



# **DEL CARIBE INGLÉS A LA AMAZONIA BRASILEÑA: LOS BARBADIANOS EN PORTO VELHO**

## **FROM THE ENGLISH CARIBBEAN TO THE BRAZILIAN AMAZON: THE BARBADIANS IN PORTO VELHO**

**Jones Reis Santos Rodrigues\***

**Cómo citar este artículo/Citation:** Santos Rodrigues, J. R. (2017). Del caribe inglés a la amazonia brasileña: los barbadianos en Porto Velho. *XXII Coloquio de Historia Canario-Americana* (2016), XXII-017. <http://coloquioscanariasmerica.casadecolon.com/index.php/aea/article/view/9968>

**Resumen:** Este artículo analiza la inmigración de negros y negros barbadianos para Porto Velho en principios del siglo XX. Dentro del asunto, se tratará el surgimiento de la ciudad y su vínculo con la construcción del ferrocarril Madeira-Mamoré y con barbadianos. Además, se aborda las condiciones que propiciaron la entrada de estos inmigrantes, en un contexto de desarrollo de políticas hostiles hacia personas negras.

**Palabras clave:** Historia, Migración, Racismo, Barbados, Porto Velho

**Abstract:** This article analyzes the immigration of black people from Barbados to Porto Velho in the early twentieth century. Inside the issue, it been studied the emergence of the city and how it connects to the construction of the Madeira - Mamore railway and the Barbadian migration. Moreover, it points out the conditions that allowed the pass of these migrants in a context of the political discrimination against black people.

**Keywords:** History, Migration, Racism, Barbados, Porto Velho

### CONSIDERACIONES INTRODUCTORIAS

La historia de los barbadianos en Brasil, fundamentalmente en las ciudades de Porto Velho, después de mucho tiempo desconocida, empieza a figurar en la historiografía brasileña<sup>1</sup>. Un interesante resultado de la visibilización de esta historia, es el vínculo institucional que empieza a establecerse entre ambos países. Ejemplo de ello, fue la participación de la Embajadora de Barbados Yvette Goddard Domingos, en la *Semana da Consciência Negra e do Fórum de Políticas de Promoção da Igualdade Racial*, realizada en Porto Velho en noviembre de 2015. “É com grande satisfação que informamos que pela primeira vez em Rondônia virá a Embaixadora de Barbados, o que é motivo de um momento singular, para a história da formação da cidade de Porto Velho”, expone Orlando Francisco de Souza<sup>2</sup>.

Las palabras de Orlando Francisco ya indican el vínculo existente entre los barbadianos y la ciudad. Por otro lado, el motivo de la visita -participar de un encuentro cuyo objetivo era promover políticas sociales para la promoción de la igualdad racial- revela que la experiencia migratoria de los barbadianos estuvo marcada por el racismo, con efectos extendidos hasta la actualidad.

---

\* Doctorando en Historia y Arqueología por la Universidad Complutense de Madrid – UCM. España. Correo electrónico: jjjtorres@gmail.com

<sup>1</sup> El trabajo más relevante hasta el momento: CORREA PINTO (2010).

<sup>2</sup> SILVA SANTOS (11 de noviembre de 2015).

Ya desde la segunda mitad del XIX, los intelectuales del Imperio (1822-1889) y, posteriormente, los de la Primera República (1889-1930) interpretaron que para sacar el país del retraso socio-racial que se encontraba, sería necesario eliminar los elementos de la presencia negra en la sociedad y en la cultura brasileña. El pensamiento y las medidas políticas puestas en marcha en este sentido, resultaron en la creación y establecimiento de la ideología del blanqueamiento, un fenómeno que todavía goza de buena salud en la sociedad brasileña<sup>3</sup>.

Desde la segunda mitad del siglo XIX hasta las primeras décadas del XX, diversos fueron los intentos de introducción de negros no esclavizados en Brasil. Fuesen estadounidenses, del caribe o del continente africano, tuvieron su entrada rechazada o dificultada por el Estado. Con esto se quiere decir que el Estado brasileño, a los negros no se les discriminó en función de nacionalidades, sino por su raza.

Para la definición racial, el color de la piel ha representado una característica fundamental. Históricamente, este elemento constituye un criterio muy seguro para tratar y analizar la cuestión racial en Brasil. Bajo esta característica, la experiencia histórico-social de negros extranjeros o nacionales ha coincidido en el rechazo y en la escasa calidad de la relación con el Estado. Excepto diferencias legales, han compartido la experiencia del trato marginal<sup>4</sup>.

En la tercera década del XX, cuando el mito de origen de Brasil se oficializaba fundamentándose en la democracia racial, en la ausencia de discriminación de razas, el argumento empleado para restricción o prohibir la entrada de negros fue transformado. El rechazo entonces no se producía en función de la raza, sino por la cultura y/o comportamiento de los negros extranjeros. Diferente de los brasileños, que durante el periodo esclavista habían experimentado una esclavitud amena, los negros extranjeros eran portadores de odio de razas<sup>5</sup> y representaban un peligro para la paz y la armonía de la sociedad brasileña<sup>6</sup>.

#### EL FERROCARRIL MADEIRA MAMORÉ

La migración barbadiana para Porto Velho se produce en el contexto de construcción del ferrocarril Madeira Mamoré, obra construida en la frontera de Brasil (antiguo territorio do Guaporé) y Bolivia. A lo largo del tiempo, la construcción del ferrocarril representó la respuesta para diversas cuestiones, militares, económicas, territoriales, políticas y económicas<sup>7</sup>.

También estaba el valor simbólico de la obra. El impulso modernizador e industrial europeo de la segunda mitad del XIX, arrastró a los países periféricos al mismo proceso. Dentro de sus posibilidades, todos los países buscaron estar alineados a esta nueva ruta desarrollo. Uno de los símbolos más importantes de modernidad y progreso, lo constituía los ferrocarriles. Además, construirlo en una de las regiones más desconocidas e insalubres del planeta significaría el dominio del hombre y del ingenio sobre la fuerza bruta de la naturaleza.

<sup>3</sup> Véase para la comprensión ampliada de la cuestión SCHWARCZ MORITZ (1993).

<sup>4</sup> Para entender el color de piel como categoría de análisis, véase NOGUEIRA ORACY (1998).

<sup>5</sup> Sugiriendo Estados Unidos y la segregación institucional a través de las leyes de Jim Crow, de la Klu Klux Klan, etc., y África del Sur, con el Apartheid.

<sup>6</sup> Véase LESSER JEFF (1994).

<sup>7</sup> Desde el punto de vista militar, desde la Guerra de Paraguay y su investida en territorio brasileño, los militares y políticos brasileños se dieron cuenta de que la región debería estar mejor conectada con el resto del país. Desde el punto de vista político/territorial, la construcción del ferrocarril y el pago de una indemnización, garantizaba para el Estado brasileño el territorio del Acre, económicamente, su existencia facilitaría el transporte del caucho, tanto de Bolivia como de Brasil, a través de trechos no navegables del río Madeira. FERREIRA MANOEL (2005), p. 317.

Pero cuando las negociaciones terminaron y la fase de concretización se puso en marcha, las cosas no fueron tan fáciles<sup>8</sup>. Sucesivos fracasos de empresas (inglesas y estadounidenses) se produjeron: el primero de la británica Public Works (1871 – 1873), el segundo y tercero de las estadounidenses Dorsay & Caldwell (1873 – 1874) y Phillip & Thomas Collins (1875 – 1879). Entre las diversas causas de los fracasos, estuvo: el poco conocimiento de la región, informes muy superficiales sobre la dificultad de la construcción, enfermedades tropicales (fiebre amarilla, malaria, escorbuto), conflictos con las poblaciones indígenas, pésimas condiciones de trabajo, abandonos, deserciones, explotación, etc<sup>9</sup>.

En el caso de la última de las empresas mencionadas, la Public Works, sumase a los problemas mencionados, un terrible naufragio y la pérdida de todo apoyo financiero de los inversores. En 1878, la Empresa envió con gran expectación<sup>10</sup> el primero vapor, el Mercedita. Para este viaje incluso contrató *colored people*, que al final, no pudieron embargar<sup>11</sup>. Ventitres días después, la empresa envió el segundo vapor, el Metrópolis.

Transportando 246 tripulantes y más 700 toneladas de material, una tormenta hizo que el vapor se golpeará contra rocas en las costas de Carolina del Norte. En el accidente murieron 80 personas y se perdió todo el material destinado a las obras. La situación era tan dramática que incluso la propia mujer del coronel George Earl Church, el responsable de la obra, enloqueciera. Tras su experiencia en la Amazonia fue llevada a un sanatorio y allí, murió. Los contratistas Thomas y Phill Collins fueron a la quiebra y el empresario George Church perdió todo. No por acaso, el ferrocarril quedó conocido a través del nombre de Ferrocarril del Diablo.

#### LA MIGRACIÓN BARBADIANA

En 1907, se retomó la construcción del ferrocarril. La contratación de europeo -a pesar de seguir produciéndose- considerados trabajadores ideales para labores técnicas, relacionados a la industria y a los ferrocarriles, se vio afectada cuando se cogió la voz sobre las terribles condiciones de los trabajadores. En cuestión de semanas o meses, los trabajadores que no habían fallecido, padecían alguna de las diversas enfermedades tropicales que les restaba capacidad o sencillamente, les convertía en individuos incapacitados para las labores.

Fue a partir de febrero de 1908, cuando la nueva compañía Madeira – Mamoré Railway Company envió un grupo de reclutadores estadounidenses a la isla de Barbados, para realizar las contrataciones y el traslado a la Amazonia brasileña. Fueron los primeros trabajadores negros a entraren en Brasil como mano de obra libre.

Aunque la mayoría de los caribeños que llegaron a la amazonia fuesen de origen barbadiana, esta nomenclatura (barbadianos), fue empleada en la sociedad brasileña para referirse a antillanos de diversas islas, que acudían a Barbados para conseguir trabajo en la empresa. No obstante, existían características generales presentes en termino: ser negro, hablar inglés y profesar el anglicanismo<sup>12</sup>.

<sup>8</sup> Sobre la modernidad en la selva, véase la obra de FOOT HARDMAN (1988), p. 30

<sup>9</sup> FERREIRA MANOEL (2005).

<sup>10</sup> El periódico *New York Herald* del 3 de Enero de 1878 comentaba que (...) Una multitud de 2.000 personas gritaba hurras y despedidas, mientras los pitos sonaban y las banderas eran bajadas en saludos (...). El viaje de este navío representaba un asunto de interés nacional, pues era la primera vez en la historia de este país que una expedición es enviada desde los Estados Unidos, equipada con dinero, material y conocimiento americanos para ejecutar una gran obra pública en un país extranjero. MARCOS SANTILLI (1988), p. 11

<sup>11</sup> El embajador brasileño en Washington, Sr. Borges, impidió las contrataciones. Según el mismo periódico “Unos 70 trabajadores adicionales habrían seguido el Mercedita, siendo que los Collins habían seleccionado hombres de color con la certeza de que se adecuarían mejor al clima, si en la última hora no hubiesen recibido instrucciones del Sr. Borges, Ministro Brasileiro en Washington. Ídem

<sup>12</sup> CORREA PINTO (2010), p. 14.

Desde el ámbito interno, las causas de la emigración caribeña (o barbadiana) fueron descritas por el historiador Michael Craton<sup>13</sup>. Desde la perspectiva más ampliada del Caribe, es el historiador Gerardo Maloney quien presenta un muy buen resumen<sup>14</sup>. El bajo precio de su mano de obra y la proximidad geográfica a los lugares de trabajo, favoreció su contratación, no obstante, funcionarios del gobierno no eran favorables, pero tuvieron que aceptarlas. Los compromisos asumidos de la construcción, el poder del capital internacional que ingresaba en la amazonia y la dificultad de atraer trabajadores a la región, fueron los elementos que flexibilizaron las restricciones.

En 1912, cuando la obra fue finalizada. (...) calculase que alrededor de 21.983 trabajadores habían trabajado en el ferrocarril (Entre 1907 y 1912. Datos relativos a la segunda fase). No obstante, a esta cifra se puede sumar un 50% más de trabajadores que se involucraron por cuenta propia, sin contrato formal, los autónomos y aquellos que estuvieron presentes en otras actividades relacionadas al ferrocarril. Por lo tanto, se puede hablar de una cifra de 30 mil trabajadores involucrados<sup>15</sup>.

### EL SURGIMIENTO DE PORTO VELHO Y LOS BARBADIANOS

Para la construcción del ferrocarril, fueron contratados (o prestaban servicios por su cuenta y riesgo), trabajadores de más países: españoles, colombianos, italianos, chinos, rudos, griegos, estadounidenses, mexicanos, turcos, árabes, japoneses, hindúes, venezolanos, franceses y antillanos de casi todas las islas del Caribe, que trabajaron hasta su finalización en 1912.

Tras la construcción, los barbadianos permanecieron en la región. Dos años después, en 1914, fue fundada la ciudad de Porto Velho, constituida entonces por alrededor mil personas<sup>16</sup>. Cuando la empresa decidió cambiar sus instalaciones desde la ciudad de Santo Antonio hacia otra área, empezó a surgir Porto Velho. Según la empresa, en Santo Antonio

---

<sup>13</sup> (...) la falta de tierras y alternativa de empleo, y un sistema de arrendamiento de la mano de obras tan absolutos que, con el declive del lucro de la mono-cultura del azúcar, por todas partes, los salarios estaban abajo del nivel de subsistencia y las muertes por inanición no eran raras. Junto a esto, había un sistema de justicia desigual, una policía dura, pésimas condiciones en las cárceles y casas de corrección y casi ningún servicio social, salvo un sistema educación rudimentario, para no hablar de la completa falta de representación política de los trabajadores en una colonia que se enaltecía por tener el segundo más antiguo sistema de legislación propia del imperio británico. MICHAEL CRATON (1995), p. 13.

<sup>14</sup> La isla de Barbados, fundada en 1625, había alcanzado, para 1643, una población de 37.000 ingleses, compuesta por grandes cultivadores, por tierras concedidas por el imperio, y de un grupo elevado de siervos blancos, contratados en Gran Bretaña, para trabajar con sus patronos, por lo general, 4 años. Estos siervos recibían una parcela y, terminados sus contratos, se convertían en pequeños productores independientes. Con la introducción del cultivo de la caña, la situación en la isla cambió significativamente, ya que el desarrollo de la industria azucarera requería grandes extensiones de tierras y abundante mano de obra barata. Los holandeses se encargaron de proporcionar la mano de obra esclava, a cambio de azúcar, mediante un sistema de créditos a largo plazo y solamente a los grandes plantadores que ofrecían sólidas garantías. En cambio, el productor independiente, con sus pequeñas parcelas y escaso capital, era empujado fuera de la competencia. Esto dio lugar a la consolidación de la explotación latifundista, que se tradujo en un proceso de despoblamiento de la isla, ya que los pequeños propietarios se vieron obligados a emigrar a otras islas y regiones. La población esclava aumentó, sin embargo. Este auge dura hasta 1685. Decretada posteriormente la abolición de la esclavitud, sin una transformación dentro del sistema latifundista, los negros, ahora libres, no tuvieron otro camino que emigrar o trabajar por un jornal con los plantadores de azúcar. La crisis del azúcar a fines del siglo XIX, y la devastación de algunas islas por fenómenos naturales, aceleró la decisión de la masa negra pauperizada a venir a Panamá para las obras transistmicas, en busca de soluciones a sus graves condiciones sociales. MALONEY FRANCIS (1988), p. 326.

<sup>15</sup> FERREIRA MANOEL (2005), p. 212.

<sup>16</sup> NOGUEIRA JULIO (1913), p. 14.

faltaba espacio y sobraba insalubridad y un ambiente social negativo para la realización de las obras (las casas de juegos, alcohol, prostitución y etc).

Porto Velho debería ser distinta. Una ciudad moderna, planeada y sana. Un lugar que inspirase garantías a los inversores y una orden lógico y jerárquico, con espacios de trabajo y ocio sano. No obstante, al lado de toda esta estructura organizada, fueron instalándose los mismos bares, personas y vicios antes localizados en Santo Antonio. Los límites físicos no fueron suficientes para separar las relaciones sociales, mezclando la labor al ocio, el empleado al ciudadano, que buscaba formas complementarias para ampliar su vida socio-afectiva. Toda una mezcla de tradición, modernidad, eficiencia e vicios que regaban una ciudad de proyección cosmopolita, cuyos idiomas dominantes eran el inglés y el español<sup>17</sup>.

Seguridad, controlar la entrada de las embarcaciones y de los tripulantes no fueron suficientes para evitar la mezcla. La homogeneización se produjo de tal manera que, en los años 80, ya no existían distinciones entre los espacios o entre los empleados o no de la empresa.

Simultáneamente a la construcción del ferrocarril, se fueron construyendo pequeños barrios. El mayor de ellos era el de los barbadenses, llamado *Barbadian Town*, o también conocido por *Morro do Bode* o *Alto do Bode*. La descendiente de barbadianos y profesora de la Universidad Federal de Rondônia, Berenice Johnson, explicó el origen del nombre Morro do Bode, fundado en prejuicios sufridos por la primera generación<sup>18</sup>.

El barrio fue construido en un área cedida por la empresa. De hecho, entre las diversas nacionalidades de trabajadores, solamente a los barbadianos se les fue permitido traer sus mujeres. Aurélia Banfield, hija de barbadianos, contaba que, sin las mujeres, los hombres abandonarían el trabajo. Esta postura presionó a los dirigentes, consiguiendo de ellos, realizar reagrupamientos<sup>19</sup>.

En sus primeros sesenta años, Porto Velho tuvo su desarrollo umbilicalmente relacionado a las operaciones del ferrocarril, mientras el caucho presentaba valor comercial significativo hubo crecimiento y desarrollo. En los períodos de desvalorización del caucho, debido a las condiciones del comercio internacional y la inoperancia gubernamental, la ciudad se quedó paralizada, pero pronto retomó el crecimiento económico en otras actividades industriales y de turismo.

Por desgracia, muchos de los archivos que hoy podrían ayudar reconstruir la historia de los primeros inmigrantes y de Porto Velho fueron quemados, están abandonados o fueron tirados en el río Madeira-Mamoré por los gobiernos militares de la década de 60, que consideraban al ferrocarril simplemente como un desperdicio de recursos que no debería ser recordado. No obstante, mientras haya disposición para echar luz en espacios más desplazados de los focos, la migración barbadiana seguirá contándose<sup>20</sup>.

## BIBLIOGRAFÍA

<sup>17</sup> FERREIRA MANOEL (2005), p. 43- 46.

<sup>18</sup> “Algunos llegaron a decir que la altitud del lugar y el mal olor del sudor de los negros que ahí vivían, inspiraron el nombre ‘Alto do Bode’<sup>18</sup>. En realidad, el local era alto pero los nordestinos que también vivían en el Alto, no entendían el inglés (lengua vernácula del local), entonces pasaron a nombrar las conversas en inglés de *berreiros* (balas), ruidos de las cabras. Entonces surgió ‘Alto do Bode’. Me extraña que autores tan instruidos puedan haber escrito versiones tan prejuiciosas teniendo acceso a los hechos.

RODRIGUES ELIANE (2004), p. 10.

<sup>19</sup> (...) ele [su padre] conoció mama en Manaus, allá se gustaron y tuvieron un hijo y mama se quedó en Manaus, él vino acá porque en aquél tiempo, no podría venir mujeres, solo hombres en aquél tiempo. Luego en el inicio (...) después que veían que los hombres se iban con tres meses, ellos decidieron traer las mujeres (los contratistas). BANFIELD AURELIA (1985).

<sup>20</sup> Para más detalles, véase SANTOS RODRIGUES (2010).

- BANFIELD, A. (14 de maio de 1958). Entrevista cedida ao centro de documentação do Estado de Rondônia, Porto-Velho.
- CORREA PINTO (2010). *Ingleses Pretos, Barbadianos Negros, Brasileiros Morenos* Identidades e Memórias. Pará: Universidad Federal do Pará.
- CRATON, M. (1995). “Reembaralhando as Cartas: a transição da escravidão para outras formas de trabalho no Caribe britânico” En *Estudos Afro-asiáticos*, nº. 28, Rio de Janeiro: Centro de estudos Afro-asiáticos.
- FERREIRA, M. (2005). *A Ferrovia do Diabo: história de uma estrada de ferro na Amazônia*. São Paulo: Melhoramentos.
- HARDMAN FOOT (1988). *Trem Fantasma: a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras.
- LESSER, J. (1994). “Legislação Imigratoria e dissimulação racista no Brasil (1920 – 1934)” en *Revista Archè*, año 3, nº 8, Rio de Janeiro: Universidade do Rio de Janeiro.
- MALONEY, F. (1988). “El Canal de Panamá y los trabajadores antillanos” en *Panamá 1920*, Panamá: Biblioteca de la Nacionalidad, pp. 325-362.
- NOGUEIRA, J. (1913). *A madeira - Mamoré*. Rio de Janeiro: Typographia do Jornal do Commercio.
- NOGUEIRA, O. (1998). *As Relações Raciais em Itapetininga*. São Paulo: Edusp.
- RODRIGUES, E. (27 de junio de 2004). Hábitos reforçam tradição. *Diário da Amazônia*, p. 10.
- SANTILLI, M. (1988). *Madeira - Mamoré: Imagem & Memória*. São Paulo: Mundo Cultural Editora LTDA, 1988.
- SCHWARCZ, M. (1993). *O Espetáculo das Raças - cientistas, instituições e questão racial no Brasil 1870-1930*. São Paulo: Companhia das Letras.
- SILVA SANTOS (11 de novembro de 2015). Semana da conciencia negra em Porto Velho e semana de promoção da igualdade racial. *Diário da Amazonia*. Recuperado de <http://diariodaamazonia.net/semana-de-promocao-da-igualdade-racial/>