

UNIVERSIDADE DE PASSO FUNDO
Programa de Pós-Graduação em Letras

Dissertação de Mestrado

**AS CONTRIBUIÇÕES
DOS AFRO-
ANTILHANOS PARA A
FORMAÇÃO
FONÉTICO-
LINGUÍSTICA DE
PORTO VELHO**

Sheila Maria Roque Soares



Sheila Maria Roque Soares

**AS CONTRIBUIÇÕES DOS AFRO-ANTILHANOS PARA
A FORMAÇÃO FONÉTICO-LINGUÍSTICA DE PORTO
VELHO**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Letras, do Instituto de Humanidades, Ciências, Educação e Criatividade da Universidade de Passo Fundo, como requisito para obtenção do grau de mestre em Letras, sob a orientação Dra. Cláudia S. Toldo.

Passo Fundo, RS

2023

CIP – Catalogação na Publicação

S676c Soares, Sheila Maria Roque

As contribuições dos afro-antilhanos para a formação fonético-linguística de Porto Velho [recurso eletrônico] / Sheila Maria Roque Soares. – 2023.

979 KB; PDF.

Orientadora: Profa. Dra. Cláudia S. Toldo.

Dissertação (Mestrado em Letras) – Universidade de Passo Fundo, 2023.

1. Linguística. 2. Fonética - Porto Velho (RO). 3. Fala - Pronúncia. I. Oudeste, Claudia Stumpf Toldo, orientadora. II. Título.

CDU: 801.4

Catalogação: Bibliotecária Juliana Langaro Silveira – CRB 10/2427

A Comissão Examinadora, abaixo assinada, aprova a dissertação

“As Contribuições dos Afro-Antilhanos para a Formação Fonético-Linguística de Porto Velho”

Elaborada por

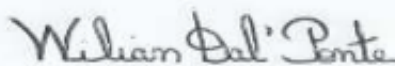
Sheila Maria Roque Soares.

Dissertação apresentada no Programa de Pós-Graduação em Letras – Projeto de Cooperação entre Instituições
- Minter FUPF/FCR, da Universidade de Passo Fundo, como requisito final para a obtenção do grau de
Mestre em Letras, Área de concentração: Letras, Leitura e Produção Discursiva”

Aprovada em: 30 de novembro de 2023.
Pela Comissão Examinadora



Prof. Dr. Claudia Stumpf Toldo Oudeste
Presidente da Banca Examinadora



Prof. Dr. Wilian Dal'Ponte
Faculdade da Associação Brasileira de Educação



Prof. Dr. Luis Francisco Fianco Dias
Universidade de Passo Fundo



Prof. Dr. Claudia Stumpf Toldo Oudeste
Coordenadora do Programa de Pós-Graduação em Letras

DEDICATÓRIA

Dedico essa pesquisa ao meu avô David Rock, barbadiano, trabalhou em diversas funções da construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré e a minha mãe Francisca Lima Roque que contribuiu com relatos para a construção dessa dissertação.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus sobre todas as coisas;

A minha mãe que sempre me apoiou em meus estudos;

A minha filha pela compreensão da minha ausência;

Aos meus professores que me deram a oportunidade de ampliar mais meus horizontes;

A minha orientadora Dra. Claudia S. Toldo, por me atender prontamente sempre que a solicitei;

Ao meu companheiro e amigo Angelo Paulo Fontinelli Castro pelo incentivo, carinho e apoio;

Ao meu amigo Dr. Clarides Henrich de Barba por toda ajuda na estrutura metodológica para a construção do meu texto.

RESUMO

O objetivo desta pesquisa é examinar na historiografia de Rondônia o período da construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré com ênfase na imigração dos afro-antilhanos e a permanência dos seus descendentes em Porto Velho onde os mesmos podem ter deixado suas marcas fonético-linguística, pois fazem uso das africadas alveopalatal desvozeada [tʃ] e vozeada [dʒ] tão usadas na fonética da capital de Rondônia e a diferença do uso dos róticos em relação as cidades do interior de Rondônia. Para isso buscou-se em livros, dissertações, teses, artigos tudo que registrava o processo de colonização de Rondônia. Dentre os autores analisados no primeiro capítulo que trazem as marcas históricas temos Ferreira (2005), Pinto (1993), Coelho (1982) e Silva (1984). A Revisão de literatura está baseada nas pesquisadoras Blackman (2007, 2019 e 2020), Lima (2013), Sampaio (2010) e Schuindt (2014) tratam sobre os afro-antilhanos e os autores Cagliari (2002), Henriques (2007), Roberto (2016), Silva (2014) que tratam dos estudos da fonética, Martinet (2014), Saussure (2012), com estudos sobre linguística e linguagem. A importância dessa pesquisa é para deixar registrado para os jovens da educação básica que desconhecem a história da colonização de Rondônia e o processo de formação linguística para que não se perca esse conhecimento e fique registrado por meio de transcrições fonéticas as falas dos descendentes estrangeiros pioneiros na colonização de Porto Velho fazendo-os sentirem orgulho de sua identidade. Para a realização das transcrições fonéticas utilizou-se a metodologia da fonética descritiva seguindo a abordagem fonêmica cujo os sons foram analisados acusticamente com um fone de ouvido especial, repetindo-se diversas vezes as palavras a serem transcritas usando como instrumento as normas do Internacional Phonetic Alphabet (IPA) que fornece à comunidade acadêmica mundial um padrão de notação para a representação fonética de todas as línguas. Para compreender as normas de transcrição, foi preciso fazer um treinamento fonético no Instituto Linguístico de Porto Velho. Procurou-se evitar os diacríticos e os acentos secundários a fim de simplificar as regras de transcrição, utilizando apenas o acento principal das palavras. Utilizamos para a análise dos dados vídeos gravados no youtube das professoras afro-antilhanas que trabalharam como alfabetizadoras no início da formação das escolas de Porto Velho extraído de suas falas as palavras que contenham os fonemas /t/, /d/ e /r/ para as análises fonético-linguística das mesmas.

Palavras Chave: Fonética. Linguística. Língua. Imigração. Descendentes. Afro-Antilhanos. Sotaque. Educação. Alfabetização. Porto Velho.

ABSTRACT

The objective of this research is to examine in the historiography of Rondônia the period of construction of the Madeira Mamoré Railway with emphasis on the immigration of Afro-Antilleans and the permanence of their descendants in Porto Velho where they may have left their phonetic-linguistic marks, as they make use of the voiceless alveopalatal affricates [tʃ] and voiced [dʒ] so used in the phonetics of the capital of Rondônia and the difference in the use of rhotics in relation to cities in the interior of Rondônia. To do this, we searched books, dissertations, theses, articles for everything that recorded the colonization process of Rondônia. Among the authors analyzed in the first chapter who bring historical marks are Ferreira (2005), Pinto (1993), Coelho (1982) and Silva (1984). The literature review is based on the researchers Blackman (2007, 2019 and 2020), Lima (2013), Sampaio (2010) and Schuindt (2014) dealing with Afro-Antilleans and the authors Cagliariari (2002), Henriques (2007), Roberto (2016), Silva (2014) who deal with phonetics studies, Martinet (2014), Saussure (2012), with studies on linguistics and language. The importance of this research is in recording for young people in basic education who are unaware of the history of the colonization of Rondônia and the process of linguistic formation so that this knowledge is not lost and the speeches of foreign descendants who are pioneers are recorded through phonetic transcriptions in the colonization of Porto Velho, making them feel proud of their identity. To carry out the phonetic transcriptions, the methodology of descriptive phonetics was used, following the phonemic approach in which the sounds were analyzed acoustically with a special earphone, repeating the words to be transcribed several times using the International Phonetic Alphabet standards as an instrument. (IPA) which provides the global academic community with a notational standard for the phonetic representation of all languages. To understand the transcription rules, it was necessary to undergo phonetic training at the Instituto Linguístico de Porto Velho. We tried to avoid diacritics and secondary accents in order to simplify the transcription rules, using only the main accent of the words. For data analysis, we used videos recorded on YouTube of Afro-Antillean teachers who worked as literacy teachers at the beginning of the formation of schools in Porto Velho, extracting words containing the phonemes /t/, /d/ and /r/ from their speeches to their phonetic-linguistic analyses.

Keywords: Phonetics. Linguistics. Language. Immigration. Descendants. Afro-Antilleans. Accent. Education. Literacy. Porto Velho.

SUMÁRIO

| | |
|---|-----------|
| 1 INTRODUÇÃO | 10 |
| 1.1 Caracterização da Pesquisa | 10 |
| 1.2 Metodologia da Pesquisa | 13 |
| 1.3 A Estrutura da Dissertação | 16 |
| | |
| 2. A HISTORIOGRAFIA DE RONDÔNIA: uma incursão necessária | 17 |
| 2.1 O vale do Guaporé | 17 |
| 2.2 O ciclo da Borracha | 19 |
| 2.3 Os Tratados | 21 |
| 2.4 As tentativas para a construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré | 24 |
| 2.4.1 A <i>Public Work</i> | 24 |
| 2.4.2 Os irmãos Collins | 27 |
| 2.4.3 Percival Farquhar | 29 |
| | |
| 3 OS AFRO-ANTILHANOS: QUEM FORAM ESSAS PESSOAS NA HISTÓRIA? | |
| | 33 |
| 3.1 Barbadianos, antilhanos ou afro-antilhanos | 33 |
| 3.2 Saíram das Antilhas, mas as Antilhas ficaram neles | 37 |
| 3.3 A escola informal | 43 |
| | |
| 4 UM OLHAR LINGUÍSTICO PARA A HISTÓRIA AFRO-ANTILHANA..... | 53 |
| 4.1 A formação linguística dos afro-antilhanos: algumas características | 54 |
| 4.2 Os termos científicos para a transcrição fonética | 55 |
| 4.3 Análise dos Dados | 57 |
| | |
| 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS..... | 66 |
| | |
| REFERÊNCIAS..... | 69 |

1 INTRODUÇÃO

1.1 Caracterização da Pesquisa

O Brasil é um país cheio de diversidades culturais oriundo de vários cantos do mundo. Na história, percebemos que no processo de colonização, cada região ficou marcado com uma característica, seja em vestimenta, culinária, arquitetura e sotaques. É sobre a questão do sotaque que trataremos essa pesquisa.

Quando encontramos uma pessoa desconhecida na rua e puxamos qualquer assunto com a mesma, conseguimos identificar de que região do Brasil ela é por meio de seu sotaque. Na região norte, em específico Rondônia, é comum ouvirmos o discurso de ser um estado cosmopolita, portanto não possui uma identidade fonético-linguística própria o que não concordamos e queremos trazer o tema sobre a variação fonético-linguística de Rondônia para uma reflexão aos discentes da educação básica.

A delimitação do nosso tema refere-se a um grupo específico, os afro-antilhanos, imigrantes estrangeiros, que possivelmente trouxe uma significativa contribuição para a construção do sotaque da capital de Rondônia.

Os afro-antilhanos chegaram na região norte do Brasil no período da construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré:

O contingente maior era procedente das Antilhas e Barbados. Vinham, em segundo lugar, os espanhóis. Depois, os brasileiros e portugueses, e, em menor número, gregos, italianos, franceses, hindus, húngaros, poloneses, dinamarqueses, enfim, de cada nacionalidade havia representantes na construção da estrada. (FERREIRA, 2005, p.211)

Em 1910, a empresa responsável pela obra da construção da ferrovia, chega a contratar 6.090 homens, sendo destes, 2.211 oriundos das Antilhas e Barbados e os demais de várias outras nacionalidades. Dentre os imigrantes estrangeiros que vieram para trabalhar na construção, os barbadianos (termo utilizado por décadas atribuídos aos negros que falavam inglês) foram os únicos que puderam trazer de seu país de origem seus familiares. O envolvimento dos afro-antilhanos em diversos setores da construção trouxe destaques a esse grupo.

Os afro-antilhanos trouxeram consigo uma bagagem cultural, além da língua predominante na região, o inglês, onde formaram um bairro para cultivar seus costumes e língua, como vemos em Ferreira (2005, p. 244)

O pessoal de categoria (**norte-americanos**), que eram, trazido dos Estados Unidos vinha mediante um contrato de um ano [...] As moradias do pessoal categorizado eram construções especiais concebidas para os climas tropicais, havia uma tela de finíssimo arame de cobre que praticamente envolvia toda a residência, afim de evitar a entrada dos terríveis mosquitos [...] Procuravam criar um ambiente tal que não modificasse subitamente o modo de vida deixado no seu país. Havia, por outro lado, campos de tênis e outras maneiras de estabelecerem uma vida social entre aquele pessoal categorizado. (grifo nosso).

Do mesmo modo, Blackman (2022, p. 35) afirma que “Devido à língua falada, o inglês barbadiano (**Bajan**), idioma oficial utilizado na Comunidade Antilhana que os (as) brasileiros associavam ao balido dos bodes, ou seja, que os(as) não conversavam, e sim baliam”, era um inglês diferente, hibridizado com o inglês britânico e os dialetos africanos.

Os costumes, língua e vida social tipicamente “inglês” deu início a caracterização fonético-linguística da capital de Rondônia. Depois da conclusão da obra, muitos estrangeiros retornaram a sua terra de origem. Como o grupo dos afro-antilhanos foram os únicos que tiveram permissão de trazerem suas famílias, as mulheres ficaram responsáveis de cuidar da formação educacional de seus filhos e descendentes.

Nesse ponto da análise histórica Blackman (2020, p. 75) nos diz que:

[...] os afro-antilhanos praticavam e contribuíram para prática de jogos em geral com destaque ao esporte *cricket* (**jogo conhecido em Porto Velho como bets muito utilizado nos bairros periféricos da cidade**), cinema, comércio, orquestra, arquitetura das casas em estilo *chattel house*, bases das religiões protestantes, como a Igreja Batista e Assembleia de Deus, a língua oficial, o inglês (bajan). Tudo isso contribuiu para a formação educacional e **fonético-linguística** do município, iniciando-se uma escola informal que ensinava em inglês **no processo de alfabetização utilizando a pronúncia das letras (fonética) com a metodologia britânica** (grifo nosso)

A influência cultural-linguística constitui a hipótese das contribuições dos descendentes afro-antilhanos para a formação fonético-linguística de Porto Velho. Como registro dessa cultura apresentado no segundo capítulo dessa pesquisa, temos a base religiosa, o cristianismo (fundadores das igrejas Batistas e Assembleia de Deus

em Porto Velho), os hábitos refinados, trajes elegantes e a bagagem educacional trazida de seus países destacando aos aspectos da língua inglesa e seu forte sotaque.

Para entender a formação fonético-linguística de um local é preciso conhecer cada grupo linguístico que formou o local, para isso precisamos retroceder ao início da construção social dos seus habitantes.

O que nos dá a hipótese de vir do grupo afro-antilhano algumas marcas fonético-linguística de Porto Velho é que durante a construção da ferrovia, cerca de cem mil de nordestinos também migraram para região sejam alistados como soldados da borracha ou como trabalhadores da Estrada de Ferro. O contingente desses nordestinos era superior a qualquer grupo de estrangeiros, sendo que ao longo de algumas décadas, estes perderam o seu sotaque.

Justifica-se a importância dessa pesquisa em deixar registrado para os jovens da educação básica que desconhecem a história da colonização de Rondônia e o processo de formação linguística para que não se perca esse conhecimento e fique registrado por meio de transcrições fonética das falas descendentes estrangeiros que são pioneiros na colonização de Porto Velho fazendo-os sentirem orgulho de sua identidade.

Para compreendermos o processo de formação fonético-linguística levantou-se o questionamento da problemática da pesquisa com a seguinte abordagem:

a) O que contribuiu para o processo de (des)culturalização fonética dos brasileiros nordestinos que se estabeleceram na capital de Rondônia?

b) Dos filhos do grupo dos afro-antilhanos que vieram para a construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré no início do século XX que ficaram em Porto Velho e desenvolveram diversos trabalhos no campo da educação, principalmente no processo de alfabetização, contribuíram para a formação fonético-linguística em Porto Velho?

Com esse entendimento fez-nos colocar como objetivo geral

- Examinar a historiografia de Rondônia no período da construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré com ênfase na imigração dos afro-antilhanos e a permanência dos seus descendentes em Porto Velho

Do mesmo modo, foram definidos os seguintes objetivos específicos:

- Identificar na historiografia quais foram os grupos afro-antilhanos que migraram para a região norte (Rondônia) do Brasil;

- Relacionar os termos linguísticos que denominavam o grupo afro-antilhanos nas diversas bibliografias até a construção do termo atual;
- Analisar a formação socio cultural na formação do *Barbadian Town*;
- Interligar os fatos do início das escolas de Porto Velho a influência dos afro-antilhanos com o uso da metodologia de oralização da pronúncia das letras no processo de alfabetização;
- Compreender as palavras fonético-linguística dos afro-antilhanos que fazem uso das africadas alveopalatal desvozeada [tʃ] e vozeada [dʒ] tão usadas na fonética da capital de Rondônia e a diferença do uso dos róticos em relação as cidades do interior de Rondônia.

1.2 A metodologia da pesquisa

Para atingir os objetivos específicos e construir desta pesquisa examinamos nos livros, dissertações, teses, artigos, documentos e vídeos gravados no youtube que registram relatos dos descendentes dos afro-antilhanos bem como a história de seus patriarcas que imigraram para região do vale do Guaporé no início do século XX para a construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré.

A linha de pesquisa está embasada nos autores Blackman (2019, 2020 e 2022), Lima (2006 e 2013), Schuindt (2016), Sampaio (2010) e Ferreira (2005) que traz toda a historiografia de Rondônia com a aspectos específicos da imigração dos afro-antilhanos e seus descendentes. Cagliari (2002), Henriques (2007), Roberto (2016), Silva (2014) que tratam dos estudos da fonética, Martinet (2014), Saussure (2012), com estudos sobre linguística e linguagem.

Nesse viés utilizamos as palavras-chave escolhidas foram barbadianos, afro-antilhanos, sotaque, educação, Estrada de Ferro Madeira Mamoré, língua, escola, alfabetização e fonético-linguística. O tipo de pesquisa escolhida foi a pesquisa bibliográfica histórica e documental. Nesse sentido as fases da pesquisa de campo foi:

Em primeiro lugar, a realização de uma pesquisa bibliográfica sobre o tema em questão. Ela servirá, como primeiro passo, para sabermos em que estado se encontra atualmente o problema, que trabalhos já foram realizados a respeito e quais são as opiniões reinantes sobre o assunto. Como segundo passo, permitirá que estabeleçamos um modelo teórico inicial de referência, da mesma forma que auxiliará na determinação das variáveis e na elaboração do plano geral da pesquisa. (PRODANOV; FREITAS, 2013, p. 59).

Ao examinar nos livros, dissertações e teses sobre a história de Rondônia percebemos que parte do processo da formação social de Porto Velho vem se perdendo, pois, os registros da primeira e segunda fase da Construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré tem ficado para trás e apenas a última fase, a “Era Farquhar” é mencionada nos historiadores atuais da região.

Entende-se que a pesquisa explicativa também se encaixa ao perfil desse estudo pelo pesquisador procurar explicar os porquês das coisas e suas causas. Em consonante a isso:

Por meio do registro, da análise, da classificação e da interpretação dos fenômenos observados. Visa a identificar os fatores que determinem ou contribuem para a ocorrência dos fenômenos. Quando realizada nas ciências naturais, requer o uso do método experimental e, nas ciências sociais, requer o uso no método observacional [...] as pesquisas explicativas são mais complexas, pois, além de registrar, analisar, classificar e interpretar os fenômenos estudados, tem como preocupação central identificar seus fatores determinantes. Esse tipo de pesquisa é o que mais aprofunda o conhecimento da realidade, porque explica a razão, o porquê das coisas e, por esse motivo está mais sujeita a erros. (PRODANOV; FREITAS, 2013, p. 53)

Trata-se também de uma pesquisa observacional por se tratar de um grupo social específico. Para a realização das transcrições fonéticas utilizou-se a metodologia da fonética descritiva seguindo a abordagem fonêmica cujo os sons foram analisados acusticamente com o auxílio do programa *ipahelp* versão 2.1 e um fone de ouvido especial, repetindo-se diversas vezes as palavras a serem transcritas usando como instrumento as normas do Internacional *Phonetic Alphabet* (IPA) que fornece à comunidade acadêmica mundial um padrão de notação para a representação fonética de todas as línguas. Para compreender as normas de transcrição, foi preciso fazer um treinamento fonético no Instituto Linguístico de Porto Velho. Trouxemos uma transcrição simples, procurou-se evitar os diacríticos e os acentos secundários a fim de simplificar as regras de transcrição, utilizando apenas o acento principal das palavras.

O sistema de trabalho adotado na análise das palavras coletadas partiu da forma ortográfica do vocabulário ou expressão que passa a ser pronunciada e transcrita foneticamente onde:

Sabemos que a escrita, cujo objetivo é a leitura, caracteriza-se por resistir as mudanças e alterações. A ortografia surge exatamente de um “congelamento” da grafia das palavras, fazendo com que ela perca sua característica básica de ser uma escrita pelos segmentos fonéticos, passando a ser a escrita de “uma palavra de forma fixa”, independente de como o escritor fala ou o leitor

diz o que lê. Nos sistemas de escrita ideográficos, a resistência é maior ainda do que nos sistemas alfabéticos, porque, nas línguas, os conceitos semânticos mudam menos e mais vagarosamente do que os segmentos fonéticos. (CAGLIARI, 1989, p. 99)

Dentro da metodologia foi utilizado recursos tecnológicos como: um fone de ouvido especial para ouvir com clareza as palavras pronunciadas nos vídeos gravados e disponíveis no youtube e internet.

A análise das palavras observadas na pronúncia dos descendentes afro-antilhanos partiu de duas formas: pela maneira como os sons são transmitidos e pela maneira como os sons são percebidos. Com essas duas formas metodológicas, ouvimos diversas vezes a palavras selecionas anotando as características fonéticas tendo um comprometimento com as representações fonéticas nas suas unidades dos segmentos traçando as propriedades distintas dos três fonemas em análise dessa pesquisa (/t/, /d/ e /r/).

Os estudos da fonética dizem respeito aos sons da língua, qualquer língua, utilizando um método descritivo procurando explicar os sons por meio de símbolos conhecidos em uma tabela universal. Dentre as categorias da fonética estão a acústica (como os sons são produzidos no sentido da amplitude, intensidade e os aspectos físicos do som), auditivo (a maneira como os sons são ouvidos e entendidos pelo ouvinte) e articulatórios (como são os movimentos do aparelho fonador para que se produza o som).

Buscamos as formas universais do alfabeto fonético IPA (*Internacional Phonetic Alphabet*) as propriedades da representação dos sons encontrando as evidências de nossa hipótese transcrevendo as palavras observadas com as propriedades típicas de cada fonema. Para Henriques (2007, p. 9):

Cada fonema da língua não tem necessariamente uma correspondência gráfica, ou seja: letras e fonemas são elementos que não podem ser confundidos, embora em alguns casos haja coincidência entre ambos. Só a transcrição fonética expõe rigorosa e sistematicamente os fonemas empregados na pronúncia de uma palavra ou sintagma.

A transcrição fonética parte da forma ortográfica das palavras para a forma simbólica dos sons da fala que pode ser feita com uso de um programa de computador conhecido por *XMLmind XML Editor* que tem a função de criar um banco de dados. O uso desse programa serve para analisar os recursos secundários, a qualidade dos sons e as suas vibrações, intensidade, harmônicos e ressonâncias. Outra maneira

mais simples é a forma acústica com o programa *PRAAT*, versão 6.3 para *windows*. A primeira forma será tratada posteriormente em um estudo mais aprofundado da pesquisa trazendo outros aspectos fonético-linguísticos do porto-velhense. A priori, nesses estudos trataremos a análise apenas com a análise acústica para tratarmos da fonética descritiva (transcrição fonética).

Na fonética descritiva (trata-se do uso do alfabeto fonético para descrever os fonemas) acústica (que estuda os sons da fala a partir das suas propriedades físicas), encontramos a forma de analisarmos nosso *corpus*. Ela se aproxima da ciência física e biológica e interessa nos estudos acústicos elementares que a nossa audição aprende como unidades sônicas, reproduzidos pela articulação dos órgãos fonadores. (HENRIQUES, 2007, p. 6).

Selecionamos três vídeos que estão disponíveis no youtube e que foram gravados entre os anos de 2010 a 2018. Não foi determinado um quantitativo mínimo nem máximo de palavras a serem transcritas foneticamente, mas observamos apenas aquelas que atingisse os nossos objetivos dessa pesquisa.

Definido o método e explicado os termos científicos, passamos a analisar os vídeos encontrados na rede youtube destacando todas as palavras que fizerem uso dos fonemas pesquisados nesse trabalho.

1.3 A Estrutura da Dissertação

Os estudos dessa pesquisa estão apresentados em três capítulos. O primeiro com uma abordagem histórica de toda historiografia de Porto Velho, explicando os motivos para a construção de uma ferrovia em plena mata Amazônica enfatizando a chegada dos primeiros imigrantes afro-antilhanos na região.

No segundo capítulo inicia-se com uma explicação sobre o termo “afro-antilhano” anteriormente conhecido como “barbadianos” ou “caribenhos”. Ainda nesse capítulo traz a identidade, cultura, vida social, costumes dos negros na região Amazônica desde Belém do Pará até sua chegada em Porto Velho, bem como um pouco dos países que compõem as ilhas das Antilhas.

Trouxemos no terceiro capítulo um estudo sobre a fonética e uma análise sobre a transcrição fonética dos fonemas /t/, /d/ e /r/ presentes nas falas das professoras que foram alfabetizadoras no início das primeiras escolas de Porto Velho.

2. HISTORIOGRAFIA DE RONDÔNIA: uma incursão necessária

Os historiadores atuais de Rondônia apresentam a colonização de Rondônia a partir da terceira fase da construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré. Isso omite aspectos importantes no processo da formação da identidade de Porto Velho. Os jovens da educação básica desconhecem totalmente personagens com o Coronel Church, a empresa dos Collins e a *Public Work*, os grupos indígenas da região e quais os estrangeiros que colonizaram Porto Velho. Trataremos nesse primeiro capítulo um resgate de todo esse processo que inicia desde a primeira fase da construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré e vai até a era Farquhar.

Para dar início a este trabalho, entende-se que antes de conhecer a formação do processo fonético-linguístico de uma localidade é preciso conhecer a sua história, sua formação social e cultural dos grupos linguísticos que participaram do início da colonização da região estudada. A saga da construção da Estrada de Ferro trouxe para o Vale do Guaporé mais de 50 nacionalidades de estrangeiros, sendo o maior grupo os afro-antilhanos que mesmo depois do fim da construção, permaneceram trabalhando principalmente na área da educação, o que nos leva a hipótese de suas contribuições para a formação fonético-linguística de Porto Velho.

Iniciaremos o primeiro tópico com os registros bibliográficos da colonização da região quando antes era o Vale do Guaporé, território do Mato Grosso.

2.1 O Vale do Guaporé

A colonização de Porto Velho precede ao primeiro ciclo da borracha onde veremos essa análise nas obras de Silva (1984), Pinto (1993), Medeiros (2010), Craig (1947) e Ferreira (2005).

Anterior a sua chegada, militares portugueses unidos com grupos indígenas *potamitas* e *mamelucos paroaras* receberam a missão de evitar a entrada de estrangeiros no Brasil na região norte na qual Castelo Branco funda em Belém do Pará o Forte Castelo do Senhor Santo Cristo dando início à penetração do norte brasileiro e construção de fortes e fortins na bacia Amazônica.

Depois da construção do Forte em Belém, o governador de Santa Maria de Belém do Grão-Pará ordenou que Melo Palheta e os padres que haviam na região catequizesse os índios e guardassem as terras de possíveis invasores que quisessem

levar o ouro sem pagar os impostos ao Rei. Os povoados do rio Madeira eram compostos de muitas tribos que travaram lutas contra os colonizadores resistindo ao trabalho escravo (FERREIRA, 2005; MEDEIROS, 2010).

Os grupos linguísticos nesse período compunham-se dos indígenas *muras* que viviam as margens do rio Madeira próximos a foz do rio Jamari e eram nômades, falavam língua isolada e eram amigáveis. Já os *mundurukas* falavam tupi, não aceitavam pacificamente o modo de vida dos europeus portugueses. Os *tupinambaranas* vieram fugido do Pernambuco e permaneceram até o século XIX até serem extintos. Outros grupos indígenas que viviam na região eram os *tupi-parintintins*, *gaviões*, *bocas-negras* e *rama-rama* (no rio Maicizinho e rio Ji-Paraná) que falavam tupi. Na foz do rio Madeira tinha os *parintintins* (exterminados no século XX) e os *iacariá* que viviam na região encachoeirada de Abunã junto com os *caripunas*, *pamas-aruaques* e *sanabó* e os *tupi-caritianas* viviam nas margens do rio Candeias.

É mister citar que dentro desse grupo indígena, destacamos os *mojos* que falavam aruake, eram populosos, divididos em 72 aldeias e viviam principalmente da agricultura do milho, mandioca, cana-de-açúcar e algodão mostrando-nos que a influência do branco sobre a cultura indígena já fazia parte nessa altura da história do Brasil: “Ao longo de quase IV séculos, a economia da região foi orientada para o extrativismo de recursos naturais, tendo como mão-de-obra o índio” (MEDEIROS, 2010, p. 19).

Esse processo foi se modificando a medida que as disponibilidades dos recursos financeiros imperiais mandavam para região e os avanços tecnológicos atingia o interesse do sistema capitalistas. Avançando em desbravar a região, formou-se pequenos grupamentos de indivíduos, presos de Portugal, que trabalhavam no garimpo das praias colhendo drogas e ovos de tartarugas. “João San Payo, terminaram por ser abandonadas, fundou ao lado direito da cachoeira de Aroaya, em 1723, o arraial de Santo Antônio das Cachoeiras” (SILVA, 1984, p. 42), ponto importante que será citado no tópico 2.4 sobre o início da construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré.

As riquezas do Vale do Guaporé era o que atraía os desbravadores a região e estava ligada a atividade econômica da coleta de recursos naturais encontradas na natureza, passamos para o próximo tópico que é o Ciclo da Borracha.

2.2 O ciclo da Borracha

No início do século XIX a procura da borracha na região do Amazonas já existia:

Foram os Omáguas que nos veio o “caoutchouc”, ou goma elástica. Foram os portugueses do Pará os primeiros que lhe aprenderam a serventia; dela faziam sapatos, botas e até vestidos, tornando-a a sua impenetrabilidade da maior utilidade num país, onde tão a miudo se viaja por pantanais. Serviam os Omáguas de seringas garrafas dessa goma, uso que só nos últimos anos foi conhecido na Inglaterra. É costume entre eles apresentar uma a cada hóspede no princípio dum festim. (SOUTHEY, 1963, p.299)

Nos relatos de Pinto (1993) nos conta que o capitão Pedro Teixeira, em uma viagem a Quito foi constatado que os indígenas Omáguas que viviam no Alto Amazonas já conheciam a utilização da borracha. A procura por esse produto era notada na França, Paris, Equador e Estados Unidos e neste último país foi descoberto o processo de vulcanização, que se trata da mistura de enxofre à borracha fazendo com ela se torne mais resistente a altas e baixas temperaturas. Contudo, no início do século XIX a borracha amazônica ainda não era vista como importante meio econômico.

Somente com a evolução da navegação que passou a ser à vapor, a procura pela borracha cresceu fazendo estourar o comércio no Pará ganhando estímulos depois da abertura do rio Amazonas à navegação internacional no Tratado da Amizade a ser melhor descrito no próximo tópico.

Medeiros (2010) aponta que a extração da borracha foi responsável pelo primeiro ciclo no processo ocupacional do Vale do Guaporé de 1879 a 1912, antigo Território do Mato Grosso:

Esses trabalhos, **de exploração da mata Amazônica**, representam o empenho e o esforço de poucos **nordestinos** abnegados, que com suas forças e recursos próprios se determinaram a tornar público, conhecido, a importância do papel desse homem: oriundo do nordeste, que ao longo de vários anos adentrou a floresta amazônica, explorando, extraindo, ocupando as terras da grande Região Norte do Brasil (MEDEIROS, 2010, p. 27, grifo nosso).

Um fato que merece ser comentado é a quase ausência de brasileiros de outras regiões, principalmente do sul e sudeste, mas principalmente foram os nordestinos que ocuparam veementemente a região.

O ciclo da borracha teve dois grandes momentos. Primeiro datado de 1879 a 1912, na busca pelo produto original da Amazônia favorecendo a espécie

“*Ruberboom*”, matéria prima fundamental no início do século XX, levando no primeiro momento a preços altos no mercado internacional e necessitando de mão de obra procedente do Nordeste. Dentro desse primeiro ciclo está a construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, que depois de concluída, participa no processo do segundo ciclo da borracha no mercado internacional que após a Segunda Guerra Mundial, cresce a procura desse produto no Brasil e marca o predomínio do capital estrangeiro no desenvolvimento da economia amazônica visto que nesse processo “14 firmas inglesas, 7 norte-americanas, 5 belgas e 2 francesas controlavam as importações e financiamento capital de risco, empréstimo comerciais e governamentais” (COELHO, 1982, p.24) nas cidades de Belém e Manaus.

O tratado de Tordesilhas causou revoltas que se estendiam nos rios Mamoré e Guaporé. A fim de defender a exploração da borracha nativa e colocar a região Amazônica em destaque mundial o governo brasileiro eleva a região a Territórios Federais e convocava trabalhadores, em nome da guerra, para torna-los em “soldado da borracha”.

Nesse processo de migração nordestina cabe citar a diferenciação entre o seringueiro e o seringalista. O seringueiro é o trabalhador, que desejoso de fugir da seca que assolava o Nordeste por volta dos anos de 1870, vai em busca de condições de vida melhor. Sem qualquer renda para as despesas da viagem, o seringueiro já chegava com uma certa dívida, conforme afirma Miranda Neto (1986, p. 45):

Via de regra obrigavam-no a reembolsar os gastos com a totalidade ou parte da viagem, com os instrumentos de trabalho e outras despesas de instalação. Para alimentar-se dependia do suprimento que, em regime de estrito monopólio, realizava o mesmo empresário **-seringalista-** com o qual estava endividado e que lhe comprava o produto. As grandes distâncias e a precariedade de sua situação financeira reduziam-no a um regime de servidão (grifo nosso)

Os proprietários dos seringais, os seringalistas, tinham amplo poderes sobre os seringueiros. Se estes tivessem débitos com seus senhores, poderiam se caçados, com auxílio do poder público, e trazê-los de volta. Mesmo com toda essa situação, o trabalho nos seringais era melhor pago do que na construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, que escoava de maneira mais rápida a borracha para o mercado internacional depois que a mesma foi concluída. Passamos para o próximo tópico que falará dos Tratados entre Brasil e Bolívia até chegarem a um consenso sobre a construção da ferrovia.

2.3 Os Tratados

O surgimento do primeiro Tratado entre Brasil e Bolívia inicia-se com a questão das guerras de independência em que a Bolívia se constitui em um país separado do Peru. Depois desse acontecimento, Bolívia fica sem saída para o Oceano Pacífico, restando continuar atravessando o Peru percorrendo um longo caminho pelo lago Titicaca e posteriormente em estradas pelas cordilheiras dos Andes até atingir os portos de Arica, Pisagua e Iquique.

As condições geográficas em que se situa a Bolívia fica entre a cordilheira dos Andes e a Real, que, de acordo com Ferreira (2005, p. 55), é paralela a um altiplano com cerca de 130 km de largura e 800 km de comprimento. Na cordilheira Real (que fica a leste), o relevo vai em direção à planície oriental que fica em um limite com o Brasil. Nesse trecho, há uma bacia hidrográfica que as águas dos rios Mamoré, Beni e *Madre de Dios* se dirigem para o Amazonas.

Os detalhes do relatório deram ânimo ao governo boliviano estava entusiasmado com as hipóteses da construção da estrada que cortaria o território brasileiro para escoar as mercadorias. E em 1861 manda seu general Quentin Quevedo descer o rio Madeira e em seu retorno dá a ideia de canalizar o trecho encachoeirado ou de substituir a navegação por uma estrada de Ferro. No mesmo ano (1861), o engenheiro João Martins da Silva Coutinho, incumbido pelo presidente da província do Amazonas, fez um estudo sobre a navegação no rio Madeira que durou três meses mostrando que o percurso do trajeto das cachoeiras favorecia politicamente e economicamente o Brasil e também sugere ao governo a construção de uma estrada de ferro.

No relatório de Gibbon descrito por Ferreira (2005, p. 60-61) nos mostra:

Uma estrada cortando diretamente o território brasileiro, da cachoeira de Santo Antônio na direção sudoeste, até o ponto navegável no rio Mamoré, não excederia cento e oitenta milhas. Esta estrada passaria entre morros, vistos de tempos em tempos, para leste, onde os terrenos, com toda a probabilidade, não são inundados. Sobre uma estrada de animais, tal como vimos na Bolívia, a carga pode ser transportada em cerca de 7 dias de um ponto a outro [...] As cargas dos Estados Unidos podem alcançar a primeira cachoeira, no Madeira, em 30 dias. Por uma estrada comum para mulas, através do território do Brasil, as cargas podem transportadas da cachoeira inferior à superior no Mamoré, em menos de 7 dias, numa distância de cento e oitenta milhas; daí por vapor, pelo Mamoré e Chaporé, até Vinchuta, numa distância de 500 milhas, em 4 dias.

Fazendo essa análise geográfica, seria mais fácil descer as mercadorias bolivianas pela bacia hidrográfica brasileira até atingir o oceano Atlântico. Em viagem pelos rios Mamoré e Madeira, o engenheiro boliviano José Augustin Palacios faz um relatório a seu governo, em 1866, sobre o trecho de 19 cachoeiras existentes no rio Madeira como um inconveniente fácil de resolver apresentando a ideia da construção de uma estrada. Sua análise foi feita sem sair da sua embarcação, sem percorrer as terras, sem enfrentar os índios e sem levar qualquer tipo de carga, o mesmo aconteceu com o tenente Gibbon, comissionado pelo governo norte-americano a explorar os rios brasileiros

Com a ciente ideia em ambos os países, Brasil e Bolívia, resolveram entrar em um entendimento, surgindo o primeiro Tratado de Amizade, Limites, Navegação, Comércio e Extradução assinado em 27 de março de 1867 onde dispunha os artigos:

Artigo 6º: Sua Majestade o Imperador do Brasil e a República da Bolívia convêm em declarar livres as comunicações entre os dois Estados pela fronteira em comum, e isento de todo imposto nacional ou municipal o trânsito por ela de pessoas e bagagens, que ficarão sujeitas unicamente aos regulamentos policiais e fiscais, que cada um dos dois governos estabelecer em seu território;

Artigo 8º: A navegação do Madeira, da Cachoeira de Santo Antônio para cima, só será permitida às duas altas partes contratantes, ainda quando o Brasil abra o dito rio até esse ponto a terceira nações. Todavia os súditos destas terceiras nações gozarão de faculdade de carregar suas mercadorias nas embarcações brasileiras ou bolivianas empregadas nesse comércio;

Artigo 9º: O Brasil compromete-se desde já a conceder à Bolívia, nas mesmas condições de política e de portagem, impostos aos nacionais e salvos os direitos do fisco, o uso de qualquer estrada, que venha a abrir, desde a primeira cachoeira, na margem direita do rio Mamoré, até o de Santo Antônio, no rio Madeira, a fim de que possam os cidadãos da República aproveitar para o transporte de pessoas e mercadorias os meios que oferecer a navegação brasileira, abaixo da referida cachoeira de Santo Antônio. (FERREIRA, 2005, p.66)

O Tratado da Amizade, que também ficou conhecido como o Tratado de *Ayacucho*, estabelecia apenas a Bolívia o direito de transitar pelas hidrovias dos rios Mamoré e Madeira transportando pessoas e mercadorias isento da cobrança de impostos. A construção da estrada de ferro não foi estipulada nesse tratado, ficando de interesse específico à Bolívia realizar essa obra. Então, qual era a vantagem para a Bolívia nesse tratado? De acordo com Pinto (1993, p. 83):

As vantagens que a navegação pelo rio Madeira ofereciam à Bolívia, além do aumento de sua indústria extrativa e de seu comércio, concentravam-se, principalmente, na emancipação das distantes vias do Oceano Pacífico, controladas pelo Chile desde 1866, e depois pelo Peru, em consequência, a Bolívia estava pagando o dobro tudo aquilo que importava, e recebendo com valor reduzido o que exportava. Por isso, tornava-se imperiosa a regularização da navegação pelos rios Mamoré, Guaporé, Beni, Madeira e destes pelo Amazonas, pois

através deles os maiores centros urbanos da Bolívia – como La Paz, Cochabamba, Oruro, Santa Cruz de La Sierra, Sucre e Pototi – estariam ligados com a Europa e com os Estados Unidos da América com mais facilidade do que os caminhos destinados ao rio Paraguai, que permitiria a saída pelo rio da Prata.

Por outro lado, era de interesse do Brasil aumentar a integração de suas fronteiras ocidentais com o litoral. O ministro da agricultura brasileira nomeia os engenheiros alemães Joseph e Frans Keller para estudarem a ligação dos rios Madeira e Mamomé que assim como o engenheiro boliviano Palacios e o tenente norte-americano Gibbon, apresenta a solução de construir uma ferrovia através de estudos superficiais.

As livres navegações entre os países ligado ao Tratado da Amizade corria bem, até que a penetração dos seringueiros bolivianos pelo território do Madeira-Guaporé foi aumentando passando a ocupar o rio Purus e os seringueiros brasileiros adentrando em terras que pertenciam a Bolívia. Uma Comissão Demarcadora de Limites do Brasil foi encaminhada a região para retirar os ocupantes. Com a instalação de um posto alfandegário em Puerto Alonso, em 1899, pelo governo boliviano, causou indignação dos moradores brasileiros que viviam naquela região gerando uma revolta armada.

Aproveitando-se da situação instaurada nos conflitos, o espanhol Luis Galves Rodrigues de Aurias proclama a independência do Acre a qual esta foi anulada pela força naval brasileira. Outro conflito na região ocorreu em 1902, onde o comandante brasileiro Plácido de Castro tomou posse do Acre. Teixeira (2001, p. 127) nos mostra que diante desse conflito:

A conjunção de vários fatores veio a resultar na rebelião dos brasileiros que ocuparam a região do Acre, contra a soberania territorial boliviana. Era o Acre a maior região produtora da goma elástica do mundo; a borracha dali exportada era produzida por uma população majoritariamente brasileira. Apesar de o governo brasileiro ter reconhecido o Tratado de Ayacucho (1867) os direitos da Bolívia sobre aquela região, não havia marcos de fronteira naquele setor que permitissem o estabelecimento das lindes, restando dúvidas em relação ao final do território brasileiro e início do território boliviano. O controle quase nulo daquele espaço de fronteiras pelo governo boliviano permitiu ao Estado do Amazonas estabelecer ali a sua jurisdição, inclusive e principalmente no que se refere a cobrança de impostos, resultando daí que, apesar do território pertencer à Bolívia parte dele era regulado por leis brasileiras. A tentativa de controle daquele espaço pelo governo boliviano, no final do século, gerou atritos entre os funcionários do governo daquele país e a população brasileira ali residente.

A Bolívia desiste de tomar o Acre e como forma de entendimento com o Brasil nasce o Tratado de Petrópolis que foi firmado no dia 17 de novembro de 1903. Esse Tratado está descrito na sua cláusula VII, conforme afirma Ferreira (2005, p. 189):

Os Estados Unidos do Brasil obrigam-se a construir em território brasileiro, por si ou por empresa particular, uma ferrovia desde o porto de Santo Antônio, no rio Madeira, até Guajará-Mirim, no Mamoré, com um ramal que, passando por Vila Murtinho ou outro ponto próximo, chegue a Vila Bela (Bolívia), na confluência do Beni e do Mamoré. Dessa ferrovia, que o Brasil se esforçará por concluir no prazo de quatro anos, usarão ambos os países com direito às mesmas franquias e tarifas.

No Tratado de Petrópolis a obrigação da construção fica inteiramente com o governo brasileiro. Entre o primeiro e o segundo Tratado, foram feitas três tentativas fracassadas, sendo a primeira iniciando em 06 de julho de 1872 pela empresa *Public Work*, passando pela segunda empresa *P & T Collins* chegando ao ponto inicial da construção em 19 de fevereiro de 1878 e na terceira tentativa, com o Tratado de Petrópolis, as obras são retomadas em agosto de 1907 por Percival Farquhar. Cada uma dessas tentativas serão melhor analisada no próximo tópico dessa pesquisa.

2.4 As tentativas para a Construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré

A necessidade de construir na região amazônica uma estrada de ferro nasceu com a questão da independência da Bolívia que ficou sem alternativa para escoar seus produtos até o Oceano Pacífico em 1825. A saída era navegar pelos rios Beni, Mamoré até atingir o rio Madeira alcançando o rio Amazonas que os levaria aos portos de Belém do Pará com acesso ao Oceano Atlântico.

2.4.1 A *Public Work*

Era de interesse do governo brasileiro resolver a questão das cachoeiras do rio Madeira que traria para região mais desenvolvimentos. Contudo, a Bolívia tinha pressa em resolver suas questões econômicas, procurou viabilizar o empreendimento da construção da ferrovia enviando uma expedição com o general boliviano, o engenheiro Quetin Quevedo em 03 de julho de 1861 que trouxe em outubro do mesmo ano um relatório dando um parecer favorável a construção e acrescentou canalizar os trechos encachoeirados (FERNANDES, 2005)

Brasil e Bolívia assinam o Tratado da Amizade (Ayacucho) em 1867 de dá a Bolívia livre acesso aos rios brasileiros, sendo na cláusula 9º, a construção da ferrovia contornando o trecho das 19 cachoeiras presentes no rio Madeira.

O governo boliviano envia aos Estados Unidos e ao México, o general Quevedo, afim de conseguir investidores para o empreendimento. Quevedo conhece o coronel norte-americano George Earl Church, um engenheiro com experiência em construção de ferrovias tanto na América quanto na Argentina. Church logo se interessa e em agosto de 1868 consegue a concessão para conhecer a região onde possivelmente seria construída a estrada de ferro.

No Brasil, Church também consegue do governo brasileiro a autorização do imperador para construir a ferrovia assinando-a em 20 de abril de 1870 e dando-lhe a concessão de uso da mesma por 50 anos (FERNANDES, 2005, p. 20). Nesse contrato, segundo Silva (1984), Dom Pedro II exige a extinção da *Bolivian Navigation Company* e a criação de outra empresa, que se chamou *Madeira and Mamoré Railway Company* fundada por Percival Farquhar.

No mesmo ano, Church viaja a Londres a fim de conseguir financiamentos e a contratação de empresas capazes para construir a ferrovia. Church não possuía garantias de empréstimo, o mesmo retorna a Bolívia que concorda em garantir ao governo de Londres a juros de 8%. O capital e juros desse empréstimo estariam garantidos pela Bolívia e deu ao coronel plenos poderes para negociar com os europeus, conforme afirma Ferreira (2005, p. 76):

No dia 01 de março de 1871 foi incorporada a *Madeira-Mamoré Reailway Co.Ltda*, tornando-se o coronel Church seu presidente. Imediatamente, a companhia comprou ao coronel, por 20.000 libras em dinheiro, a concessão que lhe havia sido dada pelo governo brasileiro, em 1870.

Em Londres, Church consegue o empréstimo com o banqueiro *Erlanger e & Co.* na condição que contratasse uma firma empreiteira para a construção, em específico, a *Public Works Construction*. Durante seu tempo em Londres, muda o presidente da Bolívia, mas o Coronel consegue manter o acordo inicial da garantia do empréstimo, mesmo com a maioria da oposição contra esse acordo.

Dois engenheiros da *Public Works*, C.F. Kierzkowski e L.E. Ross, vão ao Brasil, descem os rios Mamoré e chegam a Santo Antônio no final de outubro de 1871 com a missão de informar a Public Works a viabilidade da construção e o seu custo. Foram

poucos dias para essa análise, nem penetraram alguns quilômetros na mata para examinar o terreno e enviaram o relatório favorável a construção. Para deixar bem claro os acordos entre Bolívia e Londres, Ferreira (2005, p. 79) aponta:

- a) O governo da Bolívia garantia o empréstimo e os juros;
- b) Os tomadores dos títulos, que posteriormente iriam receber de volta o dinheiro emprestado e os respectivos juros;
- c) A National Bolivian Navigation Co., companhia de navegação do Madeira, organizada por Church recebeu 108.000 libras para operar a navegação inicial, prestando serviços à companhia da estrada de ferro, em transportes principalmente de homens e materiais, entre a Inglaterra e Santo Antônio;
- d) A Madeira-Mamoré Railway Co., é a empresa concessionária da estrada de ferro, da qual Church era o presidente;
- e) A Public Works, firma empreiteira que iria construir a ferrovia para a Madeira-Mamoré Railway Company. Nessas condições a Public Works, à medida que fosse construindo, iria recebendo o pagamento correspondente, por parte da Madeira-Mamoré Railway, que para tanto retiraria do Banco o dinheiro correspondente à 6000.000 libras.

O ponto inicial da construção é em Santo Antônio onde é feita uma cerimônia de remover com uma pá de terra a futura estrada de ferro. Com todos os acordos firmados e dada a cerimônia do início da construção, no dia 06 de janeiro de 1872 um grupo de 25 engenheiros chega a Santo Antônio. O governo brasileiro envia uma comissão para observar os trabalhos chefiada pelo engenheiro Antônio Álvares dos Santos Sousa.

No mesmo período que Quevedo fez o relatório da região, o governo brasileiro enviou os engenheiros Keller que elaboraram um projeto de construção de aproximadamente 300km. Foi com base nesse projeto que Church apresentou a *Public Works* e colocou no contrato. A empreiteira inicia a obra com base de uma suposição de quilometragem.

Sem planta exata e muito menos aprovada, sem o menor conhecimento da região, a *Public Works* toma início das obras. Desde o começo a empreiteira começa a sentir as dificuldades do local. Conseguir trabalhadores era difícil devido o isolamento da localidade, as altas distâncias das cidades mais próximas dificultavam a situação. O material levado era o suficiente para construir os 36 km iniciais.

Os trabalhadores começam a sofrer com as doenças e com isso o serviço não progredia. Assim, com 10 (dez) meses após o início a *Public Works* estava decidida a abandonar a obra. Retornando a Londres, a *Public Works* vai aos tribunais solicitando a rescisão do contrato alegando ter sido iludida quanto à extensão da estrada e às condições da região afirmando:

Era um antro de podridão onde seus homens morriam qual moscas, que o traçado cortava uma região agreste em que se alternavam pântanos e terrenos de formação rochosa, e que mesmo dispondo-se de todo dinheiro do mundo e de metade da população seria impossível construir a estrada. (CRAIG, 1947, p. 55)

A notícia do fracasso da *Public Works* cai como uma bomba no mercado internacional fazendo cair os títulos da Madeira-Mamoré *Railway*. No tribunal, a justiça determina que seja paga uma indenização a *Public Works*. Foram 1 ano e três dias a permanência da empreiteira no Brasil. A falta de um estudo adequado, detalhado da região e um projeto com a exata extensão da obra, compreende-se o fracasso da *Public Works*.

A crise gerada em Londres resultou no bloqueio de 700.000 libras no banco sobre o empréstimo para a execução da obra. O coronel Church tenta encontrar outra firma construtora que assumisse o empreendimento e provar que a *Public Works* foi incompetente.

Church desiste de procurar na Europa uma firma para levar ao Brasil e decide ir em busca nos Estados Unidos. No seu país, Church encontra a empresa *P.&T. Collins*, que será abordado amplamente o subtópico seguinte.

2.4.2 Os irmãos *Collins*

A ação judicial da empresa *Public Works* em Londres ainda não havia terminado, mas Church aproveitou a pequena trégua no processo e foi aos Estados Unidos encontrar uma empreiteira para construir a estrada de ferro na região da Amazonia brasileira.

Na Filadélfia, a firma *P.&T.Collins*, dos irmãos Phillip e Thomas Collins é bastante conceituada e Church entra em contato juntamente com o Sr. Gowen – presidente de uma companhia de aço – e ambos convencem a firma *Collins* de aceitar o empreendimento.

O acordo é firmado sem sequer haver uma planta do projeto para a construção para se ter dados reais da localização e condições do terreno. O ponto da questão até aqui é que para Church, terminar a obra passou do ponto do desespero. Ele queria a qualquer custo concluir a construção.

Para esse acordo, Ferreira (2005, p. 109), nos apresenta os termos:

No dia 25 de outubro de 1877, é então lavrado contrato entre a firma empreiteira P.&T. *Collins* e a Madeira-Mamoré *Company*, por intermédio do seu presidente, o coronel Church. Pelos termos do contrato, e considerando que a estrada teria somente 320 quilômetros, a firma *Collins* iria concluí-la pelo preço de 1.200.000 libras.

Em Londres estava depositado apenas 700.000 libras do empréstimo boliviano com os juros de 7% garantidos pelo governo brasileiro, dava em torno de 400.00 libras, sendo o valor aproximado do contrato.

Todos os envolvidos eram a empreiteira, banqueiros, governo brasileiro e boliviano, empresários estavam eufóricos com os grandes lucros que a construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré traria. A empresa *Collins* sai da Filadélfia no dia 04 de janeiro de 1878 com 54 engenheiros que integram o corpo técnico do mais fino grupo de profissionais que jamais se conseguiu reunir e mais 173 pessoas entre trabalhadores, operários especializados e médicos. (FERREIRA, 2005, p. 112)

Chegaram a Santo Antônio a primeira equipe de Collins no dia 19 de fevereiro de 1878, mas já em março começa a surgir os primeiros trabalhadores doentes e a equipe de engenheiros infiltrada mata adentro sobre forte ataque de mosquitos, formigas, chuvas torrenciais e sem alimentação. Com toda essa turbulência de problemas, a equipe pensa em desistir.

Em julho de 1878 apenas 3 km havia sido construído em quatro meses de trabalho como mostra Ferreira (2005, p. 118; 120-121):

Collins deveria assentar cerca de 10 km de trilhos por mês. Isto é, naquele dia 04 de julho de 1878 deveriam estar prontos 40 km de ferrovia, em vez de somente 3. A produção era, pois, somente 10% da prevista. A esta altura, podia-se considerar fracassada a empresa [...] cabia ao Sr. Nichols medir e calcular os trabalhos da firma *Collins*, e enviar para o coronel Church, em Londres, os necessários atestados para com eles ser levantado o dinheiro depositado no banco da Inglaterra. Entretanto, como a ação judicial a esta altura havia tomado outro rumo, o coronel Church não conseguia retirar o dinheiro [...] no dia 16 de julho de 1878, o Sr. Nichols recebe em Santo Antônio carta do coronel Church informando-o de que não havia possibilidade de pagar aos empreiteiros *Collins*. Em média 700 m por mês, menos de um quilômetro.

Em 29 de março de 1878, chega a Santo Antônio o vapor *City of Richmond* com a presença de Thomas Collins trazendo provisões para os problemas e animando o pessoal. Observamos nessa altura dos acontecimentos que “os trabalhadores trazidos dos Estados Unidos pela empresa *Collins* eram de várias procedências, principalmente italianos e irlandeses” e “os engenheiros não falavam mais do que algumas palavras da língua portuguesa” (FERREIRA, 2005, p.114 e 120).

Abramos um parêntese nesse ponto da história para analisarmos o início do processo de formação linguística da região de Santo Antônio. Sendo a empresa contratada da Filadélfia (Estados Unidos) que estava à frente do empreendimento, entende-se que o idioma predominante era o inglês nos entornos da obra. Posteriormente com a terceira tentativa da construção, *Percival Farquhar* (também dos Estados Unidos) trouxe os afro-antilhanos com essas mesmas características linguísticas. Esse estado de hibridização linguístico/cultural perpetuou-se nas primeiras décadas do século XX. Voltemos aos relatos históricos dos irmãos Collins.

Sem ter como pagar os salários aos estrangeiros, gerou uma evasão desses e a empresa *Collins* decide contratar os brasileiros cearenses, em torno de 500 homens, acostumados com a fome, mas não habituados com os trabalhos de estrada de ferro, removendo pouca quantidade de terras. Contudo, esses cearenses aprendiam fácil o ofício.

Em janeiro de 1879 era para ter 100 quilômetros de estrada férrea concluídos, no entanto, havia pouco menos de 6 km. Em fevereiro do ano corrente, engenheiros e funcionários começaram a abandonar a obra. Os índios, percebendo a pouca movimentação, atacaram o canteiro de obras atingindo Thomas Collins e o engenheiro Sr. Gray ferindo-os gravemente.

A empreiteira *Collins* bate em retirada em agosto de 1879 deixando apenas 7 km, a 1 ano e seis meses de uma tentativa desastrosa. “O governo brasileiro declarou caduca a concessão a Church em 10 de setembro de 1881”. (FERREIRA, 2005, p. 126). A principal causa do fracasso estava nas condições insalubres da região que formou um aglomerado de situações inapropriadas para os avanços da obra.

E como ficou a construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré depois do abandono da *P. & T. Collins*? O Brasil assume interinamente os custos da obra. No subtópico seguinte veremos esse desfecho.

2.4.3 Percival Farquhar

Após a assinatura do tratado de 1882 descrito no subtópico anterior, o governo brasileiro envia uma comissão (*Morsing*) para estudar a região com o intuito de fazer uma picada na mata do caminho da estrada de ferro e fazer uma planta do terreno deixando 112 km explorados e o restante concluídos pela comissão de Pinkas (PINTO, 1993, p. 87)

Em abril de 1882 atracou um navio em Santo Antônio com 28 trabalhadores nordestinos e 30 soldados do 15º Batalhão de Infantaria. Um mês após essa chegada as doenças continuavam atacando a comissão e em maio cai gravemente doente o engenheiro da comissão.

Antes de sair em retirada, em agosto de 1883, a comissão Morsing recebe do Sr. João Batista nas mãos do engenheiro Júlio Pinkas uma planta que supostamente foi deixada pela empresa *Public Works*. A mesma planta apresentada aos tribunais de Londres. Os originais foram esquecidos em Santo Antônio, mas não estavam completas, faltando os trechos de Santo Antônio à Jirau. Contudo, Morsing adota tanto a planta da *Public Works* quanto a de *Collins* como legais colocando-as em seu relatório enviado ao Ministro da agricultura em 1884. Esse foi um ponto de divergência entre os relatórios de Morsing e Pinkas.

Júlio Pinkas se manifesta contrário ao relatório de Morsing por acreditar que a planta da *Public Works* era forjada. Dessa forma, o Ministro da Agricultura nomeia Pinkas para substituir Morsing e apresentar um estudo definitivo.

Nos estudos de Pinkas revela que o ponto inicial da Estrada de Ferro Madeira Mamoré deveria começar em Santo Antônio com uma extensão de 329 km, sobre um custo de 26:507\$020 por km. E nos estudos de Morsing o ponto de partida da construção foi assinalado em Porto Velho percorrendo a distância de 361km e 700m e um custo de 47:000\$000 por km.

Com a assinatura do Tratado de Petrópolis a essa altura da historiografia de Rondônia, o governo brasileiro precisava tomar uma atitude urgente quanto a questão da construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré. No dia 12 de maio de 1905 é lançado o edital de concorrência. O governo brasileiro abriu concorrência pública para a construção da ferrovia. Venceu o engenheiro Joaquim Catramby, o qual encarregava a firma norte-americana May Jekyll & Randolph, para executar a construção.

O empresário norte-americano Percival Farquhar ao chegar no Brasil ouviu falar sobre o empreendimento e as riquezas da região amazônica. Em Londres “conheceu o jovem rico especulador engenheiro Joaquim Catrambi, de quem comprou a concessão da Madeira Mamoré” (FERREIRA, 2005, p.193).

Percival Farquhar contratou a empresa *May, Jekyll & Randolph* para executar a obra. Da saída à chegada ao Brasil, a embarcação recrutava trabalhadores, sendo Barbados e outras ilhas antilhanas parte da rota, desembarcou em Belém uma

“multidão heterogênea”. Em 04 de julho de 1907 houve uma cerimônia oficial do começo da reconstrução, com todos os engenheiros, auxiliares e trabalhadores reunidos (PINTO, 1993, p. 91). Sobre instalações precárias tanto para os oficiais quanto para os trabalhadores o desafio era superar os trechos encachoeirados do Madeira.

Percival Farquhar estava diante de um enorme desafio, mas era um empresário de estratégias. No mesmo período que iniciou as obras, ele estava fundando outras companhias para trabalhar no Brasil e trazer capital dos americanos e europeus. Outra estratégia dele foi manter durante todo o período da construção um fluxo mensal de trabalhadores trazidos de toda parte do mundo para substituir os que ficavam invalidados e assim a obra não parar.

Em 1908 foram importados 2.450 homens, em uma média de 204 por mês. Essa estimativa foi consideravelmente aumentada em 1910 que chegou nesse ano 6.090 homens para os trabalhos na construção da estrada. A busca por trabalhadores era incessante por todo Brasil e principalmente na América Central onde habitavam os antilhanos conforme nos mostra Ferreira (2005, p. 211):

O contingente maior era das Antilhas e Barbados. Vinham, em segundo lugar, os espanhóis. Depois os brasileiros e portugueses, e, em menor número, gregos, italianos, franceses, hindus, húngaros, poloneses, dinamarqueses, enfim, cada nacionalidade havia representantes na construção da estrada, uns em maior, outros em menor número. Mas, de todos os países havia súditos.

A chegada dos afro-antilhanos era constante e o grupo crescia tanto que para manter sua língua, cultura e costumes Ferreira (2005, p.245) relata que:

Porto Velho chegou a possuir um bairro com o nome de *Barbadoes Town* (Bairro dos barbadianos), população que veio da colônia inglesa de Barbados para trabalhar nos serviços da cidade. Aliás, Porto Velho era, naqueles anos de construção da estrada, uma verdadeira torre de Babel.

Havia estrangeiros por todos os lados o que dava a região a impressão de ser uma “torre de Babel”. Os afro-antilhanos conseguiram se agrupar de forma organizada e se destacavam dos demais estrangeiros. O governo brasileiro estava investindo muito na obra. O primeiro trecho é inaugurado em 31 de maio de 1910 entre Santo Antônio e Jacy-Paraná e em outubro do mesmo ano o segundo trecho é inaugurado até a cachoeira dos Três Irmãos, ou seja, 62 km concluídos. Seguindo nos avanços

da construção, em setembro de 1911 chega a 220 km de obra concluída possuindo 11 locomotivas, 2 carros de passageiros, 76 vagões e 163 gôndolas.

Os produtos como a borracha, a castanha, os couros e demais produtos já começaram a usar a ferrovia para seu transporte. As dificuldades enfrentadas em 1911 deixaram a obra mais lenta. Foi somente no dia 30 de abril de 1912 que se assentava o último dormente da saga da construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré sendo oficialmente inaugurada em 1º de agosto.

Percival Farquhar foi um verdadeiro estrategista para concluir a construção. Seus custos foram além do que estavam no contrato, o que levou o empresário a exigir do governo brasileiro o retorno de 40.131:858\$990 segundo fontes de pesquisa de Ferreira (2005, p. 307) que fez um apanhado de todo um custo financeiro da obra.

O Decreto nº 8.347 que mandava ampliar o lastramento não levou em conta os custos deste. A questão tomou proporção no Rio de Janeiro e nesse momento, a crise da borracha atinge o Brasil.

A questão do escoamento dos produtos da Bolívia foi resolvida em grande parte com a construção do canal do Panamá. A demora para a conclusão da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, desde a sua primeira tentativa até o fim da obra trouxe consequências no retorno dos lucros da ferrovia.

No final da obra, os estrangeiros retornam aos seus países de origem, mas os afro-antilhanos, em sua maioria, decidiram ficar e estabelecer-se na região. Segundo pesquisas recentes da Dra. Blackman (2020) ao todo ficaram em torno de 34 famílias afro-antilhanas o que hoje representa um total aproximado de 600 pessoas que hoje estão em sua 4ª e 5ª geração de descendentes.

Nessa seção, procuramos analisar na historiografia de Rondônia o princípio da colonização marcado pelas tentativas da construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré. Entendemos que, em questão de língua e fonética, analisados em uma sociedade, a multiculturalidade e falares multilinguísticos enraizados em imigrantes e seus descendentes deve-se contextualizar suas origens. Por isso fez-se necessário pesquisar a contextualização considerando os elementos prosódicos do tempo em um dado espaço geográfico, no caso, Porto Velho

No capítulo seguinte, iremos abordar como surgiu o termo “afro-antilhano”, conhecer a cultura, modo de vida, conhecer saber um pouco sobre a influência fonético-linguística dos afro-antilhanos no processo de alfabetização dos primeiros habitantes de Porto Velho.

3. OS AFRO-ANTILHANOS: QUEM FORAM ESSAS PESSOAS NA HISTÓRIA?

Na abertura desse capítulo, abordaremos a questão do termo mais adequado dado aos negros vindos das Antilhas no início do século XX para o Vale do Guaporé a trabalho na construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré. Durante décadas, utilizou-se o termo “barbadianos” de forma generalizada a todos os negros que imigraram para Rondônia. Esse termo não traz a real identidade de cada grupo de negros.

Abordaremos também, as questões sobre a cultura¹, formação social do bairro *Barbadian Town* em Porto Velho como forma de manter a identidade e língua dos afro-antilhanos. Outro ponto importante a ser tratado é a questão da educação, o surgimento de uma escola informal onde os afro-antilhanos alfabetizavam seus filhos utilizando uma cartilha que trouxeram em sua bagagem e posteriormente foram trazidas pela administração da ferrovia a pedido das professoras que atuavam na comunidade.

Para embasar nossa pesquisa nesse capítulo utilizaremos as autoras Blackman (2019, 2020 e 2022), Schuindt (2016) e Lima (2006 e 2013) dentre outros como *apud* dessas escritoras que vem desenvolvendo pesquisas historiográficas importantes dando uma ressignificação aos negros e negras que desenvolveram diversas profissões e atuações na sociedade porto-velhense.

3.1 Barbadianos, antilhanos ou afro-antilhanos?

Nos livros em que narram a história de Rondônia, é comum encontrarmos o termo “barbadianos” referindo-se aos negros que chegaram em Porto Velho nos anos de 1907 a 1912. No quadro abaixo, encontramos as variantes do termo a que se

¹ Buscando na etimologia da palavra, cultura advém da palavra *Colo* que em latim significa *eu moro, eu cultivo*. Baseando-se no indivíduo, a cultura envolve o seu comportamento, cerimônia de cultos religiosos, vestimenta e o uso da linguagem. Quando este faz o uso da linguagem no seu processo cultural que ele reproduz o contexto que vivencia, constrói-se um conjunto de hábitos de um determinado grupo social. As relações linguísticas dos afro-antilhanos mantidas na comunidade criada por eles são marcas culturais forte. Segundo Ramos (2003, p. 265) “as marcas culturais penetram no indivíduo da mesma forma que as instituições sociais determinam estruturas psicológicas. O homem pensa e age dentro do seu ciclo de cultura”. O termo cultura tão mencionado nesse capítulo faz referência aos traços comportamentais que estão estreitamente relacionados aos seus traços linguísticos.

referem os negros trabalhadores do período da construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré classificando-os de forma genérica, sem considerar sua identidade.

Quadro 1

| AUTOR(A) | TERMO | CITAÇÃO |
|--------------------------------|-------------------------------|--|
| Francisco Matias | Barbadianos | Qualquer um que conheça um pouco da história regional saberá identificar os barbadianos e estes, com certeza, formam uma importante parcela da identidade regional. (1998, p.2) Não era barbadiano . Com essas palavras, Mãe Filó, do alto dos seus 95 anos, fez uma revelação histórica acerca dos negros que vieram para região, no começo do século XX. (2007, p. 1) |
| Célio Leandro | Barbadianos | Durante a primeira fase da construção da ferrovia, ainda no século XIX, já se registrava a presença dos barbadianos , mas no século XX eles se tornaram uma força expressiva nos trabalhos da ferrovia. (2022, p. 64) |
| Emanuel Pontes Pinto | Antilhanos | A falta de braços foi suprida com a contratação, a preços elevados, de trabalhadores negros das Antilhas inglesas (os antilhanos) (1993, p.94, grifo nosso) |
| Maria Roseane C. P. Lima | Barbadianos | 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. (2013, p. 34) |
| Manoel Rodrigues Ferreira | Antilhanos e Barbadianos | Nos meses de enchentes, os navios de grande calado, vindo das Antilhas (os antilhanos), Barbados (barbadianos) ou Europa, com trabalhadores contratados, iam diretamente a Porto Velho. (2005, p. 212, grifo nosso) |
| Eligangela Lima de C. Schuindt | Barbadianos e afro-caribenhos | Os barbadianos podem ser considerados esses seres estranhos que se deslocam para a inóspita e também estranha Amazônia, não apenas porque seus colonizadores acreditam que eles são a mão-de-obra perfeita para a EFMM, mas também porque eles queriam vir para cá com suas famílias. (2016, p. 29) Baseando-se na ideia que permeava o início do século XX de que os negros eram fortes e resistentes e melhor se adequariam a selva amazônica, um grupo de afro-caribenhos foi então enviado para trabalhar na construção da E.F.M.M. (2016, p. 43) |

Fonte: Adaptado de Matias (1998;2007), Célio Leandro (2022) e Lima (2013)

No quadro 1, vemos os autores Matias (1998;2007), Célio Leandro (2022) e Lima (2013) utilizando o termo “barbadianos”. A explicação para o uso generalizado desse termo deu-se no processo da busca por trabalhadores em toda América-Central e ilhas banhadas pelo mar do Caribe ou mar das Antilhas.

As embarcações recolhiam aqueles que desejavam trabalho e mudança de vida no Brasil e Panamá, passavam pelo porto de Bridgetown, em Barbados, que servia de base para reabastecer a embarcação e seguir viagem até o Brasil. Sendo a última parada, ao chegar em Belém, eram denominados e reconhecidos como “barbadianos”.

Lima (2013, p.17) aponta que “os sinais de identificações de tais negros foram manipulados para marcar distinções, por eles e pelos outros, em função dos símbolos da identidade inglesa”. O uso do termo “barbadiano” perpetuou-se por décadas na historiografia de Rondônia. Estudos recentes apontam que muitos negros eram de diferentes áreas do Caribe. Menezes (1998, p. 70) explica que:

Por barbadianos ficaram conhecidos genericamente os trabalhadores caribenhos recrutados para a construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré. Cabe aqui alertar que embora grande parte viesse de Barbados também vieram trabalhadores de Granada, Santa Lúcia, entre outras ilhas do Caribe.

As distinções das nacionalidades sobre o grupo dos “barbadianos” começam a ser evidentes nas pesquisas do final do século XX e início do século XXI. No artigo *Mulher Barbadiana: um modelo educacional* de Silva (2013, p. 5) reforça que:

Porto Velho nasce como uma cidade de estrangeiros, que não leva em conta o que já tem no lugar, quem tem no lugar a ser ocupado. Entre esses trabalhadores de distintas nacionalidades estavam os “Barbadianos”, na verdade afro-caribenhos, negros vindos da América Central, que ficaram conhecidos aqui por Barbadianos, receberam essa generalização nomina devido a todos terem passado obrigatoriamente pelo Porto de Barbados antes do embarque, mas pertenciam a diversas ilhas do Caribe, como: Antilhas, Granada, Barbados e tantas outras.

Pesquisadoras como Silva já discorrem em suas publicações a desmitificação da identidade dos negros na região Amazônica. Com os avanços das pesquisas, outros termos foram surgindo como “caribenhos”, afro-caribenhos” e “antilhanos”, como vemos no quadro 1 as citações dos autores Ferreira (2005) e Schuindt (2016) ampliando e se aproximando da real identidade dos negros na região da Amazônia no início do século XX.

Blackman (2019) aponta que o termo “barbadianos” não dá conta das diversas nacionalidades que imigraram das Antilhas inglesas para Porto Velho. Em quinze anos de pesquisas, entre monografias, dissertações, teses e artigos, Blackman percorre

entre livros, documentos e entrevistas com os descendentes em busca da identidade dos negros de Porto Velho, a escritora:

Sempre questionou a historiografia regional a respeito da nacionalidade das pessoas que aqui chegaram para a construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré. Assim, a autora, com garra e audácia, inseriu-se nessa história e nela mergulhou para redescobrir histórias, culturas e identidades ainda não reconhecidas na historiografia local. (BLACKMAN, 2019, p. 16)

Entre suas pesquisas, alguns depoimentos registrados em seu livro *Do Mar do Caribe à Beira do Madeira* lançado em 2019 destacamos:

[...] ele era de Georgetown. Não era barbadiano. Com essas palavras, Mãe Filó, do alto dos seus 95 anos, fez uma revelação histórica acerca dos negros que vieram para a região, no começo do século XX; havia barbadianos e “barbadianos”, estes, por racismo, comodismo histórico e oficial, foram erroneamente identificados, excluindo-se suas nacionalidades (BLACKMAN, 2019, p. 22 *apud* MATIAS, 2007, p.1)

A escritora e doutora Blackman buscou resgatar a identidade de cada grupo incluído no termo “barbadiano” quando publicou seu primeiro livro. Os livros publicados com a historiografia de Rondônia não registraram os por menores, os bastidores das identidades dos negros, a escritora separou as nacionalidades e identificou-as em suas famílias.

Encontramos em Blackman (2019) um vasto material de pesquisa que nos levou a adotar o termo criado pela escritora como os “afro-antilhanos”. Esta comprovou nas memórias históricas construídas por meio de conversas, entrevistas, documentos dos descendentes que dentre os “barbadianos” havia também “granadenses”, “franco-guianense” e “trinidadense”, nacionalidades que se localizam no arquipélago de ilhas na região do Caribe ou Antilhas.

O próximo passo da nossa pesquisa será compreender a identidade dos negros, a cultura, a formação social no bairro *Barbadian Town* em Porto Velho onde serviu como estigma da identidade dos/as afro-antilhanos, analisar o comportamento e a formação bilingue da primeira geração, assim como a atuação das educadoras pioneiras na alfabetização em Porto Velho. No assunto “identidade” destacamos as semelhanças que são consideradas importantes no grupo. A conservação dos hábitos, principalmente no campo da linguagem tornou-se a marca identitária dos afro-antilhanos.

No próximo tópico buscaremos compreender o que foi e como se formou o *Barbadian Town*. A conquista de um espaço para manter a cultura, língua, costumes e a formação educacional.

3.2 Saíram das Antilhas, mas as Antilhas ficaram neles

Quando falamos de um grupo multilinguístico numa sociedade com aspectos multiculturais em uma comunidade com a fala enraizada em suas origens imigrantes e seus descendentes deve se contextualizar o quadro sociocultural.

Em Porto Velho, os imigrantes, negros das Antilhas, encontraram oportunidades de emprego e de se destacarem na sociedade. Eles eram escolarizados, sabiam o inglês – o que facilitava no entendimento dos manuais da ferrovia que eram todos em inglês – e tinham experiência com o trabalho a qual foram designados.

Para fortalecer o grupo e manter suas origens linguísticas, culturais e religiosas, os afro-antilhanos foram se agrupando em um espaço único, estabelecendo uma espécie de fronteira. Schuindt (2016) aponta que esses espaços fornecem o terreno para colaboração de estratégias de subjetivação que dão início a novos signos de identidade, inovadores de colaboração no ato de definir a própria ideia de identidade. Nesse aspecto, Schuindt (2016, p.44) afirma:

A concepção de fronteira, sendo um dado cultural, está diretamente relacionada à construção que a sociedade faz da alteridade. Nesse sentido, de uma forma predominantemente dialética, o indivíduo constrói uma identidade a partir da sua localização com relação a um grupo e da sua relação com a totalidade, tendo o espaço como modelo, de tal forma que o território passa a ser determinado e vivido através de conjuntos de reações institucionalmente estabelecidas na sociedade.

O estabelecimento da fronteira criada pelos afro-antilhanos deu-lhes a oportunidade de cultivarem seus costumes, principalmente a língua inglesa, “os primeiros descendentes dos afro-antilhanos tornaram-se bilingues [...] por isso o inglês com forte sotaque barbadiano se sobrepõe ao português dentro da família” (BLACKMAN, 2019, p. 63).

Dentro desses limites nasceu um bairro o “*Barbadian Town*”. Era um grupo diferenciado em diversos aspectos, eles não queriam se misturar com a população local, “eram negros, súditos da realeza inglesa, a serviço norte americano na

Amazônia, protestantes, escolarizados, trabalhadores qualificados, funcionários da ferrovia, amantes da arte e da boa educação” (SILVA, 2013, p.6) tinham uma identidade cultural híbrida europeia. Para manter suas tradições, língua e educação, mantiveram-se próximos uns dos outros.

Figura 1 – Bairro *Barbadian Town*”.



Fonte: Blackman (2022, p. 89)

Na figura 1, retirada do livro *Do Mar do Caribe a Beira do Madeira II: A diáspora afro-antilhana para o Brasil* de Cledenice Blackman (2022, p. 89) vemos algumas casas construídas próximo aos barracões da construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré.

Dentro desses limites fronteiriços, o grupo se fortalecia causando inveja e forte preconceitos que de certa forma partia de ambos dos lados. Tanto dos afro-antilhanos que se consideravam a população local com uma total falta de higiene (quando eram convidados a comer na casa das pessoas da cidade, eles levavam seus próprios pratos e talheres, mostrando claramente que se sentiam superiores) e até não se reconheciam como negros, mas “*mulato metido a branco*” (LIMA, 2013, p. 41), quanto dos brasileiros locais que os consideravam fedidos como um bode.

Toda questão de discriminação ao referido espaço que se agrupavam os afro-antilhanos baseava-se não por serem negros e sim, por serem instruídos, por se comunicarem em inglês e formarem um grupo onde a maioria eram professores. (SAMPAIO, 2010, p. 37 *apud* NOGUEIRA).

As falas corriqueiras sobre o grupo diziam que “naqueles negros havia um ar de superioridade”. O *Barbadian Town* tornou-se o centro dos olhares, a partir de 1930 recebeu a denominação popular de “Alto do Bode”.

Em Sampaio (2010), Blackman (2019) e Schuindt (2016) encontramos três explicações para o uso desse termo: primeira hipótese, bem preconceituosa, está na questão em que os negros, em certa hora do dia, fediam como bodes; a segunda refere-se a sua língua (*bajan*) que era incompreendida e assemelhava-se a um balido de um bode; na terceira usa-se o imaginário da figura de um bode preto existente nos rituais de iniciação da maçonaria praticado por alguns afro-antilhanos. Dessas explicações sobre o termo “Alto do Bode” acreditamos que o mais legítimo seja o depoimento da moradora do bairro, a professora Berenice Eliza Johnson gravado em um vídeo disponível no *youtube* onde ela declara:

Tinha um, político, o coronel Aluizio, que ele começou a se preocupar, por um determinado tempo em saber se as pessoas estavam conspirando contra ele, porque eles (**os afro-antilhanos**) procuravam manter aquela vida como era no Caribe. Tocando de noite, tinha uns repentistas que mexiam com os outros, brincando assim, tocando cavaquinho, violão, pandeiro. Então o coronel Aluizio mandava as pessoas de confiança dele entrar no meio dos barbadianos para ver se eles não estavam conspirando contra ele (**Aluizio**). Ele mandava só aqueles que sabiam falar em inglês, só que quando eles chegavam, os barbadianos não falavam em inglês, falávamos um dialeto que nós conhecemos, o *bajan*, que se você fala em inglês e não quer que os outros saibam o que você está falando eu falo *bajan*. Então eles chegavam e as pessoas começavam a falar *bajan*. Aí eles voltavam com o coronel Aluizio e diziam: “eu não entendo o que eles diziam, é um berreiro, parecem um bando de bodes”. Então por essa razão chamaram o Alto do Bode. (Depoimento da professora Berenice Johnson postado no youtube em 2019, grifo nosso).

O incomodo que a comunidade afro-antilhana causava na população levou, posteriormente, a dissociação do local por volta de 1960:

[...] seus moradores, em grande maioria negros, incomodavam as elites por causa das suas práticas culturais, que iam de encontro aos valores estéticos defendidos para uma cidade moderna. Nos discursos jornalísticos e policiais, era muito comum confundirem “classes pobres” e “classes perigosas”. (LIMA, 2013, p. 165)

A dissolução do *Barbadian Town* se concretizou no final dos anos 1950. Dentre os relatos dos pioneiros da cidade que justificaram esse ato, destacamos o de Elton Blackman e Berenice Johnson descrito no Livro da escritora Blackman (2019, p. 84):

Tinha dinheiro enterrado no Alto do Bode e então demoliu. Como só morava estrangeiros achavam que tinham ouro” (**falas de Elton Blackman**); a segunda versão vem da professora Berenice Johnson: “o medo das autoridades da época, de que a comunidade estivesse se fortalecendo para enfrentá-los”. Este deveria ser o motivo pelo qual foram banidos do Alto do Bode. (*apud* RODRIGUES, 2004, p.10, grifo nosso)

Com o fim do *Barbadian Town*, as famílias procuraram outros espaços na cidade para se estabelecerem. Dentre os bairros mais tradicionais, ainda encontramos no Triângulo, Caiari e região central descendentes que mantiveram a língua como primeiro idioma em suas famílias. Contudo, essa identidade está se perdendo com a morte de alguns afro-antilhanos que dominavam o *bajan*. Em 2020 a embaixadora de Barbados, Tonika Tompson, esteve em Porto Velho e gravou um vídeo disponível no youtube com o título *We Gatherin' Language Heritage and Culture Project – Brazil* apresentando um projeto de resgate do *bajan*. O projeto ficou impedido em sua concretização devido ao momento pandêmico da COVID-19.

Para entendermos as diferenças dos negros africanos, trazidos como escravos ao Brasil pelos portugueses e os negros Antilhanos colonizados pela coroa inglesa, precisamos compreender que o processo de colonização inglesa foi diferenciado quanto ao trato de seus colonos:

Implantar, em primeiro lugar, a escola para ensinar os nativos colonizados a lerem, sobretudo a Bíblia, para somente depois construir um banco. O processo de conversão dos povos colonizados garantia o controle social e minimizava através dos convertidos qualquer tentativa de levante social. Manter a higienização do corpo, do lar, do espaço de convivência social, manter a mente sã com a leitura bíblica foram valores transportados pelos ditos barbadianos para a cidade de Porto Velho. (SAMPAIO, 2010, p. 46)

Com a hibridização cultural europeia nos colonos das Antilhas, abandonou-se por completo suas origens Africanas. O grupo não se reconhecia mais com sua cultura e religião africana. Traziam em suas casas fotografias do Rei da Inglaterra. A construção da identidade europeia nos negros colonizados pelos ingleses é vista na comunidade como a representação do outro em si. Eles não se enxergavam como barbadianos, granadinos ou trindadense, mas como ingleses.

Hall (2006, p. 59) aponta que “não importa quão diferentes seus membros possam ser em termos de classe, gênero ou raça, uma cultura nacional busca unificá-los numa identidade cultural” acontecendo exatamente isso no *Barbadian Town*. O bairro era:

Fundamentado em regras sociais, educacionais, econômicos, políticas e culturais trazidas como herança, melhor dizendo, patrimônio cultural material e imaterial dos negros imigrantes das Antilhas Britânicas para a nascente Porto Velho. (BLACKMAN, 2019, p. 74)

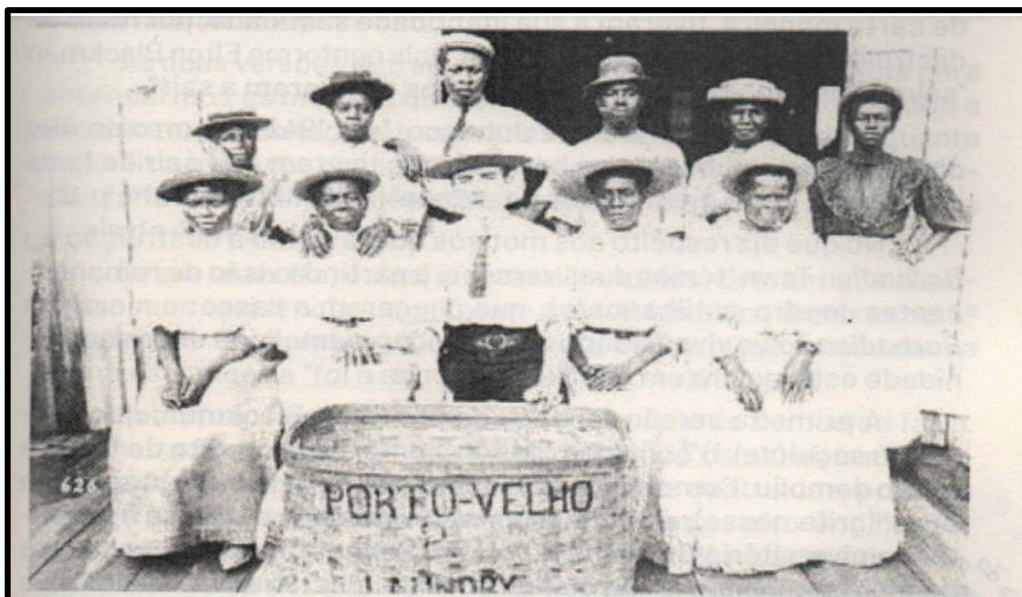
Era uma vila ou comunidade formada por estrangeiros das Antilhas inglesas onde reinventaram as Antilhas numa colina em Porto Velho. Vemos uma descrição do local escrita por Andrade (1983):

[...] as primeiras mulheres a chamaram atenção pela maneira de vestir-se e que encontramos registradas em fotografias são as Barbadianas, negras caribenhas que chegaram em Porto Velho por volta de 1912. Nas fotos oficiais da ferrovia são apresentadas como enfermeiras e lavadeiras. Elas foram observadas e comentadas pelo uso do chapéu, hábito britânico que trouxeram para a floresta e que preservaram, sendo assim registradas e lembradas. (BLACKMANS, 2019, p. 81, apud ANDRADE)

A elegância das mulheres afro-antilhanas são marcas da cultura europeia presente no grupo. Ficaram conhecidas como a mulher do povo e de chapéu, já sabe, é barbadiana.

Observamos na figura 2 encontrada no livro *Do Mar do Caribe a Beira do Madeira* de Blackman (2019, p. 83):

Figura 2 – As Lavadeiras da Estrada de Ferro Madeira Mamoré



Fonte: Blackman (2019, p. 83)

É possível ver as marcas da identidade cultural de vestimentas que as mulheres afro-antilhanas ficaram conhecidas e que se consolidaram em Porto Velho. Lima

(2013, p. 191) aponta que as barbadianas estavam em posição diferenciada, suas marcas na língua, no modo de se vestir e de se comportar lhes classificavam como ingleses *West Indian* (aqueles que vem da possessão inglesa). Suas vestimentas guardava a imagem de uma figura europeia, tinham um “porte alto, busto avantajado, traziam o cabelo preso em coque na nuca, sapato fechado e roupas muito engomadas” (LIMA, 2013, p. 192)

Outro ponto importante registrado no *Barbadian Town* é os cultos religiosos. Eles trouxeram o protestantismo, marca da colonização inglesa, frequentavam a Igreja Anglicana:

[...] a maioria deles eram protestantes [...] Alguns Batistas, Anglicanos [...] Igreja Anglicana. A igreja não tinha templo em Porto Velho. Só quando apareciam algum pastor por aqui, eles faziam reunião lá no dito “Barracão do Alto do Bode” (BLACKMAN, 2019, p. 72)

O envolvimento religioso dos afro-antilhanos foi a base para a fundação de duas igrejas até hoje estabelecidas na cidade: a Primeira Igreja Batista e a Assembleia de Deus. Na Primeira Igreja Batista temos a presença forte de duas famílias tradicionais desse grupo, os Johnson e os Shockness, já na Assembleia de Deus Central temos o Pastor Joel Holder (*in memoriam*, 31/05/2023) como presidente, descendente de barbadianos.

Tais Igrejas tiveram a participação de homens, mulheres e crianças afro-antilhanas nascidas em Porto Velho, “construíram uma vida em comum, ao mesmo tempo em que retém algo de sua identidade original importado das Antilhas Britânicas” (BLACKMAN, 2019, p. 73) contribuíram com a formação sociocultural de uma pequena cidade que começou a surgir nos tempos mais remotos da região Amazônica. Concernente a essa questão a referência à participação religiosa faz parte do jogo identitário em que os afro-antilhanos “manipulavam as suas aproximações e os distanciamentos com as identidades inglesas, afro-antilhanas e brasileira”. (LIMA, 2013, p. 202)

Sampaio (2010) nos mostra em sua tese, mesmo em minoria, os afro-antilhanos também trouxeram para a região, a prática de vodu, marca cultural africana que não deixou de existir por completo nos negros antilhanos. Junto à Dona Esperança, fundaram um espaço para a manifestação religiosa onde congregava os mais diferentes credos, o terreiro de macumba, localizado do bairro Mocambo, região central da cidade para ajudar os mais necessitados. A questão da fundação do salão

de maçonaria também foi abordada por Sampaio (2010), mesmo sendo a maioria protestantes, um grupo se juntou a outro católico e iniciaram em Porto Velho reuniões maçônicas em plena mata. Em um texto publicado no site rondoniense “Gente de Opinião” escrito pelo professor de história Dante Fonseca (2016):

Essa foi a única assembleia, que eu posso lembrar-me, que ocorreu na selva e que tinha alguma conotação com a contemplação religiosa. A falta de igrejas, ou de pilotos celestiais como ministros do evangelho, nunca nos ocorreu nesse ambiente da selva.

A reunião citada deu-se no dia 24 de julho de 1909 na floresta Amazônica. A história da maçonaria inicia-se na Inglaterra, “a primeira Potência Maçônica foi a Grande Loja da Inglaterra, fundada em 1717. Da Inglaterra, o berço das Lojas Especulativas, a Maçonaria espalhou-se pelo Mundo” (FONSECA, 2016, p.1).

Manter suas tradições envolvia manter a religião, a língua, vestimentas, a boa educação e a escolarização. Os afro-antilhanos não eram dados a bebedeiras e nem frequentavam lugares de festas. Seu lazer envolvia leituras, chá das cinco e o jogo *Cricket*, “um jogo importado das Antilhas” (BLACKMAN, 2019, p. 70). Esse jogo é, até hoje, utilizado nos bairros de periferia da cidade conhecido como *Bets*.

A área do *Barbadian Town* foi a maior de todos em Porto Velho construído em área de concessão da ferrovia que abrigavam os trabalhadores negros oriundos das ilhas das Antilhas. A língua oficial dentro desse bairro era o inglês *bajan* (dialeto desenvolvido pelos descendentes da primeira geração nascidos em Porto Velho). Por isso o forte sotaque barbadiano se destacava ao português dentro das famílias. Houve uma tentativa de “manter o aspecto linguístico por meio da alfabetização dos filhos em língua inglesa, o idioma oficial foi trazido pelos percursos antilhanos a Porto Velho” (BLACKMAN, 2019, p. 64). Nesse ponto, abriremos uma subseção para entendermos com mais profundidade a questão da escola informal dentro da comunidade afro-antilhana.

3.3 A escola informal

Dentro dessa subseção traremos as autoras Blackman (2019, 2020 e 2022), Sampaio (2010), Schuindt (2016) e Silva (2013) para nos mostrar a questão das professoras afro-antilhanas dentro e fora do *Barbadian Town*. Sampaio (2010) inicia sua pesquisa apresentando uma escola (in)visível dentro dos barracões da Estrada

de Ferro Madeira Mamoré, junto a ela Schuindt (2016) e Silva (2013) descreve a escola sem prédio e o bilinguismo.

A aplicação metodológica de alfabetização dos afro-antilhanos com a pronúncia fonética das letras perpetuou nas primeiras escolas públicas formalizadas na capital atingindo os filhos dos brasileiros, em sua maioria nordestinos, que participaram do processo da construção da Estrada de Ferro.

Entendemos que os estudos historiográficos de uma determinada região na constituição de uma sociedade juntamente com os fatores culturais que compõe o sujeito em contato com a formação linguística o coloca na concepção sociointeracionista da linguagem:

Termos conceituais como multiculturalismo, interculturalidade e a diáspora caribenha para o Brasil [...] de certa maneira vêm compor a base teórica das mudanças sociais no contexto latino-americano. Com o processo de legalização das minorias sociais iniciado ao longo do século XX e posteriormente no XXI surge o processo de reconhecimento cultural dos grupos étnicos antes minoritários e excluídos na história [...] o grande desafio se constitui em efetivar esse reconhecimento em prática social. (BLACKMAN, 2019, p.34)

Nesse aspecto, o trabalho dos afro-antilhanos na formação educacional nos trouxe a hipótese dessa formação fonético-linguística de Porto Velho.

Em Blackman (2022) no livro *Do Mar do Caribe a Beira do Madeira II* as identidades dessas educadoras, pioneiras em Porto Velho, começam a aparecer, dando a elas nomes e detalhando o papel importante exercido no processo de construção das primeiras escolas da capital.

O domínio da língua inglesa foi uma importante porta de entrada de emprego. Blackman (2019, p. 97) destaca que a linguagem não é usada somente para veicular informações, trata-se de uma função referencial ocupando uma posição central quando a função de comunicar o ouvinte toma a posição que o falante ocupa na sociedade em que vive, seja para serem ouvidas ou respeitadas como também para exercer influência no ambiente em que realizam atos linguísticos. Lima (2006, p. 35) afirma:

Nele já aparecem questões muito pertinentes para uma discussão sobre identidade, como a importância da língua nas identificações dos barbadianos e seus descendentes, sendo um elemento recorrente nas suas histórias de vida. Estes últimos receberam dos pais não só os traços físicos, mas também culturais, que revelavam aos outros, por exemplo: ao falar inglês fluentemente (o que garantiu para muitos deles a entrada no mundo do trabalho, tal qual os pais).

Na construção da estrada de ferro “Madeira Mamoré”, saber falar inglês possibilitava a oportunidade de atingir cargos administrativos ou de chefia. Ao redor da ferrovia, os afro-antilhanos desempenharam funções como: lavadeiras (como mostra na figura 1 da seção anterior), cozinheiras, doceiras, datilógrafas e professoras de inglês.

O que se desempenhava fora dos barracões da construção era praticado principalmente pelas mulheres casadas com os trabalhadores que completavam a renda da casa. Esse papel da mulher negra foi decisivo no sustento das famílias quando houve a desativação da ferrovia em 1972. Envolvidos com atividades externas a ferrovia, as afro-antilhanas aprenderam o português, outros nunca aprenderam o português corretamente e falavam muito arrastado.

Dentro das casas, no *Barbadian Town*, o inglês predominava. As crianças estavam crescendo e outras nascendo. Um problema precisava ser resolvido dentro da comunidade, a falta de Escola.

A escola no *Barbadian Town* surge foram dos moldes ingleses, pois a realidade daquela região os levou a conduzir o sistema educacional de forma inovadora oportunizando o acesso ao conhecimento não só para as classes privilegiadas e sim para todos. Cambi (1999) descreve que a prática educativa:

Voltou-se para um sujeito novo (homem-indivíduo e homem-massa ao mesmo tempo), impôs novos protagonistas (a criança, a mulher, o deficiente), renovou as instituições formativas (desde a família até a escola, a fábrica, etc) dando vida a um processo de socialização, sobretudo o poder de articulação/sofisticação). (CAMBI, 1999, p. 512)

As mudanças nos moldes educacionais brasileiros ocorridos nas escolas tradicionais foram a passos lentos sobre o sujeito do homem na concepção de sociedade. A formação da escola no *Barbadian Town* coincide “com a fase em que a Inglaterra anunciava e colocava em prática os modelos da *New School*” (SAMPAIO, 2010, p. 52) com a proposta de reformar a educação dos clássicos colégios ingleses que tinham uma disciplina rígida e introduzir disciplinas como educação intelectual, senso de cooperação no trabalho técnicos e manuais. (LUZURIAGA, 1990, p. 230)

A escola itinerante nasce sem prédios (SHUINDT, 2016), (in)visível (SAMPAIO, 2010) nas casas, nos quintais e nos galpões da ferrovia. O princípio foi difícil, sem um local adequado, dificultava o aprendizado. As afro-antilhanas foram criando espaços

alternativos para aplicação das aulas que eram em língua inglesa. Nogueira (2019) relata que:

Quando não contava com professores em sua própria família, contavam com professores no próprio bairro para ensinar seus filhos, dentro do modelo inglês de educação, porque tinham, sobretudo, esperanças de voltar para a América Central e lá não existiam analfabetos. [...] As aulas eram ministradas nas próprias residências e algumas vezes em um barracão da E.F.M.M.. Neste barracão, crianças e adultos exerciam suas atividades de lazer, principalmente, na montagem e ensaios de peças teatrais com temas cômicos ou religiosos, pelo menos duas vezes por mês e tais peças eram apresentadas totalmente em inglês. (NOGUEIRA, 2019, p. 07)

Outra dificuldade era a questão do material didático. A falta de livros em inglês. Os administradores da ferrovia aprovaram a ideia do desenvolvimento do trabalho das professoras afro-antilhanas e mandaram buscar o material didático da Inglaterra. Ensinava-se a ler e escrever em inglês através das cartilhas trazidas da Inglaterra. Na capa dessa tinha a figura de um trem e a metodologia era baseada nas palavras relacionadas a ferrovia e na profissão que as crianças poderiam seguir na ferrovia. Mantendo o idioma, os afro-antilhanos se constituíram como sujeitos e criaram uma identidade. Schuindt (2016) aponta que:

Toda batalha por parte dos barbadianos em busca de manter uma identidade trouxe a Porto Velho contribuições culturais que pouco são estudadas, mas que necessitam ser resgatada, pois ajudam na construção de um entendimento do desenvolvimento educacional, histórico e **linguístico** da cidade. (SCHUINDT, 2016, p. 64, grifo nosso)

Blackman (2022, p. 64) também ressalta que há poucos trabalhos no campo da aprendizagem da linguagem e da alfabetização dedicados aos afro-antilhanos em Porto Velho. Um dos fatores preponderantes em uma sociedade é a linguagem, é nela que os sujeitos interagem e se identificam marcando o mecanismo de identidade.

As crianças eram alfabetizadas em inglês e seguiam até os oito anos de idade assim, depois iniciava-se o ensino da língua portuguesa. Blackman (2022, p. 95), em suas pesquisas, conseguiu identificar algumas professoras da escola informal no *Barbadian Town*, a Dona Priscila (primeira gestora) e Sátyra Welles Mamete junto com Mister Norman Percival Davy que falavam fluentemente o português. Inicia-se a construção da identificação dessas professoras anteriormente omitida e silenciada na historiografia de Rondônia.

Silva e Lima (2021, p.5) em seu artigo afirmam que:

(Re)construção da identidade negra na educação do município de Porto Velho, observando as marcas linguísticas que permeia, ensinando o sentido da palavra [...] para que as crianças (re)conheçam sua identidade e cidadania na cultura e na linguística tendo como ponto de partida a oralidade.

Nessa (re)construção de identidade e posteriormente, o ensino da língua portuguesa tornaram a primeira geração dos descendentes bilingues com um forte sotaque afro-antilhano tendo como ponto de partida a oralidade.

Sampaio (2010) aponta que o poder público ignorava a necessidade da criação de escolas em Porto Velho até o ano de 1915. Exemplo de modernidade na região amazônica, Porto Velho não se preocupava em estabelecer uma formação educacional para seus habitantes. Os afro-antilhanos tinham uma visão além do espaço físico e temporal, não esperaram as autoridades públicas locais para alfabetizarem seus filhos. Procuraram a administração da ferrovia solicitando materiais didáticos, livros em inglês para ensinarem seus descendentes.

Dentro do Alto do Bode, encontramos como professoras, Aurélia Banfield, como Judith Holder e Lydia Johnson, além de Berenice Johnson e Eunice Johnson.

Figura 3 Judith Holder



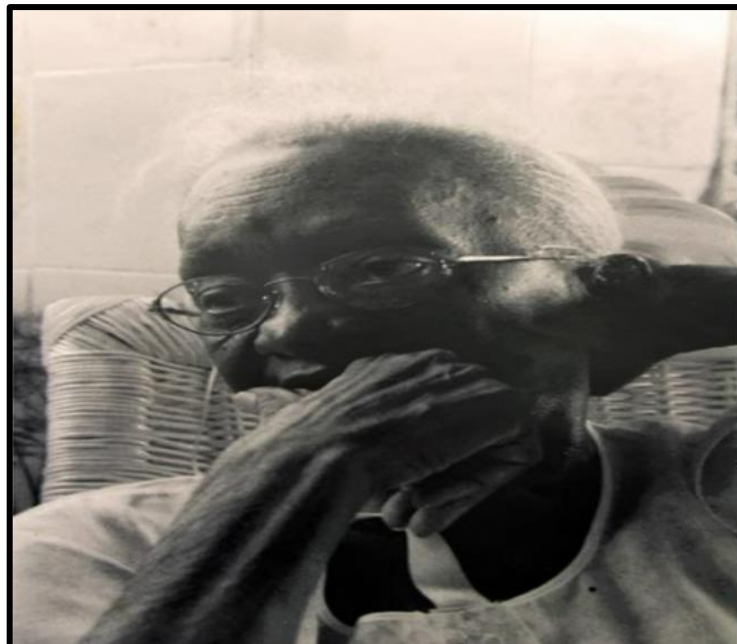
Fonte: SCHUINDT, Elisangela L.C., 2016.

A figura 3 mostra a professora Judith Holder, nascida em 1913 viveu por 101 anos. Filha de Beatrice Jemmont que nasceu em Barbados veio para região norte do Brasil a convite de sua prima. A mãe de Judith Holder junta-se em Porto Velho com o professor de inglês Sidney Morris. Quando nasceu, não foi registrada, por falta de cartórios no local e ficou conhecida como Ercita.

Depois de uma vida nômade com Jack (padrasto que se juntou com sua mãe, depois que esta deixou Sidney), Judith se estabelece novamente em Porto Velho iniciando a vida como professora alfabetizadora de crianças no *Barbadian Town*. Casa-se com Percy Holder, onde finalmente consegue registrar-se em um cartório. Ela teve quatro filhos, dentre eles, o pastor Joel Holder. Atuou como professora na escola estadual Barão dos Solimões (primeira escola pública de Porto Velho), passou grande parte de sua carreira na escola estadual Samaritana e chegou a ser diretora da escola Castelo Branco.

A figura 4 trata de uma grande alfabetizadoras de Porto Velho.

Figura 4 - Aurélia Banfield



Fonte: https://nosmulheresdaperiferia.com.br/wp-content/uploads/2021/07/aureliabonsfield_marcelabonfim.jpg. Acesso em 12/12/2022

Nascida em 1916, formou-se em magistério na Escola Normal. Iniciou sua carreira na escola particular Chapeuzinho Vermelho onde funcionava o grupo Barão do Solimões. Foi a primeira diretora da escola estadual Getúlio Vargas.

Sua atuação ia além das áreas educacionais, envolveu-se politicamente com o movimento das mulheres, passeatas para a defesa da permanência do Cemitério dos Inocentes (região central da capital). Tinha habilidades artísticas na confecção de vestidos de noivas. O seu legado na educação envolve a alfabetização de grandes nomes de autoridades e profissionais da sociedade de Porto Velho. Foram 50 anos de dedicação ao magistério.

A figura 6 apresenta a professora bilingue Lydia Johnson, da quarta geração, falante do inglês *bajan* que se falava dentro de casa, e fora usava o português:

Figura 5 Lydia Johnson



Fonte: BLACKMAN, 2020.

Lydia nasceu em 1934, começou como professora primária aos 20 anos, manteve hábitos culturais das Antilhas, casou-se com Manoel Brito de Macedo e teve quatro filhos. Sua vida acadêmica inclui a formação em Magistério, Licenciada em Administração Escolar e especializou-se em Gestão Escolar.

Na tese de doutorado de Cledenice Blackman (2020) encontramos a vasta ficha funcional na área da educação de Lydia Johnson, sendo umas dessas funções: Diretora da escola estadual Brasília, Diretora da estadual escola 21 de abril, Vice-diretora da escola estadual Samaritana, Diretora da escola estadual Murilo Braga dentre outras. Sua atuação no campo da educação de Porto Velho agregou grande contribuição para a formação educacional do estado de Rondônia.

Figura 6 - Berenice Johnson



Fonte: <https://www.unir.br/noticia/exibir/6774> - Acesso em 12/12/2022

Conhecida como Bereca, nasceu em 1937 filha de Elvira Berenice Johnson e Norman Lucien Johnson ambos Barbadianos, foi moradora do bairro *Barbadian Town*. Formada em Pedagogia atuou como professora nas redes estaduais de Rondônia, integrou o núcleo de criação da Universidade Federal de Rondônia onde tornou-se chefe de departamento. Dedicou-se por 50 anos na gestão e disseminação cultural da educação Rondoniense. Berenice Johnson também foi moradora do *Barbadian Town*. Ela nasceu em 1937, filha da primeira geração dos descendentes.

Berenice Johnson foi aluna de Aurélia Banfield, uma importante alfabetizadora na capital, formou-se como professora primária trabalhando em escolas particulares e públicas foi a primeira diretora da escola estadual Getúlio Vargas, atuou como professoras nas escolas Carmela Dutra e Duque de Caxias, também atuou na secretaria de educação e registrou a primeira escola particular sendo a primeira mulher negra a realizar esse feito.

Figura 7. Eunice Luiza Johnson Batista



Fonte: <https://www.tudorondonia.com/noticias/mulheres-negras-que-contribuiram-com-a-historia-de-porto-velho-receberao-homenagens,96863.shtml>. Acesso em 27/07/2023

Na figura 7 temos uma importante educadora nascida em Porto Velho no dia 13 de fevereiro de 1942. Filha de Granadense, seu pai veio para trabalhar na Estrada de Ferro Madeira Mamoré. Graduiu-se em Filosofia e mestrado em Pedagogia trabalhando na Secretaria de Educação de Rondônia até 1981. Foi aceita na UNIR (Universidade Federal de Rondônia) a qual desempenhou importante papel nos Conselhos de Educação dessa Instituição de Ensino por 30 anos.

A atuação dessas professoras no processo de alfabetização com o forte sotaque afro-antilhano, pode ter ocasionado a interferência fonética na pronúncia das palavras como nas consoantes /t/, /d/ e /r/ na capital. Sabemos que no início do século XX a educação moderna estava sendo implementada, mas o processo de construção da alfabetização ainda vivia o momento de soletração (método didático que se iniciou no século XVI e estendeu-se até 1960) marcado pela necessidade de se associar os sinais gráficos da escrita aos sons da fala para aprender a ler.

Algumas dessas mulheres citadas adquiriam o bilinguismo, e todas exerceram o papel de educadoras, alfabetizadoras, nas escolas informais da comunidade e na formação das primeiras escolas públicas de Porto Velho. As informações sobre a vida de cada uma dessas professoras foram retiradas das redes sociais como facebook e youtube.

O legado das professoras afro-antilhana estendeu-se a outras gerações. As quatro professoras citadas, moradoras do *Barbadian Town* onde iniciou suas carreiras como professoras alfabetizadoras ou que foram alfabetizadas no bairro trouxeram as marcas fonético-linguística para fora da comunidade. Essas professoras que

descrevemos na análise das figuras 3 a 6 já faleceram, contudo, parentes delas também estão na área da educação como e o caso da Eunice Luiza Johnson.

O que apresentamos nesse capítulo foi a escolha do melhor termo para referirmo-nos ao grupo dos negros que imigraram para Porto Velho no início do século XX, procurando apresentar suas identidades nacionais onde foram, por décadas, generalizados por “Barbadianos”. Feita essa identificação, apresentamos a formação social e cultural agrupado no bairro *Barbadian Town* onde o grupo dos afro-antilhanos puderam manter suas tradições e língua.

No próximo capítulo passaremos a falar sobre a linguística e fonética. Dentro do assunto de fonética, procuraremos compreender a origem do som no aparelho fonador e as articulações palatal, bilabial, alveopalatal dentre outras articulações para chegarmos nas análises das transcrições fonéticas das palavras que apresentam os fonemas /t/, /d/ e /r/ apresentaremos nossa metodologia e os resultados das análises.

4 UM OLHAR LINGUÍSTICO PARA A HISTÓRIA AFRO-ANTILHANA

“A linguística tem por único e verdadeiro objeto a língua considerada em si mesma, e por si mesma” (Saussure, 2012, p.41).

Para abertura desse capítulo, abordaremos questões sobre linguística e fonética com os autores Cagliari (2002), Henriques (2007), Roberto (2016), Silva (2014) tratar-se-ão dos estudos da fonética, Martinet (2014), Saussure (2012), com estudos sobre linguística e linguagem.

Os estudos da fonética dizem respeito aos sons da língua, qualquer língua, utilizando um método descritivo procura explicar os sons por meio de símbolos conhecidos em uma tabela universal. Para a realização das transcrições fonéticas utilizou-se a metodologia da fonética descritiva seguindo a abordagem fonêmica cujo os sons foram analisados acusticamente utilizando *ipahelp* versão 6.3 para windows e um fone de ouvido especial, repetindo-se diversas vezes as palavras a serem transcritas usando como instrumento as normas do *Internacional Phonetic Alphabet* (IPA) que fornece à comunidade acadêmica mundial um padrão de notação para a representação fonética de todas as línguas. Para compreender as normas de transcrição, foi preciso fazer um treinamento fonético no Instituto Linguístico de Porto Velho.

É comum nos estudos de uma língua – no nosso caso, os estudos fonético-linguístico – nos depararmos com o problema metodológico para a coleta dos dados, principalmente por ser tratar o *corpus* dessa pesquisa, o grupo de pessoas com idades avançadas e termos iniciado os estudos em meio a uma pandemia que se perpetuou por dois anos. Em meio a essa problemática, achamos viável utilizar vídeos gravados e publicados no *youtube* das professoras afro-antilhanas que tiveram participação no processo de alfabetização das primeiras escolas de Porto Velho.

Passamos a entender melhor o campo dessa pesquisa abordando os estudos da linguística e fonética para compreender a interligação dessas ciências. Para finalizar o capítulo, traremos a análise das transcrições fonéticas.

4.1 A formação linguística dos afro-antilhanos: algumas características

Os estudos da ciência linguística vêm avançando no século XXI explicando e descrevendo a linguagem verbal humana. O seu objetivo não é prescrever normas e tão pouco ditar regras, mas de estudar as mudanças da língua com as transformações do tempo que não dependem do homem, mas seguem uma necessidade da própria língua. A linguística se preocupa em investigar todo tipo de fenômeno relacionado à linguagem verbal, ela se ramifica em inúmeras ciências e interessa-nos nessa pesquisa os campos da fonética (o universo sonoro das línguas).

Nos estudos de Roberto (2016, p.17) conta que:

A fonética não está necessariamente ligada a interesses puramente linguísticos, mas nos dá ferramentas que viabilizam os diferentes estudos da fonologia, pois ambas convergem para o mesmo objeto de estudo: o universo sonoro das línguas.

O conjunto de fatores que formam a língua estão relacionados ao grupo que a compõe não sendo uma instituição social semelhantes às outras em todos os pontos, mas que estão interligados ao fator tempo assumindo diversas formas.

Dessa forma a língua é uma instituição social da mesma espécie que todas as outras e é por acaso e por simples razões de comodidade que nos servimos do aparelho vocal como instrumento da língua (SAUSSURE, 2012, p.41). As ondas sonoras (parte da fonação) e a psíquica (imagens verbais dos sons) são distinguidos nos estudos da fonética. Saussure (2012, p. 45) aponta que quando ouvimos alguém usando seu idioma a qual não conhecemos, percebemos os sons, mas desconhecemos o seu fato social. A língua é o objeto dos fatos da linguagem, ela é parte do social externo do indivíduo estabelecendo uma espécie de contrato entre os membros da comunidade. Ela é a imagem acústica que pode ser traduzida numa imagem visual na soma de um número de elementos/fonemas suscetíveis.

O grupo dos afro-antilhanos a qual nos referimos nessa pesquisa, receberam influências fonético-linguística da África e Inglaterra, desenvolveram um dialeto conhecido entre eles como *Bajan*, que se trata da língua crioula com o inglês britânico. Com o tempo, esse dialeto ganhou proporções em Barbados para se comunicarem entre os negros de forma que os senhores de escravos não os entendessem. Essa

formação linguística deu aos afro-antilhanos uma característica de sotaque (fonético-linguística) diferenciado do inglês americano.

Os fatores políticos da época da construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré que “perseguram” os afro-antilhanos levaram a fazer uma escolha de comunicação de acordo com as necessidades. Martinet (2014) declara que é somente através do exame da fala e do comportamento que esta determina nos ouvintes que podemos chegar a um conhecimento da língua. Ao analisarmos a fala na sua coletividade de um grupo específico, conseguimos compreender melhor os sons idênticos.

Para tanto, precisamos abstrair dos sons da fala (fonética) os elementos descritivos (transcrição fonética) através do sinal acústico onde determinamos as suas propriedades nos modos de articulação – oclusivas, nasal, fricativa cujos acentos e as articulações secundárias – palatalização e velarização.

Os fatos linguísticos “que não são conformes à articulação em fonemas são muitas vezes referidos como suprasegmentais e formam a prosódia distinto da fonemática na qual são tratadas as unidades da segunda articulação (MARTINET, 2014, p. 45).

Essas questões técnicas específicas da fonética que estão estreitamente ligadas a linguística serão tratadas no próximo tópico para compreendermos bem a análise do nosso *corpus* da pesquisa.

4.2 Os termos científicos para a transcrição fonética

Tudo que falamos parte de um número limitado de unidades sonoras que se manifestam com variações e que podemos identificar as características sonoras quando estamos nos comunicando com um estrangeiro ou uma pessoa de outra região brasileira.

A ciência que trata dos sons da fala de forma descritiva é a fonética. Nos estudos de Saussure nos mostra que a parte sonora da linguagem mantém a dicotomia da língua/fala e postula o fonema e suas variações fonéticas como uma unidade mínima operacional (ROBERTO, 2016, p. 18).

Para compreendermos os sons, citaremos as características do aparelho fonador que consiste em três sistema: o respiratório (pulmões, músculo dos pulmões, brônquios e traqueia) o fonatório (laringe, a cavidade anterior à traqueia onde fica as

pregas vocais), o articulatório ativos (mandíbula, língua, lábios, palato mole/véu palatino, úvula e pregas vocais) e o articulatório passivo (dentes, alvéolos, palato duro, fossas nasais). Tais características explicam bem a pronúncia dos sons nos articuladores ativo e passivo.

Segundo Cagliari (2002, p.24) como a fala é uma cadeia-de-sons, a detecção dos fonemas do teste de comutação estabelece a função de fonemas para os sons, de acordo com o contexto em que foram encontrados. Cada sistema do aparelho fonador tem uma função na produção do som da fala que se propaga em forma de cadeia produzindo um contínuo sonoro de qualidade variáveis ao longo do tempo.

Dentro do sistema fonador, conseguimos compreender as categorias do lugar da articulação do som sendo descrito por Silva (2014) como:

Bilabial: o articulador ativo é o lábio inferior e como articulador passivo temos o lábio superior. Exemplos: **pá**, **boa**;

Labiodental: o articulador ativo é o lábio inferior e como articulador passivo temos os dentes incisivos superiores. Exemplos: **faca**, **vá**.

Dental: o articulador ativo é o ápice ou a lâmina da língua e como articulador passivo temos os dentes incisivos superiores. Exemplos: **data**, **sapa**, **nada**.

Alveolar: o articulador ativo é o ápice ou a lâmina da língua e como articulador passivo temos os alvéolos. Consoantes alveolares diferem de consoantes dentais apenas quanto ao articulador passivo. Exemplos: **Zapata**, **lata**.

Alveolopalatal: o articulador ativo é a parte anterior da língua e o articulador passivo é a parte medial do palato duro. Exemplos: **tia**, **dia** (no dialeto carioca, **ou seja, o som é articulado formando um chiado na pronúncia dos fonemas /t/ e /d/**).

Palatal: o articulador ativo é a parte média da língua e o articulador passivo é a parte final do palato duro. Exemplo: **banha**, **palha**.

Velar: O articulador ativo é a parte posterior da língua e o articulador passivo é o véu palatino ou palato mole. Exemplo: **casa**, **gata**, **rata** (o som “r” de “rata” varia consideravelmente dependendo do dialeto em questão. Indicados aqui a pronúncia velar que ocorre tipicamente no dialeto carioca, **que estudaremos nessa pesquisa com o dialeto porto-velhense**).

(SILVA 2014, p.32, grifos nosso)

Dadas as coordenadas do lugar que parte a articulação dos sons das consoantes passamos a compreender a maneira de como essa articulação funciona de forma resumida no quadro da figura 8.

Figura 8 – Tabela fonética consonantal

| Articulação | | Bilabial | Labiodental | Dental ou Alveolar | Alveopalatal | Palatal | Velar | Glotal |
|-------------|-------------|----------|-------------|--------------------------|--------------|---------|--------|--------|
| Maneira | Lugar | | | | | | | |
| Oclusiva | desv voz | p b | | t d | | | k g | |
| Africada | desv voz | | | | tʃ dʒ | | | |
| Fricativa | desv voz | | f v | s z | ʃ ʒ | | X Y | h ɦ |
| Nasal | voz | m | | n | | ɲ ã | | |
| Tepe | voz | | | ɾ | | | | |
| Vibrante | voz | | | ʀ | | | | |
| Retroflexa | voz | | | ɻ | | | | |
| Lateral | voz | | | l ɭ | | ʎ ɸ | | |

Fonte: SILVA, 2014, p.37

A figura 8 representa os segmentos consonantais do português brasileiro separando os segmentos vozeados e desvozeados e definindo o lugar da articulação conforme o articulador ativo e passivo. Nesse quadro, apresentamos somente os fonemas consonantais, tais símbolos são da Associação Internacional de Fonética.

Para a análise de nossa pesquisa, destacamos no quadro os fonemas /t/ onde utilizaremos o símbolo [tʃ] cuja classificação do segmento consonantal é africada alveolopalatal desvozeada, o fonema /d/ apresentada no quadro com o símbolo [dʒ] que tem o segmento consonantal também africada alveolopalatal, porém é vozeada, e na análise dos róticos² de Porto Velho identificamos as variantes múltiplas fricativas glotal surda e sonora, bem como a vibrante uvular na pronúncia das palavras dos vídeos analisados.

Dadas as devidas explicações científicas para classificação dos fonemas a serem analisados nas falas das professoras afro-antilhanas, passamos a análise das transcrições fonéticas das palavras destacadas nos vídeos.

4.3 Análise dos dados

O primeiro vídeo que iremos analisar foi feito pela Rede Amazônica com o título “Os barbadianos e a Estrada de Ferro Madeira Mamoré – Episódio 4”

² Róticos são os estudos do “R” no Brasil.

Vídeo 1- Os barbadianos e a Estrada de Ferro Madeira Mamoré – Episódio 4



Fonte: Link do vídeo 1: <https://www.youtube.com/watch?v=FdEVCjneAAQ>

O vídeo foi postado em 2014 que traz os depoimentos das barbadianas Judith Holder (*in memoriam*) e Ursula Maloney, ambas foram professoras, trabalharam como alfabetizadoras nas primeiras escolas de Porto Velho.

No depoimento da Judith Holder encontramos as palavras:

Quadro 2

| ORTOGRAFIA | TRANSCRIÇÃO FONÉTICA |
|-------------|----------------------|
| Barbadianos | [bahbə'dziãnws] |
| Antes | ['ãtʃi] |
| Dia | ['dziə] |
| Existia | [ezi'tʃiə] |
| De | [dzi] |
| Porto Velho | ['porhtu] ['veɫu] |
| Gente | ['gětʃi] |

Observamos nas pronúncias das palavras de Judith Holder que tanto nos fonemas /t/ quanto no /d/ mesmo sendo anterior a vogal [e] sofreu a africada palatoalveolar como ocorreu nas palavras “antes”, “de” e “gente”. Cagliari (2002, p.

32) aponta que as africadas palatoalveolar vozeadas e desvozeadas só ocorre diante da vogal [i] e nunca diante de outras vogais. O que acontece nas pronúncias dos afro-antilhanos que difere da análise fonética de Cagliari vem de uma característica específica do processo fonético-linguístico dos porto-velheses provavelmente influenciado pelo dialeto *bajan* utilizado unicamente pelo grupo que estamos estudando.

A análise dos sons e a transcrição fonética das palavras citadas no vídeo é um importante estudo para a descrição das histórias dos diferentes grupos na elaboração do Atlas Linguístico de Rondônia (ALiRO). O último, e talvez o único, estudo sobre fonético-linguística urbana que encontramos foi desenvolvido em 2004 por Capilé na sua dissertação de mestrado em linguística com o título “A influência da migração no processo de aculturação do léxico de Porto Velho a partir de 1980”. Diversas pesquisas fonéticas dos grupos indígenas de Rondônia são encontradas na UNIR, mas sobre os grupos de estrangeiros localizados nas áreas urbanas ainda é um campo carente.

No mesmo vídeo ouvimos as palavras da Ursula Maloney abaixo relacionadas e transcritas foneticamente:

Quadro 3

| ORTOGRAFIA | TRANSCRIÇÃO FONÉTICA |
|------------|----------------------|
| Gente | [ˈgẽtʃi] |
| Dia | [ˈdʒiə] |
| Barco | [ˈbafku] |
| Por que | [porhˈke] |
| Tivesse | [tʃiˈvesi] |
| Percurso | [ˈpɛrhkusu] |
| Fundido | [ˈfudʒidw] |
| Bode | [ˈbɔdʒi] |
| De repente | [dʒi] [Reˈpẽtʃi] |
| Extinção | [ɛtʃiˈsãw] |
| Doentio | [doẽˈtʃiw] |
| Farquhar | [fahkwar] |

Nas palavras “gente”, “bode” e “de repente” vemos que a pronúncia dos fonemas /t/ e /d/ também ocorre o mesmo processo de africadas palatoaveolar diante da vogal [e]. O dialeto *bajan* ainda é utilizado por alguns afro-antilhanos em Porto Velho. Ainda não foram realizados estudos linguísticos sobre o mesmo e até em Barbados, se desconhece o seu uso, mas percebemos que há uma influência fonético-linguística nesse processo.

Durante o período histórico brasileiro da “Campanha de Nacionalização” promovido pelo governo de Getúlio Vargas, proibiu-se o uso de línguas estrangeiras. Isso afetou grandemente para o quase desaparecimento do dialeto *bajan* em Porto Velho. Estima-se que há apenas cinco descendentes dos afro-antilhanos que mantêm vivo o dialeto, por isso, a importância da continuidade dessa pesquisa linguística.

Vídeo 2- Filhos da Ferrovia



Fonte: Link do vídeo 2: <https://www.youtube.com/watch?v=AQSYdpBhVU0&t=156s>

O vídeo 2 traz um relato sobre os Filhos da Ferrovia. Um documentário gravado em 2010 cujo roteiro foi dirigido por Luana Lopes. Daremos ênfase ao depoimento da prof. Eunice Luiza Johnson que aparecerá de forma fragmentada no vídeo onde registramos o início da sua aparição no vídeo a partir do quarto minuto e anotamos as seguintes algumas palavras pronunciadas por ela:

Quadro 4

| ORTOGRAFIA | TRANSCRIÇÃO FONÉTICA |
|-------------|----------------------|
| Governo | [go'vehnw] |
| Tinha | ['tʃiʎə] |
| Barbadianos | [barhbə'dʒiãnw] |
| Ter | ['ter] |
| Onde | ['õdʒi] |
| De | [dʒi] |
| Bode | ['bõdʒi] |
| Difícil | [dʒi'fisiw] |
| Imigrantes | [imi'grãtʃis] |
| Gestante | [ʒes'tãtʃi] |
| Trator | [trə'tor] |
| Frente | ['frẽtʃi] |
| Tirar | [tʃi'rar] |
| Saber | [as'ber] |
| Grande | ['gãdʒi] |
| Português | [poʀ'tuges] |
| Conversar | [kõvɛr'sɛr] |
| Diretora | [dʒire'torə] |

O uso frequente dos fonemas africadas alveolopalatal vozeada e desvozeada é perceptível nas palavras “tirar”, “grande”, “diretora”, “tinha”, “gestante”, “difícil”, “onde”, “de”, “bode”, “imigrante” que anotamos. Essa pronúncia é dada aos fonemas /t/ e /d/ que aparecem no início ou no fim das sílabas. Os porto-velhenses carregam essa marca linguística em sua fonética (sotaque) de forma mais precisa nos bairros Caiari, Cai n'Água, zona sul e leste da cidade.

Na região norte de Porto Velho, apresenta uma característica fonética mais próxima das pessoas do Sudeste Brasileiro. É onde concentra boa parte dos condomínios mais luxuosos com moradores não nascidos na capital e as escolas particulares de mais prestígios. São pessoas que vieram geralmente da região

sudeste do Brasil, carregam fortes marcas linguísticas do Rio de Janeiro e São Paulo e desconhecem a história de Rondônia.

Vídeo 3 – Berenice Eliza Johnson



Fonte: Link do vídeo 3: <https://www.youtube.com/watch?v=60hfmLamot4&t=27s>

O vídeo 3 conta o relato da prof. Berenice Elisa Johnson postado em 2018 no youtube. Observamos a pronúncia e anotamos as seguintes palavras:

Quadro 5

| ORTOGRAFIA | TRANSCRIÇÃO FONÉTICA |
|------------|----------------------|
| Destinado | [deʃtʃi'nadw] |
| Tinha | ['tʃinə] |
| Cortina | [korh'tʃinə] |
| Conservar | [kõserh'vær] |
| Grande | [grãdzɨ] |
| Falamos | [fa'ləhmuf] |
| Voltar | [vow'tər] |

Outro ponto a ser destacado na pronúncia das palavras dos afro-antilhanos são os róticos que são diferentes das cidades do interior de Rondônia. Não vamos descrever as análises acústicas detalhada nas ondas sonoras e espectogramas, nem

as observações dos *onset* de onde ocorre os róticos. Apenas o que conseguimos compreender através do programa *ipahelp* versão 6.3 para Windows.

Destacamos dois segmentos mais observados: a fricativa glotal surda e sonora (presente no final da sílaba, entre vogais e após consoante) representados pelos símbolos [h] e [ɦ]. O segundo segmento e o mais usado é a variante múltipla vibrante uvular [R]. A sua pronúncia é forte e é típica do português europeu, ocorre no início das sílabas e início da sílaba precedido de consoantes.

O rótico no final da palavra do porto-velhense pronuncia é fraco que quase não se percebe e é representado pelo símbolo [r]. Esse aspecto está sendo estudado na região nordeste do Brasil com o apagamento desse fonema.

As quatro professoras afro-antilhanas que apareceram nos vídeos carregam as marcas fonético-linguísticas de seus familiares, são parte da primeira geração dos migrantes afro-antilhanos que vieram para a construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré. Elas trabalharam como alfabetizadoras, e podem, através do método de oralização, ter influenciado o processo de construção do sotaque de Porto Velho.

Outras características fonéticas apareceram na fala das professoras que merecem um estudo mais aprofundado. A continuidade dessa pesquisa abrirá portas para um campo grande a ser explorado.

Em pesquisa *in loco* na Universidade Federal de Rondônia, encontramos apenas um trabalho de pesquisa sobre a identidade fonético-linguística de Rondônia que foi desenvolvido em 2004, no mestrado em linguística do campus de Guajará-Mirim pela professora Ângela Maria P. Capilé com o título “*Análise fonética de róticos falados por habitantes nativos da região urbana de Porto Velho*” e um artigo da professora Iara Maria Teles com o título *Rondônia, um estado cosmopolita: qual o porquê da elaboração de seu ALiRO?* Nesse artigo procura mapear um Atlas Linguístico de Rondônia (ALiRO) de acordo com a influência de imigrantes e migrantes em sua colonização. Existe diversos trabalhos de pesquisa fonético-linguística de grupos indígenas de Rondônia, mas nenhum sobre os imigrantes estrangeiros.

Os Afro-Antilhanos são pessoas de ascendência africana que vivem nas ilhas do Caribe, conhecidas como as Antilhas e, hoje, muito estão no Brasil como trazido neste trabalho anteriormente. Destaco novamente, que as Antilhas são uma vasta região composta por várias ilhas no Mar do Caribe, incluindo ilhas como Jamaica, Haiti, Trinidad e Tobago, Barbados, Porto Rico, e muitas outras. Os Afro-Antilhanos são descendentes dos africanos que foram trazidos para a região durante o período

da escravidão colonial europeia, especialmente nos séculos 17 e 18. Isso é importante para que possamos, neste momento final do trabalho, sublinhar a importância dessa “mistura” e dessa origem para que pudéssemos observar suas marcas linguísticas como características constitutivas desse ponto tão importante para a história da sociedade de Rondônia.

Vale ressaltar que a composição étnica das ilhas do Caribe pode variar de uma ilha para outra, e muitas delas têm uma população diversa que inclui não apenas afrodescendentes, mas também pessoas de ascendência indígena, europeia, asiática e outras origens étnicas.

As marcas fonéticas dos Afro-Antilhanos, também conhecidos como Afro-caribenhos, variam dependendo da região específica do Caribe em que vieram, bem como de sua herança cultural e linguística. No entanto, muitos Afro-Antilhanos compartilham algumas características fonéticas comuns que podem ser distintas de outras variedades de inglês quando se agruparam no *Barbadian Town* e utilizavam frequentemente o *bajan*. Aqui estão algumas das características fonéticas frequentemente associadas aos Afro-Antilhanos que destacamos como ponto final desta pesquisa. Algumas características foram vistas nas análises feitas, outras observações, além delas, são possíveis de serem analisadas, a partir dos estudos dos pesquisadores trazidos nesta dissertação.

- Deleção de consoantes finais: Muitos Afro-Antilhanos tendem a não pronunciar consoantes finais em palavras, tornando as palavras finais frequentemente mais curtas.
- Redução de consoantes no meio das palavras: Em algumas variedades de Afro-Antilhano, as consoantes no meio das palavras podem ser reduzidas ou omitidas, tornando a fala mais rápida.
- Fonologia das vogais: A qualidade das vogais pode ser diferente em comparação com o inglês padrão. Por exemplo, a vogal longa /a/ pode soar mais próxima de /ɑ/ ou /ɒ/ em alguns casos.
- Fonologia da língua: Algumas variedades de Afro-Antilhano podem ter um padrão de fala em que a língua está mais próxima da parte frontal da boca, afetando a qualidade das consoantes e das vogais.
- Entonação: A entonação e o ritmo da fala podem ser distintos e influenciados por padrões musicais e culturais da região caribenha.

- Influências das línguas africanas e crioulas: Dependendo da história linguística da comunidade Afro-Antilhana específica, podem ocorrer influências de línguas africanas ou crioulas locais na fonética e no léxico.

É importante notar que essas características fonéticas podem variar amplamente entre as comunidades Afro-Antilhanas presentes no Brasil e até mesmo no interior de suas comunidades. Além disso, a fala pode ser influenciada por fatores individuais, como educação, idade e exposição a outras variedades de línguas. Essas características são apenas uma visão geral e não abrangem todas as nuances da fala dos Afro-Antilhanos, mas espero que forneçam uma ideia geral das marcas fonéticas associadas a essa comunidade linguística.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estado de Rondônia passou por diversos ciclos de colonização. Em cada ciclo veio vários grupos linguísticos que influenciaram, de certa forma, o sotaque de Porto Velho. Destaco que esses africanos que vieram para o Brasil trazem consigo uma história de escravidão, pois muitos deles e de seus antepassados foram forçados a trabalhar nas plantações de cana-de-açúcar, tabaco, café e outros cultivos em condições muitas vezes brutais. Ao longo dos anos, eles contribuíram para a cultura, história e identidade únicas das ilhas do Caribe, influenciando a música, a dança, a culinária e as tradições culturais da região. A história dos Afro-Antilhanos é marcada pela resistência à escravidão, lutas por independência e a busca por igualdade e justiça.

Nossos jovens de Porto Velho, que estão na educação básica, desconhecem o campo linguístico da capital, não sabem que até 1930, a língua que predominava em Porto Velho era o inglês. Também não conhecem todas as fases da construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré.

Quando um povo esquece sua história ele perde sua identidade. Os estudos sobre linguagem e fonético-linguística é um campo de pesquisa novo na história de Porto Velho. O processo de colonização da região trouxe mais de 50 nacionalidades no início do século XX. Dentre os grupos de imigrantes, os afro-antilhanos (termo criado pela escritora, pesquisadora, Dra. Blackman) destacou-se em diversos segmentos profissionais da cidade, sendo o principal, o da educação.

Quando lemos sobre a historiografia de Rondônia, é notório os números apontarem para os nordestinos como em grande contingente de migrantes para a região norte. Como foi possível uma região receber mais de 100 mil nordestinos e não adquirir nenhum sotaque deles? Quando analisamos o sotaque, observamos os sons das letras e a pronúncia das palavras. Essa formação dar-se de duas maneiras: uma vem de berço, do seio da família onde a criança começa o processo de comunicação; a outra vem num processo de educação formal, na escola, quando se aprende a ler e escrever.

Na formação educacional de Porto Velho, pesquisadoras como Blackman, Sampaio, Schuindt e Lima, resgataram parte da história omitida, silenciada pelos governantes e historiadores. Os afro-antilhanos chegaram com uma bagagem cultural grande, alfabetizados, organizaram-se em um bairro para manter sua língua,

costumes, tradições. Alfabetizaram seus filhos, adquiriram o bilinguismo com um sotaque marcante, foram trabalhar nas primeiras escolas públicas da capital.

A pesquisa sobre a contribuição dos descendentes dos afro-antilhanos na formação fonético-linguística de Porto Velho desenvolvida até aqui é apenas o princípio. O som chiado dos fonemas /t/ e /d/ diferenciado do chiado manauense e carioca, e os róticos tão diferente do interior do estado, levou-nos a buscar os responsáveis por essa pronúncia fonética. Outro aspecto importante para dar continuidade a essa pesquisa é que o uso dos encontros vocálicos decrescentes no final da palavra causando um efeito nasal e os sons chiados dos fonemas /s/, /x/ e /z/ que aparecem tanto no meio quanto no fim das palavras que também dão um aspecto sonoro chiado.

Além disso tudo, sumário aqui que os afro-antilhanos desempenharam um papel significativo na história de Rondônia, embora em números relativamente pequenos em comparação com outros grupos étnicos e migratórios que contribuíram para a formação do estado. A seguir, destaco algumas das maneiras pelas quais os Afro-Antilhanos foram importantes para a história de Rondônia:

- Trabalho na construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré: A migração de afro-antilhanos para Rondônia ocorreu principalmente no final do século XIX e início do século XX, quando foram recrutados para trabalhar na construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. A mão de obra afro-antilhana desempenhou um papel crucial na construção dessa ferrovia, que tinha como objetivo facilitar o transporte de borracha da região amazônica para o oceano Atlântico. Essa ferrovia foi um marco na história da região. Contribuição cultural: Os afro-antilhanos trouxeram consigo suas próprias tradições culturais, música, dança e culinária, enriquecendo assim a diversidade cultural de Rondônia. Suas influências culturais podem ser encontradas até hoje na música e na dança da região.
- Desenvolvimento de comunidades: Muitos afro-antilhanos estabeleceram comunidades ao longo da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré e em outras partes de Rondônia. Suas comunidades contribuíram para a formação social e econômica do estado, desempenhando um papel na agricultura, comércio e outros setores.
- Legado histórico: A presença dos afro-antilhanos na história de Rondônia é uma parte importante do legado do estado. Seus esforços na construção da

ferrovia e suas contribuições para a cultura e a sociedade locais são lembrados e valorizados como parte da história da região.

- É importante notar que a história dos afro-antilhanos em Rondônia, como em muitos outros lugares, também inclui desafios e adversidades, como as condições de trabalho difíceis enfrentadas durante a construção da ferrovia. No entanto, seu impacto positivo e duradouro na história e na cultura de Rondônia é inegável e deve ser reconhecido e celebrado. Essa é a significativa história dessas pessoas que trago neste trabalho.

Ainda temos mais a descobrir nesse campo fonético-linguístico. Somente com a pesquisa aprofundada sobre o *bajan* poderemos compreender melhor o sotaque porto-velhense. Levaremos nossas descobertas às escolas, para que nossos jovens não esqueçam de suas origens e sintam orgulho da nossa história.

REFERÊNCIAS

- ANDRADE, Mario de. **O Turista Aprendiz**. São Paulo: Duas Cidades, 1983.
- BLACKMAN, Cledenice. **Do mar do Caribe à beira do Madeira**: historiografia, cultura e imigração. Curitiba: Appris, 2019.
- BLACKMAN, Cledenice. **A mulher afro-antilhana de Porto Velho e a sua anterioridade na educação**. Dissertação (Mestrado) - PPG em Educação. Marília, 2020.
- BLACKMAN, Cledenice. **Do mar do Caribe à beira do Madeira II**: a diáspora afro-antilhana para o Brasil. Florianópolis: Rocha Gráfica e Editora, 2022.
- CAGLIARI, L. C. Alfabetização e Linguística. São Paulo: Scipione, 1989.
- CAGLIARI, Luiz Carlos. **Análise Fonológica**: Introdução à Teoria e à prática, com especial destaque para o modelo fonêmico. Campinas: Mercado de Letras, 2002.
- CALLOU, Dinah; LEITE, Yonne. **Iniciação à fonética e à fonologia**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1990.
- CAMBI, Franco. **História da Pedagogia**. São Paulo: UNESP, 1999.
- COELHO, Ernice Mariano. **Acre: O ciclo da Borracha (1903-1945)**. Dissertação (Mestrado) – UFF. Niterói: 1982
- CRAIG, Neville B. **Estrada de Ferro Madeira Mamoré**. São Paulo: Coleção Brasileira, 1947.
- FERNANDES, Antônio Ocampo. **Madeira-Mamoré**: do gênio humano ao abandono. Porto Velho. [s.n], 2005.
- FERREIRA, Manoel Rodrigues. **A ferrovia do diabo: história de uma estrada de ferro na Amazônia**. 4. ed. São Paulo. Melhoramentos, 1987.
- FERREIRA, Manoel Rodrigues. **A Ferrovia do Diabo**. São Paulo: Melhoramentos, 2005.
- FONSECA, Dante. **A história da Maçonaria em Porto Velho**. 2016. Disponível em: gentedeopinioao.com.br/colunista/dante-fonseca/a-caconaria-sua-origem-e-penetracao-na-reigião-norte. Acessado em: 20 dez. 2022.
- HALL, Stuart. **A identidade Cultural na Pós-Modernidade**. 11º Ed. Rio de Janeiro, 2006.
- HENRIQUES, Claudio Cezar. **Fonética, Fonologia e Ortografia**: estudos fonográficos do português. Rio de Janeiro: Elsevier, 2007.

LIMA, Maria Roseane Corrêa Pinto. **Ingleses Pretos, Barbadianos Negros, Brasileiros Morenos? Identidade e Memórias (Belém, séculos XX e XXI)**. Dissertação (Mestrado) – PPG em Ciências Sociais. Belém: UFPA, 2006.

LIMA, Maria Roseane Corrêa Pinto. **Barbadianos Negros e Estrangeiros**. Trabalho, racismo, identidade e memória em Belém de início do século XX. Tese(Doutorado) – PPG em História. Niterói: 2013

LUZURIAGA, Lorenzo. **História da Educação e da Pedagogia**. Trad. Luiz Damasco Pena e J.B. Damasco Pena. São Paulo: Editora Nacional, 1990

MARTINET, André. **Elementos de Linguística Geral**. Lisboa: Clássica, 2014.

MATIAS, Francisco. **As Famílias da Madeira – Mamoré**. O Estadão do Norte, Porto Velho, 29-30 nov. 1998.

MATIAS, Francisco. **Mãe Filó, As Mãos da História**. Notícias da Hora, [s.d].2007. Disponível em <http://ro.noticianahora.com.br/colunista/mathias/ver.php?perfil=158>. Acessado em: 10 out.2022.

MEDEIROS, Edilson Lucas de. **Seringueiro – O Desbravador da Amazônia**. 1ª ed. Porto Velho: Rondoforms Ind. Grafica Ltda, 2010.

MENEZES, Esron Penha de. **Retalhos para a História de Rondônia**. Manaus: Imprensa Oficial do Estado do Amazonas, 1998.

MIRANDA NETO, Manoel José de. **O dilema da Amazônia**. 2. ed. Belém: Ajup, 1986.

MUSSALIM e Anna Christina Bentes (org). **Introdução à linguística: domínios e fronteiras**. Vol I. São Paulo: Cortez, 2001.

NOGUEIRA, Mara Genecy Centene; Oliveira, Elis da Silva (Org.). **Narrativas sobre a cidade: revisitando o jornal Alto Madeira**. Porto Velho: Temática, 2019.

PINTO, Emanuel Pontes. **Rondônia, evolução histórica: criação do Território Federal de Guaporé, fator de integração nacional**. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1993.

PRODANOV, Cleber Cristiano; FREITAS, Ernani Cesar de. **Metodologia do trabalho científico: Métodos e Técnicas da Pesquisa e do Trabalho Acadêmico**. 2ª ed. Novo Hamburgo: Feevale, 2013.

RAMOS, Arthur. **Introdução à psicologia social**. 4. ed. Santa Catarina: UFSC, 2003

ROBERTO, Mikaela. **Fonologia, fonética e ensino: guia introdutório**. São Paulo: Parábola Editorial, 2016.

ROSENSTOCK- HUESSY, Eugen. **A origem da Linguagem**. São Paulo: Kírión, 2021.

SAMPAIO, Sonia Maria Gomes. **Uma Escola (In)visível: Memórias de professoras Negras em Porto Velho no Início do Século XX.** Tese (Doutorado) – PPG em Educação. Araraquara: 2010.

SAUSSURE, Ferdinand de. **Curso de Linguística Geral.** 28. ed. São Paulo: Cultrix, 2012.

SILVA, Amizael gomes da. **No rastro dos pioneiros: um pouco da história rondoniana.** Porto Velho: SEDUC, 1984.

SILVA, Rita Clara Vieira. **Mulher barbadiana: um modelo educacional.** In: Revista Zona de Impacto. ANO 15/1 – 2013.

SILVA, Thais Cristóforo. **Fonética e Fonologia do Português: roteiro de estudos e guia de exercícios.** 10ª ed. São Paulo: Contexto, 2014.

SILVA, Célio Leandro. **História rondoniana: um olhar sobre a ocupação humana em Rondônia numa perspectiva didática.** Porto Velho: [s.n], 2019.

SILVA, Fabíola Almeida; Lima, Selma Tavares. **A influência cultural e educacional dos barbadianos em Porto Velho: Literatura Africana como processo de aprendizagem.** In: X SEMINÁRIO NACIONAL EDUCA PPGL 10 ANOS CONQUISTAS E DESFIOS., 22-24 NOV, UNIR, Porto Velho. 2021. **Anais [...].** Disponível em: www.even3.com.br/Anais/XSEMINARIOEDUCA/441117-A-INFLUENCIA-CULTURAL-E-EDUCACIONAL-DOS-BARBADIANOS-EM-PORTO-VELHO-LITERATURA-AFRICANA-COMO-PROCESSO-DE--APREND. Acesso em: 22 nov. 2022.

SOUTHEY, Robert. **História do Brasil.** Tradução de Luiz Joaquim de Oliveira Castro. 3ª edição brasileira. São Paulo: Obelisco, 1963.

SCHUINDT, Elisangela Lima de Carvalho. **A diáspora barbadiana e o legado educacional em Porto Velho.** Dissertação (Mestrado) – PPG em Letras. UNIR. Porto Velho: 2016.

TEIXEIRA, Marco Antônio Domingues; Dante Ribeiro Fonseca. **História Regional.** Porto Velho: Rondoniana, 2001



UPF
UNIVERSIDADE
DE PASSO FUNDO

UPF Campus I - BR 285, São José
Passo Fundo - RS - CEP: 99052-900
(54) 3316 7000 - www.upf.br