

## **RIOS, VAPORES E HOMENS: NATUREZA, TRABALHO E RESISTÊNCIA NA NAVEGAÇÃO ENTRE O PRATA E O PANTANAL NO INÍCIO DO SÉCULO XX<sup>1</sup>**

Vitor Wagner Neto de Oliveira<sup>2</sup>

**Resumo:** A proposta deste artigo é analisar o trabalho marítimo no interior dos navios que faziam a ligação entre Montevideú, Buenos Aires, Assunção e Mato Grosso no início do século XX. Busco problematizar a relação estabelecida entre os tripulantes de várias nacionalidades no espaço do trabalho, bem como a interação desses homens com o ritmo da máquina a vapor e com o movimento da natureza. Práticas que influenciaram na construção da cultura operária dos marítimos.

**Palavras-chave:** natureza; trabalho marítimo; resistência operária.

**Abstract:** This article aims to analyse the sea work activities inside ships that connected Montevideo, Buenos Aires, Assunción and Mato Grosso in the beginning of the XX century. I also try to problemize the relationship established among the crew members of different nationalities in this work space, as well as interaction of these men along with the steam machine rhythm and nature movement. Practices that have influenced in building the maritimes labour culture.

**Key-words:** nature; sea work; labour resistance.

---

<sup>1</sup> Este artigo é parte dos resultados da tese intitulada “*Entre o Prata e Mato Grosso: uma viagem pelo mundo do trabalho marítimo entre 1910 e 1930. (Montevideú, Buenos Aires, Assunção e Corumbá)*”, defendida em fevereiro de 2006 no programa de Doutorado em História Social do IFCH/UNICAMP, financiado pelo CNPq.

<sup>2</sup> UFMS/CPTL - E-mail: vitorwagnern@yahoo.com.br

## ENTRE TRANCOS E BARRANCOS

Uma viagem entre o Prata e o Pantanal mato-grossense, no início do século XX, poderia durar 20 dias, como também 40 ou mais, dependendo das condições dos rios (cheia/vazante), do tempo (força do vento, tempestade), da embarcação (problemas mecânicos) e do trabalho dos tripulantes.

Partindo de Montevideú e passando por Buenos Aires, rio acima até Mato Grosso, o navio dependeria da natureza e da habilidade do prático para passar ileso por entre os bancos de areia, as pedras e as mudanças bruscas do tempo nas águas do Prata, considerado pelos navegantes como um dos lugares mais perigosos. Os muitos relatos de naufrágios no *Mar del Plata*, desde o século XVI, confirmam essa fama.

Conforme Juan Varese, no sugestivo capítulo “O inferno dos navegantes”, a navegação pelo estuário do Prata “era considerada tão perigosa que as companhias seguradoras inglesas e francesas fixavam uma taxa complementar, desde Castillos até Montevideú e Buenos Aires, equivalente a das viagens de ultramar” (VARESE, 1998, p.13).<sup>3</sup>

Entre Montevideú e Buenos Aires, o maior perigo era o *banco Inglês* que fica submerso a dois metros da superfície. Chegando nas imediações do porto Madero, em Buenos Aires, o navio deveria aguardar, fundeado distante do porto, a chegada dos agentes da saúde, para vistoria de praxe, o que poderia demorar horas. Após a vistoria, a embarcação seguiria a reboque para uma das “darsenas”, guiada por um prático do porto.

---

<sup>3</sup> As citações das fontes em espanhol foram traduzidas livremente para o português, preservando a referência na língua original e a escrita das fontes em português foi atualizada para a língua moderna, preservando a referência conforme o original.

Partindo de Buenos Aires, conseguindo driblar as adversidades do clima e encontrando o caminho certo – denominado de *canal do Inferno* – por entre as dezenas de ilhas no delta do Paraná, o navio seguiria esse rio, passando por várias cidades-portos do norte argentino, entre as quais Rosário, Santa Fé, Goya e Corrientes. Esse trecho era bastante movimentado, pois tanto as embarcações que iam para Assunção e Mato Grosso pelo rio Paraguai, quanto aquelas que seguiam o rio Paraná até Puerto Iguazu/Foz do Iguazu, passavam por esse caminho. Os constantes nevoeiros, principalmente no inverno, exigiam maior cuidado, chegando a impedir viagens à noite.

Em direção a Mato Grosso, um outro ponto que merecia cuidados redobrados era na confluência do rio Bermejo com o Paraguai, onde também se evitava a navegação noturna. Seguindo sempre na fronteira entre Paraguai e Argentina, passava-se ainda pelo porto argentino de Formosa, capital da província de mesmo nome, para alcançar a baía de Assunção. Desde o norte argentino e ainda mais em Assunção, os aspectos físicos como clima e vegetação, caracterizados pelo *chaco*, não se alteram muito até os pantanais de Mato Grosso. Um calor úmido, na maior parte do ano, com um ciclo de cheia e vazante do rio que renova a vegetação natural rasteira em toda a planície, o que favorece a diversidade aquática e silvestre, inclusive com uma infinidade de insetos que picam e que aparecem em quase todos os relatos de viagem, concomitante ao calor, como a pior parte da excursão.

Depois de Assunção, Concepción, com 25 mil habitantes em 1911 (AMORIM, 1912, p.420), era o porto mais importante do Paraguai. A partir dali, viriam povoados paraguaios menores, Forte Olimpo e Bahia Negra, na fronteira com Porto Murtinho no lado brasileiro, para depois chegar a Corumbá, principal porto da fronteira oeste brasileira. Entre Assunção e Corumbá, as distâncias de um porto a outro

aumentavam, por vezes os viajantes ficavam dias sem avistar povoados. Com sorte, avistariam moradores ribeirinhos.

A visão de uma região monótona, marcada pelos ciclos naturais que nada altera, contrasta-se com a ferocidade das águas que se movimentam ao ritmo das estações do ano. As chuvas, quase sempre abundantes, se intensificam em novembro, quando enchem as cabeceiras dos rios no norte de Mato Grosso e na descida arrastam detritos e alagam extensões imensas da planície, formando novos leitos. Quando da vazante, iniciada geralmente em março, descortinam os campos para o pastoreio. (SODRÉ, 1941, p.188)

Nesse movimento de subida e descida das águas, os braços dos rios mudam de lugar, “canais, bocas e furos vão sendo formados ou destruídos pela força das águas ou pela vegetação que se desprende das margens” (SILVA, 1999, p.91), o que podia provocar transtornos sérios ao prático (homem responsável por guiar embarcações) desavisado que entrasse em um desses falsos caminhos ou não atentasse para os bancos de areia, pedras e as *ilhas* de camalotes que deslizam sob a água no período da vazante. Nas noites de inverno, o calor sufocante pode dissipar-se repentinamente com rajadas de ventos que colocavam sob ameaça, principalmente, as embarcações de pequeno porte.<sup>4</sup> Esses ventos tornam-se mais perigosos nos trechos em que o canal do rio Paraguai passa por grandes lagoas, como a Uberaba, a Gaíva e a Mandioré.

Diferente do alto-mar, a proximidade da margem do rio permitia o abastecimento de víveres, principalmente a carne vermelha, adquirida dos povoados ou moradores isolados. Os próprios tripulantes matavam a rês e estocavam a carne

---

<sup>4</sup> Na documentação dos consulados brasileiros na região, existem vários “protestos de avarias” que descrevem os acidentes de percurso. Exemplo: CONSULADO GERAL EM BUENOS AIRES. Documentação interna. Avarias, vistorias e protestos. 1919 - 1920. 158-E. Protestos de vapores brasileiros. N.9. A bordo do vapor nacional ‘Diamantino’, 13/10/1919 – Arquivo Histórico do Itamaraty-AHI; CONSULADO GERAL EM BUENOS AIRES. Documentação interna. Avarias, vistorias e protestos. 1919 - 1920. 158-E. Acta de deliberação n.6. A bordo do vapor nacional ‘Diamantino’, 2/8/1919 – AHI.

salgada. As populações ribeirinhas também forneciam a madeira para os fornos dos vapores. Extraída das matas ribeirinhas, eram alojadas próximas ao rio, para facilitar o abastecimento das embarcações. A descida nesses portos improvisados representava sempre um momento de perigo, em vista dos possíveis ataques de animais, principalmente peçonhentos. Uma agressão contra a natureza era cometida pelas embarcações de tamanho desproporcional à largura do rio que, em diversos pontos sinuosos, tocavam nos barrancos iniciando processos de erosão agravados pelo movimento de cheia e vazante do rio.

Talvez estejam aí, no início do século, as primeiras agressões de vulto contra o meio-ambiente na região. A população local construiu explicações singulares para esses fenômenos naturais e de intervenção velada do homem no meio. As histórias contadas pelos pantaneiros, que também eram contadas ou construídas nas embarcações, parecem revelar esta sabedoria. O sr. Manoel João de Carvalho, antigo marítimo, nascido em Cáceres no Mato Grosso, em 1912, conta a história do “Minhocão” que, como o “Mãozão”, o “Saci” etc, compõem o imaginário dos habitantes dos pantanais. Perguntado se já ouvira falar do “Minhocão”, Manoel de Carvalho responde que já viu

e muitos já viram, eu, por exemplo, viajei demais de navio, eu andava na beira do rio, minha mãe morando em perambeira do rio, eu mexia com canoa [...] eu já vi, ele fazendo o destroço na barranca, derrubando árvore, mas ele eu nunca vi. Ele fazia assim, aquele parecia um motor que vinha aí tôtôtôtôtôtô.... Aí de repente, começava a mexer aquelas árvores assim, na barranca, de repente desmoronava tudo”.

O entrevistado continua relatando suas observações sobre as transformações que os rios da região sofreram, como mudança de cursos e assoreamento, sempre

explicadas pela ação do “minhocão”: “aí tem esse rio que era navegado e seco, passou pra outro lugar e ninguém sabe como...”<sup>5</sup>

Uma das diversões dos passageiros era alvejar animais silvestres que se avistavam na barranca. Conforme a narrativa do viajante Annibal Amorim, desde a “entrada no rio Paraguai que os jacarés começam a prender a atenção dos passageiros, que, armados de rifles, de pistolas ou de revolveres, os alvejam, às vezes matando-os”. Os índios, quando avistados por esses passageiros, se não tinham o mesmo destino dos jacarés, não eram merecedores de maior atenção: “As 8 da manhã passa por nós uma esquadrilha de dez canoas tripuladas por índios e índias guaranis. Um belo espetáculo, a esta hora matinal. De bordo atiram-lhes cascas de frutas.” (AMORIM, 1912, p.437)

Existia ainda um outro contratempo na lida marítima: as epidemias que assolavam o Cone-Sul americano. Os navios tornavam-se ambientes propícios para a incubação e o transporte de doenças, muitas delas originárias de portos distantes, como da Europa ou América do Norte.

No espaço da embarcação pouco se podia fazer diante de uma enfermidade, ainda menos se tratasse de uma epidemia, tão comum naquele início de século. São costumeiros os termos de óbitos a bordo de navios que viajavam entre o Prata e Corumbá, alguns sem identificação das causas da morte, descrevendo apenas como “moléstia ignorada”.<sup>6</sup>

Um artigo no periódico *La union del marino*, órgão da Federación Obrera Marítima argentina, denunciava, em 1922, as condições sanitárias dos navios. Sob o

---

<sup>5</sup> ENTREVISTA Manoel João de Carvalho. Produção: Eudes Fernando Leite e Frederico Augusto Garcia Fernandes. Corumbá, 1996. Ver ainda (FERNANDES, 2002, p.163).

<sup>6</sup> Segundo a cópia do “termo de óbito” de João Gonçalves, lavrado a bordo do vapor “Diamantino” do Loyd Brasileiro, que fazia a linha Corumbá - Montevideu, falecido em 18 de maio de 1925, o cabo-foguista morreria de “moléstia ignorada”. O tripulante era solteiro, tinha 59 anos e natural da Ilha da Madeira. Parte da tripulação do “Diamantino” assina o termo. CONSULADO GERAL DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL, ao Exmo. Snr. Dr. Felix Pacheco ministro de Estado das Relações Exteriores. Montevideo 30/10/1925. Estante 257, Prateleira 2, N. volume 14, Consulados brasileiros. Montevideu: ofícios recebidos, 1925 - AHI.

título “A tuberculose nos marinheiros”, o articulista que se denomina “Un marino”, critica a decisão do “Congresso de Higiene do Instituto Pasteur”, em Buenos Aires, de não permitir o embarque de marinheiros com tuberculose.<sup>7</sup> A decisão havia sido tomada com bases no relatório do Dr. Clerc que apontou para as condições insalubres dos locais onde dormiam os marinheiros. Conforme o argumento do autor, já que se constatou que os “lugares onde dormem os marinheiros estão situados em condições insuficientes”, o correto “seria que o congresso de higiene tivesse votado uma resolução para que essas condições fossem melhoradas”. Na seqüência, o “Marino” evidencia que os discursos e as ações sanitárias do período se assentavam ou eram delineados pelas diferenças de classes: “A vida dos trabalhadores não interessa aos capitalistas e menos aos senhores que fazem como se velassem pela saúde pública”, “uns e outros, quando viajam o fazem com toda comodidade e em camarotes higiênicos e ventilados.”

A divisão de 1<sup>a</sup>, 2<sup>a</sup> e 3<sup>a</sup> classes, bem como a hierarquia entre comandante e subalternos, no interior do navio, mais do que definir os alojamentos dos passageiros, do comandante e dos tripulantes – os camarotes para uns e os espaços coletivos para outros –, significava também uma maior ou menor proteção contra doenças originárias da má nutrição e da falta de higiene, como destacado no artigo do “Marino”.<sup>8</sup> Provavelmente, um navio cargueiro tinha menos atenção quanto às condições higiênicas do que uma embarcação de passageiros, com diferença, ainda, na *classe* do navio. Todas as embarcações estavam sujeitas à fiscalização sanitária, mas, como assinala o “Marino”, as exigências dos agentes de saúde pública dificilmente chegavam a questionar as condições insalubres do trabalho.

---

<sup>7</sup> *La Union del marino*, Buenos Aires, Año XII, Num.89, Septiembre de 1922, (p.2) – Biblioteca del Congreso, Buenos Aires - BCA.

<sup>8</sup> Braudel (1983, p. 372-3) relaciona as diferenças de classes ao desenvolvimento de pestes e epidemias.

É significativo o caminho percorrido pelas epidemias. Geralmente, seguiam as rotas de navegação que, por sua vez, eram as rotas de migração humana. Atravessavam oceanos para chegar ao litoral americano, adentravam o interior do Cone-Sul subindo os rios, aportando em lugares longínquos como o Mato Grosso. Segundo Lúcia Salsa Corrêa, de 1867 a 1920, Corumbá enfrentou 34 surtos de epidemias e, somente o cólera, em 1886-1887, contaminou cerca de mil pessoas, em uma população urbana estimada em 5 mil habitantes. (1980, p.20)

As aterrorizantes notícias sobre a morte de multidões em portos distantes, chegavam a Corumbá, igualmente trazidas pelos vapores flutuantes – por vezes a notícia e o fato chegavam juntos. Logo a cidade armava uma operação de guerra contra o inimigo, muitas vezes, invisível. Mas, nas condições sanitárias da passagem entre os séculos XIX e XX, era quase sempre uma luta inglória.

A tática mais difundida contra esse avassalador inimigo era a quarentena decretada a embarcações provindas de regiões contaminadas ou que tivessem tripulantes com suspeita de contaminação. O navio em quarentena ficava fundeado distante do porto e às vezes era impedido de entrar em território nacional, como no caso da epidemia de peste bubônica que atingiu o Paraguai em 1899.<sup>9</sup> Por decreto do governo do Brasil, os portos brasileiros haviam sido fechados para as embarcações provindas da república paraguaia.

Entretanto, decretar a quarentena a um porto, era uma decisão que ultrapassava o âmbito da saúde pública, pois tinha custos econômicos e, por isso, tratava-se também de uma decisão política e que nem sempre era respeitada. O vice-cônsul do Brasil em Assunção ao afirmar que não houve movimento marítimo entre as duas nações, quando da vigência do decreto de fechamento dos portos,

---

<sup>9</sup> VICE CONSULADO DOS E. U. DO BRAZIL. Assumpção, 20 de fevereiro de 1900. “Ao Exmo. Snr. Dr. Olyntho de Magalhães Ministro de Estado das Relações Exteriores.” “Repartições Consulares Brasileiras”. Ofícios reservados 1900 – 1903, Estante 238, Prateleira 3, N. volume 12 - AHI.



entra em contradição com um seu ofício anterior. Na oportunidade, o representante brasileiro em Assunção relatou ao Ministro do Exterior as formas de contrabando que “dos portos paraguaios limítrofes do Estado de Mato Grosso” se faziam, em virtude dos portos brasileiros estarem fechados para as procedências do Paraguai.<sup>10</sup>

O contrabando feito pelas embarcações saídas de Assunção seguia o mesmo trajeto de épocas normais até o último porto limítrofe com Mato Grosso, “Bahia Negra”, a 36 horas de Corumbá, onde os *contrabandistas* transportavam as mercadorias para o lado boliviano denominado “Piedra Blanca”, a 3 horas de Corumbá, e assim chegavam até o porto da cidade mato-grossense, causando prejuízos aos cofres fazendários do Brasil.<sup>11</sup>

Conforme Myriam Bahia Lopes, na “Conferência Sanitária Internacional realizada entre o Brasil, a Argentina, o Paraguai e o Uruguai, no ano de 1904, a quarentena nos portos é abolida” (1988, p.53). Entretanto, os protocolos sanitaristas continuaram exigindo a fiscalização de navios antes de lançarem ferro em alguns portos. Nos portos de Montevideú e Buenos Aires, os passageiros e tripulantes não tinham a permissão de baixar à terra, até que os agentes de saúde vistoriassem a embarcação. (AMORIM, 1912, p.308)

Ao marítimo que falecesse a bordo não era garantido o ritual funerário junto aos seus familiares, uma vez que o sepultamento acontecia no primeiro povoado que a embarcação aportasse. Ao comandante caberia providenciar o enterro e emitir o “termo de falecimento”, que consistia em arrolar os pertences encontrados na bagagem do falecido, como no caso da morte de João Ferreira, acontecida a bordo do vapor *Cáceres* às duas horas e vinte minutos da madrugada do dia 4 de

---

<sup>10</sup> O contrabando existia independente do fechamento dos portos, como forma de driblar os impostos. Nessa prática, provavelmente, empregava-se número considerável de trabalhadores difícil de serem apreendidos em vista da ilegalidade da atividade.

<sup>11</sup> VICE CONSULADO DOS E. U. DO BRAZIL. Assumpção, 15 de fevereiro de 1900. “Ao Exmo. Snr. Dr: Olyntho de Magalhães Ministro de Estado das Relações Exteriores.” Repartições Consulares Brasileiras, Ofícios reservados 1900 – 1903, Estante 238, Prateleira 3, N. volume 12 - AHI.

dezembro de 1918, na imediação do Porto Tererê. O taifeiro – natural e morador de Assunção, filho de “pais ignorados”, solteiro – havia falecido repentinamente e seu cadáver, por deliberação do delegado de polícia de Porto Murtinho, foi sepultado no cemitério local. Como era de praxe nestes casos, em presença dos oficiais e tripulantes que assinaram o “termo de falecimento” lavrado a bordo, arrolou-se os pertences deixados por João Ferreira, “resultou não encontrar coisa alguma concernente a roupa de seu uso”, somente “quatro vales a cobrar dos seus vencimentos a contar do mês de outubro, novembro e três dias do mês de dezembro”, resultando assim um total de “quarenta e seis pesos ouro uruguaio com oitenta e um centésimos”, entregues ao Cônsul Geral do Brasil em Assunção.<sup>12</sup>

Ao final da vida, a posse de João Ferreira se resumia a três vales por serviços prestados a duas companhias de navegação. Na descrição de sua identidade estava o local de nascimento e moradia (Assunção) e a sua profissão (taifeiro). Existiram muitos iguais a João Ferreira que carregavam como bagagem apenas a sua condição de trabalhador, configurada nos vales a receber.

Essa condição de *desapossamento* podia ser corrente no meio da marujada, mas não era a única possível. No armário de Antonio Joaquim dos Santos, a bordo do vapor brasileiro *Maceió*, aportado em Buenos Aires, encontrou-se uma lista de 34 itens, compreendendo quantias em dinheiros brasileiro e argentino, várias peças de roupas, cortinas, chapéus, bonés, perfumes, fósforos, estojo de barbear, pente, bebida, faca, caixa de segredo, par de tamancos, saco de ferramentas de marinho, diploma da sociedade dos marinheiros e livros.<sup>13</sup>

---

<sup>12</sup> TERMO DE FALECIMENTO. “Caceres”, 4/12/1918. Documentos Recolhidos dos consulados brasileiros. Assunção. Maço: 609, 3, 11 - AHI.

<sup>13</sup> *Maceió*. Arrolamento dos efetivos do marinho Antonio Joaquim dos Santos. Bordo do “Maceió”, em Buenos Ayres, 3 de janeiro [maio?] de 1918. 158-D. “Documentação interna. Avarias, vistorias e protestos. 1916-1918” - AHI.

O armário de Antonio Joaquim revela um marinheiro que carregava consigo os usos e costumes de muitos outros homens da época: fumar, beber, usar chapéus de feltro ou bonés, lenços, ceroulas, tamancos etc. Desvenda também algo que diferenciava o marinheiro da maioria dos homens em terra: acompanhado de suas ferramentas de trabalho estava o diploma da sociedade de classe a que pertencia. O armário mostra ainda que o marítimo do início do século XX, poderia ser *um operário leitor*.

Antonio Joaquim fora suspenso de suas atividades no *Maceió* em vista de “insubordinação recorrente”, acabando preso pela polícia do porto de Buenos Aires, não podendo nem mesmo apanhar seus pertences a bordo. Diante da atitude do comandante de suspender Antonio Joaquim, evidencia-se um outro aspecto do cotidiano da embarcação: a cumplicidade e o companheirismo. O comandante do *Maceió* fora surpreendido com a “notícia transmitida em tom arrogante pelo marinheiro Celestino Alves de Cabral que se intitula fiscal da sociedade de resistência de marinheiros de que a guarnição do convés solidária com o marinheiro insubordinado” (Antonio Joaquim) determinara que “nenhum iria substituí-lo no serviço”. Não obtendo sucesso na empreitada de tentar apaziguar os ânimos, o comandante recorreu ao auxílio da polícia do porto, ficando detidos em terra, além dos dois insubordinados, mais onze tripulantes.<sup>14</sup>

Ora, Antonio Joaquim não era um operário *sem eira nem beira*, desamparado. A lista de seus pertences já demonstrara isso e o diploma da sociedade dos marinheiros, encontrado em seu armário, evidencia que era um operário que participava de uma sociedade de resistência e que no *Maceió* existia ao menos mais um outro companheiro seu também filiado à sociedade, Celestino Alves Cabral.

---

<sup>14</sup> CONSULADO GERAL DO BRASIL EM BUENOS AIRES. Protesto do Capitão de Longo Curso, Jacinto Doria Cardozo, Comandante do Vapor Nacional “Maceió”, aportado em Buenos Aires. 1<sup>o</sup>/5/1918. (p.16 e 19). 180-E - “Termos. Contractos mercantis, protestos de arribadas e avarias” 1913 – 1921 - AHI.

Esse, como interlocutor entre os revoltosos e o comandante, foi chamado pelo Consulado do Brasil em Buenos Aires, onde reafirmou sua posição de fiscal da Associação de Marinheiros e Remadores (não identifica de onde) e como tal, interveio em favor do tripulante por ver que a acusação do comandante de que Antonio Joaquim dos Santos estava embriagado, era falsa.

Ao final, Celestino Cabral fora preso junto com seus companheiros e em seu armário encontrou-se diversos objetos de uso pessoal, além de postais, fotos e quatro livros. Celestino era mais um *operário leitor*.<sup>15</sup>

A bagagem desses viajantes do início do século poderia ser mesmo surpreendente. Em “informações reservadas” ao chefe de polícia de Montevideu, a Policía de Investigaciones relatava os objetos encontrados com dois suspeitos chegados do Brasil no vapor *Cabo Santa Maria*: Pascual Bahamonde, que dizia ser espanhol, encontrou-se em seu poder uma carta remetida de Santos de alguém que era procurado em Buenos Aires, em sua mala um recibo de aluguel, quatro munições e uma quantidade de pregos; Luís Pavissoch, que dizia ser dalmata e foi marinheiro em barcos chilenos, encontrou-se em seu poder entre vários apontamentos um endereço da Federación de Mozos, um certificado para sentar praça como moço no vapor *Ciudad de Buenos Aires*, um endereço da adega “Germania” e um recorte do *Mundo Argentino* que fala da repressão ao anarquismo, em sua mala havia três válvulas para auto, uma mola de aço e uma caixa de pregos.<sup>16</sup>

No espaço que se dava a morte, também se dava a vida. Nos navios de passageiros a presença da mulher impunha um outro ritmo àquele cotidiano

---

<sup>15</sup> *Maceió*. Arrolamento dos efetivos do marinheiro Celestino Alves Cabral. Bordo do “Maceió”, em Buenos Ayres, 3 de maio de 1918. 158-D. “Documentação interna. Avarias, vistorias e protestos. 1916-1918”. AHI. 158-D. “Documentação interna. Avarias, vistorias e protestos. 1916-1918” - AHI.

<sup>16</sup> REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY, Policía de Investigaciones. Informaciones reservadas. Montevideo, febrero 6 de 1919 (mimeo), AVS. “Documentos relacionados com la Policía de Investigaciones, 1918-1919”. Caja 218, Carpeta 16 – Archivo General de la Nación, Montevideu - AGN.

masculino e, também, outras surpresas. O nascimento de um bebê entre um porto e outro, de certa forma, completava o ciclo daquela sociedade flutuante, em que nascer e morrer eram acontecimentos mais próximos do que a terra firme.<sup>17</sup>

Uma passageira desacompanhada poderia tornar-se um problema a mais para o comandante manter a ordem a bordo. Por isso, algumas companhias de navegação passaram a exigir “certificados de honestidade”, já que as “senhoras viajam destino Brasil sem serem acompanhadas pessoas família e insistem ditos certificados sejam passados nosso Consulado”.<sup>18</sup> O telegrama do Consulado do Brasil em Montevideu solicitava ao Ministro das Relações Exteriores do Brasil informações sobre disposições que ditavam às companhias de navegação exigências de “comprovantes de honestidade” às mulheres que viajavam sozinhas, afinal, mulheres desacompanhadas a bordo, era uma ameaça à disciplina daquele espaço predominantemente masculino.

## O TEMPO DA MÁQUINA E O RITMO DA NATUREZA

A produção do trabalhador marítimo, nesse contexto, era marcada pela conjunção do tempo da máquina, da natureza e pelas relações que os homens estabeleciam com esses elementos e entre si. O *tempo* do trabalho, a *disciplina* e as relações entre indivíduo e coletivo, eram determinados pelo tempo da máquina, mas também pelo tempo da natureza. Esta singularidade, mais o fato da convivência vinte e quatro horas do dia, durante várias semanas, talvez seja o que distingue

---

<sup>17</sup> CONSULADO GERAL DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL. Assumpção 7 de agosto de 1909. Ao Exm. Sr. Barão do Rio Branco, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Ofícios 1909 – 1910, Estante 238, Prateleira 3, N. volume 15 - AHI. Termo de nascimento de Luiza, ocorrido a bordo do vapor nacional 'Oyapock' em viagem de Montevideu para Corumbá.

<sup>18</sup> CONSULADO GERAL DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL, a Sua Exa. O Snr. Dr. J. M. de Azevedo Marques. Ministro de Estado das Relações Exteriores. Montevideo, 10/6/19121. (telegrama nº11 de 9/5/1921) 257 - 2 - 10 - Ofícios recebidos, (cópias) 1923 - AHI.

profundamente o trabalhador marítimo daquele empregado na indústria, do início do século XX, quando a máquina ditava a produção. Mais do que diferenças de ambiente, tratam-se de formas distintas de estabelecer relacionamentos humanos e daí instituir-se *costumes em comum*, também distintos.<sup>19</sup>

O texto de Peter Linebaugh (1983) apresenta mais elementos para se entender as semelhanças ou diferenças entre o trabalho no navio e na indústria. Ao tecer críticas às interpretações de Thompson (afirmando que a sua obra clássica *A formação da classe operária inglesa* sofreria de uma ausência de “materialidade”) e de Hobsbawm (em *A crise da economia européia do século XVII* em que se manifestaria a ausência de “trabalho vivo”), Linebaugh contribui para identificar novos elementos na constituição da classe operária, extrapolando os limites nacionais ou do continente europeu, bem como o período de formação da classe. O autor percebe as inter-relações entre as economias e as pessoas da Europa com outros continentes, formando uma cadeia de dependências, portanto de influências materiais e culturais, desde o século XVI com o nascimento do modo de produção capitalista e, segundo o autor, marco inicial da história do movimento operário. (1983, p.31)<sup>20</sup>

Seguindo em sua análise, Linebaugh identifica no final do século XVII “quatro maneiras pelas quais o capital procura organizar a exploração do trabalho humano em sua combinação com os materiais e instrumentos de produção” e por consequência suas respectivas contradições. Uma dessas maneiras é o navio “modo de produção que ao nível da circulação unia os outros”, cujo “ambiente de atuação tornou-o tanto universal como *sui generis*, proporcionou o espaço onde a articulação

---

<sup>19</sup> Aqui me refiro, indiretamente, a obra de THOMPSON (1998), particularmente o capítulo 6, “Tempo, disciplina de trabalho e capitalismo industrial”.

<sup>20</sup> Para uma crítica à Linebaugh, ver SWEENEY (1988).

de regras disciplinares e a proporção de capital variável para constante (homens para equipamentos) prefigurou a fábrica do futuro” (1983, p.31)

Apesar das semelhanças com a fábrica, apontadas pelo autor, algumas realidades faziam do trabalho e dos trabalhadores marítimos sujeitos singulares, como: o contato constante, por dias e noites consecutivos, tornava-os cúmplices de intimidades e de formas de burlar as normas, como na violação de mercadorias; a cumplicidade que existia entre sujeitos de vidas marcadas pela mobilidade, pelo cosmopolitismo, pela distância do porto de origem, pela proximidade com o *outro*, permitindo o desenvolvimento de um sentimento de pertencimento, de ser parte daquele grupo; uma cumplicidade que chegava ao limite do conhecimento da individualidade, da intimidade entre companheiros; as relações descompassadas que mantinham com os grupos sociais em terra,<sup>21</sup> mesmo com a família, sugerindo um relativo desprendimento de valores como o casamento<sup>22</sup> ou a fixação de residência; a comunicação com grupos de operários de outras regiões ou países permitindo a expansão de horizontes culturais muito além do local e do nacional; a convivência na diversidade cultural<sup>23</sup> entre os próprios tripulantes e desses com os passageiros facilitava a constituição de uma cultura e linguagem bastante particular etc.<sup>24</sup>

---

<sup>21</sup> Mike Savage (2004, p.43), a partir de leituras de sociólogos estadunidenses sobre *network analysis* “análise das redes”, sugere pensar os “fracos contatos”, ou seja, os contatos rápidos e tênues entre trabalhadores de locais diferentes, como importante na mobilização política da classe.

<sup>22</sup> Analisando o *II Livro de matrícula - pessoal*, 1908 – Serviço de Documentação da Marinha, Rio de Janeiro - SDM, da Capitania de Mato Grosso, percebe-se que de 73 trabalhadores com mais de 20 anos de idade, apenas 28 eram descritos como casados, tendo estes em sua maioria acima dos 30 anos de idade, enquanto os solteiros contavam 45. Conforme, Fernando Silva (2004, p.218), com relação a Santos, o “senso de liberdade e independência era acentuado entre jovens trabalhadores solteiros que podiam levar uma vida mais ‘autodeterminada’ pelo controle individual de seu tempo de trabalho e lazer”. Bruce Nelson (1990, p.36-8), em relação aos Estados Unidos nos anos 1930, também observa a “solidão” desses trabalhadores “nômades” mas, nos “homens sem lugar para ir” o sonho de tal lugar poderia alimentá-los na luta. Esses homens encontravam os seus nos bares e prostíbulos, mas também no sindicato.

<sup>23</sup> Algo sobre as relações de trabalho e os contatos inter-étnicos, nos navios do século XV ao XIX, está também em Miceli (1997) e Silva (2001).

<sup>24</sup> Craig Heron (1989, pp. 232-3) destaca que a colaboração muito próxima exigida no trabalho dos marinheiros canadenses e sua vida social isolada como embarcados originou laços fortes de uma forma pouco usual

Acredito que as “microsociedades” (os navios) teriam sido os agentes das inter-relações entre as economias e as sociedades do Cone-Sul, particularmente com relação ao acúmulo de experiências dos trabalhadores de diferentes etnias. Por conseguinte, teriam favorecido a criação de *códigos de vivência*, códigos que eram transpassados para a terra, configurando-se em um aspecto da cultura marítima, mas não na criação de uma língua distinta à maneira que entendeu Peter Linebaugh, para o século XVII. Por outro lado, as fontes evidenciam que era corrente o uso da língua espanhola por brasileiros, até em documentos oficiais como nos “termos” apresentados por comandantes brasileiros ao Consulado do Brasil em Assunção.

Contudo, essas “microsociedades”, ao contrário de serem “isoladas” e homogêneas, conformavam-se no contato com os “outros” em terra e na heterogeneidade étnica e de ofícios de seus integrantes. Os marítimos eram parte das classes trabalhadoras e poderiam ser, também, os elos entre trabalhadores de portos distintos.<sup>26</sup>

O navio, neste sentido, pode ser visto como um espaço de liberdade, mas também de aprisionamento, de impedimentos, de limitações. Para um passageiro aventureiro, a procura do *eldorado*, em busca de fazer a vida, o navio podia significar a passagem do *reino da necessidade* para o da fartura que as terras americanas prometiam.

Ao transportar pessoas, o navio transportava sonhos, esperanças, principalmente para os migrantes. Também para velhos marinheiros, acostumados à

---

<sup>25</sup> Algo sobre as relações de trabalho e os contatos inter-étnicos, nos navios do século XV ao XIX, está também em Miceli (1997) e Silva (2001).

<sup>26</sup> Fernando Silva (2003) identifica três vertentes historiográficas sobre trabalhadores como os portuários e marítimos: a “desagregacionista”, as análises “integrativas”; um terceiro tipo de abordagem considera elementos das duas vertentes anteriores, como a homogeneidade/heterogeneidade, radicalismo/pragmatismo, singularidades/diferenças com outras categorias.



vida flutuante, estar no navio poderia ser mais do que apenas trabalhar, talvez significasse estar sem raízes que o prendesse à terra, estar sem porto.

Por outro lado, o navio como espaço de trabalho era também o espaço da limitação, do aprisionamento. Ao subir a bordo, o tripulante sabia que dificilmente poderia descer assim que o quisesse. Não tinha como, a qualquer momento e por qualquer motivo, abandonar o ambiente de serviço. Havia os limites materiais impostos pela própria *condição insular* do lugar: um espaço definido por metros, da proa a popa e do convés ao porão. Existiam também regulamentos da Marinha e da Capitania dos Portos que normatizavam as relações, com atenção especial à hierarquia que garantia a vigilância. A teia de oficiais e subalternos deixava pouca margem para práticas *independentes* ou *desinteressadas*.

O conto de Joseph Conrad talvez possa clarear melhor a sensação de liberdade e aprisionamento de um marinheiro em terra ou embarcado. Em terra, em um diálogo com o personagem Capitão Giles, o narrador argumenta da sua recente decisão de não mais voltar a navegar como tripulante, ao que o Capitão Giles diz, “Um homem livre por um tempinho”, e o narrador responde afirmativamente “Creio que posso me chamar assim – desde as onze horas”. (2003, p.25)

Noutra passagem, Conrad narra de forma esplêndida e ao mesmo tempo simples, a dubiedade vivida pelo personagem, ao decidir deixar a vida marítima: “Nunca na minha vida eu me sentira mais distante dos acontecimentos terrenos. Libertado do mar por algum tempo, eu preservava ainda a consciência do marinheiro, de completa independência dos assuntos de terra. Como poderiam dizer respeito a mim?”. (2003, p.32)

Estar em terra era, para esse marinheiro, livrar-se do mar, libertar-se do cotidiano do navio, do trabalho. Por outro lado, ir pro mar, significava libertar-se dos

acontecimentos da terra, estar sem raízes. Portanto, em um ou em outro lugar, existia liberdade e aprisionamento. Se o espaço do navio (não só o espaço físico, mas também o das relações de trabalho e sociais) restringia as ações, o ambiente em terra também tinha suas limitações, seus códigos de postura.

As pretensões ordenadoras da divisão do trabalho e da vigilância das ações humanas no interior do navio assemelham-se à utopia da sociedade disciplinar, a que Michel de Certeau, utilizando-se da metáfora do vagão de trem, classifica de “uma célula racionalizada. Uma bolha do poder panóptico e classificador, um módulo do isolamento que torna possível a produção de uma ordem, uma insularidade fechada e autônoma”. A racionalidade pretendida no espaço limitado e delimitado do vagão de trem (ou do navio), permite visualizar um lugar desprendido das “raízes locais”, com uma ordem imutável: “cada coisa está no seu lugar”. (1994, p. 193)

Michel de Certeau, ao analisar o espaço do trem e a narrativa do lugar, fornece uma bela metáfora para se entender as relações no navio:

Carcerário e naval, análogo aos barcos e submarinos de Júlio Verne, o vagão alia o sonho e a técnica. [...]. Os contrários se coincidem durante o tempo de uma viagem. Momento estranho em que uma sociedade fabrica espectadores e transgressores de espaços, santos e bem-aventurados colocados nas auréolas-alvéolos dos seus vagões. Nesses lugares de preguiça e de pensamento [...]. As assembléias não obedecem mais às hierarquias de ordens dogmáticas: são organizadas pelo minucioso traçado da disciplina tecnocrática, racionalização muda do atomismo liberal. (1994, p.196)

Ao destacar a utopia da racionalização liberal, o autor de *A invenção do cotidiano*, apresenta a sua contrapartida: as frestas no poder, as “maneiras de fazer”, as práticas cotidianas que driblam a “vigilância”, a “antidisciplina”, as portas de fugas como a do banheiro. À ordem que se pretendia imóvel e imutável do vagão colocado em movimento pela máquina, se contrapõe a agitação da estação e a submissão da máquina aos olhos do espectador.

As relações estabelecidas a bordo dos navios que navegavam a Bacia Platina talvez obedeçam a essa perspectiva de Certeau: relações que conjugavam a ordem e a desordem, a disciplina e a indisciplina. E, também, à sensação de liberdade e aprisionamento relatada por Joseph Conrad.

## **PARA FINALIZAR: ENTRE O RIO E A CIDADE**

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

Em um olhar panorâmico sobre o passado, em direção aos bairros marítimos do início do século XX, geralmente próximos aos portos, em um 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.

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.

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>27</sup>

Um documento encaminhado pelo comandante do navio brasileiro *Baependy* – essa 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. O comandante argumentava que raro era o dia em que a maior parte da guarnição, especialmente a da seção de máquinas, se apresentava ao trabalho em estado normal em vista da embriagues:

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 [...].

---

<sup>27</sup> A estadia de um navio no porto variava segundo vários fatores: descarregar, carregar, lotação de tripulantes, abastecimento, concerto de avarias etc.: o vapor argentino “Primera Misiones”, com 22 tripulantes mais o capitão, vindo de Montevideu, entrou no porto de Corumbá em 30 de setembro de 1916 e tinha previsão de saída para dia 6 de outubro de 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. Montevideo; 05/10/1916 a 07/10/1916 – Arquivo Nacional, Brasília.

Aproveito também a oportunidade para comunicar a V.Exca. que todos os homens que ontem se dirigiram ao Consulado, nesta cidade, abandonaram o serviço sem minha permissão.<sup>28</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>29</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 como no *Baependy*. 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, essa 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 polícia do porto<sup>30</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

<sup>28</sup> *Baependy*. Exmo. Sr. Consul Geral do Brazil, 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>29</sup> Diversas narrativas e mesmo parte da historiografia reforçam a imagem do marinheiro como homem rude, truculento, beberrão. Ver, por exemplo, a narrativa de Eduardo Xavier que, por ocasião dos reparos do navio brasileiro *Caxias* em Hamburgo, em 1919, morou por oito meses a bordo (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>30</sup> O regulamento da polícia do porto de Corumbá encontra-se em ESTADO DE MATTO-GROSSO. *Instruções provisórias para o Serviço de Polícia 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. Oficial, 1918 – Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro - BNB.

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 que se “fizesse prevalecer um regulamento inventado pela associação a qual os mesmos pertencem, desrespeitando com essa tentativa o regulamento interno de bordo que não mais representa do que as Leis em Vigor da Marinha Mercante”<sup>31</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, salientando que “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”.<sup>32</sup> Para evitar as deserções, a Companhia passou a ser mais cuidadosa nos critérios de escolha “dos tripulantes para os navios da linha da América”, conseguindo “diminuir o número de deserções nessa linha, que chegara a alcançar a média de 12 por navio.”

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

---

<sup>31</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>32</sup> CIA DE NAVEGAÇÃO LLOYD BRASILEIRO. *Relatório do exercício de 1924*. Rio de Janeiro, 1925, p.35 – BNB.

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>33</sup> Mas nem sempre o marinheiro desembarcava em portos distantes, por livre e espontânea vontade.

Sob a alegação de desobediência a uma ordem de serviço, o comandante do vapor *Miranda* do Loyd Brasileiro, na linha Montevideu-Corumbá, em 1918, mandou que desembarcassem quatro espanhóis e dois brasileiros no porto de Assunção, um porto distinto daquele de origem desses marítimos. Os quatro espanhóis e um brasileiro deram um jeito de regressarem a Montevideu, sendo que um outro brasileiro, de nome Euclides de Souza, ficou em Assunção, tornando-se um problema a ser solucionado pelo Consulado do Brasil, que então requisitou passagem para o trabalhador retornar para Corumbá.<sup>34</sup> Mesmo sem indicar qual a falta cometida pelos tripulantes, o documento é revelador do desrespeito à hierarquia de comando no navio, além do contato entre brasileiros e espanhóis.

As faltas mais correntes cometidas pelos marítimos a bordo eram a desobediência a ordens de serviço, o que significava um tipo de *desacato à autoridade*, briga, embriaguez, baixar à terra sem autorização, violação de mercadorias, desobediência às regras de moralidade e revoltas coletivas.

A fonte seguinte é reveladora da quebra de hierarquia a bordo e das punições no interior do navio. Trata-se de um diálogo, por meio de ofícios de 1919, entre o Cônsul do Brasil em Assunção e o Ministro do Exterior no Brasil, sobre a punição de

---

<sup>33</sup> Já o marítimo Eduardo Xavier, entrevistado por Angela Gomes, 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>34</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.

tripulantes com desembarque do vapor *Ladário* do Loyd Brasileiro, que fazia a linha Montevideu-Corumbá. Discordando do Ministro quanto à alegação de que o desembarque do foguista Luiz Pereira da Silva era ilegal, o Cônsul salienta que o marítimo, ao ser interpelado não negou

assim como o outro foguista que já partiu, que tivesse desobedecido a ordem do maquinista e a do comandante. [...]. Neste caso parece-me que a nota não pode deixar de ser 'má'. E os próprios companheiros presentes me disseram ter feito bem em desembarcá-lo. Já ao sair de Buenos Aires, o navio teve de atrasar a partida de 2 horas porque esse tripulante tinha ido buscar uma roupa...<sup>35</sup>

A fonte não explicita o tipo de insubordinação cometida por Luiz da Silva e seus companheiros foguistas, mas abre uma fresta por onde se podem avistar o interior do navio e a correlação de forças entre comandante, oficiais e (in)subordinados.<sup>36</sup> Para o bom andamento dos trabalhos, teria que existir um equilíbrio de forças, cada parte respeitando o espaço da outra e seus próprios limites, seja de mando por parte do comandante e dos oficiais, seja de obediência por parte dos comandados.

Essa e outras fontes demonstram que esse equilíbrio não era fácil de ser atingido naquele ambiente predominantemente masculino, em que a força poderia ser medida pelo porte físico, mas também pelo potencial de coesão de grupo ou de classe. Se a citação condiz com a realidade acontecida, em algum momento da viagem um grupo de foguistas do *Ladário* inverteu a ordem das coisas e passou a determinar ações ao invés de ser determinado. Provavelmente, esses “insubordinados” tinham noção das conseqüências advindas de seus atos como, por

---

<sup>35</sup> CONSULADO GERAL DOS E. U. DO BRASIL. Assumpção, 27 de novembro de 1919. A S.Ex. o Sr.Dr.José Manoel de Azevedo Marques, Ministro de Estado das Relações Exteriores. COPIA - 22 de Novembro de 1919. Offícios, Julho de 1918 a 1919, Estante 238, Prateleira 4, N. volume 4. AHI.

<sup>36</sup> O movimento operário marítimo também estava atento para a questão da hierarquia a bordo. *La Aurora del Marino*. Organo de la Sección Marineros y Contramaestres. Buenos Aires, 1º de Mayo de 1925, número extraordinario - (Je/0164) – Arquivo Edgard Leuehroth, UNICAMP - AEL, p.1



exemplo, o registro da nota “má” em sua caderneta ou mesmo a prisão a bordo, sugerida pelo Ministro do Exterior, em outro trecho.<sup>37</sup>

O Ministro argumenta que era preferível prender os revoltosos a bordo até o porto de origem (Corumbá), onde seriam julgados pela Capitania dos Portos, do que desembarcá-los em porto estrangeiro, ao que o Cônsul responde que a prisão a bordo era uma medida que não poderia ser executada em vista do “espírito de solidariedade mal entendida que hoje domina as classes marítimas”. O comandante do *Ladário* a quem o Cônsul havia recomendado esse tipo de punição “declarou que absolutamente não poderia seguir viagem nessas condições, impossibilitado como se achava de impor-se à tripulação que já dera provas do que era capaz”. Por fim, o Cônsul salienta que “talvez o conhecimento que têm os tripulantes de que não se permitiria o seu desembarque aqui deu motivo a que procedessem aqueles como procederam a bordo do *Ladário*, dando ordens em vez de cumprir as que lhes eram dadas” e solicita do Ministro “determinar-me se devo cumprir as instruções ou o Regulamento das Capitânicas dos Portos”.

O temor do Cônsul quanto à solidariedade dos marítimos, julgado por ele como equivocada, podia ser o que armadores e governos tinham quanto ao poder de mobilização dos trabalhadores marítimos. As cláusulas que estipulavam as relações de trabalho e de poder, entre comandante e tripulantes, não garantiam a inviolabilidade da hierarquia a bordo, e isso fica claro nas dúvidas lançadas pelo Cônsul ao Ministro do Exterior que sugerem um conflito entre normas marítimas e consulares.

Por fim, a conjugação do tempo da natureza, do tempo da máquina à vapor e das relações que os homens estabeleciam com esses elementos e entre si, bem

---

<sup>37</sup> Na caderneta de matrícula do marítimo era impresso o “Regulamento das Capitânicas dos Portos, anexo ao decreto n.6617 de 29 de agosto de 1907”, cf. CONSULADO GERAL DO BRASIL EM BUENOS AIRES. Documentação interna. Avarias, vistorias e protestos. 1909-1915. 158-C - AHI.

como com os outros em terra, além das leis e regulamentos marítimos pré-estabelecidos que tentavam ordenar essa complexidade e evitar a desordem e a quebra da hierarquia, são as circunstâncias que formam as características constitutivas do operário marítimo e o diferencia de outros trabalhadores em terra. Entretanto, o ser trabalhador, suas condições de vida em terra, os aproxima da multidão do porto e os tornam parte das classes trabalhadoras.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

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

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

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

CONRAD, J. **A linha de sombra: uma confissão.** Rio de Janeiro: O Globo/ São Paulo: Folha de S. Paulo, 2003

CORRÊA, L. S. **Corumbá: um núcleo comercial na fronteira de Mato Grosso (1870-1920).** Dissertação (Mestrado em História), São Paulo, FFLCH-USP, 1980. (Mimeo.)

FERNANDES, F. A. G. **Entre histórias e tererés: o ouvir da literatura pantaneira.** São Paulo: Editora UNESP, 2002

GOMES, A. de C. (coord.), FLAKSMAN, D. R., STOTZ, E. **Velhos militantes: depoimentos.** Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1988

HERON, C. Communists, Gangsters, and Canadian Sailors. **Labour/le travail.** Journal of Canadian Labour Studies/ Revue d'études ouvrières canadiennes. St. John's Newfoundland, Canada: Department of History, Memorial University of Newfoundland, outono, 1989.

LOPES, M. B. **Práticas médico-sanitárias e remodelação urbana na cidade do Rio de Janeiro – 1890/1920.** Tese (Doutorado em História), Campinas: IFCH/UNICAMP, 1988. (Mimeo)

MICELI, P. **O ponto onde estamos**: viagens e viajantes na história da expansão e da conquista (Portugal, séculos XV e XVI). Campinas: Editora da UNICAMP, 1997 (Viagens da Voz)

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

SAVAGE, M. Classe e história do trabalho. In: BATALHA, C. H. M., SILVA, F. T. da, FORTES, A. **Cultura de classe**. Campinas: Editora UNICAMP, 2004, pp.26-48

SILVA, L. G. **A faina e o rito**: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX). Campinas: Papirus, 2001 (Textos do Tempo).

SILVA, F. T. da. Valentia e cultura do trabalho na estiva de Santos. In: BATALHA, C. H. M., SILVA, F. T. da, FORTES, A. . **Cultura de classe**. Campinas: Editora UNICAMP, 2004.

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

SILVA, M. do C. B. G. da. *Rio Paraguai: O 'mar interno' brasileiro. Uma contribuição para o estudo dos caminhos fluviais*. Tese (Doutorado em História), São Paulo: FFLCH-USP, 1999. –(Mimeo.)

SODRÉ, N. W. **Oeste**: ensaio sobre a grande propriedade pastoril. Rio de Janeiro: José Olympo, 1941

SWEENEY, R. Outras canções de liberdade: uma crítica de 'Todas as montanhas atlânticas estremeceram'. In: **Revista Brasileira de História**. São Paulo, v.8, n.16, pp.205-219, mar.1988/ago.1988

THOMPSON, E. P. **Costumes em comum**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998

VARESE, J. A. **De naufrágios y leyendas en las costas de Rocha**. Montevideo: Aguilar, 1998