

Cotidiano do trabalho

na rota fluvial entre
Buenos Aires e Corumbá
(Brasil) – de 1910 a 1930^(*)

Vitor Wagner Neto de Oliveira^(**)

Resumo

Neste artigo busco entender como se dava o trabalho dos tripulantes de navios que faziam a ligação entre Corumbá, cidade da fronteira oeste do Brasil, no estado do Mato Grosso, e o porto de Buenos Aires (Argentina), passando por Assunção (Paraguai) e Montevideu (Uruguai). Optando pela narrativa histórica, minha pretensão é apresentar a singularidade do mundo do trabalho marítimo, destacando os seguintes aspectos: a diversidade étnica presente no espaço limitado do navio; a interação dos trabalhadores com a hierarquia de mando e obediência; os conflitos a bordo e as formas de solução; o alcance que as leis da terra tinham nesse mundo; por fim, o ritmo do trabalho ditado pelo ritmo da máquina.

Palavras-chave: marítimos, Bacia Platina, mundos do trabalho.

Abstract

In this article I seek to understand how was the work of crews of ships which made the connection between Corumbá, a city of the western border of Brazil, in Mato Grosso, and the port of Buenos Aires (Argentina), to Asuncion (Paraguay) and Montevideo (Uruguay). Opting for historical narrative, my intention is to present the uniqueness of the world maritime labor, highlighting the following aspects: the ethnic diversity present in the limited space of the ship, the interaction of employees with the hierarchy of command and obedience, the conflicts board and forms of solution, the extent that the laws of the land had in this world and finally, the pace of work dictated by the pace of the machine.

Keywords: marine, Prata, worlds of work.

(*) Este artigo é parte do segundo capítulo do livro, publicado em português: Vitor Wagner Neto de Oliveira, *Nas águas do Prata: os trabalhadores da rota fluvial entre Buenos Aires e Corumbá (1910-1930)*, Campinas-SP, Editora da UNICAMP, 2009.

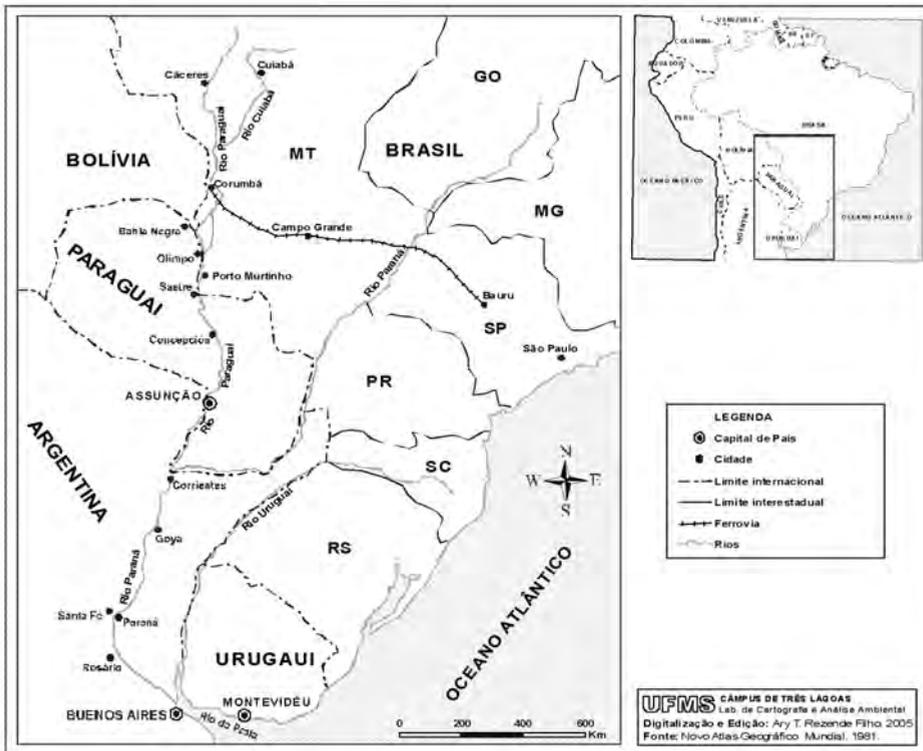
(**) Professor Adjunto em História do Brasil, Coordenador do Núcleo de Documentação Histórica “Honório de Souza Carneiro”, Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS), Campus de Três Lagoas. (Brasil). Dr. em História Social do Trabalho. vitorwagnern@yahoo.com.br

No movimento... das ondas

Partilhar da experiência de trabalho no interior do navio, por meio de vestígios históricos, é particularmente importante para se compreender o cotidiano dos trabalhadores, seus conflitos e seus acordos. Por isso, a pretensão deste artigo é navegar nesse ambiente, buscando âncoras explicativas do poder de mobilização e de luta dos marítimos.

Para uma viagem entre Montevidéu (Uruguai) e Corumbá (Brasil), subindo os rios da Prata, Paraná e Paraguai, com duração média de 21 dias, dependendo das condições de navegabilidade, em um vapor do porte do *Miranda* do Loyd Brasileiro – construído em 1907, com dimensões iguais a 71,65m de comprimento, 11 mts. De boca, 3,44 mts. De pontal, 3,05 mts. De calados, com capacidade para 1.108 toneladas brutas, e força de 720 hp, podendo atingir uma velocidade de 7 nós por hora e com um consumo médio de 542 kgs. De carvão por hora–, exigia-se um total de 48 tripulantes, sendo 1 comandante, 11 oficiais e mais 36 tripulantes de diversas categorias.¹

Figura 1 - Cone-Sul Americano: do Mato Grosso ao Prata



¹ Dados extraídos do: 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, Empresa Brasil Editora, novembro de 1922 – Biblioteca Nacional, Brasil (BNB) e Alfândega de Corumbá, *Entrada de navios. 1915-1916* – Instituto Luiz de Albuquerque, Brasil (ILA).

Em face da posição estratégica que ocupa, o transporte marítimo e fluvial, de modo geral, sempre foi reconhecido pelos governos como questão de *segurança nacional*, impondo especificidades a essa atividade, desde o controle da circulação de embarcações – no caso brasileiro, pelas capitânicas dos portos, ligada à Marinha de Guerra² – à divisão do trabalho dentro do navio, carregada da disciplina militar, incluindo-se o uso de uniforme definido pela Marinha de Guerra.³

De forma geral, a hierarquia funcional fazia-se assim: comandante (responsável máximo pela embarcação, tripulação, passageiros e cargas); práticos (conhecedores do rio que indicavam o melhor caminho para desviar dos bancos de areia e pedras);⁴ maquinistas (responsáveis pelo bom funcionamento de todas as peças da máquina que punham em movimento a embarcação a vapor); 1º comissário (a quem competia a economia do navio como pagamentos, mantimentos e, quando fosse o caso, garantir o bem-estar dos passageiros); contramestres (sub-oficiais de convés especializados em manobra); cabos caldeirinha; despenseiros (encarregados da despensa); foguistas (responsáveis pelo abastecimento das fornalhas); cozinheiros; marinheiros (responsáveis pela conservação do convés); carvoeiros; moços de convés (abaixo do marinheiro, desempenhavam a função de limpeza do bordo); taifeiros (subalternos do cozinheiro, responsáveis pelos serviços de mesa), e lava pratos. No período, também existia a obrigatoriedade de as embarcações de longo curso levarem a bordo um médico, exigência que era comumente desrespeitada pelas empresas.⁵

² Decreto No. 10.798, de 11 de março de 1914, instituiu novo Regulamento à Inspetoria de Portos e Costas, subordinando esta ao Ministério da Marinha. Brasil, Ministério da Marinha, *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil. Ministro do Estado dos Negócios da Marinha Alexandrino Faria de Alencar*, Rio de Janeiro, Imprensa Naval, abril de 1914. Decreto No.10.798 de 11 de março 1914, dá novo Regulamento á Inspectoria de Portos e Costas. (Anexo). www.crl-jukebox.uchicago.edu/bsd/-UCHICAGO. Decreto No. 12.188, de 6 de setembro de 1916, “Dá regulamento provisório para instrução e aproveitamento da Reserva Naval”. Brasil, Ministério da Marinha, *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil. Ministro do Estado dos Negócios da Marinha Alexandrino Faria de Alencar*, Rio de Janeiro, Imprensa Naval, abril de 1917. www.crl-jukebox.uchicago.edu/bsd/-UCHICAGO. Esses decretos tentavam atender a uma necessidade de *defesa nacional*, em vista da Primeira Grande Guerra.

³ Decreto No. 539, de 9 de fevereiro de 1917, o Ministério da Marinha proibia “aos oficiais [da Marinha Mercante] o uso de platinas e galões nas fitas dos bonés; aos inferiores, os distintivos usados na armada e reserva naval; e, finalmente, aos marinheiros e foguistas, as guarnições nas golas das camisas.” Estabelece ainda, “que nos uniformes dos oficiais deverá sempre figurar, sobre os punhos e logo acima dos galões, se os houver, o distintivo da empresa de Navegação.” Cf. Brasil, Ministério da Marinha, *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, pelo Almirante Alexandrino Faria de Alencar, Ministro de Estado dos Negócios da Marinha*. Rio de Janeiro, Imprensa Naval, Abril de 1918, Decreto No. 539, de 9 de fevereiro de 1917 (anexo), p. 88 – Centro de Documentação e Apoio a Pesquisa, Brasil (CEDAP-Unesp).

⁴ A descrição do personagem Capitão Giles, que Joseph Conrad faz no conto *A linha de sombra*, é bastante sugestiva para se pensar a função do prático: “Seu cérebro devia ser um verdadeiro depósito de recifes, posições, rumos, imagens de promontórios, formas de costas obscuras, aspectos de inumeráveis ilhas, desertas ou não.” Joseph Conrad, *A linha de sombra: uma confissão*, Rio de Janeiro, O Globo; São Paulo, Folha de São Paulo, 2003, p.24.

⁵ Consulado Geral dos E. U. do Brasil. A S.Ex. o Senhor Dr. Domicio da Gama, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Assumpção, 20 de dezembro de 1918. Ofícios Julho de 1918 a 1919, estante 238, prateleira 4, volume 4 – Arquivo Histórico do Itamaraty (AHI).

Em seções como de caldeira, de cozinha e de máquinas, tocadas pelos foguistas, cozinheiros, taifeiros e maquinistas, existia uma classificação hierárquica por ofício, como, por exemplo, 1º, 2º, 3º e 4º maquinistas. O chefe de máquinas ou 1º maquinista tinha esse título conquistado por anos de serviço e depois de passar por provas teóricas e práticas feitas pela Capitania dos Portos. Era responsável pela seção de máquinas, desempenhando também funções burocráticas de apontamento de horários de funcionamento das máquinas, de saída de um porto e chegada a outro, quantidade de combustível utilizado, entre outras. Também competia ao chefe de máquinas zelar pelo bom andamento dos trabalhos e, em caso de faltas de seus imediatos, levar ao conhecimento do comandante.

O arquivo particular de Alberto Etcheverry –doado pela família, após sua morte, ao Centro de Maquinistas Navales de Montevidéu– revela que ele era um chefe de máquinas uruguaio bastante aplicado. Iniciou sua carreira no início da década de 1920 e logo se destacou por estar sempre atento às inovações técnicas das máquinas, buscando nos livros de física e mecânica o aperfeiçoamento de seu ofício, dedicação que lhe garantiu alguns certificados e honrarias.

Em carta destinada ao comandante de um determinado navio,⁶ Alberto Etcheverry sugeria a substituição do 3º maquinista por falta de dedicação ao trabalho e por ser visto, durante a guarda da noite, de zero às quatro horas, fora de sua seção e conversando, “a qual é uma falta grave”, tendo provocado queixas do 2º maquinista “seu chefe imediato o qual teve que fazer ele e o 4º maquinista os trabalhos do dito Sr.”. No início da carta, tem-se a descrição de parte do trabalho dos maquinistas:

... Depois de muitos dias de navegação, as máquinas principais e auxiliares... necessitam... ajuste em geral e muitos detalhes de trabalhos manuais... para o qual os maquinistas têm já seu trabalho destinado cada um por seções, dirigidas pelo maquinista chefe e sob a vigilância direta do 2º maquinista, sendo, portanto num navio de tonelada como o nosso, três maquinistas...

Aparentemente, a hierarquia de funções no interior do navio era bastante rígida e pretendia ser inibidora de faltas. A vigilância constante do próprio companheiro, funcionando a contento do comandante e dos armadores, deveria contribuir para o bom andamento dos trabalhos e para o distanciamento entre homens que, no ofício, se diferenciavam pelo *status* da classificação (1º, 2º, 3º...). Esses objetivos foram alcançados em parte e, em alguns momentos, no cotidiano

⁶ Na carta, Alberto Etcheverry não cita o nome do vapor nem o nome do comandante, tão pouco data ou assina a mesma carta. Provavelmente trata-se de uma carta de Etcheverry da década de 1920, porque, no acervo organizado pelo próprio maquinista, a carta encontra-se entre outros documentos de tal período. Por outro lado, identifico o autor pela caligrafia e pela lógica do acervo, quando manuscritos ou mimeografados, são documentos produzidos pelo próprio Etcheverry. Alberto Etcheverry. Señor Comandante, (manuscrito, 3 p.) – Centro de Maquinistas Navales, Montevidéu (CMN).

do trabalho. O sentido de pertencimento a um coletivo, a um grupo social homogêneo em sua heterogeneidade, parece ter predominado, no entanto, entre os tripulantes dos navios que navegavam nos grandes rios formadores do Prata, o que permite a utilização de termos generalizantes, tais como: “comandante e subalternos”, “tripulantes”, “marinheiros”, “marítimos”, entre outros, para se referir aos embarcados, e “marítimos”, “classe operária”, “classe trabalhadora”, para falar desses trabalhadores como um todo, bem como os termos “movimento operário” e “movimento de resistência”, quando dos movimentos organizados por e a partir desses sujeitos.

A lista de pessoal do navio *São José*, de propriedade da casa comercial corumbaense Manoel Cavassa Filho e Cia, durante uma viagem de Assunção ao Fuerte Olimpo, norte do Paraguai e divisa com o Brasil, em 1919, é um exemplo de como se dava a tripulação de um vapor mercante de porte médio, que fazia a linha Assunção-Corumbá. O navio levava a reboque a chata *Taguató*, de 200 toneladas e mais 95 toneladas em seus compartimentos de carga.

EMPREGOS	NOMES	NACIONALIDADE
Capitão	Vicente Provenzano	Brasileiro
Práticos	Rafael Centurion (h)	Paraguaio
Idem	Juan Ruis Diaz	Idem
Maquinista	Juan Albino Cordeiro	Brasileiro
2º maquinista	Lazaro Villamayor	Idem
Foguistas	Eusebio Benites	Paraguaio
Idem	Hermenegildo Aguero	Idem
Idem	Zacarias Romero	Idem
Carvoeiro	Antonio Benegas	Idem
Idem	Luis Dias Miranda	Brasileiro
C.Mestre	Luis Ferreira dos Santos	Idem
Marinheiro	Manuel Gonzales	Paraguaio
Idem	Doroteo Medina	Idem
Idem	Mateo Acosta	Idem
Idem	Manuel Morales	Idem
Cozinheiro	Eusebio Gonzales	Idem
2º cozinheiro	Crispin Flores	Brasileiro
Moços	Juan Candia	Paraguaio
Idem	Carlos Leiva	Idem
Timoneiro	Pablo Ortigoza	Idem
Idem	Rafael Cubilla	Idem ⁷

⁷ *São José*, lista de tripulantes, 12 de dezembro de 1919. Consulado em Assunção. Correspondência Recebida. Firmas e particulares. Cartas, 1918-1921, estante 608, prateleira 1, volume 19 (AHI). Mesmo se tratando de uma embarcação de bandeira e propriedade nacionais e o capitão também brasileiro, o documento fora escrito em espanhol, o que denota a diversidade lingüística e de nacionalidade presente no interior do navio.

A lista era uma exigência que o Consulado do Brasil em Assunção fazia às empresas brasileiras ou estrangeiras que transportavam mercadorias ou passageiros para o Brasil. Era uma forma de registro da tripulação, do navio e das cargas, para o que a empresa pagava uma taxa. O Loyd Brasileiro, por se tratar de uma estatal, pagava apenas 50% do valor.

O fato de a maioria da tripulação desse vapor brasileiro ser de paraguaios levanta duas possibilidades de explicação: primeira, o navio fazia navegação de cabotagem em território paraguaio, portanto era obrigado a ter somente pessoal matriculado na Capitania dos Portos daquela República; segunda, não havia brasileiros suficientes para preencher todas as vagas, por isso a composição heterogênea.

Uma das conquistas das associações de marítimos, no período, fora justamente a obrigatoriedade de pessoal nacional, ou seja, matriculado na capitania de origem da embarcação, lotar navios de bandeira nacional ou que fizessem navegação de cabotagem (dentro do território nacional).⁸ No caso de bandeira estrangeira, o comandante fugia a essa regra, pois era contratado diretamente pela empresa naval para representá-la e, geralmente, era de mesma nacionalidade da empresa, que, no caso do *São José*, era uma casa comercial de Mato Grosso. Outra exceção existia quanto aos práticos, pessoas conhecedoras de trechos do rio. Existiam práticos para cada rio ou trecho de rio: Alto Paraguai, Médio Paraguai, Baixo Paraguai, Alto Paraná, Baixo Paraná e outros. Independente da nacionalidade da embarcação, o prático a guiá-la era determinado por trecho a ser percorrido.

Conforme o *Livro de Registro* da Capitania de Mato Grosso,⁹ Vicente Provenzano, comandante do *São José*, era natural de Corumbá e residente naquela cidade. Em 1908, aos 23 anos de idade, solteiro, matriculou-se na capitania como prático do rio Paraguai. Manteve atualizada sua caderneta de marítimo ao menos até 1932, quando apresentou carta de mestre de pequena cabotagem e prático dos rios Alto Paraguai, São Lourenço, Cuiabá e Baixo Paraguai até Assunção.

A composição da tripulação do *São José*, de paraguaios e brasileiros, esclareceu-se, em parte, com um ofício do comandante do mesmo vapor, em 13 de outubro de 1919, solicitando permissão ao cônsul para fazer a lotação de tripulantes com pessoal paraguaio, pois não encontrou número de tripulantes, com matrícula brasileira, para “preencher as vagas abertas dos tripulantes desembarcados deste Vapor e repatriado ao Brasil...”.¹⁰

⁸ Essa conquista levou, por vezes, a rivalidades entre os trabalhadores de diferentes etnias, particularmente no caso dos práticos.

⁹ Capitania de Mato Grosso, *II Livro de matrícula – pessoal*. 1908 – Serviço de Documentação da Marinha, Rio de Janeiro (SDM). Alguns proprietários de casas comerciais de Corumbá que possuíam seu próprio navio, geralmente apenas uma embarcação, contratavam como comandante algum parente próximo, até mesmo um filho, o que reforça a imagem do comandante como o homem de confiança do armador.

¹⁰ *São José*, a sua Senhora Sr. Carlos Ferreira de Araujo, Consul Geral dos Estados Unidos do Brasil em Assunção, 13 de outubro de 1919. Consulado em Assunção. Correspondência Recebida. Firmas e particulares. Cartas, 1918–1921, estante 608, prateleira 1, volume 19 (AHI).

Pela data dessa solicitação, antecedente em dois meses à data da lista de tripulantes, pode ser que se tratasse de montar tripulação para outra viagem. Entretanto, a falta de trabalhadores brasileiros à espera de navios no porto de Assunção pode ter se repetido na ocasião da viagem a Fuerte Olimpo, em dezembro, por isso os paraguaios compunham a maioria da tripulação. O fato de ser de nacionalidade paraguaia não queria dizer que o trabalhador estivesse matriculado na Capitania dos Portos do Paraguai, podendo estar vinculado à Capitania de Mato Grosso.

A tripulação do *São José* permite, ainda, perceber as possibilidades de contato entre trabalhadores brasileiros e paraguaios e, mais do que isso, o contato entre militantes de organizações operárias. Excetuando a possibilidade de homônimos, além do prático Juan Diaz que ajudou na fundação da Sociedade de Práticos de Rios del Alto Paraguay, em 1909, em Assunção,¹¹ também estava a bordo o contramestre brasileiro Luis Ferreira dos Santos que, em 1919, estaria como “sócio iniciador” da Sociedade dos Marinheiros Unidos da Marinha Mercante de Corumbá.¹²

A (des)ordem

Os cônsules do Brasil na Argentina, no Uruguai e no Paraguai, bem como os capitães de portos, eram personagens que também faziam parte da hierarquia marítima. Eram as autoridades, em terra, que acompanhavam mais de perto os acontecimentos no interior do navio, cabendo ao capitão do porto um *status* hierárquico superior ao do capitão do navio. Ambos representavam a burocracia, a *lei*, o Estado, mesmo quando o navio estava fora do território nacional, em águas internacionais.¹³

Para se entender as relações hierárquicas entre os capitães do porto e do navio, torna-se bastante sugestiva a descrição que o marítimo romancista inglês Joseph Conrad¹⁴ fez de seu encontro com o capitão do porto, quando de sua nomeação para comandar pela primeira vez uma embarcação: “Foi ali que minha leveza me abandonou. A atmosfera de oficialidade mataria qualquer coisa que respire o ar dos esforços humanos, extinguiria igualmente a esperança e o temor na supremacia do papel e da tinta”. Ao entrar na repartição da Capitania dos Portos em Bancoc, um funcionário o advertiu: “Meu Deus! *Ele* já mandou chamá-lo duas vezes hoje.”¹⁵

¹¹ Em 30 de março de 1909 participou da segunda reunião para criação da Sociedade “Práticos de Ríos del Alto Paraguay”. Conforme: *El Diario*, Assunção, 14 de fevereiro de 1910, em Consulado Geral dos Estados Unidos do Brasil, ao Exm. Sr. Barão do Rio Branco, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Assunção 15 de fevereiro de 1910. Repartições Consulares Brasileiras. Assunção. Ofícios reservados, 1900-1910, estante 238, prateleira 3, volume 12 (AHI).

¹² Sociedade dos Marinheiros Unidos da Marinha Mercante, *Estatutos*, Corumbá, Typografa do Comercio – Biblioteca Valmir e Lúcia Corrêa (particular), Campo Grande, Brasil (BVLC).

¹³ A burocracia também poderia ser representada pelo agente da empresa de transporte, pelo representante do fisco e pelos agentes da saúde pública. Essas três categorias vistoriavam as embarcações quando aportavam.

¹⁴ J. Conrad, *A linha de sombra*, p.42.

¹⁵ O pessoal da Capitania do Porto de Corumbá compunha-se de “um capitão do porto, um encar-

Esse “*ele*” “era a autoridade suprema, o Capitão do Porto – uma pessoa muitíssimo importante aos olhos de cada um e de todos os escrevinhadores daquela sala”. O poder do Capitão Ellis estava na possibilidade aparente de jogar com os destinos dos marinheiros: “Se ele não governava as vagas de fato, fazia de conta que governava o destino dos mortais cujas vidas estavam fundidas nas águas”.¹⁶

A burocracia garantia ao capitão essa superioridade aos olhos “dos mortais”, e ele, o capitão, sabia cultivar os símbolos que lhe dava esse *status*: “sua mão segurava uma caneta – a caneta oficial, muito mais poderosa que a espada na feitura ou destruição do destino de simples trabalhadores”. Ao abandonar a caneta, uma “mudança sutil no jeito do Capitão Ellis tornou-se perceptível, como se ele houvesse posto de lado aquele tridente de representante de Netuno”.¹⁷

No aperto de mão da despedida, no último minuto da sua presença com o Capitão do Porto, o narrador identifica um gesto de companheirismo, de comunhão própria das pessoas que compartilham os mesmos sentimentos, a vida do mar: um cumprimento de “adeus e boa sorte”.¹⁸ Entretanto, Joseph Conrad já havia sido ordenado comandante, ou seja, já não pertencia ao rol das pessoas comuns, da marujada. Na hierarquia, estava em condições semelhantes à do Capitão Ellis.

Agora, o personagem da narrativa de Conrad tinha um navio para comandar. Mas, no decorrer da viagem, perceberia que no navio as relações entre comandante e comandados eram muito mais complexas do que as dicotomias interdependentes: mando/obediência, superioridade/inferioridade, oficialidade/subalternos. Para que houvesse comando, as duas partes tinham que entrar em acordo: os marinheiros teriam que respeitar o comandante, à medida que esse respeitasse os comandados. Um equilíbrio difícil de ser atingido.¹⁹

Em um ambiente como o navio, para o bom andamento da viagem, cada trabalhador deveria desempenhar satisfatoriamente sua função definida *a priori*; caso contrário, as conseqüências poderiam vir em cadeia. Viajar durante semanas em uma rotina estafante, com as mesmas pessoas, quase sem espaço para outros afazeres que não aqueles permitidos pela rotina do trabalho, exigia

regado de diligências, um patrão, um prático contratado, um maquinista, um foguista e seis remadores.” Brasil, Ministério da Marinha, *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil. Ministro do Estado dos Negócios da Marinha Alexandrino Faria de Alencar*, Rio de Janeiro, Imprensa Naval, abril de 1914, p. 369. www.crl-jukebox.uchicago.edu/bsd/ - UCHICAGO

¹⁶ J. Conrad, *A linha de sombra*, p. 43.

¹⁷ J. Conrad, *A linha de sombra*, pp. 43-44.

¹⁸ J. Conrad, *A linha de sombra*, p. 47.

¹⁹ Craig Heron chama atenção para a vida do marítimo canadense, dos anos 1930 aos 1960, a qual não tinha nada de uma novela hollywoodiana, pois o tempo a bordo era controlado pelas normas do *Canada Shipping Act*, que penalizava os desertores e os insubordinados e fortalecia a poderosa disciplina do comandante, com direito de prender o marítimo insubordinado. Sob essa disciplina quase militar os marinheiros tinham pouco espaço para reivindicações: “Communists, Gangsters, and Canadian Sailors”, em *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, p. 212.

do comandante e dos comandados obediência a códigos de convivência próprios da vida marítima e construídos historicamente nas adversidades desse mundo.

Mesmo as decisões do comandante –incumbido da autoridade máxima e a quem caberia punir os faltosos, inclusive com o desembarque e a prisão a bordo– deveriam, em alguns momentos, considerar a opinião dos subalternos. Talvez esta seja a característica mais marcante que diferencia a hierarquia do navio mercante do navio de guerra.

Álvaro Nascimento,²⁰ ao estudar a revolta dos marinheiros militares de 1910, no Rio de Janeiro, identificava no oficial comandante a figura do juiz de um “tribunal de convés”. A ele era reservado o direito de condenar e punir qualquer membro da tripulação, às vezes utilizando “requintes de crueldade para fazer valer o seu domínio junto aos subordinados”.

No caso do navio mercante, a autoridade do comandante era limitada e, em muitos casos, dependia da concordância da tripulação. Talvez isso se desse pela própria relação de trabalho, que era fundamentalmente diferente na Marinha mercante, permeada pelas relações assalariadas, que permitiam uma relativa liberdade do subalterno, podendo, a qualquer momento e dependendo do mercado de trabalho, embarcar em outro navio com outro comandante, enquanto na disciplina militar se podava ao subalterno o poder de escolha, mesmo que relativo, de seu local de trabalho e, por conseqüência, de seu comandante.

Os termos de avarias, de nascimento e falecimento a bordo, entre outros, geralmente lavrados pelos comissários, sob ordem dos comandantes, eram lidos em voz alta e assinados por vários tripulantes, configurando a concordância com esses termos.²¹ Portanto, diferente do *tribunal do convés* identificado por Álvaro Nascimento na disciplina dos navios da Marinha de Guerra, nos vapores mercantes existia a *junta de deliberação*, composta por comandante, oficiais e subalternos.

Por vezes, quando de um conflito não solucionado no interior do navio, uma das partes poderia baixar o assunto a terra, recorrendo à associação de classe ou mesmo diretamente à Capitania dos Portos. Nesse caso, era um *tribunal externo* que daria a última palavra. É o que revela o jornal operário *La Unión del Marino*, de Buenos Aires, na seção “Vida a bordo”. Sob os títulos “Medida disciplinar” e “Assuntos capitão-tripulação do vapor ‘Bruxelas’”, o jornal relata longamente a queixa registrada pelo capitão na Sociedad de Capitanes e na Federación Obrera Maritima, sobre o desrespeito à hierarquia por parte de alguns tripulantes.

²⁰ Álvaro Pereira do Nascimento, *Do convés ao porto: a experiência dos marinheiros e a revolta de 1910*, Tese de doutorado em História Social, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, UNICAMP, 2002, pp.139-140

²¹ Consulado Geral do Brasil em Assumpção, Acta de deliberação. Rebocador nacional *Norte América* vol. 11, 4 de maio de 1919, estante 609, prateleira 3, (AHI).

Segundo o capitão, quando da ancoragem no porto de Corrientes (Argentina), este ordenou que a tripulação de coberta trasladasse dez caixas de verduras da coberta de proa para a popa, porém alguns homens se negaram, afirmando não ser competência “efetuar tal trabalho”. Em vista da insistência do capitão, acabaram por fazer. No porto de Assunção (Paraguai), a uma ordem do capitão para se fazer uma “operação extraordinária de carga” para acomodar fardos de tabaco, em horário noturno, “os marinheiros se negaram a trabalhar essas horas, afirmando que isso era de sua própria vontade trabalhar ou não”.²²

Formou-se um *tribunal de arbitragem* com representantes da Sociedad de Capitanes e da Federación Obrera Marítima-FOM (incluindo um marítimo que estava embarcado no *Bruxelas*). Esse “tribunal” resolve nomear uma comissão. Após ouvir os tripulantes e o capitão, concluiu-se que uma e outra parte se excederam, mantendo a tripulação e o capitão no mesmo barco, sem alteração. O capitão recusou-se a subir a bordo com a mesma tripulação. Ao final, após trâmites na Capitania dos Portos, decidiu-se pela troca de comando, transferindo o capitão Rodrigues para o comando do vapor *Hélios*.

Em todo caso, quando o problema envolvia a insubordinação de tripulantes, a decisão de punir e a pena a ser aplicada caberiam, em um primeiro momento, ao comandante. Uma forma corrente de punição era o desembarque do tripulante no decorrer da viagem. Assim se deu com quatro espanhóis e dois brasileiros que tripulavam o vapor *Miranda* do Loyd Brasileiro, em outubro de 1918, na linha Montevidéu-Corumbá. Sob a alegação de desobediência a uma ordem de serviço, o comandante mandou que desembarcassem no porto de Assunção, um porto distinto daquele de origem desses marítimos. Os quatro espanhóis e um dos brasileiros conseguiram regressar a Montevidéu; o outro brasileiro, de nome Euclides de Souza, ficou em Assunção, tornando-se um problema a ser solucionado pelo consulado do Brasil.

O cônsul do Brasil remeteu um ofício ao ministro das Relações Exteriores em que relatara o caso de desobediência no *Miranda* e argumentava que, por ser difícil conseguir repatriar brasileiros desembarcados em Assunção, declarara aos comandantes que só permitiria o desembarque em casos excepcionais.²³ 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.

A prisão a bordo como forma de punição de delitos mais graves também não podia ser uma decisão totalmente arbitrária do comandante, pois exigia a obediência a

²² *La Unión del Marino*, Buenos Aires, ano [ilegível], No. 54, agosto de 1919, p. 3– Biblioteca del Congreso, Buenos Aires (BCA).

²³ Consulado Geral dos E. U. do Brasil. A S.Ex. o Senhor Dr. Domicio da Gama, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Assunção, [ilegível] de dezembro de 1918. Ofícios julho de 1918 a 1919, estante 238, prateleira 4, volume 4 (AHI).

alguns regulamentos, que incluíam terceiros como testemunhas. O Ministério da Marinha chegou a elaborar um extenso “Formulário provisório para registro de contravenções e delitos ocorridos a bordo nos navios mercantes”, em 1916, onde se previa a prisão a bordo, acompanhada de minucioso relato do acontecido, com assinaturas de várias testemunhas, bem como da “vítima” e do “delinqüente”, com nomeação, pelo comandante, de um “escrivão” de bordo responsável por lavrar os autos e, “no primeiro porto onde haja autoridade policial ou judiciária”, fazer a “entrega dos presos e dos presentes autos”.²⁴

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 a terra sem autorização, violação de mercadorias, desobediência às regras de moralidade, revoltas coletivas, entre outras.

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 tripulantes com desembarque do vapor *Ladário* do Loyd Brasileiro, que fazia a linha Montevidéu-Corumbá. Discordando do ministro quanto à alegação de que o desembarque do foguista Luiz Pereira da Silva era ilegal, o cônsul salienta que

Esse tripulante, foguista do vapor ‘Ladário’, interpelado por mim no Consulado à vista de numerosos companheiros, do comandante, maquinistas, 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 [nota de conduta na caderneta do trabalhador] 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 em 2 horas porque esse tripulante tinha ido buscar uma roupa [...] -, conforme consta de declarações [...] assinada uma pelo comandante e outra pelo 1º. maquinista, tiveram eles de fazer o que determinaram os foguistas insubordinados para que o navio conseguisse chegar a este porto...²⁵

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.²⁶

²⁴ Brasil, Ministério da Marinha, *Relatório*, abril de 1917, pp. 125 e seguintes.

²⁵ Consulado Geral dos E. U. Do Brasil. A S. Ex. o Sr.Dr. José Manoel de Azevedo Marques, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Assunção, 27 de novembro de 1919, (cópia). Ofícios julho de 1918 a 1919, estante 238, prateleira 4, volume 4 (AHI).

²⁶ O movimento operário marítimo também estava atento para a questão da hierarquia a bordo. *La Aurora del Marino. Órgano de la Sección Marineros y Contramaestres*, Buenos Aires, 1º de Maio de 1925, No. extraordinario, p. 1 - (Je/0164) – Arquivo Edgard Leuenroth, Brasil (AEL), publica o artigo “A oficialidade”, assinado por “El marinero S”, apontando para as divergências quanto à unidade dos *subalternos*

Para o bom andamento dos trabalhos, teria que existir um equilíbrio de forças, cada parte respeitando o espaço da outra e seus próprios limites, fosse de mando por parte do comandante e dos oficiais, fosse 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 não só 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 de seus atos, como, por exemplo, o registro da nota “má” em sua caderneta ou mesmo a prisão a bordo, sugerida pelo ministro do Exterior, em outro trecho.²⁷

O ministro argumenta que era preferível prender os revoltosos a bordo até o porto de origem (Corumbá), onde seriam julgados pela Capitania dos Portos, a desembarcá-los em porto estrangeiro, ao que o cônsul responde discordando:

... A prisão a bordo é uma medida inexecúvel pelo espírito de solidariedade mal entendida que hoje domina as classes marítimas. - O comandante do ‘Ladário’ a quem aliás recomendei esse alvitre, 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. Igual afirmativa fizeram o 1º. e 2º. maquinistas. 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. A clausula 7ª. (acordo entre comandante e tripulante) representa um direito deste que não se pode negar (artº. 468). E como agiria o Consulado Geral nos casos das clausulas 5ª. e 6ª. (moléstias que não podem ser tratadas a bordo)?... peço determinar-me se devo cumprir as instruções ou o Regulamento das Capitánias dos Portos....

O temor do cônsul quanto à solidariedade dos marítimos, julgada 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

com os *oficiais*. Afirma que os oficiais levavam vantagens nos movimentos grevistas, auferindo mais ganhos, sem participar ativamente dos movimentos. Denuncia também a forma como a “oficialidade” velava pela disciplina a bordo, gerando vários conflitos com os *subalternos*. Por fim, afirma ser contrário à união dos oficiais na Federación Obrera Marítima.

²⁷ Na caderneta de matrícula do marítimo era impresso o “Regulamento das Capitánias dos Portos, anexo ao decreto No. 6.617, de 29 de agosto de 1907”. Conforme: Consulado Geral do Brasil em Buenos Aires. Documentação interna. Avarias, vistorias e protestos. 1909-1915. 158-C, estante 242, prateleira 3, volume 14 (AHI).

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.

As representações consulares do Brasil no Paraguai, Uruguai e Argentina eram responsáveis por controlar a passagem de navios e de tripulantes brasileiros pelos portos daquelas nações, arbitrando até mesmo conflitos entre comandantes e tripulantes. Por isso, o grande volume de fontes que relatam acontecimentos no interior dos navios; entretanto, no início do século XX, parecia existir uma incompatibilidade entre as normas consulares e marítimas, ou entre as normas consulares e o cotidiano de conflitos nos navios, o que exigia dos cônsules a consulta periódica ao ministro do Exterior no Brasil sobre a melhor solução para os conflitos entre tripulantes e comandantes.

A imprensa operária do período dava espaço para a exposição dos conflitos acontecidos a bordo, demonstrando que o movimento operário organizado estava atento para o cotidiano do trabalho no interior dos navios, pois era aí, na relação direta entre oficiais e subalternos, que a exploração se apresentava mais objetivamente. O órgão de imprensa da Federación Obrera Marítima argentina, *La Unión del Marino*, tinha espaço reservado para as “Notas e comentários da vida a bordo”, em que os trabalhadores relatavam os acontecimentos, geralmente conflitos com os oficiais.²⁸ Os motivos mais correntes que levavam a tripulação a quebrar a hierarquia eram a alimentação de má qualidade ou racionada, o desempenho de funções que não caberiam ao ofício de registro do tripulante, o atraso de salários, o não-pagamento de horas extras, a sobrecarga de trabalho, entre outros.

Entre trancos e barrancos

Uma viagem entre o Prata e o Pantanal de Mato Grosso 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 Montevidéu 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.²⁹

Entre Montevidéu e Buenos Aires, o maior perigo era o Banco Inglês que fica submerso a dois metros da superfície. Chegando às imediações do porto Madero, em Buenos Aires, o navio deveria aguardar a chegada dos agentes da saúde, para vistoria de praxe, fundeado distante do porto, demorando horas. Após a vistoria,

²⁸ *La Unión del Marino*, Buenos Aires, ano IV, No. 44, novembro de 1916, p. 4 (BCA).

²⁹ Juan Antonio Varese, *De naufrágios y leyendas en las costas de Rocha*, Montevideo, Aguilar, 1998, p. 13.

a embarcação seguiria a reboque para uma das “darsenas”, guiada por um prático do porto.

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 Paraná até Puerto Iguazu/Foz do Iguaçu, passavam por esse caminho. Os constantes nevoeiros, especialmente 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, 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, era o porto mais importante do Paraguai. A partir dali, viriam povoados paraguaios menores, Fuerte Olimpo e Baía Negra, na fronteira com Porto Murтинho no lado brasileiro, para depois chegar a Corumbá. 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 dos pantanais como uma região monótona, marcada pelos ciclos naturais que nada alteram, contrasta-se com a ferocidade das águas. Geralmente em novembro, inicia-se o período das chuvas nas cabeceiras dos rios, fenômeno que aos poucos alaga grande parte da planície. Em março, na vazante, as águas retornam aos leitos dos rios e deixam a terra fértil para o gado.

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”.³⁰ Isso podia provocar

³⁰ Maria do Carmo Brazil Gomes da Silva, *Rio Paraguai: O ‘mar interno’ brasileiro. Uma contribuição para o estudo dos caminhos fluviais*, São Paulo, Tese de doutorado em História, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas USP, 1999, p. 91.

transtornos sérios ao prático desavisado que entrasse em um desses falsos caminhos ou não atentasse para os bancos de areia, pedras e as *ilhas* de plantas aquáticas 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 particularmente as embarcações de pequeno porte. Esses ventos tornam-se mais perigosos nos trechos em que o canal do rio Paraguai passa por grandes lagoas, como a Uberaba, na fronteira entre Brasil e Bolívia; a Gaíva, também na divisa entre os dois países; e a Mandioré.

Diferente do alto-mar, a proximidade da margem do rio permitia o abastecimento de víveres, essencialmente a carne vermelha, adquirida dos povoados ou moradores isolados. Os próprios tripulantes matavam a rês e estocavam a carne salgada. As populações ribeirinhas também forneciam a madeira para os fornos dos vapores. Extraída das matas ribeirinhas, era alojada próximo 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, inclusive cobras. Uma agressão contra a natureza era cometida pelas embarcações de tamanho desproporcional à largura do rio, as quais, 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 nessa região.

Uma das diversões dos passageiros era alvejar animais silvestres que se avistavam na barranca: “Desde a nossa 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: “Às 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”.³¹

Existia ainda um outro contratempo na lida marítima: as epidemias que assolavam o Cone Sul americano. Os navios tornavam-se ambientes profícuos 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 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”.³²

³¹ Annibal Amorim, *Viagens pelo Brasil: do Rio ao Acre – aspectos da Amazônia*. Do Rio a Matto Grosso, Rio de Janeiro, Livraria Garnier, 1917, p. 437.

³² Segundo a cópia do “termo de óbito” de João Gonçalves, lavrado a bordo do vapor *Diamantino* do Loyd Brasileiro, que fazia a linha Corumbá-Montevideú, falecido em 18 de maio de 1925, o cabo-

Um artigo no periódico da FOM argentina *La Unión del Marino* denunciava, em 1922, as condições sanitárias dos navios. Sob o 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.³³ A decisão havia sido tomada com base no relatório do doutor 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 lógico e correto seria que o congresso de higiene tivesse votado uma resolução para que essas condições fossem melhoradas”.

A divisão de 1ª, 2ª e 3ª 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”.³⁴ Provavelmente, um navio cargueiro era objeto de menor 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.

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. 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 e levou o governo

foguista morrera de “moléstia ignorada”. O tripulante era solteiro, tinha 59 anos, e era natural da Ilha da Madeira. Parte da tripulação do *Diamantino* assina o termo. Conforme: Consulado Geral dos Estados Unidos do Brasil, ao Exmo. Snr. Dr. Felix Pacheco ministro de Estado das Relações Exteriores. Montevideo, 30 de outubro de 1925. Consulados brasileiros. Montevideú, ofícios recebidos, 1925, estante 257, prateleira 2, volume 14 (AHI).

³³ Buenos Aires, año XII, No. 89, Septiembre de 1922, p. 2 (BCA).

³⁴ Conforme: Fernand Braudel, *O Mediterrâneo e o mundo mediterrânico na época de Filipe II*, vol. I. Lisboa, Martins Fontes, 1983, pp. 372-373, as diferenças de classes estão relacionadas ao desenvolvimento de pestes e epidemias: “a peste e as outras epidemias não são graves senão nas épocas de dificuldades materiais e alimentares. Fomes e epidemias dão-se as mãos, velha verdade que o Ocidente conhece há muito tempo”.

brasileiro a decretar o fechamento dos portos nacionais para as procedências do Paraguai.³⁵ Decretar a quarentena a um porto era, no entanto, uma decisão que ultrapassava o âmbito da saúde pública, pois tinha custos econômicos e, por isso, tratava-se também de uma decisão política.

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 foi abolida;³⁶ 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 a terra, até que os agentes de saúde vistoriassem a embarcação.³⁷

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. Assim se deu quando do falecimento do taifeiro João Ferreira – natural e residente em Assunção, “filho de pais ignorados, solteiro” –, acontecido às “duas horas e vinte minutos da madrugada do dia 4 de dezembro de 1918, na imediação do Porto Tererê, sobre a margem direita do Rio Paraguai, a bordo do vapor *Caceres*”. Em Porto Murtinho, o delegado de polícia determina o sepultamento no cemitério local e o comandante, “como é de praxe, em presença dos oficiais e tripulantes” que assinam o termo de falecimento, passa a arrolar os bens deixados pelo finado, resultando

não encontrar coisa alguma concernente a roupa de seu uso, somente existe 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 (\$ 46.81) quarenta e seis pesos ouro uruguaio com oitenta e um centésimos, vales estes que foram metidos num envelope e lacrado para ser entregue ao Snr. Cônsul Geral [...] do Brasil, em Assunção [...] Bordo do vapor ‘Caceres’ em Porto Murtinho 4 de Dezembro de 1918.³⁸

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

³⁵ Vice Consulado dos E. U. do Brazil, ao Exmo. Snr. Dr. Olyntho de Magalhães Ministro de Estado das Relações Exteriores, Assumpção, 20 de fevereiro de 1900. Repartições Consulares Brasileiras, Ofícios reservados 1900–1903, estante 238, prateleira 3, volume 12 (AHI).

³⁶ Myriam Bahia Lopes, *Práticas médico-sanitárias e remodelação urbana na cidade do Rio de Janeiro, 1890–1920*, Campinas, Tese de doutorado em História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, UNICAMP, 1988, p. 53.

³⁷ A. Amorim, *Viagens pelo Brasil*, p. 308.

³⁸ *Caceres*, Termo de falecimento, 4 de dezembro de 1918. Documentos Recolhidos dos consulados brasileiros, Assunção, estante 609, prateleira 3, volume 11 (AHI).

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 um total de 34 itens, compreendendo quantias em dinheiro – 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.³⁹

O armário de Antonio Joaquim revela um marinho que carregava consigo os usos e costumes de muitos outros homens da época: fumar, beber, usar chapéus de feltro ou bonés, lenços, ceroulas, tamancos. Desvenda também algo que diferenciava o marinho 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 reincidente”, acabando preso pela polícia do porto de Buenos Aires, não podendo nem mesmo apanhar seus pertences a bordo. Pela 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 marinho Celestino Alves de Cabral que se intitula fiscal da sociedade de resistência de marinheiros de que a guarnição do convés solidária com o marinho 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 11 tripulantes.⁴⁰

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.

³⁹ *Maceió*, Arrolamento dos efetivos do marinho Antonio Joaquim dos Santos, Bordo do *Maceió*, em Buenos Ayres, 3 de janeiro de 1918. 158-D. Documentação interna. Avarias, vistorias e protestos. 1916-1918 (AHI).

⁴⁰ 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. 1º de maio de 1918, pp.16 e 19. Termos. Contractos mercantis, protestos de arribadas e avarias 1913 – 1921. 180-E, estante 242, prateleira 3, volume 14 (AHI). Assinaram o protesto do capitão, como testemunha, somente os oficiais de bordo (1º e 3º pilotos e comissário) e dois taifeiros.

Este, 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 foi preso junto com seus companheiros e em seu armário foram encontrados diversos objetos de uso pessoal, além de postais, fotos e quatro livros. Celestino era mais um *operário leitor*.

A bagagem desses viajantes do início do século poderia ser mesmo surpreendente. Em “informações reservadas” ao chefe de polícia de Montevidéu, a Policía de Investigaciones relatava os objetos encontrados com dois suspeitos chegados do Brasil no vapor *Cabo Santa María*: em poder de Pascual Bahamonde, “que diz ser espanhol”, encontrou-se 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; em poder de Luís Pavissoch, “que diz ser dálmata e foi marinheiro em barcos chilenos”, encontrou-se, 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 ainda três válvulas para auto, uma mola de aço e uma caixa de pregos.⁴¹

Considerações finais

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. Essa singularidade, mais o fato da convivência vinte e quatro horas do dia, durante várias semanas, talvez seja o que distingue 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, trata-se de formas distintas de estabelecer relacionamentos humanos e daí instituir-se *costumes em comum*, também distintos.⁴²

O texto de Peter Linebaugh apresenta elementos para se entender as semelhanças ou diferenças entre o trabalho no navio e na indústria, bem como para

⁴¹ Conforme: República Oriental del Uruguay, Policía de Investigaciones, Informaciones reservadas. Montevideo, febrero 6 de 1919 (mimeo), AVS. Documentos relacionados con la Policía de Investigaciones, 1918-1919, caja 218, carpeta 16 – Archivo General de la Nación, Montevidéu (AGN).

⁴² Aqui me refiro, indiretamente, a obra de Edward Palmer Thompson, *Costumes em comum*, São Paulo, Companhia das Letras, 1998, particularmente o capítulo seis, “Tempo, disciplina de trabalho e capitalismo industrial”.

identificar novos elementos na constituição da classe operária, extrapolando os limites nacionais ou do continente europeu, bem como o período de formação da classe.⁴³ 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.⁴⁴

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 conseqüência, 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 de regras disciplinares e a proporção de capital variável para constante (homens para equipamentos) prefigurou a fábrica do futuro”.⁴⁵

Apesar das semelhanças com a fábrica, apontadas pelo autor, algumas realidades faziam do trabalho e dos trabalhadores marítimos sujeitos singulares, tais como, entre outras: o contato constante, por dias e noites consecutivos, que os tornava cúmplices de intimidades e de formas de burlar as normas, como na violação de mercadorias;⁴⁶ a cumplicidade 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,⁴⁷ mesmo com a família, sugerindo um relativo desprendimento de valores como o

⁴³ “Todas as montanhas atlânticas estremececeram”, em *Revista Brasileira de História* No. 6, São Paulo, ANPUH, 1983, pp. 7-46.

⁴⁴ “Todas as montanhas atlânticas estremececeram”, p. 31. Para uma crítica à Linebaugh, ver Robert Sweeny, “Outras canções de liberdade: uma crítica de ‘Todas as montanhas atlânticas estremececeram’”, em *Revista Brasileira de História* vol. 8, No. 16, São Paulo, ANPUH, 1988, pp. 205-219.

⁴⁵ Todas as montanhas, p. 31.

⁴⁶ As atividades de contrabando e roubo eram comumente praticadas pelos tripulantes dos navios corumbaenses, como forma de auferirem lucros na venda de bens por eles transportados, conforme o jornal *Tribuna*, Corumbá, 25 de novembro de 1919, primeira página, que comentava uma greve declarada no navio *Fernandes Vieira* após seu proprietário acusar os tripulantes de terem roubado parte da carga. “Eu trazia coisas para vender, principalmente baralho francês. (...) Já guardei palha de seda, trazida do Uruguai, dentro do mastro do navio”. Confirma ser uma prática usual e até com a participação de funcionários da Alfândega. Eduardo Xavier em Angela de Castro Gomes (coords.), Dora Rocha Flaksman, Eduardo Stotz. *Vêlhos militantes: depoimentos*, Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editor, 1988, p. 136.

⁴⁷ Mike Savage, a partir de leituras de sociólogos estadunidenses sobre *network analysis* “análise das redes”, sugere que “poderíamos deduzir que a mobilização política não se apóia apenas sobre as intensas identidades dos militantes ‘Pequenas Moscous’, mas ainda sobre a existência de ‘fracos contatos’ entre as pessoas de diferentes lugares. Isso pode fluir através de fluxos migratórios, da difusão da palavra impressa ou de outro tipo de mídia...”. “Classe e história do trabalho”, em Cláudio Henrique de Moraes Batalha, Fernando Teixeira da Silva, Alexandre Fortes, *Cultura de classe*, Campinas, Editora UNICAMP, 2004, p. 43.

casamento⁴⁸ 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 entre os próprios tripulantes e destes com os passageiros, o que facilitava a constituição de uma cultura e linguagem bastante particulara.⁴⁹ Trazendo as afirmações de Peter Linebaugh para a realidade da Bacia do Prata – quanto às inter-relações entre as economias e os trabalhadores dos vários continentes e o surgimento de uma “língua *sui generis*” –, acredito que as “microssociedades” (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. 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.

Essas “microssociedades” não eram “isoladas” e homogêneas, ao contrário, se formavam no entanto 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.⁵⁰

O navio pode ser visto, neste sentido, como um espaço de liberdade, mas também de aprisionamento, de impedimentos, de limitações. Para um passageiro aventureiro, à 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.

⁴⁸ Analisando o *II Livro de matrícula - pessoal*, 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. Estudando o trabalho ocasional dos estivadores de Santos, Fernando Teixeira da Silva salienta que 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”: “Valentia e cultura do trabalho na estiva de Santos”, em Cláudio Henrique de Moraes Batalha, F. da Silva, A. Fortes, *Culturas de classe*, p. 218. Bruce Nelson, em um estudo sobre os marítimos nos 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: *Workers on the waterfront: seamen, longshoremen, and unionism in the 1930s*, Chicago, University of Illinois Press, 1990, pp. 36-38.

⁴⁹ Craig Heron, “Communists, Gangsters”, pp. 232-233, destaca que a colaboração muito próxima exigida no trabalho dos marinheiros canadenses e sua vida social isolada como embarcados originaram laços fortes de uma forma pouco usual: jovens, bem humorados, brincalhões e desligados, orgulhosos de sua coragem em alto-mar e nas tabernas. A camaradagem no navio era um espaço de militância e solidariedade que o sindicato poderia explorar.

⁵⁰ Fernando Teixeira da Silva identifica três vertentes historiográficas sobre trabalhadores como os portuários e marítimos: a primeira seria a “desagregacionista”, que, em vista das características *sui generis*, “formariam uma categoria corporativa, nepotista, mafiosa e corrupta”; no inverso, as análises “integrativas” interpretam esses trabalhadores como “massas isoladas”, ou “comunidades fechadas” propensas ao radicalismo e homogeneidade; um terceiro tipo de abordagem considera elementos das duas vertentes anteriores, como a homogeneidade/heterogeneidade, radicalismo/pragmatismo, singularidades/diferenças em relação a outras categorias. *Operários sem padrões: os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras*, Campinas, Editora UNICAMP, 2003, capítulo 3.

Ao transportar pessoas, o navio transportava sonhos, esperanças, especialmente para os migrantes. Também para velhos marinheiros, acostumados à vida flutuante, estar no navio poderia ser mais do que apenas trabalhar; talvez significasse estar sem raízes que o prendessem a 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 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 à 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*.

Novamente o conto de Joseph Conrad talvez possa clarear melhor a sensação de liberdade e aprisionamento de um marinheiro em terra ou embarcado. Ainda em terra, em um diálogo com o personagem Capitão Giles, o narrador argumenta a 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”.⁵¹

Noutra passagem, Conrad narra, de forma esplêndida e ao mesmo tempo simples, a dubiedade vivida pelo personagem, ao decidir deixar a lida marítima: “Nunca na minha vida eu me sentira mais distante dos acontecimentos terrenos. Liberto 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?”⁵²

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

⁵¹ J. Conrad, *A linha de sombra*, p. 25.

⁵² J. Conrad, *A linha de sombra*, p. 32.

limitado e delimitado do vagão de trem (ou do navio) permite visualizar um lugar despreendido das “raízes locais”, com uma ordem imutável, em que “cada coisa está no seu lugar como na *Filosofia do Direito* de Hegel. Cada ser é colocado ali como um caráter tipográfico em uma página militarmente alinhada”.⁵³

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.⁵⁴

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 contrapõe-se 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 obedecessem 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.

⁵³ A invenção do cotidiano: 1. Artes de fazer, Petrópolis, Vozes, 1994, p.193-194.

⁵⁴ Michel de Certeau, *A invenção do cotidiano*, p. 196.

Bibliografia

Fuentes secundarias: libros, tesis y artículo.

“Todas as montanhas atlânticas estremececeram”, em *Revista Brasileira de História* No. 6, São Paulo, ANPUH, 1983, pp. 7-46.

Álvaro Pereira do Nascimento, *Do convés ao porto: a experiência dos marinheiros e a revolta de 1910*, Tese de doutorado em História Social, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, UNICAMP, 2002.

Cláudio Henrique de Moraes Batalha, Fernando Teixeira da Silva, Alexandre Fortes, *Cultura de classe*, Campinas, Editora UNICAMP, 2004.

Eduardo Xavier em Angela de Castro Gomes (coords.), Dora Rocha Flaksman, Eduardo Stotz. *Velhos militantes: depoimentos*, Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editor, 1988.

Fernand Braudel, O Mediterrâneo e o mundo mediterrânico na época de Filipe II, vol. I. Lisboa, Martins Fontes, 1983.

Joseph Conrad, *A linha de sombra: uma confissão*, Rio de Janeiro, O Globo; São Paulo, Folha de São Paulo, 2003.

Juan Antonio Varese, *De naufrágios y leyendas en las costas de Rocha*, Montevideo, Aguilar, 1998.

Maria do Carmo Brazil Gomes da Silva, *Rio Paraguai: O ‘mar interno’ brasileiro. Uma contribuição para o estudo dos caminhos fluviais*, São Paulo, Tese de doutorado em História, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas USP, 1999.

Michel de Certeau, A invenção do cotidiano: 1. Artes de fazer, Petrópolis, Vozes, 1994, p.193-194.

Myriam Bahia Lopes, *Práticas médico-sanitárias e remodelação urbana na cidade do Rio de Janeiro, 1890-1920*, Campinas, Tese de doutorado em História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, UNICAMP, 1988.

Vitor Wagner Neto de Oliveira, *Nas águas do Prata: os trabalhadores da rota fluvial entre Buenos Aires e Corumbá (1910-1930)*, Campinas-SP, Editora da UNICAMP, 2009.

Fuentes primarias

Biblioteca Nacional, Brasil (BNB) e Alfandega de Corumbá, *Entrada de navios*. 1915-1916 – Instituto Luiz de Albuquerque, Brasil (ILA).

Capitania de Mato Grosso, *II Livro de matricula – pessoal*. 1908 –Serviço de Documentação da Marinha, Rio de Janeiro (SDM).

Consulado Geral do Brasil em Assumpção, Acta de deliberação. Rebocador nacional *Norte América* vol. 11, 4 de maio de 1919, estante 609, prateleira 3, (AHI).

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. 1º de maio de 1918, pp.16 e 19. Termos. Contractos mercantis, protestos de arribadas e avarias 1913 – 1921. 180-E, estante 242, prateleira 3, volume 14 (AHI). Assinaram o protesto do capitão, como testemunha, somente os oficiais de bordo (1º e 3ºs pilotos e comissário) e dois taifeiros.

Consulado Geral dos E. U. Do Brasil. A S. Ex. o Sr.Dr. José Manoel de Azevedo Marques, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Assunção, 27 de novembro de 1919, (cópia). Ofícios julho de 1918 a 1919, estante 238, prateleira 4, volume 4 (AHI).

Consulado Geral dos E. U. do Brasil. A S.Ex. o Senhor Dr. Domicio da Gama, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Assunção, 20 de dezembro de 1918. Ofícios Julho de 1918 a 1919, estante 238, prateleira 4, volume 4 – Arquivo Histórico do Itamaraty (AHI).

Consulado Geral dos E. U. do Brasil. A S.Ex. o Senhor Dr. Domicio da Gama, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Assunção, [ilegível] de dezembro de 1918. Ofícios julho de 1918 a 1919, estante 238, prateleira 4, volume 4 (AHI).

Decreto No. 10.798, de 11 de março de 1914, instituiu novo Regulamento à Inspeção de Portos e Costas, subordinando esta ao Ministério da Marinha. Brasil, Ministério da Marinha, *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil. Ministro do Estado dos Negócios da Marinha Alexandrino Faria de Alencar*, Rio de Janeiro, Imprensa Naval, abril de 1914.

Decreto No. 12.188, de 6 de setembro de 1916, “Dá regulamento provisório para instrução e aproveitamento da Reserva Naval”. Brasil, Ministério da Marinha, *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil. Ministro do Estado dos Negócios da Marinha Alexandrino Faria de Alencar*, Rio de Janeiro, Imprensa Naval, abril de 1917. www.wrl-jukebox.uchicago.edu/bsd/-UCHICAGO.

Decreto No. 539, de 9 de fevereiro de 1917 (anexo), p. 88 – Centro de Documentação e Apoio a Pesquisa, Brasil (CEDAP-Unesp).

El Diario, Assunção, 14 de fevereiro de 1910

Etcheverry. Alberto Etcheverry. Señor Comandante, (manuscrito, 3 p.) – Centro de Maquinistas Navales, Montevideu (CMN).

La Aurora del Marino. Órgano de la Sección Marineros y Contramaestres, Buenos Aires, 1º de Maio de 1925, No. extrordinario, p. 1 - (Je/0164) – Arquivo Edgar Leuenroth, Brasil (AEL)

La Unión del Marino, Buenos Aires, ano [ilegível], No. 54, agosto de 1919, p. 3– Biblioteca del Congreso, Buenos Aires (BCA).

Ministério da Viação e Obras Publicas, Noticia histórica e avaliação dos bens do Lloyd Brasileiro (patrimônio nacional). Relatório da Comissão do Patrimônio, Rio de Janeiro, Empreza Brasil Editora, novembro de 1922

República Oriental del Uruguay, Policía de Investigaciones, Informaciones reservadas. Montevideo, febrero 6 de 1919 (mimeo), AVS. Documentos relacionados con la Policía de Investigaciones, 1918-1919, caja 218, carpeta 16 – Archivo General de la Nación, Montevideu (AGN).

São José, a sua Senhoria Sr.Carlos Ferreira de Araujo, Consul Geral dos Estados Unidos do Brasil em Assunção, 13 de outubro de 1919. Consulado em Assunção. Correspondência Recebida. Firmas e particulares. Cartas, 1918–1921, estante 608, prateleira 1, volume 19 (AHI).

Sociedade dos Marinheiros Unidos da Marinha Mercante, *Estatutos*, Corumbá, Typografa do Commercio – Biblioteca Valmir e Lúcia Corrêa (particular), Campo Grande, Brasil (BVLC).

Vice Consulado dos E. U. do Brazil, ao Exmo. Snr. Dr: Olyntho de Magalhães Ministro de Estado das Relações Exteriores, Assunção, 20 de fevereiro de 1900. Repartições Consulares Brasileiras, Ofícios reservados 1900–1903, estante 238, prateleira 3, volume 12 (AHI).

