

# *Mundos do trabalho numa região de fronteira: do Mato Grosso ao Prata no início do século XX<sup>1</sup>*

Vitor Wagner Neto de Oliveira

## **Resumo**

Neste artigo procuro discutir a transposição das fronteiras e a (re)criação dos espaços, em vista da circulação de trabalhadores no Cone-Sul americano, no início do século XX. Para tanto, a narrativa segue viagem pelas águas dos rios da Prata e Paraguai, visitando as cidades portos de Buenos Aires, Montevideú, Assunção e Corumbá, com as vistas voltadas, preferencialmente, para os bairros onde moravam os marítimos.

## **Palavras-chave**

mundos do trabalho; Cone-Sul americano; fronteiras.

## **Abstract**

In this article we try to discuss frontiers crossings and space (re)creation, due to workers circulation at american Cone-Sul, in the beginning of the XX century. For this, our recount flows through Rivers Prata and Paraguai; visiting the port cities of Buenos Aires, Montevideú, Assunção and Corumbá, having a special view of the suburbs where the seafarers lived.

## **Keywords**

worlds of work; american Cone-Sul; frontiers.

## **Introdução: a formação do espaço**

Os rios Paraná, Paraguai e Uruguai são os principais formadores da Bacia Platina. Desde suas nascentes em território brasileiro, esses rios percorrem milhares de quilômetros, desenhando fronteiras e dividindo paisagens nas repúblicas da América do Sul, até que suas águas se confundem formando o rio da Prata, denominado também de *Mar del Plata* em vista do volume, da distância entre as duas margens e da mistura com as águas do oceano Atlântico.

A Bacia Platina compreende estes três rios principais e seus afluentes.<sup>2</sup> Mais do que águas que se somam, nas suas margens habitam populações que vivem uma relação histórica com o rio e, por meio deste, com outros povos. As cidades ribeirinhas – sejam metrópoles ou vilarejos, ao menos aquelas fundadas até o início do século XX, anterior ao avanço das rodovias – têm o rio como referência e quase sempre foram edificadas acompanhando o curso d'água e de frente para este. As cidades banhadas pelas dezenas de rios que formam a Bacia Platina estão em territórios do Brasil, do Paraguai, do Uruguai, da Argentina e da Bolívia. Já a região do Prata, propriamente dita, compreende o Uruguai e a Argentina que são países banhados pelo rio da Prata.<sup>3</sup>

Esses países – excetuando-se a Bolívia e acrescentando o Chile – conformam o Cone-Sul americano, uma denominação construída historicamente e que considera o espaço geográfico em seus aspectos físico, político, econômico e social. As semelhanças entre essas nações sul-americanas vão além das experiências trágicas da colonização e dominação européia, da exploração imperialista, ou das ditaduras militares que marcaram o desenvolvimento do capitalismo no subcontinente. Elas se aproximam também na forma de constituição da classe trabalhadora, com a presença mais ou menos marcante da imigração européia, bem como na maneira de organização e práticas de resistência dos diversos sujeitos.

Tomo esses ambientes como espaços e como tal se formam por meio de relações conflituosas – porque históricas – por sofrerem a ação humana. Diferente do lugar – ou seja, daquilo que é dado, do instantâneo, da ordem –, o espaço, conforme Michel de Certeau (1994, p.201-2), é “de certo modo animado pelo conjunto dos movimentos que aí se desdobram”, “*o espaço é um lugar praticado*”. Tomo essa noção de espaço para entender tanto o espaço geográfico como também as relações estabelecidas no interior dos navios que faziam a ligação entre o Mato Grosso e o Prata, no início do século xx, numa perspectiva da História Social do Trabalho.

No mais, a descrição que faço do espaço estabelece fronteiras que, por vezes, não coincidem com as linhas oficiais. É uma forma de delimitar a abrangência que pretendo dar à análise. As linhas que desenham as fronteiras oficiais são entendidas aqui como parte constitutiva dos espaços e não como constituinte. São lugares de acontecimento e estão para serem transpostas pela narrativa assim como o eram pelas ações dos sujeitos pesquisados. E o rio navegado – que às vezes delinea a fronteira e por vezes a ignora – é o espaço privilegiado da análise por ser a ponte entre dois (ou mais) pontos, carregando consigo a ambigüidade, como nas palavras de Certeau, quando se refere à “lógica da ambigüidade” privilegiada no relato. O relato que: “‘Muda’ a fronteira em ponto de passagem, e o rio em ponte. Narra com efeito inversões e deslocamentos: a porta para fechar é justamente aquilo que se abre; o rio aquilo que dá passagem...” (CERTEAU, 1994, p.214)

O objeto de minha análise, portanto, não é tão somente o *caminho* (o rio), mas sim o *caminhar*, ou seja, aquilo que transforma o rio em *caminho* percorrido pelas pessoas.<sup>4</sup> Ou numa concepção braudeliana, em que concebe o espaço-movimento: “não é a água que liga as regiões do Mediterrâneo”, diria da Bacia Platina, “mas os povos do mar. Verdade banal, que importa tornar a dizer, neste domínio em que tantas fórmulas e imagens se perdem como que por prazer.” (BRAUDEL, 1983, I, p.310)

### **Fronteiras inconstantes: circulação e fixação do trabalhador no Prata, no Paraguai e no Sul de Mato Grosso.**

Desde a segunda metade do século XIX, o continente americano passou a ser o principal receptor de populações vindas, sobretudo, dos países euro-

peus, mas também do Oriente Próximo e do Japão. Pelo estuário do Prata entrou a maior parte dos imigrantes destinados ao sul do continente, colaborando no aumento vertiginoso da população da região. A Argentina passou de 1.737.000 habitantes em 1869, para 7.885.000 em 1914, com os estrangeiros chegando a constituir 30% da população total, compreendendo várias nacionalidades, em sua maioria de italianos e espanhóis, além de sírio-libaneses (denominados turcos), franceses, alemães, austríacos, ingleses, eslavos, russos (particularmente judeus) e polacos. (DOESWIJK, 1998, p.16 e 32)

Montevideu<sup>5</sup> e especialmente Buenos Aires eram as primeiras cidades do Prata com que se deparavam os imigrantes recém-chegados. Pela condição de capitais, de portos importantes<sup>6</sup>, de centros urbanos relativamente estruturados, transformaram-se nas principais cidades receptoras de imigrantes no Prata. Incentivada pelas políticas públicas de colonização, parte dos estrangeiros preferiu se deslocar para o interior, em direção ao pampa e ao *chaco*. Alguns chegaram ao Paraguai<sup>7</sup> e um número menor alcançou Mato Grosso.

A variedade de idiomas – espanhol, guarani, português – e de cultura da nova terra, bem como as fronteiras políticas dos estados nacionais, não representavam barreiras para pessoas provenientes de um continente tão complexo em termos culturais e lingüísticos como a Europa, que contava com uma diversidade de países com sentimentos nacionais, por vezes, muito mais arraigados do que as ex-colônias americanas.

Os desenhos das fronteiras nos pampas, no *chaco* paraguaio e argentino, e nos pantanais brasileiros, eram linhas políticas imaginárias – às vezes acompanhando o curso dos rios – desrespeitadas pelos ameríndios e pelos nacionais. Em Mato Grosso, adquiria sentido de *fronteira da transgressão* quando ladrões de gado, bandoleiros, contrabandistas e bandos armados a serviço de *coronéis* atuavam de um lado e de outro da linha, fazendo suas próprias leis.<sup>8</sup> Estas fronteiras incertas, marcadas pela ausência do Estado, eram pouco significantes como limites também para os imigrantes que se aventuravam na busca de riqueza fácil ou na luta pela vida.

Da mesma forma que o capital investido no comércio, nas empresas de navegação, na construção de ferrovias, no extrativismo, nos saladeiros e nos engenhos, os braços que *desbravavam* os sertões também não conheciam limites geográficos. Mesmo para os nascidos nesta parte da América, a mobilidade do trabalho era parte de suas vidas, pois necessária para a sobrevivência.

Assim, no início do século xx, o Sul de Mato Grosso foi constituído também por um fluxo migratório de mineiros, paulistas e gaúchos, entre outros brasileiros em busca de terras férteis e fartas, para formarem, geralmente, novos latifúndios.<sup>9</sup>

O caminho que os sul-rio-grandenses fizeram para Mato Grosso é particularmente interessante para se pensar a maleabilidade das fronteiras do Cone-Sul. Os primeiros gaúchos que migraram para o Sul de

Mato Grosso, fugindo da Revolução Federalista (1893-1895), partiram dos pampas com suas famílias em carros de boi, montados a cavalo ou mesmo a pé. Atravessaram o rio Uruguai e entraram nos departamentos argentinos de Corrientes e Misiones, para retornar ao Brasil pelo Paraná ou ir pelo Paraguai até alcançar a fronteira seca com Mato Grosso nas imediações de Ponta Porã. Nos Campos de Vacaria, esses colonos e posseiros sentiam-se em casa, pois encontravam pasto e ervais nativos em abundância. Com pouco ou nenhum capital, cercavam terras devolutas supostamente desabitadas, ou disputavam a posse da terra com índios e nos domínios da poderosa empresa extrativista Matte Larangeira.<sup>10</sup> Entre o final do século XIX e início do XX, cerca de 10.000 sul-rio-grandenses chegaram ao Sul de Mato Grosso. (CORRÊA, V, 1999, p.42)

Também os paraguaios, fugindo da miséria do pós-Guerra da Tríplice Aliança e das conturbações políticas, partiam para Mato Grosso em busca de melhores condições de vida, acabando, quase sempre, por sujeitarem-se a trabalhos aviltantes, como na extração do quebracho<sup>11</sup>, nos saladeiros, na peonagem, como pequenos posseiros, na árdua tarefa da colheita e transporte da erva-mate nas terras da Companhia Matte Larangeira, na construção da ferrovia Noroeste do Brasil-NOB e ainda em atividades urbanas como marítimos, por exemplo, ou mesmo integrando grupos de contrabandistas, pistoleiros de aluguel e bandleiros.<sup>12</sup>

A superexploração da mão-de-obra paraguaia nos ervais mato-grossenses era um assunto corrente na imprensa operária do Cone-Sul e chegou a merecer um número especial do *Boletín del Departamento Nacional del Trabajo*, órgão governamental da Argentina, em 1914. Neste *Boletín* relatam-se as investigações sobre as relações de vida e trabalho dos “ervateiros” e dos “obrageiros” (extração de madeira), no Alto Paraná argentino, bem como os dados ressaltando as formas de contratação e condições de trabalho nos ervais do Paraguai e do Brasil.<sup>13</sup> O governo argentino preocupava-se com a possível utilização de trabalhadores nacionais nos ervais paraguaios e brasileiros.

O periódico anarquista *La Batalla*, publicado em Montevidéu, em artigo intitulado “Do Paraguai: contra a ‘Industrial Paraguaia’”, de novembro de 1915, também descreve o trabalho nos ervais e no corte de madeira no Paraguai.<sup>14</sup> No número seguinte, com o artigo “Nos ervais: a escravidão impera”, volta ao assunto e detalha a forma de exploração do trabalho na Matte Laranjeira em Mato Grosso, transcrevendo alguns trechos do jornal *A Noite*, do Rio de Janeiro, de 12 de dezembro de 1915, que denunciava o assassinato de trabalhadores por capatazes da empresa.<sup>15</sup>

As autoridades brasileiras da fronteira eram coniventes com a arregimentação de paraguaios para o trabalho nos ervais. Em ofício ao Ministro das Relações Exteriores do Brasil em 1927, o Cônsul do Brasil em Assunção argumenta sobre as dificuldades em fiscalizar a entrada de estran-

geiros pelo porto da empresa (Porto Murtinho), na fronteira com o Paraguai. No mesmo ofício pede explicações ao Ministério sobre as exigências aos imigrantes que ali chegavam, afirmando a impossibilidade de dar vistos nos passaportes, pois muitas pessoas não tinham o documento. Para exemplificar, lembra que o vice-cônsul em Conceição acusara uma irregularidade da Matte Larangeira que arrolava trabalhadores para serem introduzidos no Brasil, sem passaportes, contando com a tolerância das autoridades brasileiras. Uma observação manuscrita destaca a preocupação com os *indesejáveis* que poderiam entrar pela fronteira: “Nessas turmas de homens podem passar para o nosso território indivíduos indesejáveis, que despedidos mais tarde pela empresa por inúteis os seus serviços ficam a perambular pelo nosso país como elementos nocivos à ordem e progresso do Brasil...”<sup>16</sup>

As preocupações do Consulado brasileiro em Assunção eram tão somente quanto à entrada de imigrantes sem controle na fronteira, mas em momento algum das fontes o Consulado demonstra estar atento para as denúncias de trabalho compulsório ou desrespeito a contratos por parte de empresários que arregimentavam mão-de-obra estrangeira. Pelo contrário, o Consulado saía em defesa dos interesses patronais, tentando, por um lado, evitar a entrada de “indesejáveis” que poderiam pôr em risco a ordem e, por outro, invalidando as críticas feitas na imprensa do Paraguai às relações de trabalho em Mato Grosso, conforme um ofício do próprio Cônsul Geral do Brasil em Assunção, sobre notícias veiculadas nos jornais paraguaios que denunciavam a exploração de mão-de-obra paraguaia na construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, em 1909.<sup>17</sup>

Anexado ao ofício, o Cônsul encaminhava ao Ministro das Relações Exteriores, Barão do Rio Branco, o artigo “Os operários da ferrovia de Mato Grosso e seus salários”, publicado no jornal *El diario*, de 26 de abril de 1909, que relatava sobre o emprego de muitos paraguaios nos trabalhos de construção:

*“Foram estes seduzidos pelas promessas de bons salários, que as faziam os agentes encarregados de contratá-los. (...)*

*Por esta correspondência que recebemos do Norte, nos interamos de que recentemente se produziu um protesto geral devido a que quando foram os operários, a cobrar seus salários, lhes rebaixaram estes em quase a metade sem nenhum motivo. (...)*

*Estes fatos que, segundo parece constituir a norma de conduta dos empresários, devem servir de advertência aos camponeses que se deixando seduzir por falsas promessas se contratam para irem trabalhar de peões naquelas obras.”*

O Cônsul volta a remeter ao Ministro um recorte do jornal *El diario*, de 5 de maio de 1909. O artigo, denominado “Os operários da ferrovia de

Mato Grosso”, descreve como os agentes da NOB faziam o recrutamento de braços do lado paraguaio.<sup>18</sup>

Em 1910, o Cônsul do Brasil em Assunção retoma o assunto, criticando o Cônsul do Paraguai em Corumbá (Augusto Aponte) que teria inspirado um outro artigo na imprensa paraguaia sobre o mesmo assunto. Para defender os interesses dos construtores da NOB, o Cônsul brasileiro revela outras formas de exploração da mão-de-obra paraguaia na fronteira, desta vez pelos próprios patrícios:

*“O Sr. Augusto Aponte que se mostra tão cheio de ardor humanitário pelos seus patrícios residentes no Brasil, (...) é irmão do Major Adolfo Aponte, chefe militar do presídio de Bahia Negra, o qual (...) tem particularmente contrato para fornecimento de madeiras à firma alemã Otto Wulff, de Buenos Aires, sendo as terras de propriedade do Estado, o trabalho de corte, preparo e embarque feito exclusivamente e gratuitamente pelos soldados e detidos sob seu discricionário comando, todos compatriotas do Sr. Augusto(...)”*<sup>19</sup>

Anexo ao ofício, o Cônsul brasileiro envia outro artigo com o mesmo título do de 1909, publicado em Assunção, sobre “Os operários da ferrovia de Mato Grosso”. O artigo – não assinado e que parece ter sido escrito pelos articulistas do próprio jornal – inicia afirmando que não fazia muito tempo, havia sido publicada no jornal “uma prevenção emanada do comitê oficial dos trabalhadores italianos, recomendando a estes não aceitar contratos de nenhuma espécie para ir a Mato Grosso a trabalhar nas obras da ferrovia”. O jornal elogia esta atitude da colônia italiana e dos consulados italianos que também aconselhavam os seus compatriotas a não irem para Mato Grosso, bem como chama atenção para que os paraguaios, conforme o jornal, a maioria dos braços na construção da ferrovia, organizassem comitês iguais aos dos italianos.

Por fim, o jornal afirma que vinha fazendo sua parte, propagando as condições de trabalho na ferrovia, embora não surtisse efeito, pois os trabalhadores eram provenientes da zona rural e não tinham acesso às notícias ou não sabiam ler.

A imigração paraguaia para o Mato Grosso não era a desejada pelas elites mato-grossenses (oligarquia rural e comerciantes), pois os braços ideais seriam os europeus. Os paraguaios, para estas elites, estavam na mesma categoria de inferioridade racial dos índios e dos mato-grossenses descendentes, por sua vez, de índios, negros e europeus brasileiros. O peso do atraso da província recaía nas características do povo *preguiçoso, apático e acomodado*.

Nesta perspectiva, a penetração de imigrantes nos pantanais não se fez de maneira pacífica, mas enfrentou vários obstáculos, com destaque ao

elemento paraguaio, para o qual se canalizaram os sentimentos xenófobos de instituições do Estado, dentre as quais a Força Pública. Contraditoriamente, o sul-mato-grossense assimilou a cultura paraguaia em vários aspectos: na culinária, a *chipa*, o *tereré*, o *puchero*; na música, a *polca-paraguaia* e o *rasqueado*,<sup>20</sup> mesmo que proliferasse o sentimento antiguarani em decorrência da imposição da interpretação que a elite brasileira fizera da guerra contra o país vizinho.<sup>21</sup>

Grande parte da população paraguaia que migrou para o Sul de Mato Grosso após 1870 foi composta de mulheres viúvas e crianças órfãs de pais mortos na guerra da Tríplice Aliança. Em relatório do Agente de Colonização do Porto de Corumbá, a Companhia Nacional de Navegação afirmava ter transportado de Assunção a Corumbá, em 1876, 84 homens, 150 mulheres e 42 menores. Muitos destes permaneceram na cidade apenas o tempo necessário para visitar parentes. Dos que ficaram, conforme o relatório, a “quase totalidade”, era

*“de mulheres perdidas, da mais baixa espécie, verdadeiras fezes da sociedade que trazem consigo os vícios mais repugnantes e aqui se vêm entregar a mais imunda devassidão fugindo completamente a todo e qualquer trabalho (...) causa de constantes desordens, roubos e desmoralização(...)”*<sup>22</sup>

O próprio Cônsul do Brasil em Assunção deixava claro qual a imagem que se reproduzia do Paraguai e do paraguaio, no Brasil, no início do século xx. Justificando a impossibilidade de atender a um ofício do Ministério do Exterior que solicitava informações sobre os programas de imigração, colonização e organização do trabalho no Paraguai, o Cônsul do Brasil afirmava que a:

*“(...)escassez de fontes de informações neste país, onde tudo está por organizar, e num lamentável estado de atraso e abandono, concorrendo também, e em grande parte, para a demora na resposta (...) a proverbial e assaz conhecida indolência do seu pessoal administrativo e atavismo de raça desta gente que apenas move-se e agita-se em torno, ou no urdimento, de tramas e conspirações políticas(...)”*<sup>23</sup>

O discurso do Cônsul, à primeira vista, se assemelha muito à descrição que viajantes europeus faziam do Brasil, no mesmo período. Este discurso também era reproduzido pelos brasileiros procedentes do centro do país, com relação ao sertão mato-grossense, bem como pelos platinos ao se referirem ao norte.

A exploração a que sofriam os paraguaios na NOB também se repetia em relação às outras nacionalidades, como japoneses e brasileiros. Por outro lado, os protestos contra as condições de trabalho se multiplicavam por toda a extensão da linha férrea. Um destes movimentos deu-se em 1910, no Município de Miranda. Segundo o jornal *O Brasil*, na oportunidade, corriam boatos em Corumbá sobre as “graves perturbações da ordem pública em Miranda”, para onde afluíram centenas de trabalhadores da Noroeste e “outros elementos maus que corrompendo os mesmos operários procuravam levá-los a um levante geral contra a atual administração daquela via férrea”. Nos dias 8 e 9 do mesmo mês de setembro, após a inauguração do trecho da linha férrea em Miranda, chegaram boatos de que havia morrido em conflito, o “famigerado desordeiro ‘Mascara de Ferro’” e Ezequiel Antunes de Souza.<sup>24</sup>

O jornal destaca o telegrama enviado pelo engenheiro chefe da NOB, Arnaud, ao fiscal do governo junto à empresa, Pedro Gonçalves de Almeida, em que comunica a permanência das desordens e que continuava “afluir aos acampamentos de operários elementos duvidosos provocando desordens e conflitos parciais, prejudicando a ordem pública e o bom andamento dos trabalhos” em Miranda e outros pontos e que a polícia do lugar era “insuficiente para manter a ordem”. Conclui o artigo que à “última hora” foi autorizado, pelo ministro da Guerra, o envio de contingente da 18ª Região Militar, em Campo Grande, “para proteger os trabalhadores da Noroeste” em Miranda.

Para os trabalhos de construção do primeiro trecho da estrada de ferro, de 1904 a 1914, tanto do lado paulista, quanto do lado mato-grossense, arregimentavam-se pessoas de várias partes do país e do exterior. Neste primeiro momento, não havia, por parte da empresa contratada pelo Estado, preocupação com o emprego de mão-de-obra qualificada. Bastavam pessoas com coragem para enfrentar os perigos de regiões de florestas e de pantanais, repletas de animais selvagens e de mosquitos transmissores da malária, pessoas destemidas perante à eminência constante de ataques indígenas. Para atrair trabalhadores para esse meio, a empresa investia em propaganda e em agentes aliciadores, em cidades como São Paulo, Rio de Janeiro e nos países do Prata.

Para a imprensa local, defensora do “progresso” a qualquer custo, os protestos dessa “multidão” contra as condições a que eram submetidos, eram sempre arquitetados por pessoas estranhas, por indivíduos alheios. Aqueles operários “humildes” não seriam capazes de desacatar a autoridade do chefe. Entretanto, tornavam-se cada vez mais correntes as manifestações de descontentamento dos trabalhadores e a imprensa não poderia mais omitir a existência desses sujeitos e suas reivindicações.

Em 1913, com a decretação da caducidade do contrato de construção por parte do governo com a Companhia Noroeste do Brasil e o atraso de



meses nos vencimentos de seus funcionários, os operários, no lado mato-grossense, paralisaram suas atividades e foram para Bauru, onde a população assistiu a uma manifestação de “famintos e esfarrapados”, expondo a situação precária da construção da estrada. (CASTRO, 1993, p.219)

Os atrasos nos salários continuaram, além dos preços extorsivos nos armazéns da empresa e a falta de crédito nas praças. Em março de 1915, um movimento mais radical aconteceu, partindo de Três Lagoas, Mato Grosso, com a invasão das oficinas daquela estação, mobilizando os operários no decorrer da estrada e danificando a linha telegráfica. Os grevistas chegaram até Itapura, São Paulo, mas a repressão policial veio com maior intensidade e impediu que o movimento se alastrasse até Bauru. Muitos foram presos e outros demitidos. A empresa ferroviária expôs em telegrama a disposição de fazer os operários trabalharem pela força, além de demitir grevistas. O apoio prestado por parte de alguns órgãos da imprensa de Bauru à greve de 1913 não se deu neste movimento por não considerá-lo “pacífico”. (CASTRO, 1993, p.219)

Quando a ferrovia começou a operar no trecho Bauru (SP) a Porto Esperança (MT), em 1918, alguns antigos trabalhadores da construção permaneceram como operários nas máquinas, na linha e nas oficinas da empresa. Outros, com experiência ferroviária, vieram para a região da Noroeste. Os movimentos, que até então se resumiam a reivindicações de pagamento de salários atrasados e denúncia de superfaturamento nos armazéns, ganharam consignas mais gerais, como a diminuição da jornada, melhoria nas condições de trabalho, aumento salarial etc. Percebe-se também a organização de associações para defesa dos interesses dos trabalhadores e as greves seriam, a partir de então, geralmente, organizadas por tais associações.

Assim, em 1919, uma greve dos ferroviários em Aquidauana exigia “aumento de salário, demissão do médico e do inspetor de tração, assim como a revogação da remoção de Garcia”, um espanhol presidente do centro operário.<sup>25</sup>

Enquanto perdurou a greve, em todo o mês de outubro, os trabalhadores tentaram mobilizar outras estações e ganhar a opinião pública para suas causas, fazendo manifestações e distribuindo panfletos em que apontavam suas condições de trabalho e suas reivindicações. O movimento findou com a acusação (e processo) contra os operários por descarrilamento de uma locomotiva e a intervenção da força pública.<sup>26</sup>

Como se vê, as denúncias na imprensa paraguaia evidenciavam a situação vivida pelos trabalhadores construtores da ferrovia; condições, por sinal, muito avessas àquelas que o Cônsul do Brasil afirmara existir, de tranquilidade, segurança e bons salários.

As notícias sobre a exploração do trabalho no norte argentino, no Paraguai e no Mato Grosso chegavam a Assunção e ao Prata levadas, igualmente, pelos tripulantes que navegavam rio-acima. Tendo como referência a vida em

Buenos Aires e Montevideu – em alguns casos, também na Europa –, ao relatar o que viam rumo ao norte, esses tripulantes, muitas vezes, utilizavam termos como *incivilizado*, *inconsciente*, *bárbaro*, *atrasado*, *selvagem*, dentre outros, para referir-se à região e às pessoas dos lugares *longínquos*.

Durante uma viagem para Corumbá, o marítimo argentino Welko Denda conta da sua passagem por Porto Esperança<sup>27</sup>, onde se explorava um tipo de palmeira utilizada para poste de telégrafo, “no remoto Alto Paraguai” a poucos quilômetros da “pitoresca cidade” de Corumbá. Sobre a mão-de-obra empregada nas “impenetráveis e frondosas selvas”, Welko salienta que se explorava de forma “bárbara e selvagem aos pobres índios [homens e mulheres] da tribo dos ‘chamacocos’, índios bons e inofensivos, trabalhadores ao mesmo nível do homem branco, sofridos e curtidos seus rostos pelo ardente sol dos trópicos...”<sup>28</sup>

Provavelmente, o autor do longo artigo “Resquícios de barbárie” publicado no periódico argentino *La Union del Marino*, editado pela *Federación Obrera Marítima* da argentina, era um marítimo engajado na luta sindical e que se espantava com a forma de exploração da mão-de-obra indígena que poderia passar despercebida ao olhar despreocupado do simples viajante.<sup>29</sup> Ao descrever o patrão, Welko dá mais indícios de sua militância:

*“(...)um tal Notti, que lá em sua mocidade havia sido, em Assunção, um organizador e propagandista sindical e de idéias liberais (...) era um homem déspota, de espírito sanguinário que não trepidava em castigar (...) os pobres índios, os quais sabiam dizer, em sua linguagem peculiar, mescla de guarani e castelhano: ‘Patrón muy malo’ (...) ‘Darecoy paga y trabaja mucho’.”*

Perante as condições de trabalho, de alimentação e de moradia impostas pelo “terrível patrão” aos cerca de 60 índios, o autor compreende ser “lógico” que os índios chegassem “algum dia a rebelar-se”. Welko Denda passa então a relatar uma conversa que teve com uma índia “já velha e demarcada horriavelmente, chamada ‘Winchita’, e um índio – o mais inteligente deles – chamado ‘Corrientes’”, os únicos da tribo que estavam sempre a bordo do navio.

O índio “Corrientes” conta a história de uma rebelião planejada por “Winchita”. Nas palavras de Welko, numa determinada noite aquelas “selvas milenares” presenciaram um acontecimento “trágico”: “rodeado o rancho do patrão, foi situando a seu redor toda a indiada da tribo enfurecida e ébria de vingança, sublevada, indignada, produzindo espumas de raiva canina; e, em seus semblantes, se pintava um ritual de sinistra resolução...”. Acordado pelos gritos da “famélica turba”, o patrão pôs-se a organizar a defesa, juntando vários peões “que muito pouco o estimavam”, porém, vendo em perigo suas vidas, lutaram pela defesa do patrão. Aquelas “almas inconscientes do que faziam, arrasaram tudo, como um turbilhão, como uma impetuosa torrente”. Os índios, tendo a frente “Whinchita”, ferida no

rosto por uma machadada, conjuntamente a “Corrientes”, “arrasaram com tudo, saqueando o estabelecimento, levando-se tudo e deixando sobre o terreno vários cadáveres de índios e de homens brancos”.

Para esse trabalhador marítimo, a rebelião indígena era fruto das condições miseráveis a que eram submetidos, mas também da falta de consciência dessas “falanges de miseráveis, párias mansos e bravos às vezes, que só servem para as obras como elementos de uma iníqua e desumana exploração...”. Ora, “sob essa vida miserável de cão”, era compreensível, segundo o autor, que os índios prefeririam viver na liberdade da selva e “é lógico, é humano, é elementar, que a tribo, num ímpeto de um justo e incontrolável furor, se rebelou e arrase com tudo”. Pois “até os índios avançam, se civilizam, e já não querem eles trabalhar mais pelo patrão e muito menos como o faziam trabalhar os primeiros exploradores da América...”.

A mescla da língua guarani com o castelhano, citadas por Welko Denda, por vezes, com pitadas do regionalismo gaúcho, predominava principalmente nos lugares distantes dos raros centros urbanos como, neste caso, na exploração de madeira no Pantanal, nos ervais, nas fazendas de gado, entre outras atividades fronteiriças que utilizavam, especialmente do trabalho compulsório de índios e de paraguaios.<sup>30</sup>

A descrição de uma casa de jogos do início do século xx, – onde se apostava com “pesos paraguaios, argentinos e uruguaios, libras em ouro, papel brasileiro e giros da Empresa Matte Larangeira” –<sup>31</sup> permite visualizar a diversidade de sujeitos que circulavam pela região de fronteira seca, com seus cavalos e carros de boi:

*“Aí, nesse ranhão, de onde sai um cheiro acre, nauseabundo, misto de tabaco, cachaça e budum, estão reunidos em volta de uma grande mesa, mascates e capatazes de ervais, compradores de gado e negociadores de erva, vagabundos e marafonas, chauffeurs, carreiros, bochinheiros profissionais, capangas de coronéis, cabos de polícia, criminosos, castrôres e assassinos (...)”* (PUIGGARI, apud GUILLEN, 1991, p.261)

O movimento de populações no Cone-Sul era uma via de mão dupla. Da mesma forma que paraguaios desciam o rio para trabalhar na Argentina e no Uruguai ou subiam para o Mato Grosso, também os brasileiros, os argentinos e os uruguaios movimentavam-se em busca de melhores condições de vida e trabalho. Na documentação do Itamaraty é corrente o pedido de ajuda que brasileiros desempregados faziam aos consulados, para voltar ao Brasil, bem como o registro de trabalhadores brasileiros nos mesmos consulados dos países vizinhos.<sup>32</sup>

A fronteira da transgressão também permitia a mobilidade de perseguidos políticos como no caso do articulista de jornais operários Rafael Barret,

que circulou por Argentina, Uruguai e Paraguai. Talvez um dos mais célebres rebeldes que cruzou essas fronteiras tenha sido Luiz Carlos Prestes que, após longa marcha pelo interior do Brasil, se internou na Bolívia e depois se exilou na Argentina. Mas outros menos conhecidos também utilizavam dessa maleabilidade da fronteira para escapar da repressão. Assim se deu com outros participantes da Revolta Tenentista de 1924, iniciada em São Paulo e que depois formaria a Coluna Miguel Costa-Prestes.

Conforme o ofício do Cônsul ao Ministro das Relações Exteriores, que encaminhava o comunicado do Adido Militar do Brasil em Assunção, os revoltosos, em 1927 (três anos após o levante), viviam na capital paraguaia na “maior miséria, sem emprego certo e permanente, como aliás, facilmente, se poderia constatar pela pobreza como se apresentam vestidos”. Quanto à possibilidade de repatriamento e o melhor caminho, o adido militar argumentava que por Mato Grosso o percurso era longo e ainda existia pequenos grupos rebelados em arma.<sup>33</sup>

A preocupação do adido militar com a região do sul de Mato Grosso torna-se compreensível, pois ali se situavam alguns agrupamentos militares que apoiaram os paulistas. Após combates em solos mato-grossenses<sup>34</sup>, alguns revoltosos entraram no Paraguai e, sem condições de voltar, acabaram dependendo do governo brasileiro, via consulado, para poderem retornar ao Brasil.

Em documentos posteriores, o Cônsul informa ao ministro os nomes dos deportados, bem como o caminho percorrido de volta: Porto Esperança em Mato Grosso ou Paso de los Libres/Uruguaiana na fronteira da Argentina com o Rio Grande do Sul.<sup>35</sup>

Interessante observar que, como em Assunção, também em Buenos Aires havia muitos brasileiros “desvalidos” que solicitavam ao consulado passagem de volta para o Brasil. Por outro lado, diferentemente de Assunção, os “desvalidos” em Buenos Aires eram em geral marítimos.

Diferente ainda do consulado em Assunção, que pagava passagem ou requisitava vaga em navios brasileiros para o repatriado, o consulado em Buenos Aires, geralmente, solicitava aos comandantes de navios brasileiros uma vaga para o repatriado e em troca este deveria trabalhar sem receber soldos, mesmo se fosse menor de idade. Isto, provavelmente, tirava o emprego de tripulantes assalariados.<sup>36</sup>

### **Caminho que traz mudanças: o rio Paraguai e a urbanização de Corumbá**

Por serem navegáveis em grande parte de suas extensões, os principais rios da Bacia Platina serviram de vias de penetração do colonizador, desde o século XVI, e foram motivos de disputas pelo controle da navegação por parte das nações que nasceram, no século XIX, na dependência das vias de comunicação, porque dependentes do comércio com a Europa. Em 1852, os rios Paraná e Uruguai foram abertos definitivamente à livre navegação e

comércio. A abertura do rio Paraguai deu-se em 1856, e a primeira embarcação mercante a vapor passou por Corumbá, no Mato Grosso, e chegou a Cuiabá, já em 1857. Em 1858, o governo imperial celebrou contrato com José Antonio Soares, para organizar a primeira companhia de navegação com linhas entre Mato Grosso e Montevidéu. A Companhia de Navegação a Vapor do Alto-Paraguai iniciou suas atividades em 1859.<sup>37</sup>

A livre navegação do rio Paraguai era primordial para as comunicações da província de Mato Grosso com a capital do Império, evitando o dispendioso e demorado caminho de Goiás que se fazia em lombo de animais. A navegação possibilitava também o transporte de mercadorias e de passageiros em grande escala. As terras e gente mato-grossenses apareciam como promissoras e tornavam-se atrativas para os comerciantes que se aventuravam em longas distâncias, fazendo do barco sua casa e sua loja – os *caixeiros navegantes*.<sup>38</sup>

Era na navegação pelo rio internacional que se lançava a sorte da longínqua província de Mato Grosso, buscando aproximá-la do centro do Império via região do Prata. A preocupação do governo com as fronteiras do Império talvez não fora sem razão, uma vez que a definição de limites entre as diversas nações americanas ainda era questão corrente na diplomacia continental e não raro dava a tônica para conflitos bélicos, no século XIX.

A interrupção da navegação internacional do rio Paraguai, em terras da república guarani, imposta pelo marechal Solano Lopez, expôs a dependência de Mato Grosso ao rio Paraguai. O problema só seria resolvido com a deflagração da Guerra da Tríplice Aliança com o Paraguai, de 1864 a 1870.

A Guerra com o Paraguai arrasou a economia e a incipiente urbanização de Mato Grosso, particularmente do Sul da província. Visando à reativação do comércio internacional em Corumbá, o governo brasileiro decretou, em 1869, a isenção de tributação a todos os gêneros de importação e exportação comercializados na cidade, bem como a liberação do porto para navios estrangeiros (CORRÊA, L, 1985, p.34). Avizinhando-se o fim da Guerra, o rio Paraguai seria novamente aberto à navegação internacional e este decreto do governo desenhava uma nova fase na história de Corumbá, reconquistada após três anos de domínio paraguaio (de 3 de janeiro de 1865 a 3 de abril de 1868).

A Guerra caracteriza-se como um marco na história de Mato Grosso, por exigir do governo brasileiro uma maior atenção política, econômica e estratégica a esta parte do território. Após a Guerra, a vida econômica da província passou a desenvolver-se ao longo das regiões ribeirinhas, com participação crescente das casas comerciais que desempenhavam funções das mais variadas, além de importação e exportação, como, por exemplo, a intervenção direta na produção e mesmo no sistema de “créditos”. A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, edificada entre 1904 e 1914, para ligar

o interior paulista a Corumbá, de certa forma foi fruto das preocupações político-estratégicas do governo brasileiro para proteção da fronteira oeste, buscando promover o povoamento da região e desvincular Mato Grosso da influência econômica do Prata.<sup>39</sup>

Corumbá, cidade fundada em 1778, alcançou em pouco tempo a categoria de principal entreposto comercial-fluvial da região, pois em seu porto se fazia o traslado das mercadorias e passageiros que vinham do Prata, para embarcações de menor calado que subiam o rio até alcançar a capital da província, Cuiabá. A condição de *porta de entrada* de Mato Grosso possibilitou a Corumbá um relativo fluxo de comércio e de pessoas, o que movimentava a pequena vila, elevada a cidade em 1878.

De acordo com o *Commercial Almanach Matto-Grossense* de 1916,

*“O porto de Montevideú foi sempre o de mais importância para o Estado, por ser ali onde se verificavam os transbordos de passageiros e cargas vindos das costas do Brasil e da Europa, com destino às suas paragens. De algum tempo para cá, o porto de Assunção tomou a posição de intermediário, estabelecendo-se então linhas regulares entre aquela praça e a de Corumbá, onde termina a navegação internacional, por sua vez Assunção, em ligação com as linhas entre os portos Argentinos e Paraguaiois.”*<sup>40</sup>

O *Almanach Matto-Grossense* trazia informações sobre os municípios do Estado de Mato Grosso, como estatística populacional e econômica, horários de trem e navios. Era destinado, principalmente, a comerciantes e empresários interessados em investir na região. Por isso, omite os transtornos causados pelos atrasos dos trens e dos navios, particularmente do Loyd Brasileiro, motivo de queixas constantes dos mato-grossenses.<sup>41</sup>

Outra fonte que propagava as oportunidades empresariais de Mato Grosso era o *Annuario de Matto-Grosso*. Entretanto, este não poupava os problemas da navegação e, na edição de 1930, destacava que “o início do regime deficitário” da linha Montevideú-Mato Grosso do Loyd havia coincidido “com o advento da República, ou, melhor, do encilhamento”. A linha era “acusada por todas as administrações, de sorvedouro” das “rendas, que o Lloyd obtinha em outras seções”. Todavia, acrescenta o documento: “ao passo que a organização brasileira fracassava penosamente, crescia pouco a pouco à orla do Prata a Companhia Mihanovich [...] que hoje monopoliza em águas argentinas, paraguaias e até brasileiras.”<sup>42</sup>

Os problemas enfrentados pela estatal Loyd Brasileiro, que passou a operar entre o Prata e o Mato Grosso, em 1884, não eram única e exclusivamente em relação à linha de Mato Grosso.<sup>43</sup> De fato, no período analisado, investir na navegação em e para Mato Grosso, não era uma tarefa das mais fáceis. Os desafios eram muitos: uma região de baixa densidade demográfica, mesmo para os padrões da época; economia frágil, sempre sujeita às in-

tempéries do mercado continental e mundial; constante instabilidade política que quase sempre se resolvia na luta armada entre oligarquias; bandos armados que aterrorizavam os centros urbanos e a zona rural etc.

Reduzidas assim as oportunidades de bons negócios, caberia às empresas de navegação disputar a melhor fatia do mercado. As companhias privadas, principalmente a argentina Mihanovich, investiam pesado para monopolizar o transporte de cargas. Para a estatal Loyd, restava, geralmente, a parte deficitária, mantida a preços altos, talvez mais por necessidades político-estratégicas do que de mercado.

Contudo, a ligação com o Prata permitia uma agitação comercial e populacional significativa para a pequena cidade de Corumbá. Na tabela “Movimento do porto de Corumbá (1901-1929)”, pode-se perceber o movimento de chegada e partida de trabalhadores que tripulavam navios de várias bandeiras.

Alguns dados da tabela merecem um detalhamento. Num determinado ano, o número de embarcações que entraram no porto de Corumbá, num primeiro momento, deveria ser o mesmo das que saíram, mas isso não ocorre na maioria dos anos pesquisados em que se observam diferenças pequenas. Face a isto, podem-se levantar algumas hipóteses: embarcações que deixaram de navegar, portanto, deram baixas nos registros, o que era raro, mas deve ser considerado; primeira viagem de embarcações novas, recém registradas na Capitania; navios em reparos que voltavam à ativa; deve-se considerar ainda as possíveis falhas no controle e registro da Capitania, bem como a data de chegada e partida do navio, como, por exemplo, o fato de que fosse na passagem do ano, apareceria nos mapas do Ministério da Marinha em anos distintos etc.

Outra observação importante é quanto à tripulação nacional e estrangeira, classificação que aparece nos mapas do Ministério da Marinha e que, possivelmente, são dados fornecidos pelas capitâncias estaduais. Note-se que os números referentes às nacionalidades das tripulações são bastante inconsistentes. Considerando apenas o número de tripulantes que entraram, em 1914, — que não se diferencia significativamente dos que saíram — os registrados como estrangeiros contam-se quase que o dobro dos nacionais, enquanto que em 1918 ultrapassam em mais de 13% o total de tripulantes nacionais. Em 1919, tem-se uma inversão com os nacionais ultrapassando os estrangeiros em 64,84%. Nos anos seguintes, entre altos e baixos, a diferença continua sempre contando mais nacionais do que estrangeiros, chegando, em 1924, ao menor índice de estrangeiros (18,61%) em relação aos nacionais, ou seja, os considerados nacionais eram mais de cinco vezes o total de estrangeiros.

Todavia, mesmo não alterando drasticamente esta percepção, deve-se considerar a possibilidade de erro na informação disponibilizada no mapa do Ministério da Marinha, para o caso de 1924, no que se refere à entrada de tripulantes estrangeiros (724) e à saída (1.748), uma vez que a lógica dos outros anos é uma proximidade numérica entre estas duas situações. Acompanhando a mesma lógica, é mais provável que a cifra de entrada seja 1.724.

**Tabela 1**  
**Movimento do porto de Corumbá (1901 a 1929)**

| Ano  | Entradas                                                                            |                                                    | Saídas                                                                             |                                                    | Movimento                                                                                                                                  |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|      | Navios por bandeiras                                                                | Tripulação por nacionalidade                       | Navios por bandeiras                                                               | Tripulação por nacionalidade                       |                                                                                                                                            |
| 1901 | Brasil 80<br>Outros 38<br><br>TOTAL 118                                             |                                                    |                                                                                    |                                                    | Navios entrados: 118; Marítimos matriculados na Capitania: 466 (330 nac. e 136 estrang.)                                                   |
| 1910 | Brasil 98<br>Argentina 67<br>Paraguai 10<br>Uruguai 18<br>Outros 3<br><br>TOTAL 196 |                                                    |                                                                                    |                                                    |                                                                                                                                            |
| 1911 | Brasil 48<br>Argentina 60<br>Paraguai 2<br>Uruguai 21<br><br>TOTAL 131              | Brasil. 1.444<br>Estrang. 2.045<br><br>TOTAL 3.489 |                                                                                    |                                                    |                                                                                                                                            |
| 1914 | Brasil 80<br>Argentina 34<br>Paraguai 30<br>Uruguai 8<br><br>TOTAL 152              | Brasil. 1.502<br>Estrang. 2.888<br><br>TOTAL 4.390 | Brasil 77<br>Argentina 34<br>Paraguai 30<br>Uruguai 8<br><br>TOTAL 149             | Brasil. 1.463<br>Estrang. 2.831<br><br>TOTAL 4.294 | Entraram 152 navios, c/ 4.390 tripulantes; saíram 149 c/ 4.294 tripulantes. Matrículas na Capitania: 183                                   |
| 1917 | Brasil 297<br>Argentina 5<br>Paraguai 43<br>Uruguai 4<br>Outros 7<br><br>TOTAL: 356 | 4.208<br>Obs.: não discrimina a nacionalidade      | Brasil 292<br>Argentina 6<br>Paraguai 42<br>Uruguai 4<br>Outros 7<br><br>TOTAL 342 | 4.175<br>Obs.: não discrimina a nacionalidade      | Entraram 356 navios c/ 4.208 tripulantes; saíram 351 c/ 4.175 tripulantes. Matrículas na Capitania: 130 (119 nacionias e 31 estrangeiros)  |
| 1918 | Brasil 197<br>Argentina 2<br>Paraguai 54<br>Uruguai 3<br>Outros 7<br><br>TOTAL: 263 | Brasil. 2.651<br>Estrang. 3.072<br><br>TOTAL 5.723 | Brasil 197<br>Argentina 1<br>Praguai 33<br>Uruguai 3<br>Outros 26<br><br>TOTAL 260 | Brasil. 2.575<br>Estrang. 2.608<br><br>TOTAL 5.183 | Entraram 263 navios c/ 5.723 tripulantes; saíram 260 navios c/ 5.183 tripulantes. Matrículas na Capitania: 116 (96 nac. e 20 estrangeiros) |



| Ano  | Entradas                      |                              | Saídas                        |                                | Movimento                                                                                                              |
|------|-------------------------------|------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|      | Navios por bandeiras          | Tripulação por nacionalidade | Navios por bandeiras          | Tripulação por nacionalidade   |                                                                                                                        |
| 1919 | Brasil 169                    | Brasil. 3.294                | Brasil 164                    | Brasil. 3.163                  | Entraram 204 navios c/ 5.430 tripulantes; saíram 199 c/ 5.276 tripulantes. Matrículas na Capitania: 336                |
|      | Argentina 2                   | Estrang. 2.136               | Argentina 2                   | Estrang. 2.113                 |                                                                                                                        |
|      | Paraguai 29                   |                              | Paraguai 29                   |                                |                                                                                                                        |
|      | Uruguai 2                     |                              | Uruguai 2                     |                                |                                                                                                                        |
|      | Outros 2                      | TOTAL 5.430                  | Outros 2                      | TOTAL 5.276                    |                                                                                                                        |
|      | TOTAL 204                     |                              | TOTAL 199                     |                                |                                                                                                                        |
| 1920 | Brasil 182                    | Brasil. 3.867                | Brasil 176                    | Brasil. 3.667                  | Entraram 217 navios c/ 5.703 tripulantes; saíram 209 c/ 5.320 tripulantes. Matrículas na Capitania: 143                |
|      | Outros 35 (não discriminados) | Estrang. 1.836               | Outros 33 (não discriminados) | Estrang. 1.653                 |                                                                                                                        |
|      | TOTAL 217                     | TOTAL 5.703                  | TOTAL 209                     | TOTAL 5.320                    |                                                                                                                        |
| 1921 | Brasil 77                     | Brasil. 1.904                | Brasil 74                     | Brasil. 1.904                  | Entraram 100 navios c/ 3.264 tripulantes; saíram 100 c/ 3.264 tripulantes. Matrículas na Capitania: 66                 |
|      | Outros 23 (não discriminados) | Estrang. 1.360               | Outros 23 (não discriminados) | Estrang. 1.360                 |                                                                                                                        |
|      | TOTAL 100                     | TOTAL 3.264                  | TOTAL 97                      | TOTAL 3.264                    |                                                                                                                        |
| 1922 | Brasil 71                     | Brasil. 1.291                | Brasil 69                     | Brasil. 1.305                  | Entraram 96 navios c/ 2.461 tripulantes; saíram 94 c/ 2.509 tripulantes. Matrículas na Capitania: 112                  |
|      | Outros 25 (não discriminados) | Estrang. 1.170               | Outros 25 (não discriminados) | Estrang. 1.204                 |                                                                                                                        |
|      | TOTAL 96                      | TOTAL 2.461                  | TOTAL 94                      | TOTAL 2.509                    |                                                                                                                        |
| 1924 | Brasil 332                    | Brasil. 3.889                | Brasil 332                    | Brasil. 3.940                  | Entraram 376 navios c/ 4.613 tripulantes; saíram 376 c/ 5.688 tripulantes. Matrícula na Capitania: 210 (núm. legíveis) |
|      | Outros 44 (não discriminados) | Estrang. 724                 | Outros 44 (não discriminados) | Estrang. 1.748 (ver discussão) |                                                                                                                        |
|      | TOTAL 376                     | TOTAL 4.613                  | TOTAL 376                     | TOTAL 5.688                    |                                                                                                                        |
| 1925 | Brasil 342                    | Brasil. 5.006                | Brasil 328                    | Brasil. 5.016                  | Entraram 400 navios c/ 7.222 tripulantes; saíram 38 c/ 7.168 tripulantes. Matrícula na Capitania: 212                  |
|      | Outros 58 (não discriminados) | Estrang. 2.216               | Outros 57 (não discriminados) | Estrang. 2.152                 |                                                                                                                        |
|      | TOTAL 400                     | TOTAL 7.222                  | TOTAL 385                     | TOTAL 7.168                    |                                                                                                                        |
| 1929 | Brasil 45                     | Brasil. 1.672                |                               |                                |                                                                                                                        |
|      | Argentina 45                  | Estrang. 2.890               |                               |                                |                                                                                                                        |
|      | Paraguai 14                   | TOTAL 4.562                  |                               |                                |                                                                                                                        |
|      | TOTAL 104                     |                              |                               |                                |                                                                                                                        |

Não foi possível apreender, também, as disparidades anuais (altas e baixas) no movimento de entrada e saída de embarcações e de tripulantes. Alguns fatores podem ser levantados: cheia e vazante dos rios; influências de conflitos bélicos ou políticos locais, regionais ou mundiais (Primeira Grande Guerra); epidemias; problemas administrativos ou financeiros dos armadores; momentos de retração e de retomada no comércio de mercadorias nas praças do Mato Grosso; greves etc.

Analisando o *Livro de matrícula* da Capitania em Corumbá,<sup>44</sup> percebe-se que pouco mais de 50% dos trabalhadores matriculados, em 1908, eram brasileiros ou naturalizados. Apesar da maioria residir em Corumbá, uma parte considerável destes brasileiros morava em Assunção ou Montevideú. O segundo grupo mais numeroso era o de declarados espanhóis, os quais moravam principalmente em Corumbá, em Assunção ou em Montevideú. Depois vinham os paraguaios que, igualmente, poderiam residir em Corumbá ou em Assunção.

A classificação de nacionais e estrangeiros nos mapas do Ministério da Marinha, que serviu de referência para montagem da tabela, não esclarece quais as bases utilizadas para a classificação: se do país de nascimento, do país de residência, do país de origem da embarcação, ou do país de registro do trabalhador junto à capitania de origem do tripulante.

Essa heterogeneidade étnica da mão-de-obra marítima, ao que parece, era corrente nas embarcações que navegavam na Bacia do Prata. Andreas Doeswijk ressalta a presença do *criollo* argentino, do paraguaio e do uruguaio nas fileiras da *Federación Obrera Marítima* argentina – FOM.<sup>45</sup> O marinho paraguaio, correntino<sup>46</sup> ou uruguaio na Argentina, “respondia mais à prática internacional de procurar a mão de obra mais barata e eficaz, que à antecipação de um movimento migratório inter-regional ou de países limítrofes” (DOESWIJK, 1999, p.166). Essa afirmativa é comprovada, de certa forma, pelo *Livro de matrícula* da Capitania dos Portos de Mato Grosso. Observando os endereços dos marítimos registrados na Capitania, percebe-se que não se tratava de migração, pois muitos não moravam em Corumbá, mas se matriculavam naquela Capitania por vários motivos, e talvez o principal era a oportunidade de emprego, mesmo que com salários menores comparados aos portos de Assunção, Buenos Aires e Montevideú.

Em momentos de crises de emprego, como durante a Primeira Grande Guerra, estes homens recorriam a diversos expedientes – inclusive abrindo mão de sua nacionalidade – para tentar uma vaga no disputado mercado de trabalho. Em ofício encaminhado ao agente do Loyd Brasileiro em Buenos Aires, o Cônsul do Brasil naquela capital, chama atenção para as pessoas que, freqüentemente, “pretendem ser brasileiros pelos papéis insuficientes

que possuem” e que se apresentavam no Consulado com a pretensão “de arrolarem-se nos nossos navios como tripulantes”. O Cônsul solicita ao agente que evite a admissão de trabalhadores “a bordo sem visto prévio dos seus papéis nesta Chancelaria, sobretudo na atualidade em que começamos a navegação para o Pacífico com navios requisitados aos alemães...”.<sup>47</sup>

Os números do item “movimento do Porto”, na tabela, permitem visualizar quantitativamente o movimento de navios e de trabalhadores marítimos em Corumbá, no decorrer de um ano, bem como as matrículas concedidas pela Capitania aos homens que iniciavam ou reiniciavam na vida marítima, ou mesmo recém-chegados a Corumbá, vindo de outras localidades onde já atuavam no ofício. Contudo, este quadro merece uma análise mais detalhada.

Num mesmo ano, um navio poderia chegar e sair de Corumbá várias vezes.<sup>48</sup> Da mesma forma, os trabalhadores embarcados podiam aportar ali diversas vezes num ano, inclusive mais vezes do que um determinado navio, pois os marítimos não eram lotados por embarcação ou por empresa, e sim chamados a tripular qualquer navio, sendo respeitada a ordem de prioridade da capitania do porto na qual estava registrado ou do sindicato, no caso do *closed shop*<sup>49</sup>. Portanto, um mesmo trabalhador poderia ser contado mais de uma vez, e isso significa que as relações deste sujeito com a cidade, ou, mais precisamente, com a região do porto, não eram as mesmas de um viajante ou aventureiro qualquer – comuns naquele início de século –, ainda mais se se considerar que o navio ficava um tempo aportado, sendo que em casos especiais, como a necessidade de correção de avarias ou mesmo aguardando carga para lotação, a espera poderia prolongar-se por dias. Fora de seu porto de origem, a casa do marítimo era o barco, do qual só era permitido sair com autorização do comandante. Quando a espera se prolongava, o comandante se via obrigado a liberar os homens para baixar à terra.<sup>50</sup>

Mesmo considerando que os dados da tabela referem-se a navios a vapor de grande e médio porte – deixando de fora uma imensidão de embarcações de pequeno porte (canoas, botes, chalanas...), as quais eram tripuladas pelos pequenos proprietários e que atendiam às fazendas e vilas pantaneiras –<sup>51</sup> é perceptível um movimento considerável de trabalhadores no Porto de Corumbá. Em 1914, o movimento no Porto foi de cerca de 4.300 marítimos, os quais chegaram ou saíram em 150 navios a vapor. Há de se notar que, em 1914, o censo populacional de Corumbá contava menos de 10 mil pessoas, considerando as fontes mais pessimistas, ou cerca de 15 mil para as otimistas.

O *Mappa demonstrativo do pessoal matriculado existente durante o ano de 1920* é outra fonte do Ministério da Marinha que ajuda a clarear o

número de marítimos ligados à Capitania dos Portos em Mato Grosso. O mapa contava 4.171 trabalhadores na ativa naquele ano, considerando a sede da Capitania em Corumbá e as agências em outras cidades que registravam todos os marítimos no estado.<sup>52</sup> É interessante perceber que Mato Grosso tinha números bem superiores a estados litorâneos como Piauí, Ceará, Paraíba e Paraná, bem como muito próximos do Rio Grande do Norte, Sergipe, Espírito Santo, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.<sup>53</sup> No mapa do ano de 1924, percebe-se uma sensível redução de matriculados.<sup>54</sup>

A participação de Corumbá e, por consequência, de Mato Grosso no movimento de comércio e de imigração do Prata foi talvez periférica se comparada com o volume de mercadorias e de imigrantes que chegaram nas cidades de Buenos Aires e de Montevideú. Todavia, na grande faixa de fronteira do Oeste brasileiro, a população dos maiores centros urbanos alcançava alguns milhares e Corumbá ocupava papel de destaque nessa urbanização, beneficiando-se da onda de imigração do final do século XIX e início do XX. Assim, em 1861, a população da vila era em torno de 1.245 pessoas; já em 1872 esse número era de 3.361 habitantes, e em 1876 de 6 mil.<sup>55</sup> O aumento substancial, observado logo após o fim da Guerra com o Paraguai, foi resultado do fluxo migratório proveniente de diversas nações: em 1861, havia 84 estrangeiros; em 1876 estes se aproximavam dos 4 mil (FONSECA, 1880, p.298), ou seja, 66,66 % da população era estrangeira.<sup>56</sup>

Grande parte da população do estado era composta de militares. Segundo levantamento feito por Armen Mamigonian (1986, p.42), Mato Grosso reunia, em 1888, 10,8% dos efetivos do Exército Brasileiro, representando uma taxa de 13,67 soldados por mil habitantes, de longe, a mais alta do Brasil. Em Corumbá, esses números eram acrescidos pelos efetivos militares da Marinha instalados no Arsenal de Ladário.

As informações sobre população no Brasil do século XIX e mesmo do início do século XX geralmente são desconstruídas em vista das falhas ou da falta de censo demográfico no período. Em regiões como Corumbá, havia um agravante: o fluxo populacional era constante. Desta forma, em 1905 a população urbana e rural de Corumbá, segundo Barão de Melgaço (1975, p.30), estava em torno de 12 mil, enquanto que, em 1911, Annibal Amorim (1912, p.446) estima uma população de 10 mil, sendo “3.000 naturais; 2.000 paraguaios, bolivianos e correntinos; 1.000 alemães, ingleses, italianos e portugueses; 1.000 soldados; 2.000 nacionais de várias procedências, e cerca de 1.000 turcos”. Para 1910, “houve igualmente um cálculo de 15 mil habitantes na cidade conforme registro do *Album Graphico do Estado de Matto-Grosso*”. (CORREIA, 1985, p.50)

O *Commercial Almanach Matto-Grossense* de 1916 calculava uma população de 14 mil habitantes, mas “devido ao continuo movimento de

passageiros em trânsito, apresenta um muito maior número, e dá-nos a idéia de uma regular metrópole”.<sup>57</sup>

Além dos marítimos propriamente ditos, ou seja, aqueles que trabalhavam no interior do navio, existiam dezenas de categorias de trabalhadores relacionados ao porto, o que aumentava a impressão de agitação que os viajantes tinham ao chegar em Corumbá.

Em artigo intitulado “Impressões”, o funcionário público Severino de Queiroz, proveniente de Cuiabá no vapor *Coxipó*, do Loyd Brasileiro, destacou o tumulto de carregadores no porto, em 1932:

*“Fazem-se as manobras de fundagem.*

*Chalaneiros impertinentes e ganhadores a perguntarem, com insistência significativa, se teriam a preferência.*

*Desembarcamos do paquetinho e embarcamos numa chalana, grande e asseada, com assentos tapetados, e impelida por um mulato possante e vestido de zuarte.*

*Pisamos em terra, e fomos logo rodeados pelos carregadores. O mais esperto pegou a empreitada, e lá se foi com as nossas malas, ladeira acima, para o hotel (...)*”<sup>58</sup>

Poderia-se acrescentar como trabalhadores relacionados às atividades do porto, os carroceiros que transportavam as mercadorias e bagagens da beira do rio até a cidade alta, os carregadores, vendedores ambulantes, agentes das casas comerciais, funcionários da Alfândega e da Capitania etc.<sup>59</sup>

Somente na década de 1950, Corumbá passou a ter um cais de porto que possibilitasse a atracagem de navios, curiosamente numa época em que a navegação já era bastante reduzida. Até então, os navios ficavam fundeados distante da margem do rio ou utilizavam um trapiche de madeira.<sup>60</sup> Por outro lado, a cidade aos poucos recebia investimentos na infra-estrutura urbana que estimulavam o clima de euforia, principalmente dos comerciantes que viam nos projetos urbanísticos, do início do século XX, o *sonho dourado* da modernidade. Assim acontecera quando da inauguração do telégrafo, em 1904; a canalização de água, em 1914, que permitiu levar água do rio Paraguai até a cidade alta; a energia elétrica, a rede telefônica e o calçamento de ruas que são destacados no relato de viagem de Annibal Amorim (1912, p.451), em 1911.

O abastecimento de água sempre esteve nas manchetes dos periódicos corumbaenses como problema crucial enfrentado pela população. A falta do líquido era, em parte, causada pela própria geografia da cidade, localizada num maciço de calcário, ligada ao rio por uma ladeira íngreme.

Na parte alta não há nascentes nem a possibilidade de perfuração de poços. Para quem tinha condições de pagar era servido de água do rio trazida por carroceiros. A maioria da população transportava o líquido em latas d'água ou furava cacimbas (cisternas) para coleta de água pluvial.<sup>61</sup>

Mesmo após a inauguração do sistema de coleta d'água, em 1914, muitos moradores ainda continuavam a se servir da cacimba por não terem acesso à água bombeada ou mesmo pela precariedade dos serviços, uma vez que o mesmo motor que trabalhava na captação d'água, também gerava a energia, em horários alternados. De fato, a maioria da população não tinha acesso a estas melhorias urbanas, pois morava em bairros que cresciam desordenadamente, em casebres e cortiços.

A falta de moradia para aluguel próximo ao centro onde se concentravam as melhorias urbanas, ou mesmo os preços dos aluguéis nessa região, empurravam cada vez mais os trabalhadores para os arredores da cidade, para os limites dos morros ou para as depressões dos terrenos. Além do aluguel, outra reclamação corrente da população do período, não necessariamente só dos pobres, era o preço dos alimentos. E o pão, como parte essencial da alimentação, era o grande vilão dos preços, pois sofria todos os solavancos da economia frágil de uma cidade dependente da importação. Bastava um atraso ou interrupção temporária do transporte de farinha da Argentina que a população corumbaense sentia logo no bolso. O pão chegou a exigir do legislativo municipal a aprovação de uma resolução uniformizando os tamanhos, os pesos e os preços dos vários tipos vendidos no município.<sup>62</sup>

A vida em Corumbá era cara mesmo para um aventureiro como Annibal Amorim, que se queixava do preço do aluguel e da falta de prédios para tal, da escassez de aposento “nos três hotéis”, com diárias custando 10\$000, os “ovos são vendidos a 3\$000 a dúzia”, o leite “a 1\$000 o litro”, um barril de água “custa 1\$000”, verduras e hortalças “uma fortuna”, frutas “quase não há”. Tudo isso colaborava para que a alimentação fosse “pés-sima”, variando entre a carne e o pescado: “carne má, cansada, vinda, às vezes, da Bolívia. Entretanto Mato Grosso é o país do gado vacum!”<sup>63</sup>

A carência de víveres levou o legislativo corumbaense a incentivar a colonização com objetivos agrícolas e a elaborar um projeto que premiasse com dinheiro o agricultor que produzisse frutas.<sup>64</sup> Entretanto, a economia do município, como de grande parte do Mato Grosso, se sustentava no extrativismo vegetal e animal para a exportação, bem como na criação de gado também com destino ao mercado externo. Os produtos que poderiam diversificar a alimentação eram, quase todos, importados do Prata ou de São Paulo, longas distâncias que encareciam o produto e que diminuíam sua qualidade. Outras regiões do Sul de Mato Grosso, de

terra rocha, obteriam maior sucesso na diversificação da produção, buscando, ainda na primeira metade do século xx, suprir essa carência por meio do trabalho de colonos japoneses e europeus.

Estes eram os auspícios da *modernidade*. Por fim, a inserção de Corumbá e do Sul de Mato Grosso na *modernidade*<sup>65</sup> significou assumir um papel periférico na divisão internacional e regional do trabalho, como espaço *aberto* em potencial. Por um lado, fornecedor de alguns poucos produtos do extrativismo como erva-mate, ipecacuanha<sup>66</sup>, penas ornamentais, couros silvestres, vacuum e charque<sup>67</sup> e, por outro, comprador de produtos industrializados e de grãos. Essa condição tornara-se possível em vista das transformações nas técnicas de navegação, vindas no bojo da Revolução Industrial – que encurtaram o tempo e a distância – e da utilização do rio Paraguai como via preferencial de comunicação e transporte.

### Entre o rio e a cidade: o porto

Se é a partir das relações de trabalho, na luta pela sobrevivência, que se pode, num primeiro momento, desenhar as características distintivas dos trabalhadores marítimos, por outro lado, estudá-los em terra, tentando identifica-los em meio à multidão, permite enxergar o que os aproxima e o que os distancia dos demais.

Num olhar panorâmico sobre o passado, em direção aos bairros marítimos do início do século xx, geralmente próximos aos portos, num amontoado de casas de moradia e de diversão, bordéis e vendedores ambulantes, a forma de vida em terra dos homens do mar e do rio, objetivamente não se diferenciava muito dos demais pobres, que eram acrescidos vertiginosamente a cada leva de imigrantes que chegava principalmente nos portos de entrada do estuário do Prata. Com o passar do tempo e o acúmulo de experiências, certamente os marítimos se diferenciariam dos outros trabalhadores por seu *modus vivendi*, por sua cultura.

Em Buenos Aires, estes trabalhadores moravam especialmente no conhecido bairro portuário de *La Boca*. Distribuídos por ruas irregulares, as casas de lata eram construídas em lamaçais sobre estruturas de madeira ou de ferro para evitar enchentes, coloridas por serem pintadas com os restos de tintas para pintar os navios nos estaleiros, possuíam quintais com pequenas hortas e galinhas para complementar a alimentação dos moradores que poderia chegar a vinte pessoas, em casas de três a cinco quartos:

*“Lá, nesses pântanos e brejos, onde o fedor das águas podres esverdeando ao ar livre se mistura ao cheiro do azeite frito e do pesto ligur, no meio de crianças de vestuário heterogêneo, que brincavam entre o lixo das quitandas; onde as casas alterna-*

*vam com bazares e lojas de ferramentas e onde toda classe de veículos atravessava as ruas a caminho do porto(...)* (FERRERAS, 2001, p.73)<sup>68</sup>

Conforme Norberto Ferreras (2001, p.73), *La Boca* “constituía um dos poucos redutos étnicos” de Buenos Aires, onde predominavam os italianos, particularmente os genoveses: “lá encontrávamos marinheiros, estivadores, pilotos, catraieiros e as famílias de todos eles”.<sup>69</sup>

Os *conventillos* (cortiços) eram uma alternativa para os trabalhadores que procuravam moradia, relativamente barata, e próximas ao local de trabalho: um atrativo para quem não queria e não podia gastar com transporte. Eram casarões antigos, no centro ou próximos ao centro e ao porto do Riachuelo (principalmente em *La Boca*), transformados em moradias para pobres, onde se alojavam dezenas de famílias. Os *conventillos* transformaram-se em pontos de encontro de diversas etnias:

*“(...) foram apresentados pelos observadores como o espaço de homogeneização da classe, embora não usassem estes termos. O napolitano cedia parte de sua identidade regional para identificar-se com os problemas comuns dos piemonteses ou dos galegos. O criollo ensinava a todos eles a beber o chimarrão. As mulheres emprestavam umas às outras seus utensílios de cozinha e trocavam dicas de como preparar melhor a carne ou as batatas ou como conseguir que um velho vestido agüentasse outra temporada”* (FERRERAS, 2001, p.115)

Buenos Aires, nas primeiras décadas do século xx, já contava com mais de um milhão de habitantes, número que crescia a cada ano. Os viajantes sempre destacavam a beleza moderna da cidade, sua riqueza econômica e cultural. Mas, mesmo ao observador desatento a outras imagens da cidade, o caos da região do porto não podia passar ileso aos comentários e às comparações: “Há uma enorme multidão, ao longo do cais. São emigrantes recém-chegados, são os carregadores do porto, são os vagabundos de todas as grandes cidades marítimas./ Um formigueiro humano.” (AMORIM, 1912, p.332)

No caminho entre a multidão *desordenada* do cais e a multidão *ordenada* do centro, o viajante atravessaria “a longa faixa de terrenos alagadiços, que fica entre a cidade e a orla do estuário”, para só “depois de uns dez minutos de carro”, entrar “na parte melhor do Passeio de Julho, uma espécie de avenida Beira-mar, muito suja e mal arborizada. Em se chegando, porém, à praça de Maio, tudo muda de aspecto. Uma imensa mole humana ali se desloca.” (AMORIM, 1912, p.341)



O autor da descrição de Buenos Aires era um brasileiro abastado que percorrera os portos brasileiros do Rio de Janeiro ao Acre, pela foz do Amazonas e que, em 1911, investia numa nova aventura, partindo do Rio de Janeiro com destino ao Mato Grosso, no vapor “Saturno” do Loyd Brasileiro. Em seus relatos de viagem, destaca os aspectos econômicos, culturais e urbanísticos das cidades como o re-ordenamento de ruas e praças, bastante presentes naquele início de século na maioria das cidades por ele visitadas. Sempre fazendo paralelos com outros centros urbanos, em especial com o Rio de Janeiro, a visão que o autor tece da região do porto é quase sempre a mesma: algo distante da cidade, separado do centro, decadente, sujo, tumultuado...<sup>70</sup>

Anterior a essa visão de Buenos Aires, o viajante já havia passado pelo porto de Montevidéu, onde teve uma impressão igualmente desagradável: “Ruas e ruelas velhíssimas bordam a orla do cais” que lembram “o antigo bairro da Saúde, no Rio de Janeiro, com os seus trapiches imundos e os seus armazéns seculares”. (AMORIM, 1912, p.315)

A cidade que o passageiro topa ao desembarcar do vapor é a parte antiga (colonial) de Montevidéu, onde estavam os prédios ligados às atividades portuárias, como a Alfândega, os armazéns de importação/exportação, representantes de empresas navais, grêmios marítimos etc. Ali também existiam os cortiços habitados por trabalhadores, bem como os bordéis. Mesmo que as ruas fossem calçadas, raridade para as regiões portuárias, a sensação de *caos* permanecia.

Entrava-se em Montevidéu “pela porta da cozinha”, para logo passar à “sala de visitas”. Para chegar à “sala de visitas” era só tomar um bonde elétrico, com bancos para “duas pessoas”, conforme o autor, mais estético e higiênico do que o do Rio de Janeiro. No centro, as diferenças com a região do porto e, também, com a cidade do Rio de Janeiro, aumentavam: “Nas ruas, não se encontra uma só pessoa descalça, nem cocheiros brigando com carroceiros, com palavrões obscenos, como é freqüente entre nós.” (AMORIM, 1912, p.315 e 322)

No denominado centro, onde estava (e permanece ainda hoje) o palácio do governo, o teatro Sólon ao redor da praça Independência (estes no limite da cidade velha), a Universidade e a Biblioteca Nacional, entre outros palácios, também viviam as pessoas desprezadas na narrativa de Annibal Amorim. Os cortiços, os cabarés, as organizações operárias etc, estavam espalhados por quase toda a cidade, com alguns focos mais concentrados na cidade velha, no centro e no distante bairro do Cerro.

Uma fonte encontrada no arquivo de Virgílio Sampognaro, *Jefe Político y de Policía de Montevideo*, produzida por um agente de polícia que investigava pessoas *suspeitas* é reveladora do movimento de pessoas nas

ruas e nas casas da capital uruguaia, bem como da circulação de imigrantes entre Montevideu e Buenos Aires.<sup>71</sup> Os endereços indicados no documento referiam-se a ruas localizadas no centro de Montevideu, próximas ao limite da cidade velha. Pela descrição dos personagens, percebe-se que eram pessoas comuns que, à primeira vista, não se destacariam na multidão heterogênea das cidades portuárias do Prata. Compunham uma trama entre duas cidades que, talvez, também não fosse muito estranha àquela região e àquele início de século. Pessoas que procuravam formas de sobreviver ou de *se dar bem*, orquestrando um intrincado jogo de sedução e de dinheiro. Estavam presentes: a filha de imigrantes italianos, o marido sexualmente impotente, o padraсто relojoeiro, o fraudador que se dizia jornalista e arquiteto, o cáften, a meretriz e seu *príncipe encantado*, o marido traído, a amante, o oficial e o agente de polícia, o filho de pai desconhecido e *promessa de dias melhores*, o inquilino devedor, o proprietário da casa etc. Pelo movimento da casa, descrita no documento, e pelas pessoas que a freqüentavam, o agente de polícia tinha dúvidas se se tratava de uma pensão ou de um prostíbulo, realidades muito próximas no olhar de grande parte da elite do início do século xx. No meio dessa multidão, como parte dela, estavam os trabalhadores de várias categorias, alguns citados como personagens no relato.

Continuando a viagem, Annibal Amorim chega a Assunção. Se em Montevideu e Buenos Aires somente a região e as pessoas do porto mereciam os adjetivos depreciativos do viajante, na capital paraguaia é a cidade e seus habitantes como um todo que são classificados de arcaicos. Chama atenção de Annibal a falta de cais, obrigando o navio a fundear distante da margem e os passageiros a tomarem botes “remados por paraguaios falando, uns o guarani, outros um misto de português e espanhol”. A opulência dos prédios da Aduana e do Palácio do Governo, logo na primeira linha da parte alta da cidade, contrastava-se com as “ruas mal calçadas a pedra bruta, bondes de tração animal, inferiores aos da nossa antiga Carris Urbanos, de execrável memória”. (AMORIM, 1912, p.418)

Com exceção de alguns pontos positivos, como a linha telegráfica e uma linha telefônica, as praças bem arborizadas, os laranjais que se espalham pela cidade, tudo o mais é pitoresco ou causa admirável decepção ao viajante. Os trens andam “aos trancos e barrancos”, as ruas são iluminadas a querosene, as índias no mercado montadas em burricos carregados de frutas e legumes, o hábito da sesta após o almoço em que tudo para, a predominância da língua guarani mesmo entre os “patrões e os caixeiros” das casas comerciais, as pessoas que andam descalças pelas ruas de Assunção etc. (AMORIM, 1912, p.405-34)<sup>72</sup>

Annibal Amorim relata uma Assunção – como também as outras cidades por ele visitadas – vista pelos olhos de quem queria enxergar o *progresso* e a *ordem* refletidas nas fachadas dos prédios imponentes, nas ruas calçadas, nos bondes elétricos e na *natureza domesticada* das praças e jardins. O impacto da realidade das ruas da cidade cegava-o para entender o diferente ou avistar mais a fundo a vida urbana, no cotidiano dos seus moradores, nas casas dos comerciantes, dos proprietários, dos trabalhadores, entre outras categorias que formavam o urbano.<sup>73</sup> E é esse olhar que ele lançará sobre Corumbá.

Tendo saído do Rio de Janeiro dia 18 de abril de 1911, no dia 11 de junho o *Mercedes* lança ferro “defronte da cidade, que, topograficamente, é uma miniatura da Bahia”. O viajante havia chegado a Corumbá (AMORIM, 1912, p.444).

Também em Corumbá<sup>74</sup> as famílias pobres encontravam saída para os parques recursos e os altos aluguéis habitando casas coletivas ou construindo casas de lata. Algumas casas e cortiços habitados por trabalhadores como os ligados à navegação ficavam no quadrilátero central planejado após a Guerra com o Paraguai, quando a cidade foi retomada. Neste projeto, a parte baixa, uma faixa estreita entre o rio e o morro, compreendia o porto que era ligado à parte alta por ladeiras íngremes. O centro e os bairros de moradia foram projetados para serem situados na cidade alta, entre o precipício e os morros, em quadras que obedeciam a um desenho de *tabuleiro de damas*.

Nos bairros que fugiam a esse projeto moravam os trabalhadores que não conseguiam ou não queriam pagar aluguel. As casas eram ainda mais precárias do que as centrais, pois construídas de materiais alternativos como latas, com coberturas de zinco ou improvisadas. Um desses bairros era o *Sarobá*.

O *Sarobá* ficava na beira do abismo, de onde se avistava o porto, e ao mesmo tempo tinha acesso fácil ao centro por estar na parte alta da cidade. Como se apreende dos poemas de Lobivar Matos (1936, p.9), o bairro não possuía melhorias urbanas que outras partes da cidade já contavam, em alguns casos desde ao menos 1904, como luz elétrica, água encanada, ruas pavimentadas ou delineadas. Os moradores eram de predominância negra e viviam as condições de pobreza própria às pessoas desempregadas ou muito mal remuneradas, trabalhadoras em serviços de baixa qualificação.

Na apresentação do livro que tem a mesma denominação do bairro, *Sarobá*, o poeta Lobivar Matos dá mais detalhes do que seria a vida no bairro: “Lugar sujo, onde os brancos raramente penetram e assim mesmo, quando o fazem, se sentem repugnados com a miséria e a pobreza daquela gente”. (MATOS, 1936, p.6)

A descrição do autor, ao mesmo tempo em que denuncia as condições de vida dos moradores, não se diferencia muito da visão que as elites locais tinham dos lugares de aglomeração de pobres: sempre relacionados à sujeira, ao lixo, à prostituição, à infelicidade. Mas sempre necessários, pois ali estavam os braços para o trabalho.

Para os moradores e freqüentadores do *Sarobá*, era nesse espaço, sob essas condições, que se davam as festas, os encontros, as bebedeiras, pois ali estavam os bordéis, as casas de diversão. Era no *Sarobá* que os trabalhadores da navegação moravam ou freqüentavam.

Existiam ainda trabalhadores que conseguiam morar em casas localizadas no quadrilátero delimitado da cidade, todavia distante do centro e do porto. Aí também o Estado chegava apenas na forma da cobrança de impostos, pois havia tão somente o corte das ruas, respeitando o projeto original, e a medição dos terrenos. Era o caso dos “moradores nos subúrbios”, um perímetro compreendido “das ruas Cuiabá até além da Murtinho, e da Tiradentes à Major Gama”, “geralmente pessoas de poucos recursos, uns chefes de família, outros responsáveis por crianças que acha-se em sua companhia”. Essa é a descrição dos próprios moradores, que encaminharam um abaixo-assinado com 78 nomes, ao intendente municipal, reivindicando a criação de uma escola mista do curso primário, para que seus filhos “e tutelados possam matricular-se”, haja vista que as escolas existentes achavam-se “muito distantes deste subúrbio”, exigindo das crianças enorme sacrifício, ou seja, ter que andar “debaixo de um sol ardente, como também pelas dificuldades na época das chuvas, devido às ruas não serem socadas nem ter passeios transitáveis”.<sup>75</sup>

Nessas cidades a região do porto era, em geral, o espaço de moradia do marinheiro e também o preferido para os jogos e bebidas. Eram guetos conquistados dentro do poder municipal, onde a lei era delineada pelos seus próprios habitantes e um dos principais códigos de vivência era a artimanha para evitar a interferência do Estado, diga-se, da polícia, em seu meio. Ali eram resolvidas as desavenças mais comuns: as intrigas de amor que, não raro, extrapolavam a intimidade dos envolvidos diretamente; pequenos furtos; dívidas de jogo e de boteco e até as de conteúdo político – diferenças étnicas e de hierarquização do trabalho – mas nem por isso resolvidas de forma diferente, ou seja: a partir da discussão verbal poderia se chegar a um assassinato, quando isto não se resolvia apenas na luta corporal.

Após vários dias vivendo sob a rígida disciplina de bordo, limitado pelas paredes de aço e madeira do navio, o marítimo descia à terra com uma ânsia quase incontrolável de liberdade: livrar-se do mundo do trabalho para entrar no *des-mundo* das ruas e dos bordéis, onde, entre

um gole e outro, homens e mulheres buscavam um pouco de prazer na luta diária pela sobrevivência.

A ausência de controle em terra é o que atemorizava os comandantes dos navios quando ancorados em algum porto. A vigilância devia ser redobrada para que os tripulantes não caíssem na tentação de viver a vida desregrada da região do porto. A obrigatoriedade de permanecer a bordo durante a estadia do navio em portos de escalas, nem sempre era cumprida pelos tripulantes.<sup>76</sup>

Um documento encaminhado pelo comandante do navio brasileiro *Baependy* – esta embarcação não fazia viagens para Mato Grosso – ao Cônsul do Brasil em Buenos Aires, em 1920, é revelador da atração exercida pelos *pecados terrenos* aos homens do mar e do rio:

*“(...)Raro é o dia, em que a maior parte da guarnição, com especialidade a da seção de máquinas se apresenta ao trabalho, em estado normal.*

*Embriagam-se diariamente, desrespeitando a oficialidade, deixando de cumprir as suas obrigações, baixando à terra sem permissão dos meus oficiais, cometendo assim uma série de faltas, que tenho punido com multas (...). Mais ou menos as 5 ½ da tarde de ontem, um foguista de nacionalidade inglesa, de nome James Williams, em completo estado de embriagues, tentou fazer fogo sobre o moço de convés Luis da Silva. (...) o meu imediato Hericcy [?] de Moura, dirigiu-se à proa para desarmar o mesmo foguista, sendo desrespeitado por este, que tentou também agredi-lo, chegando mesmo a se empenhar em luta corporal. Não podendo conservá-lo mais a bordo, entreguei-o a polícia (...).*

*Ontem e hoje grande foi o número de foguistas e carvoeiros, que deixaram de se apresentar a bordo, a hora regulamentar, sem motivo justificado, prejudicando assim a boa marcha dos serviços e disciplina interna do navio.*

*(...) todos os homens que ontem se dirigiram ao Consulado, nesta cidade, abandonaram o serviço sem minha permissão(...).”<sup>77</sup>*

Quando em terra, esses marítimos procuravam de imediato os prazeres proibidos a bordo, e quase sempre os encontravam no álcool e no ambiente que os circundavam: música, mulheres, companheiros e também as agressões físicas.<sup>78</sup> Para muitos, essa era uma *des-ordem* preferível à vivida no interior do navio, sob as ordens dos oficiais. Por isso, não eram raros – quando possível – os casos de abandono de serviço. Ao que tudo indica, a oficialidade do *Baependy* não conseguiu controlar a marujada e por motivos não citados vários tripulantes desistiram de continuar navegando sob suas ordens.

Se a fuga da ordem do convés significava a ampliação de circulação e de ação proporcionada pela cidade, esta não era, entretanto, um espaço de total desordem. Nas cidades portuárias, os órgãos do Estado preocupados com a segurança tinham na região do porto o foco de suas preocupações, justamente por ser esse o lugar onde o indesejável se mostrava mais teimosamente: os ébrios, os vagabundos, os malandros, as prostitutas, os agitadores, as idéias perigosas chegadas de fora etc.

A imprensa corumbaense – a exemplo de outras cidades – da época é recheada de artigos exigindo do poder público repressão às aglomerações de *vagabundos*. Em 17 de agosto de 1921 o jornal *A Cidade*, trazia a descrição, segundo sua ótica, dos pontos de concentração dos contraventores:

*“(...) os grupos de desocupados que se multiplicam em determinados pontos da cidade, com especialidade no porto, (...) na espelunca intitulada Restaurant Athenas (...) e na esquina do jardim, em frente ao café Ponto e Virgula.*

*Pela manhã (...) se transita com dificuldade, tal é o número de desocupados que ali se aglomeram, sentados pelos portais e calçadas, muitas vezes bêbados e sem nenhuma compostura compatível com a moral pública.*

*Ali essa gente discute todos os assuntos; maquina ladroeira e trama pancadaria – verdadeira assembléia bolchevista em pleno coração do Brasil.*

*No Restaurant Athenas e cortiços adjacentes, então, os vadios dão-se ao deboche com as hetairas que aí vivem em criminoso promiscuidade em cochichos [ilegível] infectos e mal cheirosos(...)”<sup>79</sup>*

Não era a saúde das pessoas, debilitada pelo abuso da bebida, do fumo, nem as longas jornadas de trabalho que provocavam a ira da elite local, mas sim a saúde da sociedade; portanto, conforme o periódico, os anti-sociais teriam que ser extintos, para o bem da comunidade: “Uma campanha sistemática à vagabundagem é uma medida que se impõe a bem do saneamento da nossa *urbe*”.

De *vagabundo* era classificado todo e qualquer grupo ou indivíduo que não seguisse as normas de conduta social, apresentadas como referencial de boa vivência. Por conseguinte, eram colocadas no mesmo patamar da contravenção tanto as aglomerações formadas para o lazer, como as motivadas por movimentos políticos, desde que originários da classe trabalhadora. Tanto uma quanto outra eram qualificadas genericamente de “assembléia bolchevista”, como atesta o artigo citado.

Os *vagabundos* eram os preferidos das autoridades quando do recrutamento de forças para combater alguma *revolução*. O passageiro do

Mercedes, Annibal Amorim, chegou em Corumbá, em junho de 1911, num destes, não raros, momentos de recrutamento. O bando de Bento Xavier, bandoleiro famoso nas paragens do Sul de Mato Grosso, punha em alvoroço as forças legalistas e estas recorriam aos *desocupados* “recrutados, à unha, nas ruas de Corumbá”. (AMORIM, 1912, p.448)

A polícia do porto<sup>80</sup> cumpria em terra o papel do comandante de bordo, vigiando e punindo os marítimos, por vezes, atendendo às ordens do próprio comandante, uma autoridade que ultrapassava o espaço do navio, como evidencia um ofício ao Cônsul do Brasil em Buenos Aires, encaminhado pelo comandante Leopoldo Santos, do vapor brasileiro Santos, procedente de Paranaguá. Conforme o comandante, quatro tripulantes haviam tentado desembarcar sem autorização, o que o obrigou a chamar a “força do Porto”, que os conduziu ao destacamento onde passaram a noite. Segundo o Comandante, chegara ao seu conhecimento que esses mesmos tripulantes preparavam “uma greve ou um levante geral a bordo” a fim de se fazer valer “um regulamento inventado pela associação a qual os mesmos pertencem, desrespeitando com essa tentativa o regulamento interno de bordo...”<sup>81</sup>

A procura por melhores condições de vida e trabalho também motivava os marinheiros a abandonarem o barco no decorrer da viagem. No relatório de 1924, a administração do Loyd Brasileiro demonstra preocupação com o número de desertores em suas embarcações nos portos norte-americanos:

*“[item 74] Durante o ano foram excluídos do serviço da Companhia, 439 tripulantes, sendo: 176 por haverem desertado, 44 por crime de roubo comprovado e 219 por indisciplina.*

*[item 75] Adotando-se o critério da escolha cuidadosa dos tripulantes para os navios da linha da América, conseguiu-se diminuir o número de deserções nessa linha, que chegara a alcançar a média de 12 por navio.”*<sup>82</sup>

Note-se que, no caso do Loyd, a penalidade aplicada aos que cometiam certos tipos de faltas, chegava à demissão. A escolha “cuidadosa” dos tripulantes, a que se refere o relatório, levava em consideração o histórico funcional do trabalhador, ou seja, se já havia cometido faltas e quais os tipos, bem como a frequência.

Alguns portos eram preferidos a outros e, pelo relatório do Loyd, a América do Norte parecia exercer um atrativo forte para os marítimos que se aventuravam em terras distantes.<sup>83</sup> Mas nem sempre o marinheiro desembarcava em portos distantes, por livre e espontânea vontade. Em outubro de 1919 quatro espanhóis e dois brasileiros foram desembarca-

dos em Assunção, a mando do comandante do vapor *Miranda* do Loyd Brasileiro, em uma viagem entre Montevidéu e Corumbá. Cinco tripulantes conseguiram voltar para Montevidéu, enquanto um outro, residente em Corumbá, ficou por meses em Assunção, exigindo do Consulado do Brasil a interferência para possibilitar seu repatriamento.<sup>84</sup>

A punição com o desembarque acontecia também nos portos da Europa e lá, da mesma forma que nos portos do Cone-Sul, os marítimos tornavam-se problemas para as autoridades locais, em virtude da “indigência”.<sup>85</sup>

Outro ofício solicitava a permissão para ir a bordo do Vapor *Borborema*, “como tripulante gratuito, até o primeiro porto nacional, o marinheiro Manoel Veiga, matriculado na Capitania do Porto de Corumbá”, que procurou o Consulado Geral em Buenos Aires “apresentando caderneta e comprovando achar-se em estado de indigência.”<sup>86</sup>

Ao que parece a indigência era corrente no início do século, também em Corumbá. Conforme o relatório da intendência, dos 161 óbitos ocorridos no município em 1922, 86 eram indigentes, ou seja, a maioria, “determinado, sem dúvida, pela ausência de higiene, deficiência de alimentação e abuso de bebidas alcoólicas”.<sup>87</sup>

### Considerações finais: nacionalização da fronteira

Na década de 1930 e, principalmente, na de 1940, se intensificariam os projetos brasileiros de *nacionalização da fronteira* com o programa colonizador do Estado Novo – inspirando-se na obra de Cassiano Ricardo, *Marcha para o Oeste* – que fora pensado com os objetivos de expandir o domínio do Estado numa região supostamente vazia. Para tanto, na década de 1940, as Colônias Agrícolas Nacionais viriam cumprir este papel, ao atrair brasileiros para as distantes matas do Oeste.<sup>88</sup> Por outro lado, o cerco à Matte Larangeira, no mesmo período, se fechava com a não renovação, por parte do Estado, dos contratos de arrendamento e uma maior fiscalização da produção da Companhia.<sup>89</sup>

A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil teria antecipado esses projetos, tentando aproximar o centro do país da região limítrofe. Em 1947, após ficar estacionada à margem esquerda do rio Paraguai, em Porto Esperança (aproximadamente 78 quilômetros de Corumbá), por mais de 30 anos, a ferrovia transpunha o rio e, em 1954, chegava à fronteira, inaugurando a Estrada de Ferro Brasil-Bolívia. No mesmo ano, inaugurava-se o ramal da NOB, ligando Campo Grande à Ponta Porã, fronteira com o Paraguai.

Na década de 1940, o rio Paraguai já havia perdido sua condição de principal via de comunicação do Sul de Mato Grosso com o centro do país via rio da Prata, em vista da ferrovia que efetivara a soldagem da economia mato-grossense com a paulista. A navegação de Corumbá rio



acima até Cuiabá e outras cidades do norte continuaria sendo feita pelo rio, até que na década de 1950, a rodovia ligando Campo Grande a Cuiabá, acentuou a queda do movimento portuário de Corumbá.

A contemporaneidade demonstra que todos esses projetos obtiveram sucessos parciais, pois não foram capazes de impedir uma certa *guarinização* do lado brasileiro da fronteira, bem como a proliferação de antigas e novas formas de contravenções como o contrabando de produtos falsificados, o tráfico de entorpecentes e a pistolagem intrinsecamente ligada ao tráfico ou a centenária disputa por terras.

## Notas

<sup>1</sup> O texto é parte da tese “Entre o Prata e Mato Grosso: uma viagem pelo mundo do trabalho marítimo de 1910 a 1930 (Buenos Aires, Montevidéu, Assunção e Corumbá)”, defendida em 20/02/2006 no programa de doutorado em História da UNICAMP, sob orientação do professor dr. Cláudio Batalha.

<sup>2</sup> CAMARGO (1996) dá mais detalhes sobre os cursos d’água que formam a Bacia Platina. SILVA (1999) apresenta um estudo histórico e geográfico que tem o rio Paraguai como tema, particularmente o trecho que percorre o território brasileiro.

<sup>3</sup> A definição de Região Platina é relativamente complexa, dependendo do enfoque histórico-geográfico (econômico, político, social ou cultural), podendo englobar regiões do sul do Brasil ao mesmo tempo em que exclui o norte da Argentina e o Paraguai, como é o caso de CHAVES (2001, p.35). Adoto o termo Região do Prata para me referir ao Uruguai e à Argentina, particularmente às capitais destes países, enquanto que Bacia Platina denomino a toda região cortada pelos rios que formam a Bacia. Pode-se dizer que na região, existem regiões. Ver CERTEAU (1994, p.212).

<sup>4</sup> CAMARGO (1996, p.24) defende a idéia da “impalpabilidade material” do caminho.

<sup>5</sup> DRACHENBERG (1975, p.85) estima que no Uruguai a imigração acumulada em 1915 era de 237.675. ZUBILLAGA (2000, p.438-9) considerando os Censos Nacionais e Departamentais, bastante descontínuos, estima os estrangeiros em 181.402, em 1908, numa população de 1.042.686, em todo o território nacional, enquanto que na capital contava-se 94.132 estrangeiros, numa população de 309.234 habitantes. Em 1930 Montevidéu estava com uma população de 655.389 pessoas, sendo 148.304 estrangeiros.

<sup>6</sup> Conforme DOESWIJK (1999, p.150) o porto de Buenos Aires na década de 1920, com cerca de 20 mil trabalhadores, era o “segundo em importância da América e o oitavo no mundo”.

<sup>7</sup> DRACHENBERG (1975, p.85) estima que a imigração acumulada no Paraguai, em 1915, era de 20.732 pessoas. Os maiores fluxos, antes da década de 1930, foram de menonitas germânicos originários de várias partes do globo. Da segunda metade da década de 30, em diante, particularmente na década de 1950, o número de imigrantes cresce em virtude da chegada dos japoneses vindos não só da pátria natal, mas de outros países latino-americanos. Os menonitas e japoneses foram atraídos pela política paraguaia de imigração que incentivou a criação de colônias agrícolas, dando-lhes independência de culto e de organização da produção.

<sup>8</sup> Sobre a fronteira e as populações de fronteira, particularmente na região do Sul do Mato Grosso, ver CORRÊA, L. (1999). A pretexto da *fronteira natural*, a autora afirma que o rio Paraguai “mais integrou do que separou” o Mato Grosso do Prata,

configurando um *Brasil Platino* (p.42). Quanto à fronteira nos pampas, consultar CAMARGO (1996, p.33-4).

<sup>9</sup> Sobre o “avanço da fronteira” nos sertões e o massacre indígena, ver LEONARDI, (1996). Sobre as relações de trabalho rural no “extremo sul de Mato Grosso”, de 1940 a 1970, ver ALBANEZ (2003). O autor chama atenção, também, para a inserção do migrante nordestino, principalmente a partir da década de 1950.

<sup>10</sup> Em 1º de março de 1919, o jornal *O Matto Grosso* de Cuiabá, denunciava a disputa por terras entre a Matte Larangeira e os recém-chegados. O jornal saía em defesa dos “posseiros” e contra a pretensão da empresa de armar jagunços para expulsar os “pequenos proprietários” (p.1) – Biblioteca Estadual Izaías Paim, Campo Grande-BEIP.

<sup>11</sup> Árvore típica da região limítrofe entre Brasil, Argentina e Paraguai. Da sua madeira extraía-se o tanino utilizado no curtimento de couro e no tingimento de tecidos.

<sup>12</sup> Semelhante a outras regiões do Cone-Sul, em Mato Grosso também era comum a utilização de mão-de-obra indígena, principalmente nas fazendas de gado e na colheita da erva-mate. Nos ervaais da Matte Larangeira, por exemplo, o dialeto corrente era o guarani em vista da predominância dos paraguaios e dos índios guarani, culturas que muitas vezes, na historiografia, confundem-se por causa da pouca clareza das fontes. Sobre o trabalho na Matte Larangeira, consultar ARRUDA (1997), e GUILLEN (1991).

<sup>13</sup> REPÚBLICA ARGENTINA. *Boletín del Departamento Nacional del Trabajo*. Buenos Aires: Imprenta y Casa Editora Juan A. Alsina. Nº 26, Abril, 30 de 1914 (245 pgs.) – Biblioteca del Banco Central de la Argentina, Buenos Aires-BBCA.

<sup>14</sup> *La Batalla*: Periódico de ideas y crítica. Ano 1, Num.10, Montevideu, novembro de 1915, 2ª quinzena (p.3) – Biblioteca Nacional do Uruguai, Montevideu-BNU. Para facilitar a leitura, as citações das fontes em espanhol foram traduzidas livremente para o português, preservando a referência na língua original e a escrita do português foi atualizada para a língua moderna, preservando a referência conforme o original.

<sup>15</sup> *La Batalla*: Periódico de ideas y crítica. Ano 1, Num.11, Montevideu, dezembro de 1915, 1ª quinzena (p.1) – BNU.

<sup>16</sup> CONSULADO GERAL DO BRASIL EM ASSUMPÇÃO. Ofício n. 40 L.C., 17/3/1927. A Sua Excellencia o Senhor Doutor Octavio Mangabeira, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Repartições Consulares Brasileiras. Assunção, Offícios 1927-1930, Estante 238, Prateleira 4, N. volume 11 – Arquivo Histórico do Itamaraty, Rio de Janeiro-AHI.

<sup>17</sup> CONSULADO GERAL DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL. Assumpção 27 de abril de 1909. Ao Exm. Sr. Barão do Rio Branco, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Repartições Consulares Brasileiras, Offícios 1909-1910, Estante 238, Prateleira 3, N. volume 15 – AHI.

<sup>18</sup> CONSULADO GERAL DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL. Assumpção 8 de maio de 1909. Ao Exm. Sr. Barão do Rio Branco, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Anexo. Offícios 1909-1910, Estante 238, Prateleira 3, N. volume 15 – AHI.

<sup>19</sup> CONSULADO GERAL DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL. Assumpção 25 de julho 1910. Ao Exm. Sr. Barão do Rio Branco, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Repartições Consulares Brasileiras. Assunção, Offícios 1909 – 1910. Estante 238, Prateleira 3, N. volume 15 – AHI.

<sup>20</sup> A chipa é uma rosquinha feita de polvilho de mandioca e queijo ralado, assada ao forno; o tereré é uma bebida feita de erva-mate sugada de uma cuia, geralmente feita de chifre de boi, por uma bombilha de metal ou de madeira (distingue-se do chimarrão gaúcho por ser servido com água fria); o puchero paraguaio e mato-

grossense é um cozido de osso bovino com mandioca, podendo levar ainda diversos legumes. A influência correntina também é sentida no atual Mato Grosso do Sul, como por exemplo no ritmo musical *chamamé*.

<sup>21</sup> Uma análise importante relacionada a construção da imagem do Paraguai na imprensa brasileira durante a Guerra da Tríplice Aliança está em SILVEIRA (1996). Sobre a discriminação ao trabalhador paraguaio em Mato Grosso e a preferência pelo europeu, ver OLIVEIRA (2005), particularmente o capítulo 2.

<sup>22</sup> RELATÓRIO DA AGÊNCIA DE COLONIZAÇÃO EM CORUMBÁ, João Lopes Carneiro da Fontoura, 17 de Fevereiro de 1876 ao Presidente da Província de Matto Grosso. (manuscrito). Lata 1876-D – Arquivo Público do Estado de Mato Grosso, Cuiabá-APEMT, *Apud*. CORRÊA, L (1999, p.210).

<sup>23</sup> CONSULADO GERAL DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL. Assumpção, 29 de abril de 1915. A Sua Excellencia o Senhor Doutor Lauro Muller, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Ofícios 1909-1910, Estante 238, Prateleira 3, N. volume 15 – AHI.

<sup>24</sup> O Brasil, Corumbá, 18/9/1910, nº 386, p.1 – BEIP.

<sup>25</sup> O Matto Grosso, Cuiabá 23/10/1919, nº1615 , p.1. O Matto Grosso, Cuiabá 26/10/1919, nº1616 , p.1. O Matto Grosso, Cuiabá 30/10/1919, nº, p. 1 - BEIP. O jornal, um órgão do Partido Republicano Mato-Grossense, acusava o movimento de tentar tumultuar o governo de Dom Aquino Corrêa e de estar sob o comando do chefe político do Partido Republicano Conservador, em Aquidauana, professor Bodstein.

<sup>26</sup> O processo crime, com os depoimentos e fotos da locomotiva descarrilada, está em: JUÍZO FEDERAL DO ESTADO DE MATTO GROSSO (1029), ano 1919, local Aquidauana, autor Procurador da República, réus Francisco Garcia mais 6 operários da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, assunto Denúncia, doc.n.711 (Caixa “Tribunal da Relação”) – APEMT.

<sup>27</sup> Porto Esperança era a ponta extrema da estrada de ferro NOB que partia de Bauru-SP. Dali as mercadorias e passageiros eram transportadas por navio até Corumbá.

<sup>28</sup> La Union del Marino. XIV, Núm. (ilegível), Buenos Aires, abril de 1924 (p.6) – Biblioteca del Congreso, Buenos Aires-BCA.

<sup>29</sup> É de se notar que em 1908, Rafael Barret, um conhecido militante e intelectual libertário espanhol que atuou no Paraguai e na Argentina, fugindo de perseguições em Assunção, ao passar por terras mato-grossenses não tenha prestado atenção na forma de exploração do trabalho: BARRET (1967, p.37-46).

<sup>30</sup> Cf. CORRÊA, L. (1999, p.53-4), “O Guaraní e o Castelhanos, ou ainda uma mescla de ambas com o Português, foram as línguas faladas no cotidiano da fronteira, disseminadas por todo o Sul de Mato Grosso, nos portos do Baixo-Paraguai e em toda a extensa região ervateira. Em Corumbá, em fins do século passado, foi tão comum o uso de línguas estrangeiras, sobretudo do guarani, a ponto de preocupar as autoridades locais no sentido de reforçar o ensino da Língua Nacional em suas escolas.” Também no norte argentino, a língua guarani parecia predominar entre os pobres.

<sup>31</sup> O “giro” era um tipo de “papel” emitido pela Matte Larangeira e que circulava por toda a região, em mãos dos trabalhadores e dos comerciantes, como “moeda”. Por outro lado, o informe dum fazendeiro alemão, estabelecido na fronteira em 1910, dá conta de que os paraguaios que trabalhavam em sua fazenda se recusavam a aceitar a moeda nacional, exigindo, sob ameaça, o pagamento em moeda paraguaia. CONSULADO GERAL DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL. Assumpção 26 de janeiro de 1910. Ao Exm. Sr. Barão do Rio Branco, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Ofícios 1909-1910, Estante 238, Prateleira 3, N. volume 15 – AHI.

<sup>32</sup> CONSULADO GERAL DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL. Assumpção 4 de janeiro de 1909. Ao Exm. Sr. Barão do Rio Branco, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Anexo: “Relação dos brasileiros matriculados no Consulado Geral. 1908” Ofícios 1909-1910. Estante 238, Prateleira 3, N. volume 15 - AHI. Nesta fonte aparecem seis nomes de mato-grossenses, alguns identificados como marítimos.

<sup>33</sup> CONSULADO GERAL DO BRASIL EM ASSUNÇÃO, 18 de março de 1927. A Sua Excellencia o Senhor Doutor Octavio Mangabeira, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Ofício n. 43 L.C. Ofícios 1927 – 1930. Estante 238, Prateleira 4, N. volume 11 – AHI.

<sup>34</sup> Os embates entre os paulistas e as forças legalistas em Mato Grosso, deram-se no município de Três Lagoas, divisa entre os dois estados, cf. relatório da TERCEIRA COMPANHIA DO BATALHÃO DE CAÇADORES DA FORÇA PÚBLICA DO ESTADO – Ao Illmo. Senhor Tenente Coronel Romão Veriano da Silva Pereira, Commandante Geral da Força Publica do Estado. Lata 1924–D, Pasta “Força Pública” - APEMT. Outra fonte sobre os acontecimentos é um RELATÓRIO DE ORDEM PÚBLICA (s/d. sem assinatura e sem destinatário) que descreve a “revolta militar de 5 de julho, que dominou a capital de S. Paulo até o dia 27, quando resolveram os sediciosos, compelidos pelas forças legais, procurar outro campo de operações impatrióticas”. Lata 1924–D, Pasta “Força Pública” - APEMT.

<sup>35</sup> CONSULADO GERAL DO BRASIL EM ASSUNÇÃO. A Sua Excellencia o Senhor Doutor Octavio Mangabeira, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Ofícios n. 44 L.C (18/3/1927), n. 48 L.C (5/4/1927), n. 52 L.C (11/4/1927), n. 69 L.C (25/5/1927), n. 78 L.C (17/6/1927), n. 110 L.C (18/10/1927), n. 1 L.C (10/1/1930), n. 49 L.C (8/4/1927). Ofícios 1927 – 1930. Estante 238, Prateleira 4, N. volume 11 – AHI.

<sup>36</sup> CONSULADO GERAL DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL. Ao Senhor Antonio Severino dos Santos. Commandante do vapor nacional ‘Maranhão’. Buenos Aires 9 de setembro de 1914. 109 - “Consulado em Buenos Aires. Correspondência expedida. Autoridades Brasileiras. 1914 - 1915” - AHI. Solicita uma vaga como tripulante de bordo para o menor Luiz La Placa, de nacionalidade brasileira, para repatriação ao porto de Santos visto “achar-se em completo estado de indignação”.

<sup>37</sup> Ver MEDRANO (1989, p.298-300).

<sup>38</sup> Valmir CORRÊA (1999, p.23-4) destaca as atividades dos “mascates” logo após a abertura do rio Paraguai a navegação internacional. Em 1915, esta atividade ainda continuava existindo em Corumbá, só que com outras características e objetivos.

<sup>39</sup> Quanto aos motivos que condicionaram a definição do trajeto da NOB, consultar QUEIROZ (1997).

<sup>40</sup> C. DE MELLO & C. *Comercial almanach Matto-Grossense*. São Paulo: 1916, p.95-6. Há registros de navios provenientes de portos do litoral brasileiro mas são esporádicos, pois o corrente era fazer o transbordo em Montevideú.

<sup>41</sup> CONSULADO GERAL DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL. Assumpção 14 de julho 1910. Ao Exm. Sr. Barão do Rio Branco, Ministro de Estado das Relações Exteriores - AHI. Comunica situação financeira do Lloyd Brasileiro na praça de Assunção.

<sup>42</sup> ANNUARIO DE MATTO-GROSSO, 1930 (s/capa).

<sup>43</sup> O Lloyd Brasileiro foi criado em 19/2/1890 pelo Decreto n. 208 do Governo Provisório de Deodoro da Fonseca, agrupando-se diversas companhias de navegação subvencionadas pelo Estado. Em toda sua existência a Companhia sofreu várias intervenções em vista de crises financeiras. Já em 1892 implementou-se medidas de economia de pessoal, redução de salários e de material, em vista de crise financeira, o que gerou a primeira greve, em 1893. Cf. MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS.

Notícia histórica e avaliação dos bens do Lloyd Brasileiro (patrimônio nacional). Relatório da Comissão do Patrimônio. Rio de Janeiro: Empreza Brasil Editora, novembro de 1922, p.37 – Biblioteca Nacional do Brasil, Rio de Janeiro-BNB.

<sup>44</sup> CAPITANIA DE MATO GROSSO. II Livro de matrícula – pessoal. 1908 – Serviço de Documentação da Marinha-SDM. São 200 páginas numeradas que reproduzem fichas-modelo enumeradas de 92 a 290. Nestas fichas tem-se a descrição de dados dos tripulantes registrados na Capitania em Corumbá. Existiram, no mínimo, 19 livros, pois este consultado era o 2º, e em algumas fichas encontrei anotações de abertura de nova matrícula no livro 19. Apesar de não trazer a data desta nova ficha, pode-se cogitar a década de 30, até 38, quando encerra o registro de vistos deste Livro. Nas fichas aparecem ainda anotações manuscritas de “vistos” anuais que eram dados mediante pagamento de taxa à Capitania. Quando o trabalhador ficava mais de cinco anos sem renovar o visto, era dada baixa na matrícula. A falta de visto pode indicar que o trabalhador deixou de fazer navegação para Corumbá, matriculou-se em outra Capitania, ou deixou a atividade de marítimo, podendo ser, também, que passou a trabalhar “clandestinamente”, ou mesmo por falecimento.

<sup>45</sup> No jornal *La Organización Obrera*. Órgão Oficial de la Federación Obrera Regional Argentina (Adherida a la Federación Sindical Internacional). Año IV, Núm.114, Buenos Aires, Marzo 26 de 1921, p.1 - (Je/0548) - Arquivo Edgard Leuenroth, Campinas-AEL, um artigo assinado por Augusto Pellegrini também ressaltou o cosmopolitismo da FOM e a predominância do paraguaio e o *criollo*. Ver também MEDRANO (1997).

<sup>46</sup> Sobre Corrientes, a capital da província argentina de mesmo nome, Annibal Amorim escreve que “a classe baixa fala quase que exclusivamente o guarani”, ou ainda, “os correntinos são famosos por sua robustez física e por sua inteligência vivaz. / São, em geral, bons marinheiros e excelentes soldados.” AMORIM (1912, p.398-9). Em 1911, a cidade de Corrientes contava, conforme este mesmo autor, 18 mil habitantes. Pelo tamanho, e mais ainda pelas características físicas (clima e vegetação do *chaco*) assemelhava-se a Corumbá.

<sup>47</sup> CONSULADO GERAL DO BRASIL. Ao Exmo. Senhor Geraldino Silveira, Agente do Lloyd Brasileiro em Buenos Aires, 4/9/1917. Cópia de ofício. 110 - Correspondência expedida. Autoridades brasileiras. Ofícios, 1916-1918 – AHI.

<sup>48</sup> É o caso do vapor “Corumbá” de bandeira Argentina e propriedade da empresa Nicolas Mihanovich. Em 7/1/1914, depois de dezesseis dias de viagem, aporta em Corumbá procedente de Buenos Aires, tendo a bordo 42 tripulantes, mais nove oficiais e o comandante. Até dezembro daquele mesmo ano o navio aportou mais nove vezes em Corumbá: 1/2, 28/2, 28/3, 25/4, 24/5, 21/6, 19/7, 16/8. Depois volta somente em 18/1/1915. Cf. ALFÂNDEGA DE CORUMBÁ. *Entrada de navios*. Janeiro de 1914 a março de 1915 – Instituto Luiz de Albuquerque, Corumbá-ILA.

<sup>49</sup> De forma simplificada, o *closed shop* pode ser entendido como o controle do mercado de trabalho pelos operários sindicalizados. Todavia, DOESWIJK (1999, p.168) ressalta que a *oficialização* ou o *closed shop* no porto de Buenos Aires ligava a tripulação a um barco específico.

<sup>50</sup> O relato de um trabalhador do porto de Santos corrobora esta relação do marítimo com a cidade: “Segundo um ex-presidente do Sindicato dos Estivadores de Santos, Domingos Garcia, ‘havia sim intercâmbio de informações daqui pra lá, de lá pra cá. Algumas visitas também que os marinheiros faziam no sindicato, no porto, para saber como funciona isso, como funciona aquilo’”, (SILVA 1995, p.31). De acordo com o mesmo autor, os marítimos desempenhavam o papel de “‘gazeteiros’, transmitindo informações políticas ‘em primeira mão’” (SILVA, 2003, p.141).

<sup>51</sup> Os pequenos proprietários não estão no foco da pesquisa mas chamo atenção para essa categoria, ainda existente, que, provavelmente, mobilizava quantidade significativa de cargas e passageiros e influenciava no mercado de trabalho. Para uma referência interessante de estudos sobre esta categoria na França, ver: MERGER (1985).

<sup>52</sup> Em 1919, foram criadas as Agências em Cáceres, Porto Murtinho e Cuiabá, sob a jurisdição da Capitania em Corumbá. Cf. BRASIL. MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, pelo Dr. Raul Soares de Moura, Ministro de Estado dos Negócios da Marinha. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1920, p.125 - Centro de Documentação e Apoio à Pesquisa, Unesp-Assis-CEDAP.

<sup>53</sup> BRASIL. MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, pelo Dr. Joaquim Ferreira Chaves, Ministro de Estado dos Negócios da Marinha. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, Abril de 1921. *Mappa demonstrativo do pessoal matriculado existente durante o ano de 1920* - CEDAP.

<sup>54</sup> BRASIL. MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil. Ministro do Estado dos Negócios da Marinha Alexandrino Faria de Alencar. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, maio de 1925. *Mappa demonstrativo do pessoal matriculado existente durante o ano de 1924* - [www.crl-jukebox.uchicago.edu/bsd/](http://www.crl-jukebox.uchicago.edu/bsd/) - Universidade de Chicago-UCHICAGO.

<sup>55</sup> A população do Estado (números absolutos): 1872 (60.417); 1890 (92.827); 1900 (118.825); 1920 (246.612); 1940 (432.265). Fonte: IBGE. *Anuário Estatístico do Brasil*. Rio de Janeiro, v.32, 1971, p.41.

<sup>56</sup> RELATÓRIO APRESENTADO À ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA. Anexo 1, período 1879-1880. Rufino Enéas Gustavo Galvão – Presidente da província -. Cuiabá, 2 de abr. de 1881 – Centro de Documentação Regional, Dourados-CDR, apresenta os números e nacionalidades dos estrangeiros entrados pelo porto de Corumbá em 1880. Grande parte desses imigrantes trabalhavam no ramo do comércio em Corumbá, alguns como proprietários.

<sup>57</sup> C. DE MELLO & C. *Comercial almanach "Matto-Grossense"*. São Paulo: 1916, p.161.

<sup>58</sup> REVISTA MENSAL ILLUSTRADA FOLHA DA SERRA. Campo Grande, Matto Grosso, n.9, junho 1932 – Biblioteca Valmir e Lúcia Corrêa, Campo Grande (particular)-BVLIC.

<sup>59</sup> Sobre a urbanização de Corumbá e os trabalhadores *formais* e *informais*, ver SOUZA (2001).

<sup>60</sup> Cf. AMORIM, (1912, p.308), em 1911, Montevidéu contava com um cais ainda inacabado, alguns navios tinham que fundear distante do porto. Em Assunção as embarcações também tinham que fundear no meio do rio, por falta de cais apropriado. Buenos Aires, desde final do século XIX possuía uma estrutura portuária.

<sup>61</sup> Conforme AMORIM (1912, p.419), os moradores de Assunção, em 1911, também construíam cisternas (denominadas pelo autor de “algibes”), para coleta de água das chuvas. A topografia da capital paraguaia (com cerca de 60 mil habitantes, no início do século XX), era semelhante à de Corumbá: à beira do rio Paraguai, o porto localizado numa faixa estreita de terra próxima ao nível da água e o restante da cidade numa elevação. Na outra margem do rio, de frente para a cidade, tem-se a imensidão do pantanal (*chaco*).

<sup>62</sup> CÂMARA MUNICIPAL DE CORUMBÁ. Sala das sessões. *Resolução nº18. 3/2/1920* – Arquivo da Câmara Municipal de Corumbá-ACMC.

<sup>63</sup> *Op cit.* p.446. Em relatório à Câmara Municipal, a Intendência de Corumbá ressaltava a necessidade de fiscalizar a higiene dos vendedores de leite e de água,

muitos dos quais suspeitos de estarem enfermos de lepra. Mas a população não exigia do vendedor a apresentação do cartão. Cf. SAÚDE PÚBLICA. Illms. Srs. Presidente e mais Vereadores da Câmara Municipal. 6/11/1922 (mimeo.) - ACMC.

<sup>64</sup> CÂMARA MUNICIPAL DE CORUMBÁ. Projecto de Postura nº20. 19/1/1926 (mimeo.) - ACMC.

<sup>65</sup> *Modernidade* é entendida aqui como um processo de imposição/assimilação em Mato Grosso, de novas formas de produção e especialmente de consumo de produtos importados, caracterizando, assim, uma relação de dependência da região aos países centrais.

<sup>66</sup> Planta típica das florestas mato-grossenses. Das raízes se extraía a emetina, muito apreciada como medicamento.

<sup>67</sup> CONSULADO DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL a Sua Excellencia o Senhor Doutor Octavio Mangabeira, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Montevidéu, 5/10/1928. 257 - 2 - 17 Consulados brasileiros. Montevidéu: officios recebidos, 1928 - AHI. Envia em anexo, relatório sobre “A navegação brasileira para o Uruguay”. À página 2 relaciona as origens dos produtos e as respectivas toneladas, transportadas do Brasil para o Uruguay. Corumbá aparece como principal origem dos produtos (em toneladas e diversidade), sendo: paina, couros, crina de animais, farinha de trigo, sebo, postes telegráficos, tripas salgadas, ipecacuanha, doce, charque, línguas secas, artigos indígenas, borracha.

<sup>68</sup> Ver também FERRERAS (1997).

<sup>69</sup> Ver também BOURDÉ (1973).

<sup>70</sup> Outra cidade argentina visitada por Annibal Amorim foi Rosário. Em artigo Diego Armus e Jorge Enrique Hardoy discutem a urbanização de Rosário entre o final do século XIX e 1910, período em que a cidade alcançou o status de segundo porto argentino e segunda em número de população. (ARMUS e HARDOY, 1985).

<sup>71</sup> ARCHIVO DE VIRGILIO SAMPOGNARO. Jefe Político y de Policía de Montevideo. Documentos relacionados com la Policía de Investigaciones.

1918-1919. Cajá 218, Carpeta 17, (folha 27), (mimeo.) - Archivo General de la Nación, Montevidéu-AGN. Relata o movimento na casa da imigrante italiana Elsa Cordini.

<sup>72</sup> Também em Mato Grosso, mesmo nas cidades e com mais frequência na lida rural, os pobres de uma forma geral, incluindo os trabalhadores nativos, andavam descalços. Em officio de 1909, o presidente da Câmara de Corumbá solicitava, ao Presidente do Estado, providências para o aparelhamento da polícia de Corumbá com “praças de bons costumes e fardados e não como atualmente sucede que na sua maioria andam descalças, chapéus de palha e em mangas de camisa.” CÂMARA MUNICIPAL DE CORUMBÁ. Excm. Sr. Coronel Presidente do Estado. Corumbá, 29/11/1909, (mimeo.). Cx. 1906-1886 - ACMC.

<sup>73</sup> A população da capital paraguaia, em 1889, era estimada em 51.719, em 1914 era de 63.524 e em 1928 de 77.378. Cf. CENSO NACIONAL DE POBLACIÓN Y VIVIENDAS DEL PARAGUAY, 1982. In.: CENTRO PARAGUAYO DE ESTÚDIOS SOCIOLOGICOS. *Revista Paraguaya de Sociología*. (Documentación Paraguaya. Estadísticas). Año 20, Nº 56, pp.161-164, Enero-Abril de 1983.

<sup>74</sup> Algo da discussão que segue, sobre Corumbá, está na minha dissertação de mestrado, publicada recentemente. Aqui acrescento novas fontes que possibilitam aprofundar o estudo sobre a relação do trabalhador com a cidade. (OLIVEIRA, 2005), particularmente o capítulo II, tópico “Segurança para quem?”

<sup>75</sup> ABAIXO-ASSINADO, Ilmo Snr. Dr. Intendente-Interventor. Corumbá, 4/4/1919, (mimeo.). Cx. 1913-1922 - ACMC. Um dos nomes, Francisco Xavier Gomes, era paraguaio e matriculado na Capitania como foguista sob o número 180. Cf. CAPITANIA DE MATO

GROSSO. *II Livro de matricula – pessoal*. 1908. SDM. Outro abaixo-assinado solicitava a instalação de uma escola no “lugar denominado Arangum, a margem do rio Paraguai, fronteiro a cidade”. ABAIXO-ASSINADO, Exmo Sr. Gnel. Cyriaco F. de Toledo, D.D.Intendente Geral do Município. Corumbá, 16/10/1919, (mimeo.). Cx. 1913-1922 – ACGM.

<sup>76</sup> A estadia de um navio no porto variava segundo vários fatores: descarregar, carregar, lotação de tripulantes, abastecimento, concerto de avarias etc. A demora no porto pode significar maior possibilidade de contato com a população em terra. Um documento interessante para perceber a durabilidade do contato dos tripulantes com as pessoas do porto é o formulário da “Alfandega de Corumbá” intitulado “Despacho Marítimo”, que registrava a entrada e saída de navios no porto: o vapor argentino *Primera Misiones*, com 22 tripulantes mais o capitão, vindo de Montevidéu, entrou no porto de Corumbá em 30/9/1916 e tinha previsão de saída para dia 6/10/1916, portanto, o navio ficaria 7 dias aportado em Corumbá. DELEGACIA DE MATO GROSSO. Ministério da Fazenda. Fundo: Tesouraria da Fazenda Nacional Alfândega de Corumbá; Conteúdo: Papeis de Navio; Data-limite: 1915-1916; Cx: 389; Pasta: 1916 Vapor Argentino Misiones; proced. Montevidéu; 05/10/1916 a 07/10/1916 – Arquivo Nacional, Brasília-AN/B.

<sup>77</sup> *Baependy*. Exmo. Sr. Consul Geral do Brasil, em Buenos Ayres. Documento avulso, 28/10/1920. 158-E - Consulado Geral em Buenos Aires: Documentação interna. Avarias, vistorias e protestos. 1919-1920 - AHI.

<sup>78</sup> Diversas narrativas e mesmo parte da historiografia reforçam a imagem do marinheiro como homem rude, truculento, bebedor. Ver, por exemplo, a narrativa de Eduardo Xavier em GOMES (1988, p.128). Por outro lado, NELSON (1990, p.18-22), analisando a subcultura dos marítimos em Nova York, critica a imagem preconceituosa, herdada do período colonial mas reproduzida pelos “patrões”, “filantropos” e “alguns acadêmicos”, em que classificava os marinheiros como exóticos, “zé ninguém”, ralés, “crianças semi errantes do mar”, bêbados, brigões.

<sup>79</sup> *A Cidade*, Corumbá 17/8/1921, nº1062, p.1. Microfilme “Mato Grosso – Jornais Diversos” 1920-1923 - BEIP.

<sup>80</sup> Os detalhes do regulamento da polícia do porto de Corumbá está em ESTADO DE MATTO-GROSSO. *Instruções provisórias para o Serviço de Policia dos Portos do Estado*: aprovadas por despacho do Exmo. Sr. Dr. Secretario do Interior, Justiça e Fazenda, de 21 de setembro de 1918. Cuiabá: Typ. Official, 1918 - BNB.

<sup>81</sup> *Santos*. Protestos 1915. Protesto ao Exm. Snr. Consul da Republica dos Estados Unidos do Brazil em Buenos Aires. 4/10/1915. 158-C - B. Aires. Documentação interna. Avarias, vistorias e protestos. 1909-1915 - AHI.

<sup>82</sup> CIA DE NAVEGAÇÃO LLOYD BRASILEIRO. *Relatório do exercício de 1924*. Rio de Janeiro, 1925, p.35 - BNB.

<sup>83</sup> Já o marítimo Eduardo Xavier não gostava de viajar para Nova York, pois “A gente tinha que ter um cartão para andar na cidade. Então me deram o nome de ‘Red’ (...). Fui classificado de pele-vermelha por causa da minha cor e fiquei chateado. Nunca mais voltei lá.” (GOMES, 1988, p.129).

<sup>84</sup> CONSULADO GERAL DOS E. U. DO BRASIL. Assumpção, ? de dezembro de 1918 ao “S.Ex. o Senhor Dr. Domicio da Gama, Ministro de Estado das Relações Exteriores.” Offícios, julho de 1918 a 1919. Estante 238, Prateleira 4, N. volume 4 - AHI.

<sup>85</sup> MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS DA MARINHA ao Snr. Ministro De Estado Das Relações Exteriores. Rio de Janeiro 30 de abril de 1919. Ofício n.2282. Volume: “Ministérios. Ministério da Marinha. Avisos recebidos. 1919 - 1922” 304 - 2 - 8 - AHI. Encaminha parecer



sobre os atos de indisciplina dos tripulantes brasileiros em navios nacionais ou franceses, a bordo e em terra, no porto de Bordeaux na França.

<sup>86</sup> A. S. S. O SENHOR GERALDINO SILVEIRA. *Gente do Lloyd Brasileiro em Buenos Aires*. Em 29/8/1916. Cópia de ofício. “Consulado em Buenos Aires. Correspondência expedida. Autoridades Brasileiras. 1914 - 1915” - AHI. Da mesma forma o marítimo Antonio Joaquim Pereira, também matriculado na Capitania de Corumbá, pede repatriamento por achar-se em indigência. “A. S. S. o Senhor Antonio Augusto de Azevedo. Commandante do paquete nacional ‘Jupiter’.” Em 6/7/1916. Cópia de ofício. “Consulado em Buenos Aires. Correspondência expedida. Autoridades Brasileiras. 1914 - 1915” - AHI.

<sup>87</sup> SAÚDE PÚBLICA. *Op cit.* - APMC.

<sup>88</sup> Diferente dos projetos de colonização do Paraguai, anteriormente citados, que buscavam atrair estrangeiros, o Estado brasileiro do período pensou uma colonização com homens e mulheres nacionais sem terra. A Colônia Agrícola de Dourados, próxima a fronteira com o Paraguai, foi muito utilizada nos discursos varguistas como modelo. Atualmente, os índios desterrados têm lutado para reconquistar as terras ocupadas pelos colonos. Sobre a Colônia de Dourados ver OLIVEIRA (1999).

<sup>89</sup> Ver LENHARO (1986).

## Referências bibliográficas

ALBANEZ, Jocimar Lomba. **Sobre o processo de ocupação e as relações de trabalho na agropecuária: o extremo sul de Mato Grosso (1940-1970)**. Dissertação (Mestrado em História), Dourados-MS: CPD/UFMS, 2003. (Mimeo.).

AMORIM, Annibal. **Viagens pelo Brasil: do Rio ao Acre – aspectos da Amazônia**. Do Rio a Matto Grosso. Rio de Janeiro: Livraria Garnier, 1912.

ARMUS, Diego. HARDY, Jorge Enrique. Entre el conventillo y la casa própria: notas sobre la vivienda popular en el Rosário del novecientos. *Revista Paraguaya de Sociologia*. Assunción: Centro Paraguayo de Estudios Sociológicos, 22, (64), set.-dez.1985, pp.289-296.

ARRUDA, Gilmar. **Frutos da terra: os trabalhadores da Matte-Larangeira**. Londrina-PR: UEL, 1997.

BARRETT, Rafael. **Cartas intimas**. Com notas de su viuda, Francisca Lopez Maiz de Barrett. Montevideo: Biblioteca Artigas, 1967.

BOURDÉ, Guy. La condition ouvrière à Buenos Aires à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. *Le mouvement social*. Paris, juillet-septembre 1973, pp.3-33.

BRAUDEL, Fernand. **O Mediterrâneo e o mundo mediterrânico na época de Filipe II**. Lisboa: Martins Fontes, 1983 (Volume I).

CAMARGO, Fernando da Silva. **Britânicos no Prata: caminhos da hegemonia**. Passo Fundo: Editora Universitária UPF, 1996.

CASTRO, Maria Inês Malta. **O preço do progresso**. A construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1905-1914). Dissertação (Mestrado em História). Campinas: UNICAMP-IFCH, 1993. (Mimeo.).

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano: 1. Artes de fazer**. Petrópolis: Vozes, 1994

- CHAVES, Cleide de Lima. **De um porto a outro: a Bahia e o Prata** (1850-1889). Dissertação (Mestrado em História) UFBA. Salvador: 2001 (Mimeo).
- CORRÊA, Lúcia Salsa. **Corumbá: o comércio e o casario do porto** (1870-1920). In: CORRÊA, Valmir Batista, et al. **Casario do Porto de Corumbá**. Campo Grande: Fundação de Cultura de Mato Grosso do Sul. Brasília: Gráfica do Senado, 1985.
- CORRÊA, Lúcia Salsa. **História e fronteira: o Sul de Mato Grosso** (1870-1920). Campo Grande: UCDB, 1999.
- CORRÊA, Valmir Batista. **Fronteira Oeste**. Campo Grande: Editora da UFMS (Fontes Novas: Ciências Humanas), 1999.
- DOESWIJK, Andreas. **Entre camaleões y cristalizados: los anarcho-bolcheviques rioplatenses, 1917-1930**. Tese (Doutorado em História). Campinas: UNICAMP-IFCH, 1998. (Mimeo.).
- DRACHENBERG, Lyra Pidoux de. **Inmigracion y colonizacion en el Paraguay, 1870-1970**. *Revista Paraguaya de Sociologia*. 12, Nº 34, setembro-dezembro, 1975.
- FERRERAS, Norberto O. **No país da cocanha: aspectos do modo de vida dos trabalhadores de Buenos Aires. (1889-1920)**. Tese (Doutorado em História), Campinas: UNICAMP-IFCH, 2001. (Mimeo.).
- FERRERAS, Norberto O. **Historia e historiografía de las condiciones de la vida obrera em Buenos Aires y Rio de Janeiro. Un analisis comparativo. Pós-História**. *Revista de Pós-Graduação em História*. Assis: UNESP, V.5, pp.11-32, 1997.
- FONSECA, João Severino da. **Viagem ao redor do Brasil: 1857 – 1878**. Rio de Janeiro: Typ. De Pinheiro, v.1, 1880.
- GUILLEN, Isabel Cristina Martins. **O imaginário do sertão: lutas e resistências ao domínio da Companhia Matte Larangeira** (Mato Grosso: 1890). Tese (Doutorado em História), Campinas: IFCH/UNICAMP, 1991, (Mimeo.).
- LENHARO, Alcir. **Colonização e trabalho no Brasil: Amazônia, Nordeste e Centro-Oeste**. Campinas: Editora da UNICAMP, 1986 (Série Pesquisas).
- LEONARDI, Víctor Paes de Barros. **Entre árvores e esquecimentos: história social nos sertões do Brasil**. Brasília: Paralelo 15 Editores, 1996.
- MAMIGONIAN, Armen. **Inserção de Mato Grosso ao mercado nacional e a gênese de Corumbá**. GEOSUL. Santa Catarina, (1) – 1º sem. 1986.
- MATOS, Lobivar. **Sarobá**. Poemas. Rio de Janeiro: Minha Livraria, 1936.
- MEDRANO, Lilia Inéz Zanotti de. **A livre navegação dos rios Paraná e Uruguay: uma análise do comércio entre o Império brasileiro e a Argentina** (1852-1889). Tese (Doutorado em História), São Paulo: USP-FFLCH 1989. (Mimeo.).
- MEDRANO, Lilia Inéz Zanotti de. **Imigração e trabalho: os italianos e a navegação fluvial no contexto platino (século XIX)**. *Revista do ICH*. Campinas, PUC-CAMPINAS, (1), outubro de 1997, pp.178-193.

MELGAÇO, Barão de. **Vias de comunicação de Matto Grosso**. Cuiabá: UFMT, 1975.

MERGER, Michèle. Les marins au début du <sup>xx</sup><sup>e</sup> siècle: “des forains d’une espèce particulière”. **Le mouvement social**. Les Editions ouvrières, Paris, (132), julho-setembro 1985.

NELSON, B. *Workers on the waterfront: seamen, longshoremen, and unionism in the 1930s*. Chicago: University of Illinois Press, 1990

OLIVEIRA, Benícia Couto de. **A política de colonização do Estado Novo em Mato Grosso (1937-1945)**. Dissertação (Mestrado em História), Assis: FCL-UNESP/Assis, 1999. (Mimeo.).

OLIVEIRA, Vitor Wagner Neto de. **Estrada móvel, fronteiras incertas: os trabalhadores do Rio Paraguai (1917-1926)**. Campo Grande-MS: UFMS, 2005.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. **As curvas do trem e os meandros do poder: o nascimento da estrada de ferro Noroeste do Brasil. (1904-1908)**. Campo Grande-MS: Editora da UFMS, 1997.

SILVA, Fernando Teixeira. *A carga e a culpa*. São Paulo/Santos: Hucitec/Prefeitura Municipal de Santos, 1995.

SILVA, Fernando Teixeira. **Operários sem patrões: os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras**. Campinas: Editora da UNICAMP, 2003.

SILVA, Maria do Carmo Brasil Gomes da. **Rio Paraguai: O ‘mar interno’ brasileiro. Uma contribuição para o estudo dos caminhos fluviais**. São Paulo: Tese (Doutorado em História) – FFLCH-USP, 1999 (Mimeo.).

SILVEIRA, Mauro César. **A batalha de papel: a guerra do Paraguai através da caricatura**. Porto Alegre: L&PM, 1996.

SOUZA, João Carlos de. **Sertão cosmopolita. A modernidade de Corumbá (1872-1918)**. Tese (Doutorado em História), São Paulo: FFLCH-USP, 2001. (Mimeo.).

ZUBILLAGA, Carlos. Breve panorama da imigração maciça no Uruguai (1870-1931). In: FAUSTO, B. (Org.). **Fazer a América**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2000.

