro, alcoólatra, violento, amasiado, pobre, morador de uma estância – identificada como lugar de sujeira, insalubridade. Tudo operava de modo a levar um indivíduo, que supostamente já tinha alguma tendência para o descontrole, para um fim trágico: a morte. Pior ainda porque permeada pelo abandono. O estrangeiro chegava e ficava, compondo as chamadas “classes perigosas”. Carlos havia se tornado um “desgraçado”, por ter tido um triste fim e porque já era portador da degeneração moral, evidenciada pelo “vício do alcoolismo”, que o identificava como perturbador da ordem. Além do mais, mantinha uma relação de coabitação com Helena, em momento que ao casamento era atribuída a tarefa de controle dos indivíduos, no âmbito privado<sup>300</sup>.

Os barbadianos eram retratados pelos jornalistas da época, em meio a casos coletados na polícia. Desses escritos, podemos lançar mão, aproveitando-os como antropólogos que entram em contato com realidades vividas outrora e a partir de casos que revelam significados. Como bem salienta Ginzburg, na interessante analogia do inquisidor como

---

<sup>299</sup> Cf. GUIMARÃES, 2007, p.340.

<sup>300</sup> Ibidem, p.328.



antropólogo, não podemos vislumbrar os sujeitos da pesquisa com os mesmos olhos do jornalista que escrevia no começo do século XX, senão olhar sobre seus ombros, buscando chegar mais perto do cotidiano daqueles homens e mulheres anônimos<sup>301</sup>. Essa perspectiva vale tanto para o trato dos documentos escritos quanto para os orais<sup>302</sup>.

#### 4.2 Manoel Preto e Clementina

A exemplo do *fait divers*, os registros escritos são “janelas para os dramas da vida”, ajudam a nos aproximar das vivências dos barbadianos em Belém, para além das cenas de violência ou crime. Neles, encontramos situações que indicavam o que representava ser estrangeiro, negro, mulher e/ou pobre naquele contexto. Alguns casavam, outros não, outros tantos se amasiavam, estabeleciam laços de amizade fundamentais na experiência da diáspora, mas também entravam em conflitos e brigavam, o que passava pela lente dos jornalistas sob certa censura e em meio às intervenções das autoridades encarregadas do controle social, como a polícia.

Assim também encontramos Manoel Preto. A identificação apresentada no jornal *Estado do Pará* referia-se menos ao seu nome propriamente dito: frisava a cor de sua pele, que o qualificava<sup>303</sup>. Era Manoel, mas sem ser português ou brasileiro. Era preto, um barbadiano que residia na Praça da República. Segundo a seção “Deixa Correr”, do mencionado jornal, Manoel Preto era procurado pela polícia por ter instigado Clementina

---

<sup>301</sup> GINZBURG, Carlo. O Inquisidor como Antropólogo. Dossiê América, Américas. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, n.21, p.9-20. set. 1990/fev. 1991.

<sup>302</sup> GALLIAN, Dante Marcello Claramonte. O historiador como inquisidor ou como antropólogo? Um questionamento para os “historiadores orais”. **Revista de História**, São Paulo, n.125-126, p. 93-103, ago./dez. 1991 a jan./jul. 1992. Gallian defende que, quando os historiadores trabalham com os relatos orais, produzidos por sujeitos reais, construídos, inclusive, na relação com o pesquisador, e não atentam para a crítica a esse processo de produção e o olhar que dele emerge, parecem estar agindo mais como inquisidores do que como antropólogos, contrariando, portanto, as lições metodológicas de Ginzburg.

<sup>303</sup> Envenenamento. EP, 4 junho 1913. BPAV.

Borges a tomar o comprimido de um tóxico muito mencionado nos jornais por ser utilizado nos casos de suicídio: o sublimado corrosivo.

O que teria levado Manoel a incentivar que Clementina tomasse veneno, deixando-a em estado grave no Hospital da Caridade? Contava o jornal que eram 10 horas da noite, quando teriam se encontrado. Manoel acompanhou Clementina até a estância em que ela morava, localizada na Avenida Tamandaré. Ela era estrangeira, branca, espanhola, e, a julgar por sua moradia, empobrecida. Ambos eram formalmente solteiros, mas não se sabe o tipo de envolvimento que existia entre eles.

Clementina buscou comprovar ser uma “mulher honesta”. Isso não foi suficiente para Manoel, que a submeteu à prova: tomando o tóxico, ela daria a “prova irrecusável da sua afirmativa”<sup>304</sup>. O gesto era desvairado e os sujeitos seriam inconsequentes? As autoridades foram chamadas a intervir, ao tomarem conhecimento do fato. O subprefeito do bairro do Umarizal foi acionado para capturar Manoel, foragido. O médico legista, novamente o Dr. Renato Chaves, entrou em ação para, completando o trabalho da polícia, fazer o “competente exame do corpo de delito”.

Então, mostrava-se ao público mais uma história instigante, que deixava o leitor a imaginar o tipo de relação vivenciada entre uma espanhola e um barbadiano, dois imigrantes<sup>305</sup>. Instigante pela diferença entre eles – cor/raça, nacionalidade/origem, cultura, e pelo que os assemelhava: estrangeiros empobrecidos. No fundo, talvez uma relação amorosa que o jornal não quis/pôde atestar, mas que era bem provável, pelo sacrifício feito por Clementina para atestar a sua honestidade. Certos códigos de honra se tornavam fundamentais

---

<sup>304</sup> Ibidem.

<sup>305</sup> Cabe ressaltar que Manoel Preto poderia não ser nascido em Barbados ou outras ilhas do Caribe, mas ser filho de um barbadiano, já que tal designação também era empregada, na cidade, aos membros da primeira geração de imigrantes (brasileiros filhos de barbadianos), a julgar pelo seu nome.

para o sujeito dizer sobre si, especialmente quando pouco ou nada se tinha além do nome e da honra, sustentada através dele<sup>306</sup>.

Esses casos narrados nos remetem às discussões sobre as mulheres, especialmente no espaço urbano, e às relações amorosas/conjugais, envolvendo a decisão de casar ou não. Para os imigrantes, essas questões passavam pela escolha entre alguém de dentro ou de fora do grupo de origem, como ressaltaram Cristina Cancela e Daniel Barroso, ao analisarem os casamentos portugueses<sup>307</sup>. Eram mais do que meras escolhas pessoais. Antes, porém, é preciso atentar que o pequeno texto naquele jornal de grande circulação abriu mais que uma janela para os dramas do cotidiano na cidade. Deixou entrever uma sociabilidade tecida em cenário convulsionado por um surto econômico e o consequente ir e vir de pessoas de tantos lugares. Gente que partilhava as tensões e os desafios do viver sob a ordem urbana, onde a modernidade e as tradições muito antigas se cruzavam, incluindo práticas cujas origens remontam às vivências na África.

Apesar de o título da nota jornalística ser “Envenenamento”, o que reforçava a visão do discurso médico, o episódio que culminou na internação hospitalar de Clementina e na fuga de Manoel Preto evidenciou uma antiga prática de adivinhação, de feitiço africano<sup>308</sup>, que era operada para resolver a relação entre o barbadiano e a espanhola. Trata-se da *provação de jaji*, quando o feitiçeiro botava um pote de água para ferver com uma pedra dentro e colocava à prova o acusado. Este, para comprovar a sua inocência, devia retirar a

---

<sup>306</sup> FRANCO, Maria Silvia de Carvalho. **Homens livres na ordem escravocrata**. São Paulo: Unesp, 1997.

<sup>307</sup> CANCELA, Cristina; BARROSO, Daniel. Casamentos portugueses em uma capital da Amazônia: perfil demográfico, normas e redes sociais (Belém, 1891-1920). **História Unisinos**, São Leopoldo, v.15, n.1, p.60-70. jan./abr. 2011.

<sup>308</sup> Suzane Pinho Pêpe, analisando historicamente a terminologia da feitiçaria, define feitiço desta forma: “O termo ‘fetiche’ originou-se, provavelmente, na costa oeste da África entre os séculos XVI e XVII, durante a confluência de ideologias cristãs, mercantilistas e das sociedades locais. Os estudos de Pietz levaram-no a crer que esta palavra procede da palavra latina ‘facticius’ (século XII), que deu origem ao termo em português medieval ‘facturae’ (usado no sentido de malefício ou sortilégio); do qual derivou a palavra ‘fetisso’, ‘feitiço’ (coisa feita), aparecendo ‘fétiche’, na língua francesa, e depois o termo ‘fetiche’, na língua portuguesa”. Cf. PÊPE, Suzane Pinho. Feitiçaria: Terminologia e Apropriações. **Sankofa**, São Paulo, v. 1, n.3, p. 52-69, maio 2009. Disponível em: <<http://sites.google.com/site/revistasankofa/sankofa3/feiticaria>>. Acesso em: 8 maio 2012.

pedra do pote sem se queimar<sup>309</sup>. Podemos imaginar os percursos e as adaptações que tais práticas africanas sofreram até chegar ao contexto aqui discutido, e se foi essa prova imposta por Manoel, que remetia a conhecimentos e práticas dos barbadianos, cujos antepassados africanos chegaram às Antilhas em levadas sucessivas até o século XIX, ou, quem sabe, seria fruto de um aprendizado tido na própria região de chegada?

Estudos demonstram que essa adivinhação também era usada pelos senhores de escravos no Brasil para revelar os culpados de roubo ou fuga, por exemplo. Seriam evidências de apropriações africanas no Brasil desde os tempos da colônia<sup>310</sup>. O fato é que, no centro da capital da borracha, a honestidade da espanhola foi auferida por um desafio: tomar o sublimado corrosivo e sair ilesa. O resultado foi a desafiada parar no hospital e o desafiante, muito provavelmente, na cadeia. Ao leitor do periódico foi apresentado mais um drama dos recém-chegados, mas não se fez relação do fato com a feitiçaria, seja por distanciamento ou por falta de familiarização com tal prática. A história é para nós instigante porque traz formas de pensar e de viver dos que experimentaram a imigração e a tiveram como algo que marcou diferentes momentos das suas vidas, sem apagar as influências e apropriações africanas.

### 4.3 Lavadeira das Arábias

Entre a história e memória, os barbadianos foram encontrados em meio a diversos sujeitos, homens e mulheres, nacionais e estrangeiros, que vivenciaram a experiência do desterramento, da vida como estrangeiro, ou do sentir-se estrangeiro na sua própria terra,

---

<sup>309</sup> Tais descrições, referidas ao contexto da África Central, foram registradas pelo Padre Giovanni Antonio Cavazzi, em: **Descrição Histórica dos três reinos do Congo, Matamba e Angola**. Lisboa: Notícias, 1965, p.109 apud CALDAS, Glícia. A magia do feitiço: apropriações africanas no Brasil Colônia. **Revista ACOALFAPLP**: Acolhendo a alfabetização em países de língua portuguesa, São Paulo, ano 1, n.1, p. 128-144, set. 2006. Disponível em: <<http://www.acoalfaplp.net>>. Acesso em: 23 jul. 2012. A citação encontra-se na p.141 deste artigo.

<sup>310</sup> Cf. CALDAS, 2006, p.138 ss.

como era o caso dos nordestinos que imigraram para a Amazônia, ou mesmo dos filhos de barbadianos nascidos no Brasil. Muitos desses indivíduos são lembrados por suas funções no cenário urbano, como é o caso das barbadianas. Também foram lembradas por se empregarem na lavagem de roupas, às vezes nas casas das elites na cidade, ou entre os ingleses brancos.

O jornal *A Província do Pará*, no final de outubro de 1911, trazia a notícia sobre tal “Lavadeira das Arábias”<sup>311</sup>. Esse jornal contava a situação na qual se envolveu um senhor chamado Oscar de Souza Martins, que solicitou os trabalhos de uma senhora, *Helena de Tal*, para quem ele entregou várias peças de roupa para lavar. Ficou insatisfeito com o resultado dos serviços de Helena, e terminou por acusá-la de extravio das roupas. Helena foi intimada pela polícia a comparecer junto à autoridade policial e dar explicações sobre o fato<sup>312</sup>.

Essa notícia ajuda-nos a explorar melhor quem eram essas pessoas, qual era o seu cotidiano e como moravam os barbadianos chegados à cidade. O jornal informava sobre uma mulher negra, barbadiana, com nome, mas sem sobrenome, como muitas vezes encontramos nas notícias que se referiam aos negros, de uma maneira geral, tanto os saídos da escravidão no Brasil quanto os que aqui chegavam pela imigração. Helena de Tal habitava em uma estância, que, como vimos, juntava a raia miúda e era sempre alvo de olhares disciplinadores, como os da polícia. Morava em uma estância, porém não vivia sozinha. Tinha um marido, cujo nome também não foi identificado no jornal, que procurava destacar a imagem negativa do casal ao apresentá-lo como de meliantes que reagiram à convocação feita pelo agente da polícia, para se explicarem junto ao delegado sobre o caso das roupas do Sr. Martins.

A cena da prisão de Helena e de seu marido se deu no entorno de um dos quartos da estância onde residia o casal, que se localizava na Avenida Serzedelo Corrêa e era a mesma

---

<sup>311</sup> Lavadeira das Arábias, APP, 31 out. 1911. BPAV.

<sup>312</sup> Ibidem.

rua em que estava sendo construída a primeira Igreja anglicana da região<sup>313</sup>, onde se concentravam vários barbadianos. A confusão se deu porque Helena e o marido tinham recebido “grosseiramente” o agente Quintino, quando este chegou à estância mandado pelo subprefeito Carlos Guimarães. Deviam se dirigir à estação policial, já tidos como “meliantes” e para responder às denúncias feitas pelo Sr. Martins. Segundo este último, foram entregues a Helena várias peças de roupa para lavar, dentre as quais um mosquiteiro no valor de 80\$ (oitenta réis), que lhe teria sido devolvido “completamente estragado”. As outras roupas tinham voado “como por encanto”. Depois de fazer procuração das roupas, o Sr. Oscar Martins encontrou Helena, que, arguida sobre o assunto, disse-lhe “não saber do paradeiro das peças que levava para lavar”<sup>314</sup>.

Helena foi apresentada na notícia como uma “mulherzinha”, que do interior da casa e acompanhada do marido fez gestos obscenos para o agente Quintino. Por conta disso, a patrulha da polícia foi chamada e efetuou a prisão de ambos como “meliantes”. Ficaram detidos pela polícia e só foram postos em liberdade mais tarde, não antes de entrarem em acordo com o “prejudicado”<sup>315</sup>.

Retornando aos jornais, encontramos outras mulheres negras e barbadianas. Elas aparecem no meio de narrativas de fatos diversos. Alguns eram noticiados de forma a chamar a atenção do leitor para cenas como a que foi mencionada no jornal *Folha do Norte*, sobre uma tentativa de suicídio que envolvia duas mulheres, uma barbadiana e uma cearense. Esses dois tipos de imigrantes eram observados na cidade onde circulavam pessoas de muitos lugares, por conta do *boom gomífero*, de um lado, e por disputas pelas oportunidades de trabalho, de outro. A cearense Maria Luiza de Araujo teria tentado se matar ingerindo

---

<sup>313</sup> Trata-se da *Pará Anglican Church*, capelania inglesa estabelecida no Pará, resultante do “protestantismo de missão”.

<sup>314</sup> Lavadeira das Arábias, APP, 31 out. 1911. BPAV.

<sup>315</sup> *Ibidem*.

pastilhas de sublimado corrosivo, que teriam sido compradas na Pharmacia Brazil por uma criada barbadiana, de nome Luiza<sup>316</sup>.

O mesmo jornal, em 31 de outubro de 1917, trouxe em uma de suas seções, denominada de “Pela Polícia”, essa pequena nota: “Ontem, pela manhã, quando cometia desordens, foi recolhido ao xadrez John de tal, barbadiano, preto, de 28 anos, marinheiro de uma escuna americana, que se acha fundeada no nosso ancoradouro interno”<sup>317</sup>. Assim, como na notícia anterior, John foi alvo de repreensão social. Era um homem, preto, barbadiano, tinha nome, mas não sobrenome, como outros pretos barbadianos eram qualificados. Tinha uma profissão, porém era mais um dos que circulavam pela cidade a cada chegada dos navios. Não há detalhamento sobre as “desordens” cometidas por John. Entretanto, a matéria cumpria a sua função disciplinadora e qualificadora dos sujeitos por suas ações, características físicas e situação – de estrangeiro –, recolhido ao xadrez. Foi enquadrado em uma seção que trazia informações sobre o recolhimento à cadeia, ao hospício ou à Santa Casa, juntando delinquentes, loucos e doentes ou necessitados.

#### 4.4 Pelos Fios da Memória dos Descendentes

Meu pai veio da Inglaterra... das ilhas...

Ele vivia trabalhando no navio... eu cantava para ele  
 “Trabáia, trabáia nêgo. Trabáia, trabáia nêgo...” e ele não  
 gostava...<sup>318</sup>

Estes são dois trechos retirados de entrevistas realizadas com Alice Scantlebury, filha de Robert e Florence, barbadianos residentes em Belém. Através deles, vemos que a história

---

<sup>316</sup> FN, 3 abr. 1912. BPAV.

<sup>317</sup> Pela polícia. FN, 31 out. 1917. BPAV.

<sup>318</sup> Alice Scantlebury, em entrevista realizada em abril de 2012.

dessa imigração de barbadianos para a Amazônia guarda relação com realidades e questões variadas, que ultrapassam o cenário brasileiro. Tratamos de um tempo em que a escravidão e a liberdade moviam pensamentos e projetos pautados em ideários forjados na Europa e rearticulados pelo mundo afora, mas também construídos com as experiências sociais daqueles que viveram aqueles tempos neste país.

No Brasil, os negros foram alvos das tentativas de controle social que visava forçá-los ao trabalho, antes mesmo de a Abolição ter sido proclamada. Saídos do regime escravista, mas associados às antigas relações de trabalho dos tempos da escravidão, duvidava-se que podiam conformar o povo de uma nação civilizada. Daí se desejar que desaparecessem, primeiro pela extinção das fontes de introdução de africanos no país; depois, pelas tentativas de controle da miscigenação e da imigração, como vimos através de Raymundo Moraes e de José Veríssimo, no primeiro capítulo.

Nesse cenário, onde os negros ainda eram associados à condição escrava e aos estereótipos que os demarcavam como raça inferior, a chegada dos barbadianos foi atentamente observada desde o começo do século XX e, posteriormente, autoridades políticas e sanitárias, além de intelectuais e jornalistas, atestavam que se tratava de uma leva de estrangeiros que não apenas aproveitou o mercado de trabalho aberto no auge da economia gomífera, mas acabou se fixando na cidade. Parte das experiências destes imigrantes, acessada através da memória de seus filhos e netos, revela que desde os tempos da chegada a vida na nova terra não foi fácil e que tiveram que lidar com as dificuldades vivenciadas pelos estrangeiros em geral e pelos negros particularmente.

De um lado, a filha de barbadianos afirmou que seu pai veio da Inglaterra, o que torna evidente o peso do estatuto colonial britânico, decorrente do alastramento do poderio inglês pelo mundo, o qual infundiu sobre Barbados a escravização de milhares de africanos até 1834, quando o sistema escravista foi abolido na ilha. Por outro lado, cantando o trecho de uma



canção de Ary Barroso, “Terra Seca”, da década de 1940, lembra como provocava o pai ao associá-lo ao negro velho daquela canção, submetido a intenso trabalho, que carrega um corpo cansado de tanto trabalhar e que pede licença ao senhor para falar, com isso remetendo à condição de empregado estrangeiro e negro de Robert Scantlebury, comparada por ela a dos negros marcados pela escravidão no Brasil.

Com as diferentes entrevistas realizadas com filhos e netos de barbadianos, observamos que a memória dos descendentes remete ao peso do referencial anglo-saxão em termos políticos, econômicos, sociais e culturais, revelado nas várias menções às experiências dos imigrantes e de seus descendentes sempre como os “tempos dos ingleses”. Chegados como súditos ingleses que imigraram, os negros barbadianos aportaram no Brasil e mostraram características e desvelaram percalços que mostram que se tratava de ingleses diferentes, “pretiocas”<sup>319</sup>. Eram subalternizados pelos ingleses brancos, e também pelos norte-americanos, administradores das firmas que os agenciavam, os quais os demarcavam como *West Indians*, o que, na chegada ao Brasil, acabou sendo operado pelos imigrantes barbadianos como símbolo de prestígio (assemelhar-se aos ingleses brancos pela nacionalidade, língua, religião, vestimentas), em que pese tal identificação, demarcada pelos outros, oscilasse também como símbolo de estigma (estrangeiro, inglês pretioca)<sup>320</sup>.

Ao afirmar que o pai veio da Inglaterra, mas das ilhas, a descendente remetia menos a uma origem do que a uma nacionalidade, ainda que infundida por uma imposição colonizadora. Assim Alice indicava o pertencimento do pai e de sua família a uma cultura tida como superior, pelo menos comparativamente à dos negros saídos da escravidão no

---

<sup>319</sup> “Pretioca” foi o termo empregado por Beatriz White para se referir aos barbadianos, definidos por ela com ingleses, mas pretos, diferentes dos ingleses brancos para os quais vieram trabalhar. Entrevista realizada em 1º de dezembro de 2004.

<sup>320</sup> Cf. GOFFMAN, 1988. Segundo este autor, o estigma refere a atributos profundamente depreciativos da pessoa, atributos indesejados, que produzem uma discrepância entre a identidade real do indivíduo e a sua identidade social virtual. A informação que o indivíduo dá ao seu respeito, em compasso com a representação social do sujeito, quando transmitida por um símbolo pode constituir prestígio.

Brasil. Com a chegada dos barbadianos, homens e mulheres livres em terra onde o trabalho do imigrante era aguardado, ficava claro o que estava em jogo, quanto à questão do trabalho e do problema da falta de braços, havendo a necessidade das levas de migração internacional e intranacional pelo país.

A história dos imigrantes barbadianos na Amazônia, filtrada pela memória dos descendentes que se fixaram na capital do Pará, é (re)contada em meio às lembranças familiares a partir do que disseram os que imigraram, ou do que se pensa terem acontecido com eles, também pelas experiências dos interlocutores da pesquisa, nos tempos da infância e juventude em Belém, de todo modo é um passado não como ele aconteceu, mas atualizado pelos narradores.

... *Quem nascia em Barbados era inglês, porque eles eram da colônia inglesa*

Beatriz White, filha de imigrantes barbadianos, assim se remeteu aos nascidos em Barbados, chegados em Belém na virada para o século XX, com os ingleses nos tempos em que esta ilha era uma colônia britânica<sup>321</sup>. Realçou desta maneira o pertencimento dos barbadianos à colônia inglesa já presente na cidade, levando-nos ao tempo da chegada e os motivos e situações da vinda para estas terras.

Chegaram sozinhos, acompanhados de parentes e conhecidos, ou vieram depois destes, aproveitando-se das redes de informação e solidariedade tecidas pelos primeiros. Vinham possivelmente fugindo da faina nas plantações de cana em Barbados, dos baixos salários e de outros percalços enfrentados na ilha ou desdobrando os caminhos em busca de trabalho, que já os tinha tirado da ilha para o Panamá ou outras partes do Caribe. Apostavam em uma oportunidade de trabalho nas empresas que levavam a efeito grandes obras na Amazônia, com alguma ligação com os agentes delas ou por conta própria. Para uns, a busca de trabalho, para

---

<sup>321</sup> Entrevista com Beatriz White, realizada em 1º de dezembro de 2004.

outros, mais que isso, a busca de uma vida melhor, o que poderia significar, dentre outras coisas, a fixação em uma nova terra. Foi o que aconteceu com Florence Viola Grant, quando saiu de Barbados e chegou ao Pará, na esteira de sua irmã, na primeira década do século XX.

Do que conseguimos recuperar, em que pesem as dificuldades em recompor histórias ocultas da imigração, pouco documentadas e muito dependentes dos relatos dos descendentes, encontramos os barbadianos em variadas tarefas em firmas construtoras, estabelecimentos comerciais, nos navios e no porto, também nas casas da gente remediada, principalmente dos ingleses.

Chegaram a Belém diretamente de Barbados, ou depois de transitar por outras cidades como Manaus e Porto Velho. Como apontamos no capítulo três, Robert Scantlebury foi um barbadiano que residiu primeiramente em Manaus, onde os ingleses tinham uma atuação econômica importante e que cresceu junto com o sucesso da exportação de látex. Foi lá que conheceu Florence Viola Grant, com quem se casou depois. Passaram um tempo em Santarém, onde tiveram as duas primeiras filhas<sup>322</sup>, até fixarem residência com a família em Belém, onde tiveram os demais. Os filhos de Robert e Florence são, portanto, naturais do Pará, embora tenham sido cotidianamente identificados pelos outros como barbadianos.

Como a maioria dos que chegaram à região, aquela foi uma imigração motivada pela busca de trabalho. Alice, filha de Robert, talvez lançasse mão dessa associação entre negros e trabalhadores do porto quando, perguntada sobre o trabalho do pai, afirmou: “Os negros carregavam a saca de café. Será que o papai tava aí? Se o papai me ouvisse...”<sup>323</sup>. Embora os trapiches concentrassem trabalhadores negros e mestiços, nas embarcações havia gente de

---

<sup>322</sup> O casal teve cinco filhos: Maria dos Passos (1918), Lilian Alberta (1920), Alice Alicida (1922), Martha Alexandra (1924) e Albert Edward (1929). As filhas mantiveram-se celibatárias, enquanto Alberto (nome abreviado de Albert) casou-se com uma brasileira, com quem teve dois filhos e uma filha, esta última é Flora Christine Scantlebury, que, por sua vez, é mãe de Wagner e Victor Scantlebury Rente. Christine e Victor foram dois importantes colaboradores da pesquisa e ela chegou a produzir, juntamente com Shirley Muriel, uma cartilha com a biografia de sua tia paterna, Alice Scantlebury, em 2012.

<sup>323</sup> Alice Scantlebury, entrevista realizada em 23 de setembro de 2011.

vários matizes e origens. Não à toa, foi como tripulante do vapor *Viking* que Alice recorrentemente se lembrou do pai. Contextualizando a afirmação destacada acima, foi feita logo após Alice cantar o trecho da canção que trazia versos que repetiam “Trabáia, trabáia, nêgo...”. Assim, enfatizava a vida de trabalho dedicada àquele navio:

Quando nós nascemos ele já estava no *Viking*. Quando a mamãe casou com ele, já no *Viking*. Foi para o [cemitério] Santa Izabel e acabou a história dele... o *Viking* se encostou para reparos. Continuou trabalhando até se esgotar, coitadinho!<sup>324</sup>

Sobre o ofício do pai, Alice, na primeira entrevista, quando sua irmã Lilian ainda era viva e dela participou, apontou o pai como marinheiro de navios ingleses que andavam pela região implantando os cabos telegráficos<sup>325</sup>. Anos depois, quando novamente entrevistada, mencionou que “todo mundo só chamava o papai de mestre, mestre de bordo, o mestre do *Viking*”.

Sobre a saída do pai de Barbados para o Brasil, disse ter vindo pelo mar, em busca de trabalho, caracterizou o local de origem do pai como “[...] uma ilha muito pequena e as pessoas, quando estavam em idade de trabalhar, os navios, como se diz, encampavam eles [os barbadianos] pra trabalhar por fora”. Dava pistas, então, do recrutamento de trabalhadores em Barbados, por conta de uma memória por tabela, já que era sua mãe quem lhe contava as histórias da família, pois o pai “era fechado a sete, nove, dez chaves... não dizia nada”<sup>326</sup>.

Um dos efeitos da imigração é a quebra das raízes familiares<sup>327</sup>. É comum nas entrevistadas o silêncio dos narradores acerca dos seus parentes. Por outro lado, os laços com parentes, também amigos e conhecidos, são fundamentais na experiência imigratória. Robert Scantlebury provavelmente saiu de Barbados seguindo um primo seu, Charles.

<sup>324</sup> Alice Scantlebury, entrevista realizada em 23 de setembro de 2011.

<sup>325</sup> Alice e Lilian Scantlebury, entrevista realizada em 02 de novembro de 2004.

<sup>326</sup> Alice Scantlebury, entrevista realizada em 23 de setembro de 2011.

<sup>327</sup> BOSI, Ecléa. **Memória e Sociedade**: lembranças de velhos. São Paulo: Companhia das Letras, 1994, p.429.

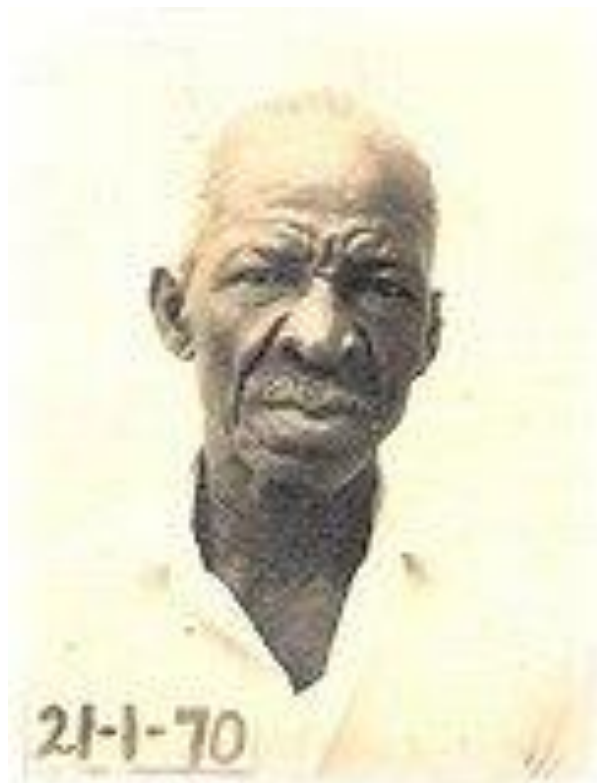


Figura 19 – Os Scantlebury de Manaus. Charles Scantlebury, primo de Robert, que veio para a região trabalhar na Estrada de Ferro Madeira-Mamoré e acabou se fixando em Manaus. Os seus descendentes foram registrados como Scantbelruy, provavelmente por um erro do escrivão.

Fonte: Acervo de Iran Scantbelruy.

De fato, existe um ramo da família Scantlebury que se estabeleceu em Manaus, descendente de Charles Christopher Scantlebury. Segundo nos informou o seu neto, Charles era primo de Robert e veio para a Amazônia em 1908, para os trabalhos na construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Depois, fixou residência em Manaus<sup>328</sup>. Já nas lembranças de Nair Chase, Charles é destacado pelo trabalho na extração da borracha e, posteriormente, como caseiro em um retiro de uma igreja católica<sup>329</sup>. A menção é interessante e indica um

<sup>328</sup> Cf. Iran Scantbelruy, filho de Ivan Valter Scantbelruy e neto de Charles Christopher Scantlebury. Segundo Iran, no registro dos filhos de Charles teria havido uma mudança no sobrenome da família, provavelmente por erro do escrivão. O que fora confirmado por outro membro desta família, Gelcirene Scantlebury Trindade, que, em entrevista realizada no contexto da visita dela em 2010 aos Scantlebury de Belém, informou que Charles Scantlebury se casou com a brasileira Alegria Avelina, com quem teve três filhos: Luís, Ivan Walter e Gerenice, nascidos no Amazonas. Esta última e seu marido Gileno Trindade são os pais da informante, neta de Charles. Entrevista com Gelcirene Scantlebury Trindade, realizada em 26 de novembro de 2010.

<sup>329</sup> Nair Chase da Silva é brasileira, nascida e residente em Manaus, professora da Faculdade de Enfermagem da Universidade Federal do Amazonas. É da terceira geração de barbadianos, neta de Evelyn Wise Greendige e Charles Beresford Chase, filha de Dora Chase da Silva. Entrevista realizada em 14 de fevereiro de 2012.

possível trânsito de parentes barbadianos por pelo menos três estados brasileiros: Amazonas, Pará e Rondônia.

O trajeto de Robert e Charles Scantlebury de Barbados para o Brasil e, depois, pelo interior da região amazônica, exemplifica os laços existentes e estabelecidos entre os que foram atraídos pelas oportunidades de trabalho abertas com a construção de uma ferrovia e o incremento de portos e serviços urbanos e de navegação. As ligações entre imigrantes de mesma origem podem ser resumidas desta forma: Robert Scantlebury casou-se com Florence Grant; Charles Scantlebury, com Alegria. Alegria era prima de Charles Beresforce Chase, que também não chegou sozinho, porque veio de Barbados para Manaus acompanhado pela mãe, outra barbadiana<sup>330</sup>.

Não sabemos se os Scantlebury e os Chase foram recrutados por firmas como a que construiu a EFMM. Tampouco se houve uma imigração espontânea, apoiada na ligação com os parentes. É possível que o engajamento dos primeiros desse o suporte para a chegada dos demais. No caso de Florence, o fato de ter uma irmã, Beatriz, que já residia em Manaus, facilitou sua vinda, quando tinha apenas 16 anos de idade.

A chegada desses barbadianos indica o peso que os laços de parentesco e solidariedade têm na experiência migratória, viabilizando o trânsito, definindo os locais de destino e a recepção inicial. Também a inclusão em redes de convivência no mundo do trabalho e no espaço de moradia, demonstrados por Edilza Fontes para o caso dos portugueses imigrados para o Estado do Pará<sup>331</sup>. Foi justamente o que se observou quanto às barbadianas Anna Forde

---

<sup>330</sup> A mesma informante conta a história do barbadiano Charles Beresford Chase: “meu avô foi trabalhar com caldeira... na Santa Casa tinha caldeira. O J. G. Araújo era uma empresa grande e meu avô foi trabalhar pra ele”. A profissão deste Chase, segundo sua Carta de Identidade, era “carvoeiro”. Carta de Identidade de Charles Beresford Chase, registrada pelo Gabinete de Identificação e Estatística/Chefatura de Polícia do Estado do Amazonas em 1921, quando ele tinha 24 anos. Acervo da família Chase de Manaus. Nascido em Bridgetown, Charles Beresford Chase teria chegado à região com 16 anos de idade, acompanhando a mãe, a barbadiana Georgina Yuveraar. Ele é primo de Alegria Scantlebury, que recebeu este sobrenome depois que casou com Charles, o primo de Robert Scantlebury. Daí as ligações entre os Scantlebury de Belém e Manaus com os Chase desta última cidade. Entrevista com Nair Chase, realizada em 14 de fevereiro de 2012.

e Alberta Odle, cujas histórias foram noticiadas nos jornais que traziam ao público os *fait divers*. Imigrantes de mesma nacionalidade, dividiram o espaço de moradia e entraram em conflito quando Anna resolveu se mudar.

Quanto a Florence e Robert, os mesmos se conheceram e mudaram para Santarém, e, posteriormente, para Belém, acrescendo a leva de barbadianos aí existentes. Aí já se encontrava James Christopher de Coursey Burnett, que em Trinidad conheceu e casou com Carlota Alberta, antes de chegar a Belém. Como eles, outros barbadianos imigraram no começo do século XX e fixaram residência na cidade, mas os imigrantes que conformaram estas duas famílias já nos dão um indício da diversidade desta imigração. Uns chegaram sozinhos, outros seguindo parentes, alguns já casados, outros coabitaram e casaram com compatriotas na nova terra. Uns exerciam atividades braçais enquanto outros foram capatazes, liderando turmas de trabalhadores, houve também barbadianos que exerceram atividades administrativas, inclusive no comando de firmas inglesas, embora estes últimos fossem a exceção, se comparados à maioria.

As pistas que nos levaram até eles foram os relatos dos descendentes, os registros de casamentos civis e os registros de sepultamento no Cemitério de Santa Isabel. Através deles, encontramos mulheres e homens barbadianos que exerceram as mais diversas atividades na capital do Pará, como se pode observar a seguir.

---

<sup>331</sup> Cf. FONTES, Edilza. Imigração e mercado de trabalho na Amazônia do fim do século XIX: o caso dos portugueses de Belém do Pará. In: ARAGÓN, Luis E. (org.). **Migração internacional na Pan-Amazônia**. Belém: NAEA/UFPA, 2009, p. 293.

Nome	Origem	Atividade
BURNETT, James de Coursey	Barbados	Capataz – <i>Pará Electric</i> , assentamento de trilhos/bondes
CHASE, Dudley	Barbados	Vice-gerente de firma inglesa de exportação de borracha <i>Adalberto H. Ardner</i>
DEANE, Leonard Eustace	Barbados	Contador e administrador da <i>Port of Pará</i> , segundo relato oral empregado, segundo seu registro de casamento
SCANTLEBURY, Robert	Barbados	Marinheiro em navios ingleses, mestre do <i>Viking</i> ; implantação de cabos telegráficos
SKEETE, Robert Clyd	Santa Lúcia	Funcionário de uma Fábrica de corda, depois professor de inglês
WHITE, Joseph	Barbados	Caldeireiro/navio a vapor da <i>Booth Line</i>
MARSHALL, Samuel	Barbados	Carpinteiro/Porto (segundo relato oral) Mecânico (segundo seu registro de casamento)

Quadro 4 – Imigrantes Barbadianos em Belém – ocupações

Fonte: Entrevistas realizadas com descendentes de barbadianos residentes em Belém.

Os barbadianos chegaram ao Pará espontaneamente, ou recrutados para obras como as da EFMM, depois se transferindo para Manaus e Belém, ou ainda por suas ligações com empresas ou pessoas inglesas estabelecidas na capital. O mercado de trabalho aberto aos migrantes de maneira geral decorreu das transformações pelas quais passava Belém, como assinalamos no capítulo três.

A partir das entrevistas realizadas com os seus descendentes, foi possível identificar as ocupações dos imigrantes barbadianos em Belém. Trabalharam nas obras de infraestrutura (assentamento de trilhos e bondes, construção do porto) como capatazes e braçais, a exemplo de James de Coursey Burnett. Atuaram em firmas inglesas de exportação de borracha, inclusive com cargos de gerência, como Dudley Chase.

No Porto do Pará, construído por negociantes e administradores norte-americanos e por empreiteira inglesa, foram empregados trabalhadores de diversas nacionalidades. Nele, os barbadianos foram maquinistas e carpinteiros ou mecânicos. Mas foram também contadores e administradores, como Leonard Deane, que chegou com experiência no ofício desde Barbados, passando pelo Panamá e Bolívia, também por Manaus, como funcionário da firma



que construiu o porto ali<sup>332</sup>. Cruzando as informações de outras fontes, observamos que no seu registro de casamento, porém, Deane é identificado pela categoria “empregado”. Possivelmente essa “ocupação” equivalia à vinculação a uma empresa comercial ou industrial em atividade que não fosse braçal<sup>333</sup>.

Os barbadianos que imigraram neste período tinham diferentes situações econômicas, o que provavelmente refletia uma diferenciação já existente no local de origem, ou foi resultado do tipo de inserção que tiveram nas empresas estrangeiras que atuavam no Brasil. Enquanto alguns barbadianos chegavam para trabalhar nos navios, nos portos, assentar trilhos, cabos telegráficos ou até se aventurarem na extração do látex, como Robert e Charles Scantelbury, outros chegaram em condições sociais mais favoráveis, como é o caso de Dudley Elis Chase, que veio para Belém como negociante em uma firma de exportação de borracha<sup>334</sup>.

Em trabalho anterior, reconstituímos a história de vida de Dudley Elias Chase, que aqui apresentamos em resumo:

A história da família Chase no Pará teve início com Dudley e Josephine Chase. Dudley Elias Chase nasceu em Barbados, por volta de 1873, e conheceu Josephine em Londres, lá casando com ela. No início do século XX, época do “fausto da borracha”, como afirmou Nicholas, o casal mudou-se para Belém, por conta dos negócios de uma companhia inglesa de exportação de látex, a Adalberto H. Ardner, da qual Dudley era o vice-gerente. Segundo o informante, estes foram os tempos das “vacas gordas”. Com a crise da borracha, que abalou a situação financeira da família, começou o tempo das “vacas magras”<sup>335</sup>.

Mas, considerando-se o que conseguimos investigar até aqui sobre os migrantes negros do Caribe, a condição social de Dudley, e também de Leonard Deane, estava mais para

---

<sup>332</sup> Cf. Tatiana Deane de Abreu Sá, em entrevista realizada no dia 10 de janeiro de 2005.

<sup>333</sup> Cf. Registros de Casamentos (1908-1925). Tribunal de Justiça. Cartório Privativo de Casamentos da Comarca da Capital. Centro de Memória da Amazônia.

<sup>334</sup> A entrevista com Nicholas Chase, neto de barbadiano, foi realizada em 1º de setembro de 2005.

<sup>335</sup> Cf. LIMA, 2006, capítulo 2, sobretudo p.64-75.

exceção do que para regra. Outros barbadianos trabalharam nas empresas de navegação como caldeireiros, como Joseph White, ou como marinheiros ou mestres e foguistas nos navios a vapor, em viagens internacionais ou pelo interior da região.

Alguns chegaram jovens, sem o conhecimento da língua portuguesa. Mesmo assim, aproveitaram as relações pessoais estabelecidas na chegada para conseguirem trabalho em fábricas existentes na cidade, embora os descendentes não tenham identificado o tipo de atividade lá desenvolvida. Por outro lado, a língua inglesa, falada pelo grupo, franqueou para alguns a entrada no magistério. Foi o que aconteceu com Robert Clyd Skeete<sup>336</sup> e com algumas barbadianas, as quais lecionavam as primeiras letras para os filhos dos *West Indians* em língua inglesa.

Ao recuperarmos as histórias de vida de famílias de barbadianos residentes em Belém, consultamos outras fontes que referem às ocupações destes imigrantes na cidade<sup>337</sup>. Os barbadianos foram também alfaiates, artistas e jardineiros. As ocupações de alguns são identificadas pelas categorias “trabalhador” e “jornaleiro”. “Trabalhador” era “ocupação”

---

<sup>336</sup> Cf. Gladys Skeete, em entrevista realizada no dia 23 de abril de 2012. Clyde Skeete é de Santa Lúcia, não é barbadiano por nascimento. Mas é identificado pelos outros como sendo porque se trata de um imigrante negro, *West Indian*, que chegou a Belém na mesma leva identificada como de barbadianos. Também se casou com uma filha de barbadianos e sua família é identificada socialmente como família de barbadianos que frequentam a Igreja anglicana em Belém.

<sup>337</sup> Com o objetivo de obter maiores informações sobre os imigrantes barbadianos citados nas entrevistas realizadas com descendentes residentes em Belém, consultamos registros de casamentos e registros de sepultamentos. Quanto aos primeiros, consultamos o banco de dados do Centro de Memória da Amazônia, gentilmente cedido por Daniel Barroso, que contém cerca de vinte casamentos civis nos quais pelo menos um dos cônjuges é barbadiano. Nem todos os registros trazem a indicação da ocupação do nubente e em outros aparece apenas o registro como “empregado”. Nestes registros, encontramos indicadas as seguintes ocupações: servente doméstico, foguista, maquinista, alfaiate e artista. Quanto aos registros de sepultamento, trata-se de uma documentação não catalogada e esparsa, de difícil consulta por suas condições de conservação e depósito. Para os anos de 1911 e 1912, foi possível identificar as seguintes ocupações: jornaleiro, jardineiro e “trabalhador”, nos menos de dez registros de barbadianos entre os sepultados no Cemitério de Santa Isabel naquele período. Cf. Registros de Casamentos (1908-1925). Tribunal de Justiça. Cartório Privativo de Casamentos da Comarca da Capital. CMA. Registros de Sepultamentos do Cemitério de Santa Isabel (1911-1912). DN, PMB.

atribuída ao que realizava o trabalho braçal<sup>338</sup>. “Jornaleiro” era aquele pago por jornada de trabalho, não necessariamente estabelecendo um vínculo com o contratante.

Quanto às mulheres barbadianas, observamos que trabalharam sobretudo em atividades domésticas.

Nome	Origem	Atividade
BURNETT, Carlota Alberta	Barbados	Do lar
COOK, Hellen	Barbados	Empregada doméstica, cozinheira
LONG, Una	Barbados	Lavadeira
SCANTLEBURY, Florence	Barbados	Do lar
SKEETE, Mabel	Barbados	Governanta na casa de um inglês
WHITE, Louise	Barbados	Do lar

Quadro 5 – Imigrantes Barbadianas em Belém – ocupações

Fonte: Entrevistas realizadas com descendentes de barbadianos residentes em Belém.

Assim como os homens barbadianos, as barbadianas chegaram e aproveitaram os espaços de trabalho oferecidos pelos ingleses e pelos norte-americanos, cujas presenças se tornaram cada vez maiores desde as últimas décadas do século XIX, com a abertura da região para a navegação internacional, o aumento da navegação a vapor e o crescimento dos negócios da borracha, depois as obras de infraestrutura.

As imigrantes barbadianas trabalharam na cidade como empregadas domésticas, cozinheiras e lavadeiras. Uma delas foi lembrada como governanta na casa de um inglês. Os serviços domésticos indicavam uma variedade de atividades exercidas por elas nas casas de pessoas remediadas da cidade.

Foram empregadas ou prestaram serviços para os estrangeiros de língua inglesa estabelecidos em Belém e para os que se encontravam em trânsito, nos navios, no porto ou nas firmas fixadas na capital. Lavavam, engomavam e passavam roupas, cozinhavam e limpavam as casas, também cuidavam das crianças. As prendas domésticas incluíam um

<sup>338</sup> Analisando a estrutura ocupacional dos portugueses em Belém, Edilza Fontes verificou grande número de registros de “trabalhadores” nas Fichas de Habilitações de Portugueses Residentes no Pará, o que indicaria “[...] uma indiferença social vinda de trabalhadores mais proletarizados”. In: FONTES, 2009, p.296.

conjunto de habilidades diversas, que poderiam incluir a costura, o bordado, o crochê, a confecção de flores, além das demais citadas anteriormente<sup>339</sup>. “Do lar” significava que não trabalhavam fora. Mas, no caso de Florence Scantlebury, os descendentes informaram que ela também se empregava na lavagem de roupas para fora (lavar na própria casa as roupas de outras pessoas, famílias ou empresas).

Alguns relatos se referem às barbadianas como lavadeiras no cais do porto. Marcela Martha Grangel foi apontada pelos antigos funcionários do porto de Belém como barbadiana lavadeira do cais do porto. Sua filha, Antônia Grangel, informou que Marcela era uma imigrante “das ilhas” que trabalhou lavando as roupas dos marinheiros que aportavam em Belém. Marcela não nasceu em Barbados. Sua identificação como barbadiana é mais um exemplo do emprego desta identificação para negros imigrantes de outras ilhas do Caribe (no caso, Santa Lúcia e até Martinica, como mencionados pela informante para contar a história da mãe). Antônia Grangel exerceu o mesmo ofício da mãe no cais do porto.<sup>340</sup> Como os navios chegavam e partiam o tempo todo, nem sempre era possível levar as roupas para lavar em casa, o que obrigava a lavadeira a dar conta do serviço no próprio porto, isso quando não se submetia a outros trabalhos<sup>341</sup>.

Mabel Skeete migrou de Barbados para o Pará, junto com “a leva de barbadianos” que vieram no início do século XX. Era igualmente lembrada como lavadeira. Do trabalho nos canaviais em sua terra natal, passou ao trabalho doméstico na casa de um inglês, Mc Clayd,

---

<sup>339</sup> Nos registros de casamentos que consultamos, são indicados, como ocupações das mulheres barbadianas, os serviços domésticos e as “prendas domésticas”. Nos registros de sepultamento, encontramos a referência a uma empregada doméstica. Cf. Registros de Casamentos (1908-1925). Tribunal de Justiça. Cartório Privativo de Casamentos da Comarca da Capital. CMA. Registros de Sepultamentos do Cemitério de Santa Isabel (1911-1912). DN. PB.

<sup>340</sup> Entrevista com Antônia Grangel Guedes, realizada em 18 de fevereiro de 2011.

<sup>341</sup> Antônia Grangel relatou que “[...] até eu entrei para lavar panelão dentro do navio” para o “pessoal do cais do porto”. Lavava como a mãe as roupas dos marinheiros, como lembrou: “pegava na escadinha, eu tinha uma carteirinha de lavadeira do cais do porto”. Porém, isso não lhe garantiu nenhum direito trabalhista posteriormente, como se queixou Antônia. Entrevista com Antônia Grangel Guedes, realizada em 18 de fevereiro de 2011.

em Belém. Segundo a sua neta, Mabel chegou a constituir uma família de “posse média”, tendo, na sua casa, outras mulheres empregadas na lavagem das roupas da *Pan Air*, antiga empresa aérea<sup>342</sup>.

Em Manaus, as barbadianas também foram lembradas como lavadeiras. Nair Chase contou que a avó, Evelin Greenidge, “foi por muito tempo lavadeira dos navios ingleses” e que a casa de madeira em que ela morava, alugada, transformava-se em “uma verdadeira lavanderia”. A avó de Nair empregava outras mulheres na mesma atividade, sendo ela que falava a língua inglesa e pegava as roupas no porto, não distante de onde morava<sup>343</sup>.

A relação entre as imigrantes barbadianas e a lavagem de roupas para os navios e para os estrangeiros chegados aos portos (ou, posteriormente, ao aeroporto), sobretudo quando era preciso de falantes de língua inglesa para a contratação destes serviços, foi referida por vários interlocutores da pesquisa. O que nos faz repensar os significados de falas presentes no primeiro conjunto de entrevistas: uma descendente da segunda geração de barbadianos residentes em Belém, Beatriz White, afirmou que havia as mulheres lavadeiras de roupa para os navios aportados na cidade, “[...] eram quase como pessoas cadastradas, que eles não davam as roupas para as pessoas natas, daqui, brasileiras, né. Eles davam, justamente, pra essas senhoras, lavadeiras, que eram barbadianas”<sup>344</sup>. Então, essas mulheres dominaram um nicho de trabalho na cidade, o que as auxiliava na dura tarefa de sobreviver em terra estrangeira.

Sobre o porto, Alice Scantlebury mencionou que lá havia muitos barbadianos: “[...] trabalhavam sim, muitos deles. Mas o papai trabalhava no navio. Tinha escritório, tinha

---

<sup>342</sup> Entrevista com Liliana Skeete, realizada em 15 de novembro de 2005. Liliana é filha de Doris Victoria Charles (conhecida como Lili e filha de barbadiana) com José Oscar Skeete, filho de Mabel.

<sup>343</sup> Entrevista com Nair Chase da Silva, realizada em 14 de fevereiro de 2012.

<sup>344</sup> Entrevista com Beatriz White, realizada em 1º de dezembro de 2004.

consulado, tinha muitas outras coisas. A borracha...”<sup>345</sup>. Considerado até hoje como um lugar de homens, as mulheres não eram bem vistas no porto, como foi indicado na fala de um de seus funcionários, que as associou a prostitutas. Tal qual referiu Gauld, o biógrafo de Farquhar, para quem as mulheres barbadianas, lavadeiras na área da EFMM, tinham má fama. Talvez por isso, Alice Scantlebury, apesar de todo o apreço que o pai tinha pelo navio em que trabalhava, revelou aversão ao porto e afirmou que tinha até medo de ir lá. Por isso também não enfatizou o emprego de sua mãe na lavagem de roupas para fora, o que foi mencionado por sua sobrinha-neta no contexto de outra entrevista<sup>346</sup>.

A lavagem de roupas era uma das atividades de mulher, mais especificamente das mulheres pobres trabalhadoras<sup>347</sup>. Muitas delas, porém, faziam esse tipo de serviço dentro dos lares, dos seus e dos outros, o que as afastava daquela associação detratada acima mencionada e trazia a marca clara do preconceito de cor e de classe/atividade.

Edilza Fontes, ao estudar a participação das mulheres portuguesas no mercado de trabalho do fim do século XIX e começo do século XX em Belém, demonstrou que tal mercado era

[...] perpassado por relações de gênero na medida em que definiam trabalhos sexualizados, estabelecendo hierarquia e alteridade nas relações de trabalho. Para as mulheres, o mercado de trabalho fora do lar era baseado nos serviços de casa, ou seja, não havia oferta de empregos para mulheres fora do espaço das atividades domésticas e de venda de doces e artesanatos nas ruas.

O mercado de trabalho feminino em Belém, naquela época, enquanto trabalho fora de casa, era uma extensão do espaço doméstico, ou seja, há um papel feminino construído historicamente e que naquele momento definiu o lugar do trabalho feminino e do trabalho masculino. O que seria trabalho de mulheres não se contrapõe à imagem feminina ligada ao lar<sup>348</sup>.

<sup>345</sup> Entrevista com Alice Scantlebury, realizada em 23 de setembro de 2011.

<sup>346</sup> Flora Christine Scantlebury, filha do irmão de Alice Scantlebury, em entrevista realizada no dia 14 de abril de 2012.

<sup>347</sup> FONTES, 2009, p.307.

Assim, entendemos que, apesar de a lavagem de roupas ser uma atividade das mulheres trabalhadoras pobres de uma maneira geral, havia “preferências” sobre quais mulheres deviam entrar nos lares das famílias abastadas de Belém, como lavadeiras, cozinheiras, empregadas domésticas. O exemplo dos imigrantes portugueses nos dá um contraponto interessante para a discussão da inserção das mulheres barbadianas no mercado de trabalho local.

Segundo Edilza Fontes, havia preferência por mulheres morigeradas (bons costumes e vida exemplar), que se enquadrassem no modelo moral das famílias abastadas. A preferência por mulheres portuguesas era explicada pela relação entre mercado de trabalho e nacionalidade, o que não excluía os preconceitos raciais contra a população negra (ex-escrava), já que “o efeito mais imediato do ‘trabalho livre’ foi a desqualificação dos negros e mestiços para o trabalho independente”<sup>349</sup>.

Preferiam-se os trabalhadores brancos, disciplinados, sadios, morigerados. Assim, os negros eram mais marginalizados porque, depois de libertos, tornou-se mais difícil controlar os seus modos de viver e as suas “malcriações”. Sobre estes recaía ainda o peso do passado escravo e do trabalho como algo degradante, vil, violento, coercitivo e brutal<sup>350</sup>.

No caso das mulheres, significava a preferência por mulheres brancas, “sadias”, sem filhos, de “bons costumes”, o que era projetado sobre as portuguesas na cidade. No caso das barbadianas, a cor/raça acabava por associá-las às mulheres negras locais (ex-escravas ou descendentes destas). Entretanto, a condição de *West Indian* (aquele que vem da possessão inglesa, como bem definiu Beatriz White) as colocava em uma situação diferenciada. Afinal,

---

<sup>348</sup> FONTES, 2009, p.309.

<sup>349</sup> Cf. SEYFERTH, Giralda. Construindo a nação: hierarquias raciais e o papel do racismo na política de imigração e colonização. In: MAIO, Marcos; SANTOS, Ricardo (orgs.). **Raça, Ciência e Sociedade**. Rio de Janeiro: Fiocruz/Centro Cultural Banco do Brasil, 1996, p.46.

<sup>350</sup> RIBEIRO, 1990, p.15.

a situação colonial imprimia-lhes suas marcas, na língua, nos modos de vestir e se comportar, o que não excluía o adestramento pelo trabalho, a subordinação ao inglês (o branco colonizador).

Os barbadianos eram ingleses, pelo estatuto que lhe imputava esta nacionalidade, mas eram classificados pelos ingleses colonizadores como *West Indians*. Porém, como estrangeiros e negros, eles também tiveram que lidar com as suspeitas e estigmas que circundavam os imigrantes de maneira geral, mas sobretudo os empobrecidos, como se pôde notar na história da barbadiana que foi chamada de “Lavadeira das Arábias”, em meio aos *fait divers* que citamos na primeira parte deste capítulo. Se “das Arábias” significava que a pessoa era “esperta”<sup>351</sup>, tal menção não deixa de ser relevadora das imagens negativas que a imprensa local reproduzia tanto sobre os sírios e libaneses (tidos por “turcos”), os quais, a despeito de sua reputação como comerciantes, eram apontados como quem iludia a boa fé dos que negociavam com eles, de um lado, quanto sobre as mulheres pobres que viviam da lavagem de roupas, de outro, e, em ambos os casos, significando um rótulo negativo sobre a estrangeira negra, taxada no jornal como “mulherzinha” e “meliante”<sup>352</sup>.

---

<sup>351</sup> No final do século XIX, parece ser este o sentido da expressão, tal como se observa na afirmação “Você é das Arábias”, da personagem Marcela em *Memórias póstumas de Brás Cubas* (capítulo XV), de Machado de Assis (1880).

<sup>352</sup> Sobre os olhares preconceituosos sobre sírios e libaneses, esboçados nos jornais, cf. MAGALHÃES, Marcelo Vieira. Sírios e libaneses na cidade de São Luís no início do século XX: relações de alteridade e a busca pelo lugar ideal. In: FERREIRA, Marieta Moraes (Org.). **Anais do XXVI Simpósio Nacional de História da ANPUH**, São Paulo, 10 f. ANPUH-SP, 2011. Disponível em: <[http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1300921207\\_ARQUIVO\\_TXTANPUHfinal.pdf](http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1300921207_ARQUIVO_TXTANPUHfinal.pdf)> Acesso em 03 jul. 2012. Algumas menções negativas sobre as mulheres que se empregavam na lavagem de roupas na capital do Pará são emblemáticas, como a que foi feita por Neville Craig, engenheiro norte-americano, quando passou pela cidade junto com uma comitiva que, depois de sair no vapor *Mercedita* de Nova Iorque e aportar em Barbados, chegou ao Pará e seguiria para Santo Antônio, área de construção da ferrovia Madeira-Mamoré. Depois de ressaltar que na área portuária de Belém eram os negros que executavam as tarefas mais árduas, Craig observou as “(...) negras e índias sempre muito levemente vestidas com uma só peça de roupa, muito decotadas e levando bandejas de frutas sobre a cabeça”, aproveitando-se para reproduzir o relato do Sr. R. H. Helpburn sobre as lavadeiras do lugar: “O sistema que adotam é o mais engenhoso que a imaginação humana poderia ter concebido. Não satisfeitas em bater a roupa com pedras, em lugar de para isso usarem tábuas, elas em geral devolvem ao dono 15 ou 20 dias mais tarde, pois nesse ínterim alugam-na, aos domingos e feriados, a qualquer pobre diabo”. E completou taxativo: “Sempre olhei com desconfiança para certos indivíduos de cara duvidosa que passavam ostentando aseada roupa branca, pois nunca podia ter a certeza de que não fosse minha a camisa que ele vestia”. Cf. CRAIG, Neville. **Estrada de ferro Madeira-Mamoré: história trágica de uma expedição**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1947, p.107.



No que dizia respeito ao trabalho doméstico, assim como as portuguesas foram preferidas entre portugueses, as barbadianas que chegaram a Belém tornaram-se as preferidas para os lares dos ingleses, dos falantes da língua inglesa (para englobar ingleses e norte-americanos). Também eram empregadas nas casas dos brasileiros, pois, apesar de negras, “sabiam se colocar no seu lugar” e falavam língua estrangeira, o que não deixava de ser um sinal positivo de distinção em momento que empresas inglesas e norte-americanas se estabeleciam no Pará. Assim, percebemos como se assinalavam as interferências ou preferências étnicas nos trabalhos femininos, inclusive opondo as mulheres estrangeiras à mão de obra local<sup>353</sup>.

Contrariando o que era usual entre as mulheres negras e mestiças trabalhadoras na cidade, o estilo de trajar das barbadianas foi lembrado, durante as entrevistas, como algo que as diferenciava. Segundo Maria Angelica Motta-Maués, a imagem que delas guardou quase as aproximava de uma figura europeia, por seu porte: alta, longilínea, busto avantajado. Traziam o cabelo preso em coque ou bandó na nuca, sapato fechado e roupas muito engomadas<sup>354</sup>. Vários relatos indicam outro item da vestimenta das barbadianas, que as diferenciava das mulheres locais: o uso do chapéu. Afinal, como afirmou Gladys Skeete ao lembrar como os barbadianos frequentavam a Igreja Anglicana: “(...) não se entrava na igreja com a cabeça descoberta”<sup>355</sup>. As barbadianas foram lembradas ainda como “empregadas perfeitas”, por serem educadas, “asseadas”, que “sabiam se colocar no seu lugar”. Eram boas empregadas que “não pulavam de casa em casa”, dedicando-se a uma mesma família. Destacamos como

---

<sup>353</sup> Cf. UGARTE, Maria Luiza. A mulher na imprensa amazonense, 1900-1950: algumas reflexões. In: FERREIRA, Marieta Moraes (Org.). **Anais do XXVI Simpósio Nacional de História da ANPUH**, São Paulo, 13f. ANPUH-SP, 2011. Disponível em: <[http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1300921207\\_ARQUIVO\\_TXTANPUHfinal.pdf](http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1300921207_ARQUIVO_TXTANPUHfinal.pdf)> Acesso em 03 jul. 2012, p.9.

<sup>354</sup> Entrevista com Maria Angelica Motta-Maués, realizada em 25 de agosto de 2005; citada por LIMA, 2006, p.90.

<sup>355</sup> Entrevista com Gladys Skeete, realizada em 23 de abril de 2012.

esse conjunto de representações as constituía como negras de “outra categoria”, diferentes das que cercavam os negros brasileiros, paraenses pobres (tidos como “mulambada”)<sup>356</sup>.

A condição de *West Indian* e o conhecimento da língua inglesa faziam com que uma parte do mercado de trabalho urbano, disputado por outros imigrantes e nacionais, fosse amealhada pelos barbadianos, homens e mulheres.

A ideologia do trabalho e seu discurso pautado pela competência, honradez, confiança, mais os estigmas que cercavam os negros e seu lugar no mercado de trabalho e na sociedade deste período, contornam as representações sobre os barbadianos. A disciplina e a morigeração exigidas dos trabalhadores pelos empregadores (pelas elites e pelo próprio Estado) indicavam que estes compreendiam como sobreviver e se ajustar e/ou conformar às exigências dos patrões (como do capital e do poder político de maneira mais ampla). Portanto, nas suas lógicas, as suas atitudes eram mais uma estratégia para sobreviver na nova terra, como demonstrou Gladys Sabina Ribeiro ao tratar das disputas e tensões que tiveram de enfrentar os portugueses no mercado de trabalho no Rio de Janeiro<sup>357</sup>. No caso dos barbadianos, diferentemente dos portugueses, estes imigrantes negros tiveram de lidar com as visões preconceituosas e racistas que no Brasil ainda associavam os negros aos tempos da escravidão e os tinham como raça inferior.

Das informações sobre a chegada destes imigrantes barbadianos, passamos para o registro dos diversos trabalhos realizados por eles na região e para a análise das ligações entre barbadianos. Não se tratava de uma imigração feita por indivíduos de forma isolada: acompanharam outros parentes, que experimentaram estes percursos. Isto os tornava capazes de vencer os desafios introduzidos pelo processo migratório, com aproximações e com o

---

<sup>356</sup> Entrevista com Maria Angelica Motta-Maués, realizada em 25 de agosto de 2005; citada por LIMA, 2006, p.90.

<sup>357</sup> RIBEIRO, 2006.

estabelecimento de relações de amizade, assim como conjugais, com outros sujeitos, da mesma origem ou não.

Alice Scantlebury, por exemplo, mencionou aqueles com quem Robert, seu pai, teve mais que relações de trabalho. Um inglês, branco e rosado, de quem era “amicíssimo” e que, “[...] quando tava velho foi embora pra terra dele, a Inglaterra”. Assim, pelo filtro da memória da interlocutora, a relação de amizade é destacada aproximando dois ingleses (mesma nacionalidade) que, no entanto, vinham de distintos locais de nascimento e tinham diferentes matizes/raças. Outro amigo era o “chefe” de Robert, que trabalhava no mesmo navio; e um português que se tornou padrinho da informante. Segundo Alice, “meu padrinho era um português bonito. Ele já trabalhava a bordo. Mas o papai era novo ainda”. Trabalhando no mesmo navio havia igualmente um chinês, que se tornou padrinho da outra filha de Robert, a Lili, como era chamada Lilian.

Portanto, de forma distinta dos barbadianos retratados nos *fait divers* – cujas imagens difundidas pela imprensa os apresentavam entre as “classes perigosas”, ou entre histórias comovedoras, as histórias dos barbadianos que chegaram a Belém, retraçadas pelos fios dos relatos dos descendentes, compõem uma memória que depura as tensões e ressalta as ligações estabelecidas no cenário urbano, no ambiente de trabalho. Assim, são as ligações entre o barbadiano, o inglês, o português e o chinês que Alice destacou ao listar os diversos sujeitos empregados na faina que o pai enfrentava no navio inglês que aportava em Belém. Também as afinidades que ele procurou reforçar através de relações de compadrio, muito embora seja perceptível, no relato, certa ironia no fato do padrinho de Alice ser um português (ressaltado por ela como “bonito”) enquanto o da irmã, Lilian, era um chinês. As lembranças de Alice, a partir dos relatos de sua mãe e dos poucos comentários de seu pai sobre as experiências dele no *Viking*, ainda fizeram referência à Primeira Guerra Mundial, quando aquele vapor da

companhia inglesa partiu para a Inglaterra e seus tripulantes enfrentaram grande perigo, por conta de ser um vapor pequeno e da “água braba” que cobria o navio<sup>358</sup>.

Dentre os sujeitos estimados por Robert, Alice mencionou ainda um barbadiano, Samuel Marshall, que era carpinteiro. Como lembrança dessa amizade – que perdurou inclusive depois que a família deste último retornou a Barbados e, posteriormente, voltou mais uma vez ao Brasil, fixando-se no Rio de Janeiro – ficou o serrote que Samuel “[...] deu pro papai [quando] já tava doente”<sup>359</sup>. O serrote de Samuel, o garfo de Robert e a mala da chegada de Clyd Skeete foram objetos biográficos apresentados pelos descendentes para falar sobre esses imigrantes. O interessante é que Alice, assim como Lilian mencionou anos atrás, citou Samuel como o único barbadiano com quem a família dela tinha relações mais próximas em Belém, repetindo várias vezes que a mãe não gostava de se meter com barbadianos e que o pai dizia à Florence que se mantivesse afastada deles.

Pelo que vimos apontando até aqui, observamos que não se tratou de uma imigração de homens. As mulheres foram lembradas como ligadas às tarefas domésticas, realizadas nos seus lares ou nos das pessoas remediadas, também entre homens, nos portos. A menção a essas mulheres como lavadeiras, ofício inclusive indicado no *fait divers*, como o que aparece no episódio da “Lavadeira das arábias”, compõe e entrecruza duas “chaves temáticas” desta pesquisa: a do trabalho e a das sociabilidades tecidas pelos imigrantes.

Além do ambiente de trabalho, outros aspectos das relações dos imigrantes e de seus descendentes nos cenários urbanos podem ser vistos nos locais, rituais e eventos em que se encontravam com outros imigrantes de língua inglesa, como é o caso, em Belém, da Igreja Anglicana, a “igreja dos ingleses”, ou a “igreja dos barbadianos”, como a ela se referem os informantes da pesquisa.

---

<sup>358</sup> Entrevista com Alice Scantlebury, realizada em 23 de setembro de 2011.

<sup>359</sup> Entrevista com Alice Scantlebury, realizada em 23 de setembro de 2011. As menções à família Marshall já tinham sido feitas na primeira entrevista, em 2004.

A história da *Pará Anglican Church* tem origem na atividade missionária de protestantes estrangeiros na Amazônia. Na segunda metade do século XIX, com a abertura do rio Amazonas à navegação internacional, a presença de ingleses e norte-americanos cresceu na região e a atividade missionária acompanhou este crescimento.

Se, de um lado, o início do anglicanismo no Pará se ligou à ação missionária norte-americana<sup>360</sup>, a memória em torno da *Pará Anglican Church* remonta aos trabalhos do Reverendo inglês Arthur Miles Moss<sup>361</sup> e às décadas em que funcionou como capelania inglesa, sendo lembrada por muito tempo em Belém como “a igreja dos ingleses”. Não é à toa, posto que lá congregavam os súditos britânicos, vindos da Inglaterra ou das possessões a ela ligadas, como Barbados, identificados pelos missionários como *West Indians*.

O trabalho religioso, através de capelanias, guarda relação com a expansão do Império Britânico, que não descuidou da assistência religiosa aos súditos que se encontravam no estrangeiro. Para Saulo Barros, esta foi uma fase de “protestantismo de imigração”, que contribuiu para forjar um anglicanismo na região amazônica<sup>362</sup>.

A *Pará Anglican Church* foi inaugurada em novembro de 1912. No ano seguinte, o bispo inglês responsável pelas capelanias da América do Sul veio a Belém para a cerimônia

---

<sup>360</sup> Richard Holden (1828-1886) foi um missionário que, nascido na Escócia, chegou à Amazônia como representante da Igreja Episcopal e Sociedade Bíblica Americana, a qual usava a liturgia anglicana. Holden permaneceu no Pará entre 1860-1862.

<sup>361</sup> O “Padre Moss” (como se tornou conhecido no local) chegou a Belém em 1911 e é quem tornou efetiva a capelania iniciada em 1854 pelo cônsul britânico Geo Mitchell. Assim, é a Igreja da Inglaterra que se fixa em Belém a partir de 1912, quando no restante do Brasil a jurisdição pertencia à Igreja Protestante Episcopal dos Estados Unidos, desde 1890. Moss foi o capelão da PAC entre 1912 e 1930, ficando até 1945 como capelão honorário. Cf. BARROS, Saulo Maurício de. **Religião e identidade cultural: a capelania anglicana como elemento de preservação identitária dos imigrantes de língua inglesa em Belém do Pará, 1912-1945**. 2010. 68f. Trabalho de conclusão do Curso de Pós-graduação em Ciências da Religião. Universidade Metodista de São Paulo, São Paulo, 2010, p.43.

<sup>362</sup> Cf. BARROS, Saulo Maurício de. **História do Anglicanismo na região amazônica. Centro de Estudos Anglicanos**, 16f. Porto Alegre, 2005. Disponível em: <[http://www.centroestudosanglicanos.com.br/bancodetextos/historiadaigreja/hist\\_anglicanismo\\_amazonia\\_saulo.pdf](http://www.centroestudosanglicanos.com.br/bancodetextos/historiadaigreja/hist_anglicanismo_amazonia_saulo.pdf)>. Acesso em: 18 jun. 2010.

de consagração do prédio. Era Edward Francis Every<sup>363</sup>, que visitou a igreja de Belém em seis ocasiões. Em uma delas, foi registrada uma fotografia, produzida na frente da Igreja anglicana em Belém, que foi incluída no livro em que Every contou as suas passagens pela América do Sul<sup>364</sup>.



Figura 20 – *St. Mary's Church, Pará. Group of West Indians*

Fonte: EVERY, Edward Francy. **South American Memories of 30 Years**. Londres: Society for Promoting Christian Knowledges, 1933, p.155.

A fotografia acima foi identificada no livro como *St. Mary's Church, Pará. Group of West Indians*. É um importante registro sobre a Paróquia de Santa Maria<sup>365</sup> e sobre a participação dos súditos britânicos das ilhas caribenhas que migraram para Belém. A fotografia dá conta da ação dos ingleses, representados pelos brancos, sobre os *West Indians*,

<sup>363</sup> Edward Francis Every foi bispo da Igreja da Inglaterra para as capelanias de Falklands e América do Sul entre 1910 e 1937.

<sup>364</sup> EVERY, Edward Francy. **South American Memories of 30 Years**. Londres: Society for Promoting Christian Knowledges, 1933.

<sup>365</sup> A *Pará Anglican Church* teve sua construção iniciada no dia da Bem Aventurada Virgem Maria (16 de agosto de 1912) razão pela qual se tornou Paróquia da Santa Maria.

os caribenhos negros e, mais especificamente, sobre a formação religiosa de seus filhos na terra que os recebeu.

De um lado, a relação entre a expansão inglesa impulsionada pela pujança econômica relacionada ao comércio da goma elástica e o incremento da colônia inglesa e do anglicanismo. Por outro, a continuidade dos trabalhos, e nele o papel dos imigrantes negros e de seus filhos, tal qual a imagem indica, o que se reveste de um significado ainda mais importante, como um esforço de continuidade em face ao contexto econômico já desfavorável, com a queda da economia da borracha, uma vez que a fotografia e os relatos de viagem presentes no livro de Every remetem aos anos 30.

Nessa igreja se casaram vários barbadianos, como o filho de Mabel, José Oscar Skeete casou-se com Doris Victoria Charles (conhecida como Lili), brasileira que, por sua vez, é filha de uma barbadiana e um indiano. Assim também Lucy, irmã de Doris, casou na Igreja anglicana com James Burnett, também filho de barbadiano. Nestes três exemplos de casamentos de barbadianos, observamos relações dentro do próprio grupo de imigrantes, mas também com outros falantes da língua inglesa que possivelmente congregavam na mesma capelania britânica. O casamento de Sherazade, outra descendente de barbadianos, foi lembrado pelas Scantlebury. Alice Scantlebury, entretanto, avaliou que poucos foram os barbadianos que casavam, já que grande parte se “amancebava”, com isso evidenciando outras tantas uniões que não foram formalmente registradas pelo cônsul e/ou reverendo inglês. O casamento dos pais de Alice Scantlebury no consulado britânico foi por isso mesmo lembrado por ela, indicando que o casal, tendo alguns de seus filhos já nascidos, não continuou amancebado como “outros barbadianos”<sup>366</sup>.

---

<sup>366</sup> Entrevista com Alice Scantlebury, realizada em 14 de abril de 2012. Caberia lembrar os barbadianos que se casaram com brasileiras católicas e tiveram o registro de casamento passado pelas respectivas paróquias católicas. Do acervo do Centro de Memória, é possível conferir quase três dezenas de casamentos registrados em um dos cartórios civis da cidade.

A *Pará Anglican Church* é lembrada pelos descendentes de barbadianos ora como a “igreja dos ingleses”, ora como a igreja da “colônia inglesa”, onde se encontravam os barbadianos. Lá “[...] era a concentração”, como afirmou Liliana Skeete, era também o lugar das paqueras, como afirmou Gladys Skeete<sup>367</sup>. Esta igreja se tornou um espaço importante nas vivências dos barbadianos e de seus filhos. Para Saulo Barros, a religião foi usada como uma estratégia para se conservar a relação com os povos colonizados. É o que se pode observar nos relatos de filhos de barbadianos, como Beatriz White, Alice Scantlebury e Gladys Skeete, ao mencionarem os eventos acontecidos na Igreja, o tempo dos ritos religiosos em inglês, a distribuição de brindes para marcar uma relação com a Coroa Britânica, como as canecas com registro da coroação do Rei Jorge VI (em 1937) e da Rainha Elizabeth (em 1953) que podemos observar como guardados quase ao modo de objetos biográficos nas casas destas descendentes.

Os interlocutores da pesquisa se reportam à Igreja anglicana em Belém como um referencial de encontro dos negros caribenhos e de seus filhos. Lá congregavam falantes de língua inglesa (ingleses, norte-americanos e caribenhos). Então, a participação nessa igreja é referida de duas maneiras nos relatos: por um lado, demarcava uma identificação dos barbadianos com os ingleses (brancos); por outro, ressaltava o pertencimento à colônia de barbadianos (ingleses pretos). Assim, enquanto as irmãs Skeete relembrou as vivências de sua família, ligadas à Igreja anglicana desde os tempos de James de Coursey, seu avô, as Scantlebury indicaram um afastamento da família em relação à igreja, porque a mãe, Florence, não gostava de se juntar aos barbadianos de lá, buscando se aproximar mais dos “costumes dos brasileiros”<sup>368</sup>.

---

<sup>367</sup> Entrevista com Liliana Skeete, realizada em 15 de novembro de 2005. Entrevista com Gladys Skeete, realizada em 23 de abril de 2012. Apesar de mesmo sobrenome (Skeete) trata-se de duas famílias distintas, ambas residentes em Belém.

<sup>368</sup> Gladys, Lina e Martha Skeete, em entrevista realizada em 23 de abril de 2012. Alice Scantlebury, em entrevista realizada em 2 de novembro de 2004 e 15 de novembro de 2008.



Ressaltamos anteriormente que a chegada e fixação dos barbadianos na nova terra não foi fácil, posto que implicavam mais que ter um trabalho, lançar mão de uma teia de relações e conhecimentos que viabilizassem algumas estratégias de sobrevivência, a exemplo das moradias em tempos nos quais as autoridades associavam o crescimento dos problemas urbanos/sanitários à maior entrada de estrangeiros, fazendo com que os imigrantes fossem vistos com suspeição. Se imigrar é mudar e ficar é estabelecer-se, as relações engendradas e as acomodações no espaço urbano se colocavam dentre os desafios a serem enfrentados por imigrantes como os barbadianos.

E, tanto nas lembranças dos descendentes quanto nas notas de jornais do tipo *fait divers*, as menções às ruas nas quais iam morar os imigrantes, dentre estes os barbadianos, nos permitem entrever seus deslocamentos pela cidade e as relações entre os locais de moradia, o trabalho e os espaços de sociabilidade. No caso dos barbadianos, muitos deles, ao chegarem, foram morar em estâncias localizadas em vias que ainda estavam passando por melhorias urbanísticas, como a Serzedelo Corrêa, onde se situavam conhecidas estâncias e onde as referências aos ingleses eram constantes, primeiro pela existência de seu cemitério, depois de sua igreja.

Por exemplo, as histórias sobre Florence e Robert, e a família que estabeleceram em Belém, incluem a passagem por várias casas de aluguel até que conseguissem uma casa própria, já quando as filhas tiveram sua inserção no mercado de trabalho formal como telefonistas em meio aos norte-americanos na Base Aérea de Belém na década de 1940. Nos relatos de Alice e Lilian Scantlebury há menções ao tempo em que residiram por duas vezes na Travessa Campos Sales, tempo este recortado pela memória dos nascimentos dos irmãos: naquela travessa, na esquina da Rua Aristides Lobo, viveram quando Alice nasceu, mas Albert ainda não era nascido<sup>369</sup>. Segundo Alice, “(...) quando o papai mudou de situação a

---

<sup>369</sup> Lilian e Alice Scantlebury, em entrevista realizada em 2 de novembro de 2004.

gente se mudou de lá para a Vila Teta, enfrente ao museu. De lá fomos para a Campos Sales porque o papai achava muito longe quando ele vinha de madrugada de navio, era sempre nas carreiras...”<sup>370</sup>. Ao retornarem para a Travessa Campos Sales, mais próxima da área portuária de Belém, a família passou a morar nos altos de um depósito de vinagre<sup>371</sup>. Era um sobrado feito de enchimento no qual os donos alugavam dois ou três “quartos” (cômodos) para uma família. Tal descrição foi feita por Alice quando perguntada sobre as estâncias existentes na cidade. Lembrou que na Avenida Serzedelo Corrêa havia duas estâncias, em uma das quais teriam morado (sem precisar onde) enquanto, na outra, residia o amigo de Robert, Samuel Marshall, cuja localização é precisada por referência à proximidade com a Igreja anglicana:

Vê bem, repara que até hoje ainda é assim. Quem vem do Largo da Pólvora pra ir pra Igreja anglicana, eles chegavam lá na casa do Samuel com a família primeiro do que chegava na Igreja; tinha casinhas... Tinha estância, tinha duas estâncias naquela rua, bem no coisa da Igreja, chamava a *igreja dos barbadianos*<sup>372</sup>.

As descrições das estâncias incluíram menções à estrutura, divisão dos cômodos e quantidade de moradores, pois, segundo Alice, eram feitas em madeira, com quartos de aluguel onde morava “muita gente”, não necessariamente compostas por instalações sanitárias privativas: “Olha, o banheiro eu não te garanto que tivesse, porque todo mundo tinha que ter urinol. Urinol! [risos]”.

As lembranças de barbadianos que moravam em estâncias às proximidades da Igreja Anglicana também são presentes nos relatos das irmãs Skeete (Gladys e Evelina). Afinal, na Avenida Serzedelo Corrêa foi construída a Igreja anglicana, na primeira década do século XX, no mesmo contexto em que a intendência de Belém contratou as obras de construção e

<sup>370</sup> Alice Scantlebury, em entrevista realizada em 23 de setembro de 2011.

<sup>371</sup> Posteriormente, a família Scantlebury mudou-se para o bairro do Jurunas e, depois, para a Travessa Dom Romualdo de Seixas, onde residiram por cerca de vinte anos, até que conseguissem adquirir a casa própria, em uma passagem da Rua Djalma Dutra, no bairro do Telégrafo.

<sup>372</sup> Alice Scantlebury, em entrevista realizada em 23 de setembro de 2011. Grifos nossos pra indicar a ênfase da afirmação pela interlocutora.

embelezamento desta avenida, marcando o início das melhorias no Cemitério da Soledade (que não estava mais aberto para inumações)<sup>373</sup>, enfrente à “igreja dos ingleses” ou “dos barbadianos” [Vide Figura 24, na p.244]. Portanto, não é à toa que seus locais de moradia circundassem essa igreja, quando não o porto da cidade.

Em trabalho anterior, procuramos demonstrar que as vivências na Igreja anglicana colaboravam para que os imigrantes barbadianos e seus filhos fossem tidos como um grupo étnico que estava na fronteira com os ingleses brancos e com os brasileiros, brancos ou não, e os católicos românicos. As referências à participação ou não naquela igreja conformavam parte do jogo identitário, em que os tidos como barbadianos manipulavam as suas aproximações e os distanciamentos com as identidades inglesa, barbadiana e brasileira<sup>374</sup>. Vimos que os entrevistados lidaram com a identificação como barbadianos, porém dentro do jogo identitário entre o ser inglês, ser barbadiano e ser brasileiro, no qual a identidade barbadiana apareceu em alguns momentos como uma identidade renunciada<sup>375</sup>, ou reconstruída.

Ao buscarmos as histórias do tempo da imigração dos barbadianos, pontuamos as visões sobre os barbadianos e as lembranças dos seus descendentes, com o que procuramos entender a construção de uma memória sobre os barbadianos. Esta memória, de forma curiosa, transmite um estranhamento de suas presenças na cidade e revela que eram enquadrados como estrangeiros, como ingleses, como anglicanos. Também eram caracterizados como perigosos, violentos, rígidos ou tenazes, quando os descendentes asseveravam a moral dos pais e avós e a educação que receberam em família. Várias

---

<sup>373</sup> Cf. LEMOS, Antonio José de. O município de Belém. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém. v.9, 1908. Belém: Archivo da Intendência Municipal de Belém, 1909, p. 119; 137 e 204.

<sup>374</sup> Cf. LIMA, 2006, sobretudo o capítulo 4.

<sup>375</sup> Cf. LIMA, 2006, especialmente o capítulo 3. Sobre a identidade renunciada, Cardoso de Oliveira se apoia na formulação de Van Woodward, para defini-la como aquela identidade que fica latente e, dependendo das circunstâncias, pode ser atualizada, invocada, sustentada em uma ideologia étnica. In: CARDOSO DE OLIVEIRA, Roberto. **Identidade, Etnia e Estrutura Social**. São Paulo: Pioneira, 1976, p. 12.

características, vários estranhamentos, mas todos tinham em comum o fato de serem perpassados pelo racismo que tiveram de enfrentar, manifestado contra eles por meio de violências físicas e simbólicas (xingamentos, puxões nas tranças, estranhamento de sua forma de vestir e se comportar, discriminações no trabalho), e só de forma velada enunciado pelos interlocutores.

Remontamos às histórias de Florence, para concluirmos o que vimos afirmando acerca das experiências dos imigrantes barbadianos. Ela se casou com outro barbadiano, mas buscou se aproximar mais do modo de viver dos brasileiros, ao decidir aprender a ler e falar o português e a frequentar uma igreja católica, além de recomendar que as filhas não se juntassem com a “negrada” na Igreja anglicana, onde esta se reunia. Casar ou não casar com outro barbadiano reforçava uma identidade estrangeira e racial, talvez não vantajosa, em razão dos estigmas que circundavam as duas identificações. É o que transpareceu na exclamação de Alice, quando se referiu à relação endogâmica dos pais. É o que se observou também no relato de Flora Cristine Scantlebury, que cresceu ouvindo que casar com preto seria ter filhos com cabelos que quebram os pentes<sup>376</sup>. Por outro lado, tal enlace podia reforçar um traço positivo da autoidentificação: a língua e os costumes ingleses, usados para marcar a diferença desses negros com relação aos descendentes de brasileiros.

A língua e a religião foram importantes sinais diacríticos. Vimos que o conhecimento da língua inglesa deu oportunidade de emprego a Clyde Skeete e a diversos barbadianos, homens e mulheres. Se os imigrantes conseguiram empregos nas casas e firmas inglesas que existiram na cidade, os seus filhos (a segunda geração) puderam lançar mão desse conhecimento obtido no convívio familiar como importante capital cultural. As Scantlebury e Beatriz White, por exemplo, conseguiram emprego na Base Aérea de Belém entre os norte-americanos que ali foram deslocados no contexto da Segunda Guerra Mundial e no serviço de

---

<sup>376</sup> Entrevista com Flora Cristine Scantlebury, realizada em 12 de abril de 2012.

puericultura. Já o ensino de inglês foi o caminho para outros barbadianos, tanto no interior dos lares (seus ou dos alunos) quanto nas escolas particulares ou públicas, pelo que são lembrados até hoje na cidade.

Os filhos dos barbadianos eram alfabetizados em inglês, em escolas nas quais as aulas eram ministradas por mulheres barbadianas, até que as mesmas fossem extintas, é o que relembram os entrevistados. O reforço dessa diferença, pelo conhecimento da língua inglesa, já aprendida e falada em família, frente a outros colegas nascidos no Brasil, inclusive negros, tinha um efeito positivo também como justificativa para a aquisição e para a manutenção do emprego, como se fosse um direito. Isto destacava as barbadianas, apesar das escassas oportunidades para as mulheres ou negras, afinal, como afirmou Alice, se não fosse o conhecimento da língua inglesa e a escassez de pessoas conhecedoras deste idioma, não teriam como sobreviver: “[...] tu achas que eles iam dar lugar pra neguinhas? É... o pessoal é esse negócio, né”<sup>377</sup>.

No caso das pessoas que entrevistamos, a ideologia do bom trabalhador adquiriu várias nuances pelas imagens que passaram acerca do trabalho e da cultura, o que conferia um lugar aos barbadianos, ora mais próximo dos ingleses, ora mais próximo dos brasileiros, resultando daí a virtualidade da identidade ou identificação barbadiana<sup>378</sup>.

Pelos depoimentos colhidos, observamos que o aspecto positivo da identificação como barbadiano foi destacado nas menções à ascendência e à cultura barbadiana/inglesa, o que possibilitou, pela convivência com os pais, uma habilidade com a língua inglesa que o diferenciava de outras pessoas da cidade, mesmo as que eram colegas de trabalho. Nas várias entrevistas que realizamos, a recorrência das menções ao conhecimento da língua inglesa como marca do pertencimento familiar e da ligação com a Grã-Bretanha evidencia claramente como a língua é um dos sinais exibidos para marcar uma identidade, principalmente em

---

<sup>377</sup> Entrevista com Alice Scantlebury, realizada em 2 de novembro de 2004.

<sup>378</sup> GOFFMAN, 1988, p.12.

situações de contato e de interação social, como analisa Frederik Barth em seus estudos sobre grupos étnicos e suas fronteiras<sup>379</sup>.

E, inspirados nas análises sobre identidade e etnicidade produzidas por Manuela Carneiro da Cunha, podemos afirmar que se tratava da “conveniência de se manter uma distinção”<sup>380</sup> em relação aos que não pertenciam à comunidade inglesa residente na cidade, reproduzida nos relatos dos entrevistados acerca dos imigrantes barbadianos e suas famílias. Ao buscarem se demarcar como um grupo que se diferenciava dos negros naturais do estado, os barbadianos marcavam uma distinção, tal como fizeram os africanos e seus descendentes, que passaram pela escravidão no Brasil e, depois de livres ou libertados, retornaram à África. Lá chegando, foram considerados estrangeiros (brasileiros) pela comunidade local (Lagos, por exemplo). Assim, no jogo da demarcação da alteridade, ora se afirmavam como africanos, ora como brasileiros, de acordo com a conveniência desta distinção.

Respeitadas as diferenças de contexto, tais abordagens nos ajudam a pensar o caso dos barbadianos no Pará, para os quais não só a origem e a língua, mas também a religião, as vestimentas e/ou formas de usá-las, e os costumes, são aspectos que conformaram a sua identidade barbadiana. Identidades, ou melhor, as identificações em processo nas relações estabelecidas pelos imigrantes e seus descendentes, daqueles que pudemos entrevistar e daqueles de quem temos as memórias, ou outros registros, que nos mostram que as identificações como barbadiano oscilam entre outras identidades, mais precisamente entre a inglesa e a brasileira.

Se a história seleciona versões do passado e a memória seleciona os vestígios do passado, conferindo-lhes sentido de acordo com os interesses do presente, lidamos com

---

<sup>379</sup> Cf. BARTH, Fredrik. Os Grupos Étnicos e Suas Fronteiras. In: **O Guru, o Iniciador e Outras Variações Antropológicas**. Rio de Janeiro: Contra Capa Livraria, 2000, p. 25-67.

<sup>380</sup> CUNHA, Manuela Carneiro da. **Negros Estrangeiros**. Os escravos libertos e sua volta à África. São Paulo: Brasiliense, 1985.

versões que entraram em disputa, por aquilo que os informantes elegem e ocultam. No estudo sobre os tempos da imigração e das vivências dos barbadianos, as versões apresentadas nos ajudaram a perceber que o que os entrevistados disseram e silenciaram foram resultados de um filtro da memória, ela mesma reveladora das dificuldades sentidas (inclusive pelos filhos nascidos no Brasil) em ser identificado como barbadiano, pois remetia a ser negro e ser estrangeiro.

Juntados os dados sobre a identificação dos imigrantes e de seus descendentes, percebemos, por um lado, uma ênfase dada pelos filhos e netos no momento de pronunciar os nomes estrangeiros dos familiares. Por outro, a indicação das mudanças dos nomes, evidenciando seu abasileiramento. Assim, James passou a ser chamado de Jaime, Robert de Roberto, Charles de Carlos e Albert de Alberto. Florence Viola Grant, que se tornou esposa de Robert Scantlebury, também teve seu nome abasileirado. No seu caso, a mudança no nome foi justificada por uma de suas filhas: Flora era a forma como a mãe gostava de ser chamada.

Os filhos de barbadianos, aliás, explicaram de diferentes maneiras a conversão dos nomes estrangeiros (ingleses), dando a entender que a preferência por um nome abasileirado facilitava a pronúncia deles, sem mencionarem, por exemplo, a obrigatoriedade do registro instituída pelo Estado Novo. Essa obrigatoriedade foi materializada na Carteira de Identidade para Estrangeiro. De fato, em março de 1942, Florence teve registrada sua Carteira de Identidade para Estrangeiro, agora como Flora Scantlebury, sendo descrita como uma inglesa, preta, de olhos castanhos, nascida em 1º de agosto de 1896 e filha de James Grant.

Não é válido o retrato que não tiver o carimbo do Instituto

F. D. Série 6.1243 Seção J. 1324

POLEGAR DIREITO

ASSINATURA DO PORTADOR  
Flora Scantlebury

SERVIÇO DE REGISTRO DE ESTRANGEIROS

Admitida em território nacional em caráter  
*Permanente*  
(permanente ou temporário)

com permanência *Definitiva*

nos termos do art. 2º

do dec. n. 3.010, de 20 de Agosto de 1938.

Data do desembarque \_\_\_\_\_ / 19 \_\_\_\_\_

Embarcação \_\_\_\_\_

Porto \_\_\_\_\_

Passaporte \_\_\_\_\_ expedido em \_\_\_\_\_ / 19 \_\_\_\_\_  
(cidade) \_\_\_\_\_ (data)

Visado pela autoridade consular brasileira em \_\_\_\_\_  
(cidade)

sob n. \_\_\_\_\_ no ano \_\_\_\_\_

Belém-Pará, *27* de *Março* de 1942

*Luiz de Castro Silva*  
Chefe do Serviço

Figura 21 – Flora Scantlebury, no documento que atesta sua permanência legal e a condição em que se encontrava no Brasil, inclusive com nome abrigado, em 1942.

Fonte: Carteira de Identidade para Estrangeiros. Departamento de Segurança Pública do Estado do Pará. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Acervo da família Scantlebury.

O documento assentava o caráter permanente e definitivo da admissão de Flora em território nacional, em 1942. Entretanto, é de 1938 o documento que dava conta da permanência dela e de seu marido no Brasil. Nele, o cônsul britânico no Pará, Samuel Chave Lawrence, confirmou que Florence Viola era casada com Robert e que se encontrava “[...] residindo neste Estado há aproximadamente vinte e quatro anos”<sup>381</sup>. Atestavam-se, no documento, a origem, o casamento, o tempo de permanência e os filhos do casal, com suas respectivas idades.

A Carteira de Identidade para Estrangeiros, como a própria naturalização de estrangeiros, ritualizaram as tensões em torno da identidade étnica e nacional. As exigências

<sup>381</sup> Cf. Declaração do *British Consulate*, Pará, Brasil, Ref. 158/38, de 3 de março de 1938, datilografado. Acervo da família Scantlebury, disponibilizado no contexto da entrevista realizada em novembro de 2010, com Alice Scantlebury (filha de Robert e Florence/Flora) junto com a filha de seu irmão Alberto, também chamada de Flora, e o filho desta, Victor Scantlebury Rente.



da lei levam-nos à ideia do Estado que se impõe sobre os indivíduos. No caso das primeiras décadas do século XX, era mais uma das formas de exercer um controle e uma repressão ainda maiores sobre os estrangeiros no país, em seus objetivos de assimilação, sobretudo na passagem ao Estado Novo. Mas podem também indicar que os indivíduos se “submeteram” a elas como estratégia de serem reconhecida certa identificação como estrangeiro ou nacional, certa identidade social: isso implicava nas suas relações sociais, em todas as dimensões (políticas, econômicas, religiosas, culturais) e no reconhecimento de certos direitos<sup>382</sup>.

O abraqueiramento dos nomes não remete apenas à identificação individual de alguém. É preciso atentar para as relações entre identidade e cidadania, ampliando a ideia de cidadania pautada pelas relações dos indivíduos e grupos como o Estado. O avanço dos estudos sobre a cidadania no Brasil vem demonstrando as formas de participação dos populares nas lutas por direitos<sup>383</sup>. Acompanhando tais leituras, podemos considerar que se o registro de Florence, agora como Flora, referendava a forma como ela gostava de ser chamada, denotava também o interesse que tinha de afastar-se dos outros barbadianos, bem como a sua clara aproximação com os brasileiros. Com isso, talvez ela se desviasse de uma identificação como estrangeira (e negra), hipótese esta que se reforça nos próprios relatos de Alice e Lilian, ao mencionarem

---

<sup>382</sup> PACHECO, Ricardo de Aguiar. **O cidadão está nas ruas** – Representações e práticas acerca da cidadania republicana em Porto Alegre (1889-1991). Porto Alegre: Editoria da UFRS, 2001.

<sup>383</sup> Para as discussões sobre a utilização da justiça nas lutas por direitos e cidadania na Primeira República, ver: RIBEIRO, Gladys Sabina. O povo na rua e na justiça, cidadania e luta por direitos: 1889-1930. In: Maria da Penha Franco Sampaio (org.). **Autos da memória**: a história brasileira no Arquivo da Justiça Federal. Rio de Janeiro: Justiça Federal / NDC-UFF, 2006, p.155-223. Para uma leitura sobre a relação entre cidadania e trabalhadores, no mesmo período, a partir da análise de uma greve de condutores de veículo no Rio de Janeiro, cf. TERRA, Paulo Cruz. Cidadania e trabalhadores: a greve dos cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro em 1900. In: RIBEIRO, Gladys Sabina (org.). **Brasileiros e cidadãos**: modernidade política 1822-1930. São Paulo: Alameda, 2008, p.257-271. PACHECO (2001), por sua vez, analisa a participação de populares (usa o termo multidão) no processo de instalação do regime republicano a partir de Porto Alegre, mostrando como mobilizações populares e organizações classistas “[...] procuraram criar espaços para manifestarem seus interesses” e fazerem o Estado reconhecê-los como portadores de direitos políticos. Assim, trabalha com a noção de cidadania informal para reconstruir o cenário dos cidadãos nas ruas.

que a mãe procurou não se juntar com a “negrada” que se reunia na Igreja anglicana, passando a frequentar uma igreja católica e buscando aprender a língua portuguesa com elas<sup>384</sup>.

Porém, para outros barbadianos, o registro de sua permanência no Brasil, e posterior naturalização, também se configurava como uma estratégia para a garantia de direitos, como foi exemplificado por Robert Clyde Skeete. Ele veio de Santa Lúcia. No entanto, viveu sendo apontado como barbadiano. Migrante, negro, falante da língua inglesa, frequentou a Igreja anglicana, onde casou com uma filha de barbadianos e da qual sua família participa até hoje. Como afirmamos anteriormente, tendo chegado a Belém, sem conhecer a língua ali falada, primeiramente trabalhou em uma fábrica de cordas. Posteriormente, passou a lecionar o português para os funcionários das empresas inglesas e tornou-se um conhecido professor de inglês em tradicionais escolas de Belém. Mesmo já sendo professor do Colégio Paes de Carvalho, Clyde Skeete buscou o registro com a nacionalidade de brasileiro, na década de 1940, para poder assumir uma cátedra naquela instituição.

---

<sup>384</sup> Entrevista com Alice e Lilian Scantlebury, realizada em 2 de novembro de 2004. Entrevista com Alice Scantlebury, realizada em 23 de setembro de 2011.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

No capítulo introdutório, apresentamos o tema desta pesquisa e debatemos a historiografia sobre o trabalho e os trabalhadores no Brasil, com especial atenção ao pós-abolição e às discussões sobre identidade, etnicidade, racismo e cidadania. Vimos parte da historiografia sobre a história da Amazônia na Belle Époque e os estudos sobre os negros nessa mesma região.

O interesse inicial pelo estudo da imigração de barbadianos na Amazônia foi motivado pela leitura do livro *O negro no Pará*, de Vicente Salles. Nele, o autor dava a entender que os barbadianos eram negros que tinham chegado ao Pará em situação mais favorável que os antigos africanos escravizados. Sua alusão aos barbadianos partia de uma referência crítica à visão preconceituosa de Raymundo Moraes sobre esses imigrantes negros. Nas duas obras, os barbadianos eram apresentados como participantes de uma leva de negros e estrangeiros, colocados em contraste com os *afros* vindos diretamente para o Grão-Pará nos tempos do cativo. Porém, enquanto para Moraes essa chegada foi destacada como possível obstáculo ao pretendido apagamento dos negros no Pará pela mestiçagem, para Salles tratava-se de algo a ser investigado dentro do quadro mais geral da história da presença negra/africana na Amazônica e de como os negros plasmaram a cultura regional, a despeito do que se afirmava sobre sua pouca importância numérica e cultural como matriz formadora.

Para entender em que sentido os barbadianos se aproximavam ou afastavam dos escravos, foi preciso, ainda no primeiro capítulo da tese, analisar a visão de Raymundo Moraes no contexto em que foi produzida. Para isso, retornamos ao começo do século XX. Analisamos algumas ideias apresentadas por Moraes e por Veríssimo sobre a mestiçagem na Amazônia, percebida por ambos como um processo que devia ser dirigido, pois a imigração branca contribuiria para acelerar o branqueamento da população. Neste sentido, os

barbadianos apareciam como uma leva de negros que viria se somar à presença negra já existente no Estado e possivelmente atrapalharia a produção do *pardavasco*, referido por Raymundo Moraes.

Produzida na década de 1930, a obra de Moraes mencionou a leva de barbadianos por uma análise de alguém que tinha um profundo conhecimento da região: o autor esteve vinculado a um dos caciques da política no Estado, no começo do regime republicano. Atuando como jornalista, produziu artigos nos quais tornou pública sua visão dos grandes problemas da região e as soluções possíveis para eles, afinal a arte de governar o interessava sobremaneira. Pronunciava-se através de um dos mais importantes jornais paraenses. A sua atividade jornalística lhe permitiu o trânsito pelo Caribe, tornando-o uma testemunha da intensa movimentação portuária naquelas ilhas. Isso lhe deu oportunidade para descrever a sua população e informar os leitores sobre o tipo de gente que estava chegando a Belém, ao mesmo tempo em que se projetava como escritor.

Assim, no segundo capítulo da tese, partimos das descrições nada elogiosas sobre os negros nas Antilhas para a historiografia que discutiu as últimas décadas do século XIX e as primeiras décadas do século XX. Tratamos dos debates sobre a imigração no Brasil e sobre o contexto mais amplo de internacionalização dos mercados, de avanço da modernidade, no qual ingleses e norte-americanos ampliaram o seu poderio e a sua atuação pelo mundo. Tudo isso se materializava na Amazônia brasileira, com as grandes obras que transformavam o cenário urbano em algumas cidades, alimentavam o fascínio e as fantasmagorias do maquinismo e introduziam uma massa de trabalhadores de várias nacionalidades.

Contextualizamos o processo de emigração de trabalhadores de Barbados, relacionado com a situação dessa ilha e com o direcionamento de sua mão de obra para novos mercados em expansão nos países da América Central e do Sul, onde os Estados Unidos e a

Inglaterra tinham investimentos e onde cresciam as oportunidades de emprego, como a Amazônia.

Esse fenômeno mais amplo foi exemplificado nas descrições da situação socioeconômica de Barbados e da exportação de seus trabalhadores para lugares mais próximos (Panamá), ou mais distantes (Congo, Putumayo, rio Madeira, Belém). A retórica da civilização, que contornou tal processo, imputava aos trabalhadores a culpa de sua própria exploração, porque eram tidos por raças inferiores, bárbaros, hienas, ferozes.

No lastro do desenvolvimento imperialista dos norte-americanos e dos ingleses, chegaram os barbadianos ao Brasil. Aproveitaram-se do mercado de trabalho aberto sob os impulsos do *boom* gomífero.

Em Barbados, os plantadores e os funcionários coloniais tentaram restringir a saída de trabalhadores para, em seguida, passarem a incentivá-la como medida para contornar os problemas de superpopulação e desemprego na ilha. Também não se tratou de uma imigração conduzida pelo Estado brasileiro. A imigração de negros não era algo desejado, a não ser por aqueles que acreditavam que somente os negros podiam vencer a floresta (como escravos e guiados pelos brancos), em razão dos determinismos racial e geográfico. Podemos concluir que sua presença foi tolerada. Aqueles eram tempos em que imigrantes de muitas nacionalidades também entraram na região, inclusive com uma presença numérica muito superior à dos barbadianos.

Nos capítulos três e quatro, demonstramos que, enquanto se vivia o auge da economia gomífera, os negros do Caribe foram chegando até que sua presença se revelasse preocupante, pois muitos retornaram aos lugares de origem, mas outros ficaram, e sua concentração era visível em alguns espaços, como a *Pará Anglican Church*. Essa era a igreja dos ingleses e tornou-se também da “negrada”, como referiram as irmãs Scantlebury, ou dos *West Indians*, como afirmou Beatriz White.

Recuperamos a história da construção do Porto de Belém e demais obras de melhoramento urbano na cidade para situarmos a entrada dos barbadianos e entender a sua participação no mercado de trabalho em formação na cidade.

Estes imigrantes e seus filhos tiveram de enfrentar preconceitos e discriminações, até violências. Usaram a sua diferença para disputar o mercado de trabalho aberto para os falantes da língua inglesa. Primeiro, nas casas e firmas de ingleses e norte-americanos. Também nas grandes obras, levadas a efeito por estes. Depois tiveram importância no “tempo dos americanos”, quando a Base Aérea de Belém foi encampada pelos norte-americanos e precisaram das “neguinhas” barbadianas, como telefonistas e tradutoras.

A vida na cidade nem sempre foi fácil e no contexto dos nacionalismos, desde o final do século XIX, o aumento das xenofobias ficou pior. Os relatos informam sobre pedradas e mangadas contra os barbadianos, além dos xingamentos feitos por serem estrangeiros e porque as pessoas “tinham ódio dos ingleses”. As mulheres eram taxadas por “Diana!”, “Barbadiana!”, contou Lili Skeete. As meninas tinham as tranças puxadas pelos garotos nas ruas ou escolas. Os homens eram mais temidos, pois se sabia que com eles as pessoas não deviam se meter. Diziam até que “barbadiano dava, dava [porrada] até matar” (Alice Scantlebury). Mas mesmo os barbadianos de alta roda, como Leonard Deane, eram insultados no trabalho como “aquele barbadiano!”, informou Tatiana Deane.

Outros imigrantes foram vítimas da xenofobia que se alastrou no país nas primeiras décadas do século XX. Os portugueses tiveram de lidar com as ameaças de “mata galego!”. Diante dos processos de demarcação da alteridade e das xenofobias, calar as diferenças podia ser uma estratégia.

Mas, enquanto alguns imigrantes como os portugueses podiam lançar mão de um passado que os ligava aos brasileiros, apelando para a unidade de língua, da religião e da cultura política, além do pertencimento a uma raça tida como superior, para suas estratégias

de aceitação entre os brasileiros ou de afirmação positiva frente aos nacionais, os barbadianos, no entanto, tinham nas marcas de sua diferença uma situação mais desfavorável. Afinal, eram negros. Sobre eles recaíam os estigmas da raça, o que os aproximava dos ex-escravos. Podemos observar que não se esperava deles que contribuíssem para a formação do povo brasileiro, pela questão da raça (eram pretos) e pela questão nacional (tinham origem em área colonial onde a repulsão pelo negro impediu maior miscigenação).

Eram contrastados com os libertos porque eram menos miscigenados, e igualmente comparados com os nacionais e com os portugueses porque falavam outra língua, tinham outra religião e não podiam recorrer à memória de um passado comum.

Contudo, a língua inglesa, a religião anglicana, os hábitos e costumes assimilados dos colonizadores podiam aproximá-los de uma identificação positiva como ingleses. A entrada dos barbadianos no mercado de trabalho foi beneficiada por essa aproximação. Entretanto, analisando os registros do início do século XX, as visões de homens do período sobre as populações do Caribe e do Pará e os debates sobre a mestiçagem (que permeavam a questão da importação de trabalhadores visando a elevação moral e racial do nacional), é possível concluir que a sua entrada nesse mercado de trabalho se deu por seu ajustamento como *West Indians*, o que indicava a condição de subordinação frente ao inglês (branco, colonizador, patrão). A produção da memória pelos descendentes revela esse jogo de aproximação/distanciamento quando se afirma que os barbadianos eram ingleses, mas ingleses miúdos, frente aos graúdos. E pretiocas, como mencionou Beatriz White, o que os aproximava dos negros do Pará saídos da escravidão.

Aproximados dos ingleses, o afastamento dos barbadianos em relação aos *afros* saídos da escravidão poderia se tornar mais evidente. Mas concluímos que o que podia ser sinal de uma “superioridade” também era resultado de uma dominação. Assim, de um lado, sobre os barbadianos recaía certo estranhamento porque falavam o inglês, eram anglicanos,

alfabetizados, altos e fortes ou longilíneos, usavam roupas à moda inglesa e calçavam sapatos fechados, portavam chapéus ou traziam os cabelos bem presos, em um coque, completando o traje que lhes cobriam os corpos. Por outro lado, esses mesmos sinais diacríticos não eram lidos apenas como indicadores de um pertencimento (valorização) da cultura inglesa, que positivaria sua identificação. Afinal, a sua assimilação cultural resultou de um processo violento de dominação colonial, que, inclusive, se revelou, em termos raciais, em suas feições pouco mestiçadas com o branco. Nesse sentido, o olhar de Raymundo Moraes nos ajudou a entender os significados desse jogo entre ser e não ser inglês; renunciar ou acionar uma identidade como barbadiano; ou jogar a diferença para o campo da memória e se afirmar como brasileiro.

Raymundo Moraes conheceu e sentiu bem de perto as diferenças entre os pretos das Antilhas e os ingleses, que na sua “doce tirania” lhes impuseram uma cultura que se pretendia superior e os afastava da barbárie. Assim, os pés em calçados fechados, os cabelos presos em coque e as roupas fechadas, não só os contrastavam com os pretos e com as camadas mais empobrecidas existentes no Brasil. Tentavam apagar a sua ancestralidade africana diante da impossibilidade de uma eliminação física destes negros (já que eram os braços demandados para os avanços da modernidade). Apesar das tentativas, o que ligava esse grupo à ancestralidade africana resistia ainda nos seus falares (porque a língua inglesa se mesclou com os dialetos locais, resultando no *bajan* com o qual são identificados e que para o visitante do começo do século era um “bruahah medonho” de pretos), nos seus corpos, nos cabelos, na resistência física também. Moraes sabia disso, daí sua preocupação não apenas com a chegada, mas com a fixação dos barbadianos na cidade e uma possível continuidade de sua presença como grupo, no que fazia eco com autoridades e intelectuais preocupados com o incremento da presença negra/africana na composição étnica do país.



Mas tal conclusão só pôde ser aqui construída depois de todo esse percurso da pesquisa. No ponto de partida, a possível explicação para o estranhamento da presença dos barbadianos como imigrantes na capital do Pará se pautou, de um lado, em certa admiração por sua entrada como

[...] negros, ostentando nomes anglo-saxônicos e falando o idioma inglês [e que] chegaram em condições bastante favoráveis e galgaram posição social em diferentes setores: arte, magistério, economia, etc. São geralmente industriais<sup>385</sup>.

Essa era a visão de Vicente Salles, quando escreveu sobre a procedência dos negros do Pará, na década de 1970, e comentou sobre a imigração de barbadianos como negros que contrastavam com os que chegaram como escravos no Estado. Analisando os tempos da escravidão, concluía que para muitos mais valia viver como escravo do que como liberto, em razão das dificuldades enfrentadas pelos negros e mestiços saídos do cativeiro, evidenciadas no difícil acesso ao mercado de trabalho no pós-abolição.

Considerando essa perspectiva de estudar como foi percebida a entrada dessa leva de barbadianos em Belém no início do século XX pelo contraste da situação de sua chegada com a realidade dos negros do Pará, oriundos diretamente da África, a pesquisa se voltou para o estudo dessa imigração diante do contexto interno do Brasil naquele período. Neste sentido, as questões que levantamos foram sendo explicadas pela análise do pós-abolição, dos debates em torno do trabalho, da mestiçagem e da política migratória.

Na medida em que a pesquisa avançou, foi se evidenciando que o estranhamento em relação à entrada dos barbadianos na capital do Pará não poderia ser entendido apenas pela análise do contexto interno. Inclusive porque as questões que faziam com que os barbadianos fossem tomados como um leva de imigrantes indesejável guardam relação com os desafios

---

<sup>385</sup> SALLES, 2005, p. 84.

que se colocaram nas diversas sociedades que passaram pelo pós-abolição, como apontado nas análises de Cooper, Holt e Scott, apesar das especificidades do caso brasileiro.

Os próprios debates acerca do tipo de imigrante que interessava para o estado brasileiro, na passagem do século XIX para o XX, indicaram-nos que para entender o caso dos barbadianos era necessário pensá-los no contraste não só com os negros existentes no Pará, mas com os outros imigrantes de tantas nacionalidades que chegaram ao país no mesmo período. Dentre tais imigrantes, os portugueses nos serviram como importante contraponto para entendermos as imbricações entre a busca por trabalho em outras áreas, os desafios da sobrevivência na chegada e da demarcação da alteridade com os nacionais e demais estrangeiros.

Os barbadianos estiveram entre os outros trabalhadores estrangeiros que circularam pela América, vindos de todos os continentes naquele período. Neste sentido, nosso objeto de estudo teve de ser pensado também pelo contexto mais amplo do fenômeno migratório impulsionado desde o século XIX, que se estendeu sobre as primeiras décadas do século XX e que guarda relação com o imperialismo britânico e norte-americano. A imigração dos barbadianos para Belém foi um dos capítulos da história da migração dos caribenhos. A pobreza e o subemprego que marcaram os *West Indians* no pós-abolição, conjugando-se com as oscilações da economia açucareira nas Antilhas, impulsionaram a saída destes trabalhadores negros primeiro para outros territórios do Caribe, depois para o Panamá, em seguida para outras áreas da América do Sul, incluindo o Brasil.

Entraram no Brasil entre os outros grupos de estrangeiros que chegaram para as obras desenvolvidas pelos capitalistas ingleses e norte-americanos, dentro de um movimento que incluiu o retorno ao território de origem, o trânsito por diferentes cidades na região amazônica e/ou o estabelecimento em Belém, Manaus e Porto Velho.

Estudos apontam a importância dos laços familiares na experiência migratória dos caribenhos. Vimos que as ligações com parentes que já tinham migrado, recrutados ou não pelas firmas estrangeiras que operavam na Amazônia, também favoreceram a chegada dos barbadianos. Podemos concordar, neste sentido, com Mary Chamberlain, quando afirma que as migrações de caribenhos até o início do século XX produziram “tradições” ou “culturas da migração”<sup>386</sup>. Estas seriam caracterizadas pelas “estratégias de ajustes” destes grupos, que incluíram, de um lado, a formação de fundos para as viagens, por iniciativa dos familiares, para aqueles que tinham a expectativa de migrar e, de outro, o envio de dinheiro e bens para o apoio da família, pelos migrantes. Nas áreas de destino, os que chegaram primeiro foram importantes para a recepção de parentes e amigos e a formação de laços de solidariedade e, como vimos, as ligações com os ingleses e norte-americanos que viabilizariam a inserção dos recém-chegados no mercado de trabalho.

Neste sentido, se os barbadianos chegaram em “condições bastante favoráveis” no Pará, como afirmou Vicente Salles, isso se deveu ao fato de aproveitarem um contexto que favorecia sua saída de Barbados (fatores de expulsão) e sua chegada ao Brasil (fatores de atração), consoante as tradições da migração que foram se desenvolvendo no Caribe, e de forma mais específica no Caribe inglês. Para tanto, a condição colonial e as estratégias de ajuste de que puderam lançar mão, como a colaboração dos familiares e as redes sociais estabelecidas com amigos e conhecidos, com outros barbadianos ou com os padrões ingleses e norte-americanos, favoreceram sua inserção no trabalho e auxiliaram nos desafios da experiência migratória.

---

<sup>386</sup> Estes termos foram empregados por Elizabeth Thomas Hope para caracterizar a importância que as migrações tiveram para as sociedades do Caribe. Ao lançar mão deles, Mary Chamberlain destacou que não só a migração em si, mas também a expectativa de migrar tornou-se parte da cultura dos caribenhos, inclusive porque as famílias se tornaram dependentes do movimento de saída de trabalhadores, a exemplo do que ocorreu em Barbados, analisado por ela como um processo histórico importante para se entender a presença dos *West Indians* na Grã-Bretanha no pós-guerra. Cf. THOMAS HOPE, Elizabeth citada por CHAMBERLAIN, Mary. Migration and post-colonialism: the commonwealth Caribbean. In: **Netzwerk Migration in Europa**. Migration Citizenship Education. 7f. Berlim, s/n, s/d 2008. Disponível em: <[http://migrationeducation.de/fileadmin/uploads/MaryChamberlain\\_01.pdf](http://migrationeducation.de/fileadmin/uploads/MaryChamberlain_01.pdf)> Acesso em: 23 nov. 2012, p.2ss.

Quando referimos à condição colonial, consideramos que o fato dos barbadianos terem sido alvos de um processo colonizador que incluiu séculos de escravização e operou sua subordinação e a pobreza que impulsionava a saída da terra natal também alimentou as expectativas de utilização da migração como meio para a mobilidade social, já que foram ensinados a acreditar que eram ingleses e ver a Grã-Bretanha como “mãe-país”, como afirma Chamberlain<sup>387</sup>. As cerimônias realizadas pelo consulado inglês em Belém, os presentes que distribuía aos súditos britânicos e o investimento na evangelização deles através da Igreja anglicana confirmam isso e permeiam as lembranças dos descendentes de barbadianos.

Aquilo que marcava suas ligações com os ingleses (nacionalidade, língua, religião, vestimentas, costumes) sinalizava as marcas do processo colonial, mas também pôde ser utilizado pelos imigrantes e seus descendentes em suas estratégias para a inserção no mercado de trabalho aberto na capital do Pará aos falantes da língua inglesa, também para quem já acumulava alguma experiência em atividades realizadas em outras empreitadas no exterior e/ou pôde se aproveitar das ligações, dos seus “conhecimentos” (como afirmou Liliana Skeete) com os patrões estrangeiros.

Os barbadianos souberam tirar proveito da sua diferença e, no jogo das identificações entre ingleses, barbadianos e brasileiros, entre nacionais e estrangeiros, entre negros e brancos, puderam não somente conseguir um trabalho, marcar sua presença na cidade e encontrar um lugar onde puderam se fixar, mas também melhorar de vida. Os imigrantes usaram seu capital cultural (língua inglesa, principalmente) para inserção no mercado de trabalho, para além da brevidade do ciclo econômico da borracha.

Seus filhos puderam lançar mão desse capital cultural familiar, das relações estabelecidas pelos pais e/ou na Igreja anglicana e da escolarização para manter o padrão familiar ou melhorá-lo. O que pode ser exemplificado com a segunda e terceira geração de

---

<sup>387</sup> Ibidem, p. 4.

barbadianos que cursaram o ensino superior e adentraram outros espaços de trabalho, como os filhos de Clyd Skeete, de Lili Skeete, de Leonard Deane e de James de Coursey Burnett, dentre outros. As filhas de Robert e Florence, Lilian e Alice Scantlebury cursaram apenas o primário, mas o conhecimento da língua inglesa possibilitou que conseguissem emprego como telefonistas para os norte-americanos na Base Aérea de Belém no contexto da Segunda Guerra Mundial e se mantivessem nele até sua aposentadoria.

Mas também houve quem continuasse na pobreza e ficasse à margem do mercado de trabalho formal (família Grangel). Liliana Skeete mencionou que os que não estudaram acabaram ficando como peixeiros, por exemplo.

No contexto da diáspora, as marcações identitárias incluíram o recurso à identificação como ingleses, para demarcar uma diferença frente aos naturais do país e, assim, reconfigurar outras identificações ligadas à raça (negra) e à classe ou condição social (imigrante que chega em busca de trabalho, trabalhadores braçais, trabalhadores submetidos aos ingleses graúdos). A afirmação de uma identificação positivada dos barbadianos como ingleses foi indicada, nos depoimentos, através da busca das tradições e origens deste grupo de imigrantes, nas atualizações da memória familiar pelos descendentes. Foi revelada nas descrições dos pais e avós que iam de trabalhadores “superespecializados” a habituados a uma “pontualidade britânica”. O orgulho de descender de ingleses também foi destacado por alguns dos informantes. Outros revelaram as distâncias que havia entre os ingleses (brancos) e barbadianos (*West Indians*).

Vicente Salles afirmou que os barbadianos “galgaram posição social” em várias áreas, diferentemente da maioria dos negros existentes no estado, que eram descendentes dos africanos que chegaram como escravos. Ao fazê-lo, é possível que sua avaliação das

condições da chegada dos barbadianos ao Pará como “bastante favoráveis” tenha se apoiado na memória construída e acionada pelos descendentes<sup>388</sup>.

É interessante notar, a este respeito, que no contexto da terceira edição de *O Negro no Pará*, Vicente Salles incluiu, na breve passagem que fez sobre a imigração dos barbadianos, uma nota na qual reconheceu que a chegada de barbadianos no Pará não se tratou de uma migração convencional, mas uma entrada de negros “domesticados pelos ingleses” que foram trazidos da ilha de Barbados para a região por “capitalistas ingleses” que “necessitaram de mão de obra qualificada, do ponto de vista da língua e da cultura, provavelmente”<sup>389</sup>. Com isso, matizava sua afirmação, presente desde a primeira edição do seu livro, de que teriam chegado em “condições bastante favoráveis”.

Afinal, quando a terceira edição de seu livro foi lançada, em 2005, alguns eventos, publicações e minisséries para a TV aberta trataram da presença dos barbadianos no contexto da chegada de estrangeiros para a Amazônia brasileira, entre o final do século XIX e o início do século XX.

Por exemplo, em 2004, os barbadianos foram destacados na exposição “Belém dos Imigrantes”, ao lado de outras nacionalidades cuja presença ainda era identificada pelas famílias, histórias e costumes na cidade<sup>390</sup>. No mesmo ano, foi publicado o Dossiê “Madeira-Mamoré. A ferrovia da morte”, no qual a EFMM aparece como uma epopeia que “ceifou a

---

<sup>388</sup> A atriz Cléa Simões, amiga de Vicente Salles, foi citada por ele, na primeira edição do livro, como quem lhe forneceu um canto de trabalho dos barbadianos. Ela foi uma descendente da família Alexander, da segunda geração de barbadianos que se fixaram em Belém, já falecida. Cf. Salles, 2005, p.223. Cléa Simões foi neta de uma barbadiana que atuava na sacristia da *Pará Anglican Church* [vide, na figura 20, a mulher que se encontra na primeira fila, à esquerda do homem branco]. No documentário *O Negro no Pará. Cinco Décadas Depois*, que traz uma entrevista com Vicente Salles comentando sobre o percurso da pesquisa que resultou no seu livro, Cléa Simões apareceu entre os convidados que comentaram a importância dessa obra para o avanço de vários temas na historiografia e na cultura regional e entoou um antigo canto de trabalho dos barbadianos. Ver: O NEGRO no Pará. Cinco décadas depois... Direção: Afonso Gallindo. Belém: IAP/Programa Raízes, 2005. 1 videocassete (38 min.). VHS, son., color.

<sup>389</sup> SALLES, 2005, p. 84.

<sup>390</sup> A Exposição *Belém dos Imigrantes: história e memória* teve a curadoria do historiador Aldrin Moura de Figueiredo. Com exposições permanente e temporária no Memorial dos Povos, foi inaugurada em Belém, em 27 de maio de 2004. O catálogo desta exposição encontra-se em ARRAES; FIGUEIREDO, 2004.

vida de milhares de trabalhadores em plena selva”, acompanhando a visão de Manoel Rodrigues Ferreira em *A Ferrovia do Diabo*. Também se anunciou no dossiê que a história da construção da EFMM seria o tema de uma minissérie para a televisão, no caso *Mad Maria*, baseada no romance homônimo de Márcio Souza<sup>391</sup>.

É possível que isso tudo tenha influenciado no incremento da observação que Salles fez sobre a imigração dos barbadianos chegados ao Pará quando teve de revisar o conteúdo de sua obra mais comentada no campo dos estudos da escravidão, do trabalho e da cultura negra/africana no estado. Fazendo menção ao velho mestre, falecido há alguns meses, vamos concluindo este trabalho, pensando nos desdobramentos possíveis do tema da pesquisa a partir da afirmação de Flora Cristine Scantlebury, que herdou o nome da barbadiana que serviu como fio condutor das histórias que procuramos contar: “os barbadianos resolveram se encontrar”. Isso para se referir às buscas dos barbadianos por parentes ou por pessoas com mesmo sobrenome, um passado em comum e a participação em comunidades virtuais<sup>392</sup>, o que nos remete aos estudos das relações entre identidade e globalização, por exemplo. Mas esta é outra história...

---

<sup>391</sup> Cf. DOSSIÊ “Madeira-Mamoré. A ferrovia da morte”. In: **Revista História Viva**, São Paulo, Duetto, n.14, p.30-53, dez. 2004. Ver, também, SOUZA, Márcio. **Mad Maria**. 4.ed. São Paulo: Marco Zero, s/d [1990?, 1ª edição: 1980] (Rede Globo, em 2005). Sobre as visões acerca dos barbadianos neste romance, conferir: LIMA, Maria Roseane Pinto. Barbadianos na Amazônia via *Mad Maria*: ensaio sobre uma situação limite através da leitura de um romance de Márcio Souza. In: FONTES, Edilza Joana de Oliveira; BEZERRA NETO, José Maia. **Diálogos entre história, literatura e memória**. Belém: Paka-Tatu, 2007. p.139-159.

<sup>392</sup> A este respeito, em seu trabalho de conclusão de curso em história, Karina Barroso reconstituiu a história da família Mottley no Pará, da qual é descendente, e atualmente vem desenvolvendo pesquisas acerca da participação dos barbadianos em comunidades virtuais para, com esse estudo, discutir processos de identificação e os usos da memória. Cf. SILVA, Karina Barroso da. **Os processos de interação e resgate da memória familiar entre descendentes de barbadianos através das redes de relacionamento virtuais**. 2012. 10f. Pré-projeto de Dissertação (Mestrado em Antropologia) – Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais, Universidade Federal do Pará, Belém, 2012.

## REFERÊNCIAS

### Bibliografia

#### Bibliografia Citada

ACEVEDO MARIN, Rosa Elizabeth. Civilização do rio, civilização da estrada: transportes na ocupação da Amazônia no século XIX e XX. **Paper do NAEA**, Belém, s/n, p.1-24, mai. 2004.

ARAGÓN, Luis E. (org.). **Migração internacional na Pan-Amazônia**. Belém: NAEA/UFPA, 2009.

ARAÚJO, Vasti da Silva. **Notação de um turista aprendiz**. 2008. 135f. Dissertação (Mestrado em Letras) – Centro de Letras e Artes, Universidade Federal do Pará, Belém, 2008.

ARRAES, Rosa; FIGUEIREDO, Aldrin (coord.). **Catálogo**. Belém dos Imigrantes – história e memória. Belém: Museu de Arte de Belém, 2004.

ARRUDA, Euler Santos. **Porto de Belém do Pará: origens, concessão e contemporaneidade**. 2003. 237f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – IPPUR, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2003.

BARROS, Saulo Maurício de. **Religião e identidade cultural: a capelania anglicana como elemento de preservação identitária dos imigrantes de língua inglesa em Belém do Pará, 1912-1945**. 2010. 68f. Trabalho de Conclusão do Curso (Pós-graduação em Ciências da Religião) – Universidade Metodista de São Paulo, São Paulo, 2010.

BARROS, Saulo Maurício de. História do Anglicanismo na região amazônica. 16f. **Centro de Estudos Anglicanos**, Porto Alegre, 2005. Disponível em: <[http://www.centroestudosanglicanos.com.br/bancodetextos/historiadaigreja/hist\\_anglicanismo\\_amazonia\\_saulo.pdf](http://www.centroestudosanglicanos.com.br/bancodetextos/historiadaigreja/hist_anglicanismo_amazonia_saulo.pdf)> Acesso em: 18 jun.2010.

BARTH, Fredrik. Os Grupos Étnicos e Suas Fronteiras. In: BARTH, Fredrik. **O Guru, o Iniciador e Outras Variações Antropológicas**. Rio de Janeiro: Contra Capa Livraria, 2000. p.25-67.

BEZERRA NETO, José Maia. A vida não é só trabalho: fugas escravas na época do abolicionismo na Província do Grão-Pará (1860-1888). **Cadernos do Centro de Filosofia Ciências Humanas**, Belém, v.12, n.1-2, p.141-154, jan./dez. 1993.

\_\_\_\_\_. José Veríssimo: pensamento social e etnografia na Amazônia (1877-1915). **Dados**, Rio de Janeiro, v.42, n.3, p. 539-564, 1999.

\_\_\_\_\_. O homem que veio de Óbidos. Pensamento social e etnografia em José Veríssimo (1877/1915). **Anais do Arquivo Público**, Belém, v.3, t. 2, p.240-241,1998.



\_\_\_\_\_. **Por todos os meios legítimos e legais:** as lutas contra a escravidão e os limites da Abolição (Brasil, Grão-Pará: 1850-1888). 2009. 502f. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de História, Pontifícia Universidade Católica, São Paulo, 2009.

\_\_\_\_\_. Uma história do tráfico em verbetes: etimologia e história conceitual do tráfico a partir dos dicionários. **Revista Estudos Amazônicos**, Belém, v.IV, n.1, p.99-115, 2009.

BEZERRA, Nielson Rosa. Dimensões da escravidão na África: a Baía de Biafra em perspectiva. In: **Métis: história & cultura**, Caxias do Sul, v.10, n.19, p.71-79. jan./jun. 2011.

BOAHEN, A. Os Estados e as culturas da Costa da Guiné Inferior. In: **História geral da África**, V: África do século XVI ao XVIII. Brasília: UNESCO, 2010, p.475-518.

BOSI, Ecléa. **Memória e Sociedade:** lembranças de velhos. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

BOTH, Elizabeth. **Família e Rede Social**. Rio de Janeiro, Francisco Alves Editora, 1976.

CHAMBERLAIN, Mary. Migration and post-colonialism: the commonwealth Caribbean. In: **Netzwerk Migration in Europa**. Migration Citizenship Education. 7f. Berlim, s/n. 2008. Disponível em: <[http://migrationeducation.de/fileadmin/uploads/MaryChamberlain\\_01.pdf](http://migrationeducation.de/fileadmin/uploads/MaryChamberlain_01.pdf)> Acesso em: 23 nov. 2012.

CALDAS, Glícia. A magia do feitiço: apropriações africanas no Brasil Colônia. **Revista ACOALFAPLP: Acolhendo a alfabetização em países de língua portuguesa**, São Paulo, ano 1, n.1, p. 128-144, set. 2006. Disponível em: <<http://www.acoalfaplp.net>>. Acesso em: 23 jul. 2012.

CANCELA, Cristina; BARROSO, Daniel. Casamentos portugueses em uma capital da Amazônia: perfil demográfico, normas e redes sociais (Belém, 1891-1920). **História Unisinos**, São Leopoldo, v.15, n.1, p.60-70, jan./abr. 2011.

CARDOSO DE OLIVEIRA, Roberto. **Identidade, Etnia e Estrutura Social**. São Paulo: Pioneira, 1976.

CARVALHO, José Murilo de. **Cidadania no Brasil:** o longo caminho. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

\_\_\_\_\_. (org.). **Nação e Cidadania no Império:** Novos Horizontes. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

\_\_\_\_\_. ; NEVES, Lúcia Bastos Pereira das (orgs.). **Repensando o Brasil do Oitocentos:** Cidadania, política e liberdade. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.

COELHO, Geraldo Mártires. **No coração do povo:** o monumento à república em Belém 1891-1897. Belém: Paka-tatu, 2002.

COMPANHIA DOCAS DO PARÁ. **Porto de Belém**. Primeiro centenário. Belém: Editora Publicarte, 2009.

COOPER, Frederick; HOLT, Thomas; SCOTT, Rebecca. **Além da escravidão**: investigações sobre raça, trabalho e cidadania em sociedades pós-emancipação. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

CRATON, Michel. Reembaralhando as Cartas: a transição da escravidão para outras formas de trabalho no Caribe britânico (c. 1790-1890). **Estudos Afro-asiáticos**, Rio de Janeiro, n.28, p. 31-83, out. 1995.

CRUZ, Ernesto. **A Estrada de Ferro de Bragança**. Visão social, econômica e política. Belém: SPEVEA, 1955.

CRUZ, Maria Cecília Velasco e. Tradições negras na formação de um sindicato: sociedade de resistência dos trabalhadores em trapiches e café, Rio de Janeiro, 1905-1930. **Afro-Ásia**, Salvador, n. 24, p.243-290, 2000.

CUNHA, Manuela Carneiro da. **Negros Estrangeiros**. Os escravos libertos e sua volta à África. São Paulo: Brasiliense, 1985.

CUNHA, Olívia Maria Gomes da; GOMES, Flávio dos Santos. **Quase-cidadão**: histórias e antropologias da pós-emancipação no Brasil. Rio de Janeiro: Editora da FGV, 2007.

DIAS, Edinea Mascarenhas. **A Ilusão do Fausto, Manaus (1890-1920)**. Manaus: Valer, 1999.

DOSSIÊ “Madeira-Mamoré. A ferrovia da morte”. In: **Revista História Viva**, São Paulo, n. 14, p. 30-53, dez. 2004.

DUTRA, Eliana Regina de Freitas. **Rebeldes literários da República**: história e identidade nacional no Almanaque Brasileiro Garnier (1903-1914). Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2005.

EMMI, Marília Ferreira. **Italianos na Amazônia (1870-1950)**. Pioneirismo econômico e identidade. Belém: NAEA/UFPA, 2008.

\_\_\_\_\_. Fluxos migratórios internacionais para a Amazônia brasileira no final do século XIX ao início do século XX: o caso dos italianos. In: ARAGÓN, Luis E. **Migração internacional na Pan-Amazônia**. Belém: NAEA/UFPA, 2009, p.263-279.

FERREIRA, Aurélio Buarque de. **Miniaurélio**: o minidicionário da língua portuguesa. 7.ed. Curitiba: Positivo, 2008.

FERREIRA, Manoel Rodrigues. **A Ferrovia do Diabo**: história de uma estrada de ferro na Amazônia. São Paulo: Melhoramentos/ Secretaria de Estado da Cultura, 1981.

FONSECA, Dante Ribeiro da; TEIXEIRA, Marco Antônio Domingues. Barbadianos: os trabalhadores negros caribenhos da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. 22f. Porto Velho: Fundação Universidade de Rondônia/Departamento de História, 1999. Disponível em: <<http://www.gepiaa.unir.br/index.php/123/article/viewFile/15/10>> Acesso em: 11 set.2010.

FONTES, Edilza Joana de Oliveira. **Preferem-se português(as): trabalho, cultura e movimento social em Belém do Pará (1885-1914)**. 2002. 354f. Tese (Doutorado em História) – Departamento de História, Universidade de Campinas. Campinas, 2002.

\_\_\_\_\_. Imigração e mercado de trabalho na Amazônia do fim do século XIX: o caso dos portugueses de Belém do Pará. In: ARAGÓN, Luis E. (org.). **Migração internacional na Pan-Amazônia**. Belém: NAEA/UFPA, 2009. p.281-319.

FRAIHA, Neto. **Oswaldo Cruz e a febre amarela no Pará**. 2.ed. Ananindeua: Instituto Evandro Chagas, 2012.

FRANCO, Maria Silvia de Carvalho. **Homens livres na ordem escravocrata**. São Paulo: Unesp, 1997.

FRANÇA, Maria do Perpétuo Socorro Gomes de Souza Avelino de. O pensamento e a prática escolar de José Veríssimo no Colégio Americano (1884-1890). **Revista Cocar**, Belém, v.3, n.6, p.113-124, jul./dez. 2009. Disponível em: <<http://paginas.uepa.br/seer/index.php/cocar/article/viewFile/31/21>> Acesso em: 29 nov.2012.

FREYRE, Gilberto. **Casa Grande & senzala**. 46.ed. Rio de Janeiro: Record, 2002.

FUNDAÇÃO OSWALDO CRUZ. Casa de Oswaldo Cruz. **A ciência a caminho da roça: imagens das expedições científicas do Instituto Oswaldo Cruz ao interior do Brasil entre 1911 e 1913**. Rio de Janeiro: FIOCRUZ/Casa de Oswaldo Cruz, 1991.

GALLIAN, Dante Marcello Claramonte. O historiador como inquisidor ou como antropólogo? Um questionamento para os “historiadores orais”. **Revista de História**, São Paulo, n.125-126, p.93-103, ago./dez. 1991 a jan./jul. 1992.

GARCÍA JORDÁN, Pilar. En el corazón de las tinieblas... del Putumayo, 1890-1932. Fronteras, caucho, mano de obra indígena y misiones católicas en la nacionalización de la Amazonía. **Revista de Indias**, Madri, v. 61, n.223, p.591-617, 2001.

GARFIELD, Seth. A Amazônia no imaginário norte-americano em tempo de guerra. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 29, n. 57, p. 19-65. jun.2009.

GAULD, Charles. **Farquhar, o último titã**. São Paulo: Editora de Cultura, 2006 [1ª edição: 1964].

GINZBURG, Carlo. O Inquisidor como Antropólogo. Dossiê América, Américas. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, n.21, p. 9-20, set. 1990/fev. 1991.

GOFFMAN, Erving. **Estigma: notas sobre a manipulação da identidade deteriorada**. Rio de Janeiro: LTC, 1988.

GOMES, Flávio dos Santos. Em torno dos Bumerangues: Outras Histórias de Mocambos na Amazônia Colonial. **Revista da USP**, São Paulo, n. 28, p.40-55, dez.1995/fev.1996.

\_\_\_\_\_. Nas Fronteiras da Liberdade: Mocambos, Fugitivos e Protesto escravo na Amazônia Colonial. **Anais do Arquivo Público do Pará**, v.2, t.1, p.125-152, 1996b.

\_\_\_\_\_; NEGRO, Antônio L. Além das senzalas e fábricas: uma história social do trabalho. **Tempo Social**. Revista de Sociologia da USP, São Paulo, v.18, p.217-240, jun. 2006.

\_\_\_\_\_; QUEIROZ, Jonas Marçal de. Em outras margens: escravidão africana, fronteiras e etnicidade na Amazônia. In: DEL PRIORE, Mary; GOMES, Flávio. **Os senhores dos rios**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2003. p.141-163.

GOMES, Tiago Melo. Problemas no paraíso: a democracia racial brasileira frente à imigração afro-americana (1921). **Estudos afro-asiáticos**, Rio de Janeiro, ano 25, n.2, p.307-331, 2003.

GRAY, Andrew. Las atrocidades del Putumayo reexaminadas. In: REY DE CASTRO, Carlos et al. **La defensa de los caucheros**. Iquitos: Monumenta Amazónica, 2005, p.15-50.

GREGÓRIO, Vítor Marcos. **Uma face de Jano**: a navegação do rio Amazonas e a formação do Estado brasileiro (1838-1867). 2008. 339f. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-graduação em História Social, Universidade de São Paulo, 2008.

GUIMARÃES, Antônio Sérgio Alfredo. **Classes, Raças e Democracia**. São Paulo: Fundação de Apoio à Universidade de São Paulo/Ed. 34, 2002.

GUIMARÃES, Valéria. Os dramas da cidade nos jornais de São Paulo na passagem para o século XX. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v.27, n.53, p.323-349, jan./jun. 2007.

GURAN, Milton. Da bricolagem da memória à construção da própria imagem entre os agudás do Benim. **Afro-Ásia**, Salvador, n.28, p.45-76, 2002.

HALL, Stuart. **Da Diáspora**: Identidades e mediações culturais. Belo Horizonte/UFMG: Representações da UNESCO no Brasil, 2003.

HARDMAN, Francisco Foot. **Trem Fantasma**: a modernidade na selva. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

\_\_\_\_\_. **Trem Fantasma**: a ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva. 2.ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

HORNE, Gerald. **O Sul mais distante**: os Estados Unidos, o Brasil e o tráfico de escravos africanos. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

JOHNSON, Howard. Barbadian migrants in the Putumayo district of the Amazon, 1904-1911. In: CHAMBERLAIN, Mary (ed.). **Caribbean Migration**. Globalised identities. London; New York: Routledge, 1998, p. 177-187.

KLEIN, Herbert S. Migração internacional na história das Américas. In: FAUSTO, Bóris (org.). **Fazer a América**. 2.ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2000. p.13-31.

LACERDA, Franciane Gama. **Migrantes cearenses no Pará**. Faces da sobrevivência (1889-1916). Belém: Editora Açaí, 2010.

LAHMEYER, Eulália Maria; LEVY, Maria Bárbara (orgs.). **Estudos sobre a Rio Light**: relatório de pesquisa. Rio de Janeiro: Instituto Light/Centro de Memória da Eletricidade do Brasil, 2008.

LARA, Sílvia Hunold. Blowin' in the Wind: E.P. Thompson e a experiência negra no Brasil. **Projeto de História**. Revista do Departamento de História da PUC-SP, São Paulo, n.12, p.43-56, jan./ago. 1995.

LARÊDO, Salomão. **Raymundo Moraes na planície do esquecimento**. 2007. 169f. Dissertação (Mestrado em Letras) – Centro de Letras e Artes, Universidade Federal do Pará Belém, 2007.

LAW, Robin. Etnias de africanos na diáspora: novas considerações sobre os significados do termo 'mina'. **Tempo**, Niterói, v.10, n.20, p.98-120. jan.2006.

LEAL, Luiz Augusto Pinheiro. Capoeira, boi-bumbá e política no Pará republicano (1889-1906). **Afro-Ásia**, Salvador, n.32, p.241-269, 2005.

LIMA, Maria Roseane Corrêa Pinto. **Ingleses pretos, barbadianos negros, brasileiros morenos?** Identidades e memórias (Pará, séculos XX e XXI). 2006. 187f. Dissertação (Mestrado em Antropologia) – Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais, Universidade Federal do Pará, Belém, 2006.

\_\_\_\_\_. Barbadianos na Amazônia via *Mad Maria*: ensaio sobre uma situação limite através da leitura de um romance de Márcio Souza. In: FONTES, Edilza Joana de Oliveira; BEZERRA NETO, José Maia. **Diálogos entre história, literatura e memória**. Belém: Paka-Tatu, 2007, p. 139-159.

LUZ, Nícia Vilela. **A Amazônia para os negros americanos**. Rio de Janeiro: Saga Editora, 1968.

MAGALHÃES, Marcelo Vieira. Sírios e libaneses na cidade de São Luís no início do século XX: relações de alteridade e a busca pelo lugar ideal. In: FERREIRA, Marieta Moraes (Org.). **Anais do XXVI Simpósio Nacional de História da ANPUH**, São Paulo, s/n, 10 f. ANPUH-SP, 2011. Disponível em: <[http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1300921207\\_ARQUIVO\\_TXTANPUHfinal.pdf](http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1300921207_ARQUIVO_TXTANPUHfinal.pdf)> Acesso em 03 jul.2012.

MALOWIST, M. A luta pelo comércio internacional e suas implicações para a África. In: **História geral da África**, V: África do século XVI ao XVIII. Brasília: UNESCO, 2010, p.1-26.

MARQUES, Leonardo. A participação norte-americana no tráfico transatlântico de escravos para os Estados Unidos, Cuba e Brasil. In: **História**: questões e debates, Curitiba, n.52, p.87-113. jan./jun. 2010.

MARQUESE, Rafael de Bivar. A dinâmica da escravidão no Brasil: resistência, tráfico negro e alforrias, séculos XVII a XIX. **Novos Estudos – CEBRAP**. São Paulo, n. 74, p. 107-123, mar. 2006.

MATTOS, Hebe Maria. **Das cores do silêncio**: os significados da liberdade no Sudeste escravista, Brasil século XX. 2.ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1998.

MENEZES, Lená Medeiros de. **Indesejáveis desclassificados da modernidade**: protesto, crime e expulsão na capital federal (1890-1930). Rio de Janeiro: ESDUERJ, 1997.

MOORE, Carlos. **Racismo & Sociedade**: novas bases epistemológicas para entender o racismo. Belo Horizonte: Mazza Edições, 2007.

MORRISON, Allen. **The tramways of Brazil**. A 130-year survey. New York: Bonde Press, 1989.

MOTTA-MAUÉS, Maria Angelica. **Negro Sobre Negro**: a questão racial no pensamento das elites negras brasileiras (1930-1988). 1997. 329f. Tese (Doutorado em Sociologia) – IUPERJ. Rio de Janeiro, 1997.

MUNANGA, Kabengele. **Rediscutindo a mestiçagem no Brasil**. Identidade nacional versus identidade negra. Belo Horizonte: Ed: Autêntica, 2008.

NOGUEIRA, Oracy. **Preconceito de Marca**. As Relações Raciais em Itapetininga. São Paulo: Edusp, 1998.

PACHECO, Ricardo de Aguiar. **O cidadão está nas ruas** – Representações e práticas acerca da cidadania republicana em Porto Alegre (1889-1991). Porto Alegre: Editoria da UFRS, 2001.

PENTEADO, Antônio Rocha. **O Sistema Portuário de Belém**. Belém: Universidade Federal do Pará, 1973.

PÊPE, Suzane Pinho. Feitiçaria: Terminologia e Apropriações. **Sankofa**, São Paulo, v. 1, n.3, p.52-69, maio 2009. Disponível em: <<http://sites.google.com/site/revistasankofa/sankofa3/feiticaria>> Acesso em: 08 mai. 2012.

PICCINI, Andrea. **Cortiços e reestruturação do centro urbano de São Paulo**: habitação e instrumentos urbanísticos. 1997. 198f. Tese (Doutorado em Engenharia Civil) – Curso de Pós-Graduação em Engenharia Civil, Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, 1997.

RIBEIRO, Gladys Sabina (org.). **Brasileiros e cidadãos**: modernidade política, 1822-1930. São Paulo: Alameda, 2008.

\_\_\_\_\_. **Mata galegos**. Os portugueses e os conflitos de trabalho na República Velha. São Paulo: Brasiliense, 1990.

\_\_\_\_\_. O povo na rua e na justiça, cidadania e luta por direitos: 1889-1930. In: SAMPAIO, Maria da Penha Franco (org.). **Autos da memória**: a história brasileira no Arquivo da Justiça Federal. Rio de Janeiro: Justiça Federal / NDC-UFF, 2006. p.155-223.

\_\_\_\_\_. Viagens históricas de imigrantes portugueses na cidade do Rio de Janeiro na primeira república: a trajetória de Florindo Gomes Bolsinha. **Ler História**, Lisboa, v.51, p.165-194, 2006.

RICCI, Magda. O fim do Grão-Pará e o nascimento do Brasil: movimentos sociais, levantes e deserções no alvorecer do Novo Império (1808-1840). In: DEL PRIORE, Mary; GOMES, Flávio dos Santos (orgs.). **Os senhores dos rios**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2003. p.165-193.

RICHARDSON, Bonham C. **Panama Money in Barbados, 1990-1920**. The University of Tennessee Press, 1985.

RIOS, Ana Maria; MATTOS, Hebe Maria. O pós-abolição como problema histórico: balanços e perspectivas. **Topoi**, Rio de Janeiro, v.5, n.8, p.170-198, jan./jun. 2004.

ROCHA, Elaine Pereira; ALLEYNE, Frederick. Imigrantes negros: na contramão da história. In: MENEZES, Lena & MATOS, Maria Izilda (org.). **Deslocamentos e Cidades: experiências, movimentos e migrações**. Rio de Janeiro, UERJ/LABIMI: FAPERJ, 2012.

ROCQUE, Carlos. **História de A Província do Pará**. Belém: Mitograph, 1976.

RODRIGUES, Jones Reis Santos. La construcción del ferrocarril Madeira-Mamoré y el Caribe inglés: la primera inmigración negra libre para Brasil. **Vegueta: Anuario de la Facultad de Geografía e Historia**, n.11, 2009-2010, p.89-100. Disponível em: <<http://revistavegueta.ulpgc.es/ojs/index.php/revistavegueta/article/view/60/123>> Acesso em 26 jul.2011.

ROUSSO, Henry. A memória não é mais o que era. In: FERREIRA, Marieta de Moraes; AMADO, Janaína. **Usos e abusos da história oral**. 2.ed. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1998, p.93-101.

RUIZ, Jean L. **Civilized people in uncivilized places: rubber, race, and civilization during the Amazonian rubber boom**. 2006. 104f. Thesis (Master of Arts) – Department of History, College of Graduate Studies and Research, Saskatoon, 2006. Disponível em: <[http://ecommons.usask.ca/bitstream/handle/10388/etd-05202006-230338/Thesis\\_Jean\\_Ruiz.pdf?sequence=1](http://ecommons.usask.ca/bitstream/handle/10388/etd-05202006-230338/Thesis_Jean_Ruiz.pdf?sequence=1)> Acesso em: 12 mai.2011.

SALLES, Vicente. **O Negro no Pará**. Sob o regime da escravidão. 3.ed. Belém: IAP, 2005 [1ª edição: 1971].

\_\_\_\_\_. **Vocabulário crioulo**. Contribuição do negro ao falar regional amazônico. Belém: IAP, 2003.

SAMPAIO, Maria Clara Carneiro. Emancipação, expulsão e exclusão: visões do negro no Brasil e nos Estados Unidos nos anos 1860. **Sankofa**, São Paulo, v. 1, n.3, p.7-30, jun.2009. Disponível em: <<https://docs.google.com/viewer?a=v&pid=sites&srcid=ZGVmYXVsdGRvbWFpbmxyZXZpc3Rhc2Fua29mYXxneDo0YzgyODliY2I0MzYwNWQ>> Acesso em 20 abr.2011.

SANTILLI, Marcos. **Madeira-Mamoré: imagem & memória (1909-1912)**. São Paulo: Museu da Imagem e do Som, 1982.

SANTOS, Roberto. **História econômica da Amazônia. 1880-1920**. São Paulo: T. A. Queiroz, 1980.

SARGES, Maria de Nazaré dos Santos. A 'Galícia' paraense: imigração espanhola em Belém do Pará (1890-1910). In: **T(r)ópicos de História: gente, espaço e tempo na Amazônia (séculos XVII a XXI)**, Belém: Açaí, 2010, v.1, p.201-218.

\_\_\_\_\_. **Memórias do Velho Intendente**. Belém: Paka-tatu, 2004.

\_\_\_\_\_. **Riquezas Produzindo a Belle Époque (1870-1912)**. Belém: Paka-Tatu, 2000.

SCHWARCZ, Lilia. O espetáculo da miscigenação. **Estudos Avançados**, São Paulo, v.8, n.20, p.137-152, jan./abr. 1994.

\_\_\_\_\_. **O Espetáculo das Raças**. Cientistas, instituições e questão racial no Brasil. 1870-1930. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

SEYFERTH, Giralda. Imigração, ocupação territorial e cidadania: o vale do Itajaí e a política de colonização na Primeira República. In: CUNHA, Olívia Maria Gomes da; GOMES, Flávio dos Santos. **Quase-cidadão: histórias e antropologias da pós-emancipação no Brasil**. Rio de Janeiro: Editora da FGV, 2007. p.79-118.

\_\_\_\_\_. Construindo a nação: hierarquias raciais e o papel do racismo na política de imigração e colonização. In: MAIO, Marcos; SANTOS, Ricardo (orgs.). **Raça, Ciência e Sociedade**. Rio de Janeiro: Fiocruz/Centro Cultural Banco do Brasil, 1996, p. 41-58.

SILVA, Karina Barroso da. **Os processos de interação e resgate da memória familiar entre descendentes de barbadianos através das redes de relacionamento virtuais**. 2012. 10f. Pré-projeto de Dissertação (Mestrado em Antropologia) – Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais, Universidade Federal do Pará, Belém, 2012.

SOUZA, Márcio. **Mad Maria**. 4ª edição. São Paulo: Marco Zero, s/d [1990?, 1ª edição: 1980].

TERRA, Paulo Cruz. Cidadania e trabalhadores: a greve dos cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro em 1900. In: RIBEIRO, Gladys Sabina (org.). **Brasileiros e cidadãos: modernidade política 1822-1930**. São Paulo: Alameda, 2008. p.257-271.

THOMPSON, Alistair. Histórias (co)movedoras: história oral e estudos de migração. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v.22, n.44, p.341-364, 2002.

THOMPSON, Edward P. **A formação da classe operária inglesa**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987. v. 1.

\_\_\_\_\_. Folclore, antropologia e história. In: NEGRO, A. L.; SILVA, S. (orgs.). E. P. Thompson. **As peculiaridades dos ingleses e outros artigos**. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2001, p. 227-267.



TOCANTINS, Leandro. **Amazônia**: natureza, homem e tempo. Conquista: Rio de Janeiro, 1960.

\_\_\_\_\_. Nota biográfica de Raymundo Moraes e Um escritor nativista. In: MORAES, Raymundo. **Na planície amazônica**. 7.ed. São Paulo: Itatiaia, 1986, p. 17-23 e 23-33. [1ª edição do livro: 1926].

TÓRTIMA, Pedro. Biografias de pioneiros. Quatro diretores da empresa ou a teoria dos vasos comunicantes do poder. In: LAHMEYER, Eulália Maria; LEVY, Maria Bárbara. **Estudos sobre a Rio Light**. Rio de Janeiro: Instituto Light/ Centro de Memória da Eletricidade do Brasil, 2008, p.611-676.

UGARTE, Maria Luiza. A mulher na imprensa amazonense, 1900-1950: algumas reflexões. In: FERREIRA, Marieta Moraes (Org.). **Anais do XXVI Simpósio Nacional de História da ANPUH**, São Paulo, 13f. ANPUH-SP, 2011. Disponível em: <[http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1300921207\\_ARQUIVO\\_TXTANPUHfinal.pdf](http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1300921207_ARQUIVO_TXTANPUHfinal.pdf)> Acesso em 03 jul. 2012.

WEINSTEIN, Barbara. **A borracha na Amazônia**: expansão e decadência (1850-1920). São Paulo: Hucitec/ Edusp, 1993.

## Fontes

## Orais

## Entrevistas

- Alice Alicida Scantlebury (Belém, 2 de novembro de 2004; 15 de novembro de 2008; 23 de setembro de 2011 e 14 de abril de 2012) – na primeira entrevista, Alice tinha 82 anos; solteira, filha de barbadianos, tornou-se telefonista da Base Aérea de Belém no contexto da Segunda Guerra Mundial, onde trabalhou até se aposentar; concluiu o primário; mora em Belém.
- Lilian Scantlebury (Belém, 2 de novembro de 2004) – na primeira entrevista, Lilian (falecida) tinha 84 anos; solteira; como sua irmã Alice, tornou-se telefonista da Base Aérea de Belém no contexto da Segunda Guerra Mundial, onde trabalhou até se aposentar; concluiu o primário; morava com Alice em Belém.
- Beatriz White (Belém, 1º de dezembro de 2004) – 82 anos, filha de barbadianos, viúva de um brasileiro, trabalhou como tradutora/assessora na Base Aérea de Belém no

contexto da Segunda Guerra Mundial, bem como no serviço de saúde (puericultura); cursou o primário; mora em Belém.

- Flora Cristine da Costa Scantlebury (Belém, 14 de abril de 2012) – 50 anos, neta de barbadianos, foi casada, professora, formada em Letras, cursou pós-graduação; mora em Ananindeua.
- Gelcirene Scantlebury Trindade (Belém, 26 de novembro de 2010) – c. 38 anos, neta de barbadiano, casada, esteticista, estudou teologia, cursou o nível superior, nasceu e mora no Amazonas.
- Gladys, Evelina e Martha Skeete (Belém, 23 de abril de 2012) – no contexto da entrevista, Gladys tinha 65 anos e Evelina 73 anos; Martha é a mais nova das irmãs (idade não registrada). Netas de barbadiano e filhas de um santa-lucense, ambas são solteiras; fizeram o curso superior atuando, respectivamente, nas áreas de direito, letras e medicina; as duas primeiras são aposentadas e Martha reside e trabalha no Rio de Janeiro.
- Gustavo e Marcos Forde (Vitória - ES, 7 de maio de 2010) – sem idade informada; netos de barbadianos, casados; Gustavo é técnico em assuntos educacionais; moram em Vitória.
- James Burnett (Belém, 30 de outubro de 2004) – 83 anos (falecido), filho de barbadiano, foi casado, professor de inglês com curso superior; morava em Belém.
- Lili Skeete (Belém, 15 de novembro de 2005) – no contexto da entrevista tinha 87 anos, filha de barbadiana, viúva, foi lavadeira e é dona de casa, mora em Belém.
- Liliana Skeete (Belém, 15 de novembro de 2005) – tinha 66 anos, solteira, neta de barbadianas, fez curso técnico em contabilidade, mora em Belém.
- Nair Chase da Silva (Belém, 14 de fevereiro de 2012) – sem idade informada; neta de barbadiano e bisneta de barbadiana, solteira, professora do nível superior na área de enfermagem, cursou o doutorado; reside em Manaus.
- Nicholas Chase (Belém, 1º de setembro de 2005) – tinha 78 anos no contexto da entrevista; neto de barbadiano, casado, engenheiro, cursou o ensino superior, mora em Belém.
- Tatiana Deane Abreu Sá (Belém, 10 de janeiro de 2005) – c. 50 anos no contexto da entrevista, neta de barbadiano, sem anotação de estado civil, cursou o ensino superior, mora em Belém.

## Audiovisual

O NEGRO no Pará. Cinco décadas depois... Direção: Afonso Gallindo. Belém: IAP/Programa Raízes, 2005. 1 videocassete (38 min.). VHS, son., color.

## Fontes Impressas

### Jornais

Acervo do Setor de Microfilmagem da Biblioteca Pública *Arthur Vianna*

#### *A Província do Pará*

*A Booth Line*. APP, 21 mai. 1902.

Navegação no Amazonas – o combustível. APP, 12 nov. 1906.

*A Chronica*. APP, 17 maio 1907. BPAV.

A Divisão Naval Huet de Bacellar. Norfolk, 28. APP, 29 jul. 1907.

Nas Antilhas. APP, 8 out. 1907.

Hampton Roads. APP, 19 abr. 1908.

Vida Litterária. APP, 19 jun. 1908.

Madeira-Mamoré. APP, 5 fev. 1909.

Madeira-Mamoré. APP, 7 maio 1909.

São Thomaz e Santa Lucia. APP, 13 maio 1909.

Imperialismo yankee. APP, 8 jun. 1909.

Na pista do ouro. APP, 27 jun. 1909.

Madeira-Mamoré. APP, 8 jul. 1909.

Madeira-Mamoré. APP, 11 jul. 1909.

*Pará-Electric* – Viação urbana – Valioso documento. APP, 15 set. 1909.

O Porto de Belém. APP, 6 out. 1909.

Porto de Belém – inauguração do primeiro trecho de cais. APP, 7 out. 1909.

O Porto de Belém. APP, 12 out. 1909.

O Porto de Belém – Inauguração. APP, 13 out. 1909.

*A Actualidade* – As obras de Guajará. APP, 13 out. 1909.

Os pontões da Madeira-Mamoré. APP, 17 fev. 1911.

Lavadeira das Arábias. APP, 31 out. 1911.

*Folha do Norte*

O que é Barbados? FN, 15 jul. 1905.

FN, 3 abr. 1912.

Entre barbadianas. FN, 30 out. 1914.

Entre barbadianas. FN, 31 out. 1914.

Pela polícia. FN, 31 out. 1917.

*Estado do Pará*

O fim de um alcoólatra. EP, 6 maio 1913.

Envenenamento. EP, 4 junho 1913.

**Acervos da Biblioteca Nacional, do Museu Paraense *Emílio Goeldi*, da Biblioteca Central (UFPA), da Biblioteca *Armando Bordallo da Silva* (UFPA), da Biblioteca Pública Arthur Vianna**

ANUÁRIO ESTATÍSTICO DO BRASIL (1908-1912). Rio de Janeiro: Ministérios da Agricultura, Indústria e Comércio. Directoria Geral de Estatística. Typographia de Estatística, 1916. v.1.

ARTHUR, Richard. **Ten thousand miles in a yacht**: round the West Indies and up the Amazon. New York: E. P. Dutton & Company, 1906.

BASTOS, Abguar. **Terra de Icamiba** – Romance da Amazônia. 2.ed. Rio de Janeiro: Adersen Editores, 1934.

BRAGA, Theodoro. **Guia do Estado do Pará**. Belém: Typographia do Instituto Lauro Sodré, 1916.

CRAIG, Neville. **Estrada de ferro Madeira-Mamoré**: história trágica de uma expedição. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1947.

EVERY, Edward Francy. **South American Memories of 30 Years**. Society for Promoting Christian Knowledges (SPCK), 1933.

GOVERNO DO ESTADO DO PARÁ. **O Pará em 1900**. Belém: Imprensa de Alfredo Augusto Silva, 1900.

GOVERNO DO ESTADO DO PARÁ. **Álbum do Estado do Pará**. Mandado organizar pelo Governador Augusto Montenegro. Paris: Imprimier Chaponet, 1908.

LAMARTINE, Alfredo. **Terras do Grão-Pará**. Santa Maria de Belém. Belém: Typographia Wiegandt, 1916.

LEMOS, Antonio José de. **O município de Belém**. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém. v.1. 1897-1902. Belém: Archivo da Intendência Municipal de Belém, 1902.

LEMOS, Antonio José de. **O município de Belém**. Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém. v.9, 1908. Belém: Archivo da Intendência Municipal de Belém, 1909.

MORAES, Raymundo. **Cartas da Floresta**. Manaus: Livraria Clássica, 1927.

\_\_\_\_\_. **O meu dicionário de cousas da Amazônia**. Rio de Janeiro: Alba, 1931.

\_\_\_\_\_. **Traços a Esmo**. Belém: Tipografia Elzeviriana, 1908.

\_\_\_\_\_. **Amphitheatro Amazônico**. São Paulo: Companhia Melhoramentos, s/d [1936?].

POMBO, Rocha. **Notas de viagem (Norte do Brazil)**. Rio de Janeiro: s.n., 1918.

SCHOMBURGK, Robert Hermann. **The history of Barbados**: comprising a geographical and statistical description of the island. London: Longman, Bnown, Green and Longnans, 1848.

VERÍSSIMO, José. Etnographia. In: GOVERNO DO ESTADO DO PARÁ. **O Pará em 1900**. Belém: Imprensa de Alfredo Augusto Silva, 1900, p.131-144.

VIANNA, Arthur. **As epidemias no Pará**. Belém: Imprensa do Diário Oficial, 1906.

### **Acervo do Arquivo Nacional**

Coleção Percival Farquhar, 1869 a 1960.

Decreto n.3.010 de 20 de agosto de 1938, que consolida as disposições legais vigentes sobre o ingresso e a entrada de estrangeiros. Ministério da Justiça e Negócios Interiores.

Lista de Passageiros dos Vapores chegados ao Pará, Registro do Serviço de Imigração.

Papéis referentes à construção de um cais no porto de Belém (Pará), entre a ponta do Castello e o sítio denominado Val-de-Cães. AN, IT 32, Maço 12, n.179, ano: 1895.

### **Acervo do Arquivo Público do Estado do Pará**

Diretoria de Trabalhos Públicos, 1899. Relatório apresentado ao Dr. José Paes de Carvalho, governador do Estado, em 31 de maio de 1900. Relatórios de Órgão Governamentais.

### **Acervo da Diretoria de Necrópoles, Prefeitura Municipal de Belém**

Registros de Sepultamentos do Cemitério de Santa Isabel, 1910-1911.

### Acervos de famílias barbadianas

Carteira de Identidade para Estrangeiros de Flora Scantlebury. Acervo da Família Scantlebury, em Belém.

Carteira de Identidade de Charles Beresford Chase. Acervo da família Chase, em Manaus.

Declaração do *Britysh Consulate*, Pará, Brasil, Ref. 158/38, de 3 de março de 1938, datilografado. Acervo da família Scantlebury, em Belém.

Registro de Nascimento de Martha Scantlebury, Cartório do 1º Ofício de Belém, Livro N. 250, 17 de maio de 1924[?]. Acervo da família Scantlebury, em Belém.

### Documentos disponíveis *on-line*

MINISTÉRIO DA MARINHA. **Diário Oficial da União**, 5 de fevereiro de 1910, p.7, seção 1.

GOVERNO DO ESTADO DO PARÁ. **O Estado do Pará. Apontamentos para a exposição de Chicago**. Belém: [s.n], 1893. Disponível em: <http://ufpadoispontozero.wordpress.com/2013/03/07/o-estado-do-para-apontamentos-para-a-exposicao-de-chicago/>. Acesso em: 10 abr. 2013.

The Trans-Atlantic Slave Trade Database. Disponível em: <http://slavevoyages.org/tast/assessment/estimates.faces>. Acesso em: 25 jul. 2012.

### Crédito das Ilustrações

- 1 Acervo da família Scantlebury
- 2 Reproduzida de MORAES, Raymundo. **Amphitheatro Amazônico**. 2.ed. São Paulo: Companhia Melhoramentos, s/d [1936 ?], p.2.
- 3 Adaptada de: West Indies and Central America 1910. In: **The Cambridge Modern History Atlas**, Londres: Cambridge University Press, 1912. Mapa 134. Disponível em: <http://www.zonu.com/America-Central-y-Caribe/Historicos.html>>. Acesso em: 26 jul. 2013.
- 4 ARTHUR, Richard. **Tem thousand Miles in a yacht: round the West Indies and up the Amazon**. New York: E. P. Dutton & Company, 1906, p.79.
- 5 ARTHUR, Richard. **Tem thousand Miles in a yacht: round the West Indies and up the Amazon**. New York: E. P. Dutton & Company, 1906, p.82.
- 6 Recorte da imagem contida em: SCHOMBURGK, Robert Hermann. **The history of Barbados: comprising a geographical and statistical description of the island**. London: Longman, Bnown, Green and Longnans, 1848.
- 7 ARTHUR, Richard. **Tem thousand Miles in a yacht: round the West Indies**

- and up the Amazon. New York: E. P. Dutton & Company, 1906, p.83
- 8 Adaptado de RICHARDSON, Bonham C. **Panama Money in Barbados, 1990-1920**. The University of Tennessee Press, 1985, p.14.
- 9 “Courtesy Still Picture Branch, National Archives, Washington, D.C.” apud RICHARDSON, Bonham C. **Panama Money in Barbados, 1990-1920**. The University of Tennessee Press, 1985, p.4.
- 10 THOMSON, Norman. **The Putumayo Red Book**. 2.ed. Londres: N. Thomson, 1914, p. xxi.
- 11 MORRISON, Allen. **The tramways of Brazil**. A 130-year survey. New York: Bonde Press, 1989.
- 12 MORRISON, Allen. **The tramways of Brazil**. A 130-year survey. New York: Bonde Press, 1989.
- 13 Acervo da família Burnett.
- 14 CDP. **Porto de Belém: primeiro centenário**. Belém: Publicarte, 2009, p.21.
- 15 GOVERNO DO ESTADO DO PARÁ. **Álbum do Estado do Pará**. Mandado organizar pelo Governador Augusto Montenegro. Paris: Imprimerie Chaponet, 1908, p.233.
- 16 CDP. **Porto de Belém: primeiro centenário**. Belém: Publicarte, 2009, p.44.
- 17 Acervo da família Scantlebury.
- 18 CDP. **Porto de Belém: primeiro centenário**. Belém: Publicarte, 2009, p.23.
- 19 Acervo de Iran Scantlebury.
- 20 EVERY, Edward Francy. **South American Memories of 30 Years**. Society for Promoting Christian Knowledges (SPCK), 1933, p.155.
- 21 Carteira de Identidade para Estrangeiros. Departamento de Segurança Pública do Estado do Pará. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Acervo da família Scantlebury.
- 22 GOVERNO DO ESTADO DO PARÁ. **Álbum do Estado do Pará**. Mandado organizar pelo Governador Augusto Montenegro. Paris: Imprimerie Chaponet, 1908.
- 23 Inspectoria Federal dos Portos, Rios e Canaes, contido em: CDP. **Portos de Belém**. Projetos de integração: porto x cidade. Belém: CDP, 2012, p.7.
- 24 BRAGA, Theodoro. **Noções de Corographia do Estado do Pará**. Belém: Empreza Graphica Amazônia, 1919.

## APÊNDICE

### Roteiro das entrevistas

Realizamos entrevistas com descendentes de barbadianos em dois períodos: a) entre outubro de 2004 e novembro de 2005; e b) entre novembro de 2008 e abril de 2012. O primeiro conjunto foi produzido no contexto do nosso mestrado em Antropologia<sup>393</sup> e o segundo no contexto do projeto desta tese de doutorado em História. O interesse em estudar os processos de identificação, nos entrecruzamento entre etnicidade e racismo, conduziu-nos à recomposição das histórias de famílias descendentes de barbadianos em Belém. Discutimos, no mestrado, as marcações identitárias como barbadiano, inglês e brasileiro. As pesquisas se desdobraram, no doutorado, para o estudo da imigração dos barbadianos desde o início do século XX, discutindo trabalho, racismo, identidade e memória. Para ambos os conjuntos de entrevistas, os roteiros foram semiestruturados, utilizados de maneira a orientar e suscitar questões.

Para o conjunto de entrevistas realizadas entre outubro de 2004 e novembro de 2005, utilizamos o seguinte roteiro<sup>394</sup>:

1. As origens familiares: genealogia (dados gerais sobre os parentes conhecidos).
2. Histórico geral dos pais, mudanças de residência da família, irmãos (idades, escolaridade, carreiras, casamento, filhos, contato com irmãos).
3. Histórico pessoal: escolaridade, empregos, lazer.
4. Formas de sustento da família.
5. Experiências no ambiente de trabalho.
6. Namoro e casamento.
7. O que é ser barbadiano. Por quem e de que modo é atribuído.
8. Relacionamentos com barbadianos: parentesco, amizade, vizinhança
9. Participação em igrejas, como a anglicana.
10. Ideias, expressões, relatos sobre preconceito e racismo.

Partindo destas entrevistas com famílias identificadas como de barbadianos, residentes em Belém, realizamos novas entrevistas (2008-2012), enfatizando as questões sobre as experiências no trabalho e a sociabilidade. Para tanto, utilizamos o seguinte roteiro:

1. Dados sobre os migrantes barbadianos (identificação pessoal, contexto da chegada, tipo de trabalho, ligações com outros barbadianos).
2. Dados sobre o trabalho e o trânsito destes trabalhadores por cidades diferentes e o contexto de sua fixação.
3. Aspectos da sociabilidade, inclusive das relações estabelecidas na igreja anglicana existente em Belém, apontada como o local da colônia.
4. Relações dos que migraram com os descendentes.
5. Como lidar com a identificação como barbadiano e relatos sobre cor/raça/discriminação/racismo.

---

<sup>393</sup> Cf. LIMA, 2006.

<sup>394</sup> Roteiro adaptado de BOTH, Elizabeth. **Família e Rede Social**. Rio de Janeiro, Francisco Alves Editora, 1976, pp. 223-230.



NOME, FILIAÇÃO, ANO DE NASCIMENTO	ORIGEM	CHEGADA EM BELÉM/ IDADE	ATIVIDADE	BAIRRO ONDE MORA	FONTE
<b>BURNETT</b> James Burnett (1921-2005) <ul style="list-style-type: none"> <li>• James Christopher de Coursey Burnett (1877-1948)</li> <li>• Carlota Alberta Burnett (c. 1884-1966);</li> </ul>	Belém Barbados  Barbados	c. 1910, ?  Idem	Funcionário dos Correios e Professor de Inglês Funcionário da <i>Pará Elétric</i>  Do lar	São Brás	Entrevista feita em 30/10/04
<b>CHASE</b> Nicholas Chase (1927) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ellis Chase</li> <li>• Rosl Chase</li> </ul> Avós Paternos: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dudley Elias Chase (1873-1931)</li> <li>• Josephine Chase</li> </ul>	Belém Belém Áustria/Alemanha (Anschluss) Barbados  Inglaterra	1925  1900?  1900?	Engenheiro, aposentado Comércio [negociação de exportação de borracha, com o pai] Do lar  Vice gerente de firma de exportação de borracha  ?	Nazaré	Entrevista feita em 01/09/05
<b>DEANE</b> Tatiana Deane Abreu Sá (c. 1951) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Benedito de Abreu Sá</li> <li>• Dolly Deane de Abreu Sá</li> </ul> Avós Maternos: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Leonard Eustace Deane (1884-1956)</li> <li>• Helvécia de Melo Deane (1891-?)</li> </ul>	Belém Piauí Belém  Barbados  Belém	Década de 1910, ?	Pesquisadora, agrônoma, Chefe Geral da EMBRAPA/Pará  Contador e administrador da <i>Port of Pará</i>  Estudante de Direito em Belém	Pedreira	Entrevista feita em 10/01/05
<b>SCANTLEBURY</b> Flora Cristine Scantlebury (1962)  Lilian Scantlebury (1920) Alice Alicida Scantlebury (1922) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Robert Scantlebury (c. 1890)</li> <li>• Florence (Flora) Scantlebury (1896)</li> </ul>	Belém  Santarém Belém  Barbados  Barbados	c. 1921, 1 ano  década de 1910, c. 14 anos década de 1910, c. 16 anos	Professora da rede estadual de ensino Florista; Costureira; e ambas foram telefonistas da Base Aérea de Belém, durante a II Guerra Mundial; aposentadas Marinheiro em navios ingleses ; implantação de cabos telegráficos Do lar	Telégrafo Idem	Entrevistas feitas em 02/11/04, 23/09/2011 e 14 de abril de 2012

<p>SKEETE</p> <p>James, Gladys, Lina e Martha Skeete</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Robert Skeete (c. 1910)</li> <li>• Beatrice (Alberta) Skeete (c. 1912)</li> </ul>	<p>Belém</p> <p>Santa Lúcia</p> <p>Belém</p>	<p>c. 1934, com 24 anos</p>	<p>Acólito da Igreja Anglicana; bacharel em Direito aposentada, Licenciada em Letras aposentada, Médica.</p> <p>Professor de inglês Professora de inglês, dava aulas em casa.</p>	<p>Batista Campos</p>	<p>Entrevistas feitas em 03/09/04 e 23/04/2012</p>
<p>SKEETE</p> <p>Liliana Odélia Skeete (1939)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• José Oscar Skeete</li> <li>• Lili Skeete (1918)</li> </ul> <p>Avó Paterna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mabel Skeete</li> </ul> <p>Avós Maternos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Joseph Victor Charles</li> <li>• Una Long</li> </ul>	<p>Belém</p> <p>Belém</p> <p>Belém</p> <p>Barbados</p> <p>Índia</p> <p>Barbados</p>	<p>c. 1908</p> <p>? 1910/20?</p>	<p>Contadora; professora, aposentada Almoxarife da <i>Pan Air</i> Prestou serviços para a <i>Pan Air</i>, lavadeira</p> <p>Governanta dos Mc Clayd Instalação de bondes</p> <p>Governanta na casa de ingleses</p>	<p>Fátima</p>	<p>Entrevista feita em 15/11/05</p>
<p>WHITE</p> <p>Beatriz White (1922)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Joseph White e</li> <li>• Louise White</li> </ul>	<p>Belém</p> <p>Barbados</p> <p>Barbados</p>	<p>?</p> <p>?</p>	<p>Tradutora/assessora de um comandante norte-americano na Base Aérea de Belém, na Segunda Guerra Mundial; serviço de saúde (puericultura), aposentada Caldeireiro</p> <p>Do lar</p>	<p>Cremação</p>	<p>Entrevista feita em 01/12/04</p>

Quadro 6 – Famílias barbadianas em Belém, a partir dos informantes

Fontes: Entrevistas com descendentes da primeira e segunda gerações de barbadianos residentes em Belém.



Figura 22 – Mapa do Estado do Pará de 1908. Em destaque, Belém e a Baía do Guajará.  
Fonte: GOVERNO DO ESTADO DO PARÁ. **Álbum do Estado do Pará**. Mandado organizar pelo Governador Augusto Montenegro. Paris: Imprimerie Chaponet, 1908.

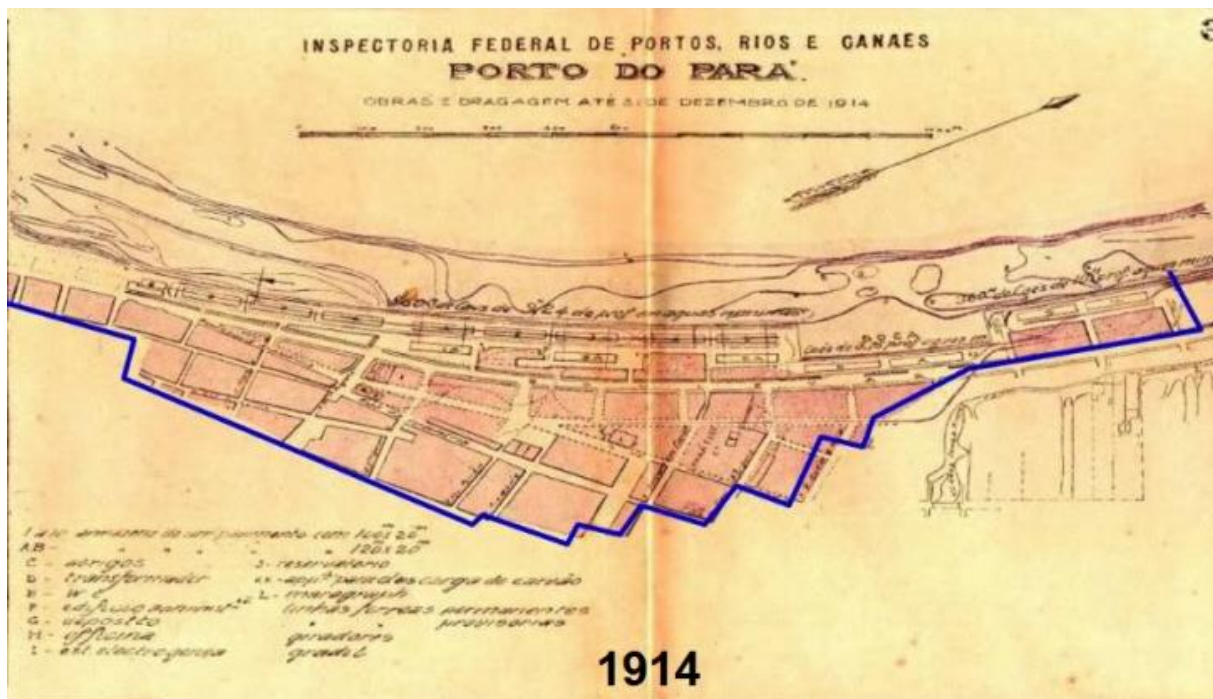


Figura 23 – Porto do Pará. Obras e dragagens até dezembro de 1914.

Fonte: Inspectoria Federal dos Portos, Rios e Canaes, contido em: CDP. **Portos de Belém.**

Projetos de integração: porto x cidade. Belém: CDP, 2012, p.7.



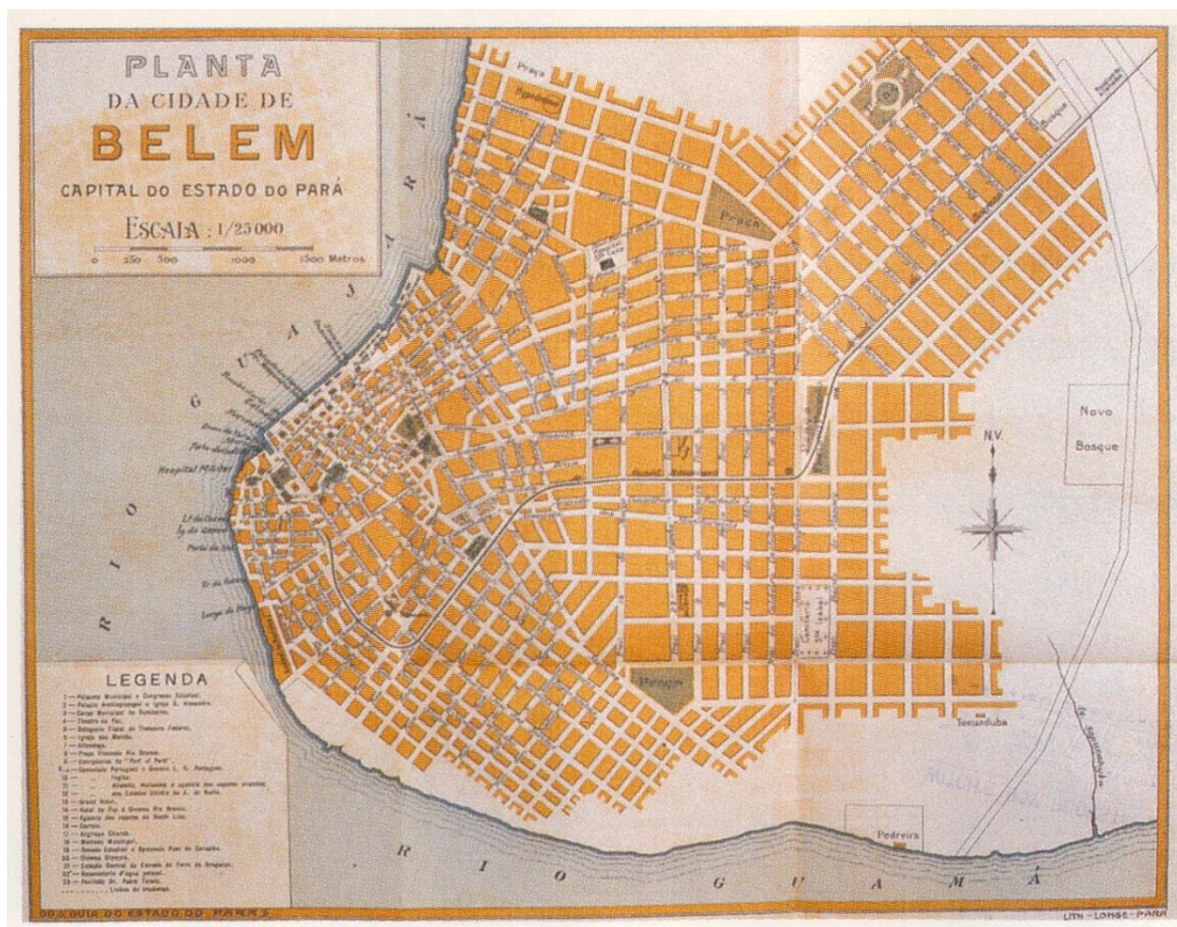


Figura 24 – Planta da cidade de Belém de 1919, com o traçado da Estrada de Ferro de Bragança. No detalhe, área do porto (em azul) e a Avenida Serzedelo Corrêa, onde havia estâncias nas quais os imigrantes barbadianos residiram (em vermelho). Na mesma avenida foi construída a *Paróquia Anglicana Church*, frequentada pelos ingleses brancos e pelos *West indians*.

Fonte: BRAGA, Theodoro. *Noções de Corographia do Estado do Pará*. Belém: Empresa Graphica Amazônia, 1919.