



**“Histórias do Trabalho no Sul Global”**

**“Historias del Trabajo en el Sur Global”**

**“Labour Histories from the Global South”**

**I Seminário Internacional de História do Trabalho**

**V Jornada Nacional de História do Trabalho**

**Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis**

**25-28 de Outubro de 2010**

---

## **TRABALHO LIVRE E COMPULSÓRIO NAS FRONTEIRAS DO MATO GROSSO: A TRANSNACIONALIDADE**

Vitor Wagner Neto de Oliveira<sup>1</sup>

A geografia de Mato Grosso, território distante do poder central e do litoral marítimo e próximo dos demais países platinos, empregou à sua história uma característica ao mesmo tempo singular e plural por carregar em seu bojo a globalidade das relações de trabalho que se configuravam em um mundo que se modernizava no ritmo da máquina a vapor, e que guardava (e guarda) a contradição de formas pretéritas da exploração do trabalho. As formas de exploração do trabalho e de resistência, nesse ambiente fronteiriço, devem ser entendidas, portanto, a partir da conectividade do regional, do nacional e do transnacional. O objetivo deste texto é apresentar elementos desta história privilegiando três ramos de atividades presentes no Sul de Mato Grosso na passagem do século XIX para o XX, quais sejam: a navegação transnacional, a

---

<sup>1</sup> Professor Adjunto em História do Brasil Contemporâneo no Curso de História da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Campus de Três Lagoas. Doutor em História Social do Trabalho.

construção da ferrovia Noroeste do Brasil e o trabalho de extração da erva-mate. Essas atividades, que inseriram Mato Grosso no mundo moderno de produção e circulação de mercadorias, são permeadas por relações de trabalho compulsório e livre, rural e urbano, onde conviviam sujeitos de nacionalidades distintas e com marcada diversidade étnica.

## **Navegação, navegantes e as fronteiras nacionais**

As últimas décadas do século XIX e o início do XX é marcadamente um período de grande circulação de pessoas entre o continente europeu e o americano. Os imigrantes chegavam de diversas regiões da Europa, do Oriente Médio e do Japão, em portos de todo o Continente americano. No sul os portos de Santos e de Buenos Aires se destacaram como receptores de pessoas que vinham tentar a vida em novas terras. Mas a visão do Eldorado, a oportunidade de bom emprego ou de terras fartas, promessas que atraíam os imigrantes (também expulsos de seus países de origem pelas situações adversas), eram logo percebidas como algo a ser conquistado, e nesse sentido, não esta à disposição de todos. Na tentativa de construir essa oportunidade, os imigrantes adentraram o continente em direção ao interior. A partir de Santos sobrepunham a serra do mar percorrendo os caminhos do café e das ferrovias; os que desembarcavam em Buenos Aires, ali se estabeleciam ou subiam os grandes rios estuários do Prata, rumo ao litoral fluvial, ao norte argentino, passando ao Paraguai e, em alguns casos, chegavam ao Mato Grosso.

Em terras novas, esses imigrantes se deparavam com uma população local que também disputava um lugar ao sol. Uma população que também era móvel, que também sobrepunha barreiras geográficas e políticas, para conseguir sobreviver. Os imigrantes faziam parte dessa população e alimentariam o desenvolvimento capitalista, atuando em ofícios que exigiam braços destemidos. As atividades portuárias e de transporte fluvial-marítimo, especialmente na Bacia Platina, eram ramos privilegiados para os imigrantes, mas, também, para os nacionais.

Os números da Capitania dos Portos de Corumbá refletem essa diversidade. Nesse pequeno, mas estratégico, porto localizado na margem esquerda do rio Paraguai, no pantanal mato-grossense, pouco mais de 50% dos trabalhadores matriculados, em

1908, eram brasileiros ou naturalizados.<sup>2</sup> Apesar de a maioria residir em Corumbá, uma parte considerável desses brasileiros morava em Assunção ou em Montevidéu. O segundo grupo mais numeroso era o de declarados espanhóis, os quais moravam principalmente em Corumbá, em Assunção ou em Montevidéu. Depois vinham os paraguaios que, igualmente, poderiam residir em Corumbá ou em Assunção.

Observando os endereços dos marítimos estrangeiros registrados na Capitania, percebe-se que não se tratava de migração, pois muitos não moravam em Corumbá, mas se matriculavam na Capitania da cidade mato-grossense por vários motivos, e talvez o principal fosse a oportunidade de emprego, mesmo que com salários menores comparados aos portos de Assunção, Buenos Aires e Montevidéu.

Em momentos de crise de emprego, como durante a Primeira Grande Guerra, esses homens recorriam a diversos expedientes – inclusive abrindo mão de sua nacionalidade – para tentar uma vaga no disputado mercado de trabalho. O cônsul do Brasil na capital argentina chamava atenção, em 1917, para as pessoas que, frequentemente, pretendiam passar por brasileiras e se apresentavam no consulado com o objetivo “de arrolarem-se nos nossos navios como tripulantes”.<sup>3</sup>

Apesar da diversidade étnica nos navios e nos portos, esses eram espaços nacionalizados onde o Estado-Nação, fosse a Argentina, o Paraguai, o Uruguai ou o Brasil, sustentava seu estandarte sinalizando que aquele era um lugar em que as leis do país regiam as relações de trabalho e de convivência (ou ao menos pretendiam reger), por vezes aproximando-se das normas empregadas nos navios militares.

Essa nacionalização dos espaços de trabalho dos marítimos influenciaria decisivamente a construção da unidade operária internacional, ou, de outra maneira, as dificuldades para se conseguir tal unidade, caracterizando o processo de construção da identidade operária internacional dos marítimos como um caminho nem sempre harmônico e por vezes contraditório em relação à pretensão unificadora e homogeneizadora do movimento operário organizado.

Se foi a partir das organizações nacionais – como a Federación Obrera Marítima da Argentina, a Federación Obrera Marítima do Uruguai, e a Liga de Obreros Marítimos

<sup>2</sup> CAPITANIA DE MATO GROSSO. *II Livro de matricula – pessoal*. 1908 – Serviço de Documentação da Marinha (SDM).

<sup>3</sup> CONSULADO GERAL DO BRASIL. Ao Exmo. Senhor Geraldino Silveira, Agente do Lloyd Brasileiro em Buenos Aires, 4/9/1917. Cópia de ofício. 110 - Correspondência expedida. Autoridades brasileiras. Ofícios, 1916-1918 – Arquivo Histórico do Itamaraty (AHI).

do Paraguai – que o movimento operário tentou romper as fronteiras nacionais, o internacionalismo não se deu senão com a permanência e mesmo a intensificação de sentimentos nacionais próprios de um período de grande efervescência dos debates nacionalistas nos países do Cone-Sul, em face da coincidência de datas históricas, como a comemoração do centenário de independência da Argentina, em 1910, e do Brasil, em 1922, além das disputas em torno do território do *chaco* entre o Paraguai e a Bolívia.

A luta dos marítimos até podia se dar contra empresas transnacionais, mas os trabalhadores sabiam que as conquistas eram garantidas (ou não), em última instância, pelos governos de seus países. Isso levava a uma disparidade entre os diversos países, no que concernia às garantias trabalhistas.

No caso dos marítimos que navegavam as águas do Prata e do Paraná/Paraguai, o apelo ao nacionalismo era ressaltado, também, quando da disputa pelo emprego, particularmente em ofícios especializados, como o de prático. Grande conhecedor dos caminhos fluviais, o prático era tido pela Marinha Brasileira, e provavelmente da mesma forma pelos demais países do Cone-Sul, como um indivíduo estratégico para as pretensões militares. Por essa razão, mais do que os demais ofícios marítimos, a função de prático tinha um *status* diferenciado, aproximando-se do que seria uma *aristocracia operária*.<sup>4</sup> Valorizar essa diferença era parte das preocupações das sociedades de práticos, como forma de defender os postos de trabalho conquistados.

A Marinha Mercante em Mato Grosso sofria, no entanto, com a carência de braços especializados para essa e outras funções, ocupadas por estrangeiros ou não naturalizados, especialmente paraguaios. Em 1909, dos seis práticos matriculados na Capitania de Mato Grosso para as linhas Montevidéu-Corumbá e Assunção-Corumbá, apenas um era brasileiro, enquanto dois eram italianos, um espanhol e dois paraguaios.<sup>5</sup>

Mesmo com tentativas de emprego de marinheiros militares, para a praticagem em embarcações nacionais, quem predominava no trecho do estuário do Prata a Corumbá eram os práticos paraguaios e argentinos. Essa predominância foi construída de duas formas: com a matrícula de argentinos e paraguaios na Capitania dos Portos de Mato

<sup>4</sup> Para uma conceitualização de “aristocracia operária”, ver: Eric J. Hobsbawm. “O debate sobre a aristocracia operária reexaminada”, in Eric J. Hobsbawm. *Mundos do trabalho: novos estudos sobre história operária*. 2 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988 (Oficina da história, v.2), pp.315-348.

<sup>5</sup> Consulado Geral dos Estados Unidos do Brasil. Ao Exm. Sr. Barão do Rio Branco, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Assumpção 25 de dezembro de 1909. Repartições Consulares. Assunção. Ofícios 1909-1910. Estante 238, Prateleira 3, Volume 15 – AHI.

Grosso e no retalhamento dos rios em diversos trechos colocados sob domínio das praticagens argentina e paraguaia.

Especialmente a segunda forma era severamente atacada pelo Ministério da Marinha do Brasil e pela Capitania de Mato Grosso, por desrespeitar os acordos de livre navegação assinados no século XIX. Por outro lado, era também a forma encontrada pelas organizações operárias de garantir o controle do espaço laboral, mesmo no que se refere às vagas de trabalho e à sustentação das greves e boicotes.

Conforme o Primeiro Tenente Americo Leal, em relatório feito a bordo do vapor *Diamantino*, em 1923, e apresentado à Flotilha de Mato Grosso<sup>6</sup>, os práticos argentinos guiavam os navios brasileiros no trecho entre Montevideu e Humaitá, enquanto os paraguaios faziam a praticagem entre Humaitá e Corumbá. Não existiria uma lei argentina que regulamentasse a praticagem de argentinos em navios brasileiros, “sendo esta exigência satisfeita por uma praxe muito antiga”. O mesmo já não acontecia no lado paraguaio das águas, “onde um regulamento, denominado ‘Regulamento dos Práticos do Sul’ posto em vigor por um decreto de outubro de 1921, estabeleceu, para todos os navios estrangeiros, a obrigatoriedade” de práticos paraguaios. Não havia, entretanto, regulamentação para a praticagem acima de Assunção, ou seja, em direção norte, para Mato Grosso, mas “sim, ‘um costume’, de todos os navios receberem práticos em Assunção, para a viagem de subida, até Corumbá”.

Durante todo o período pesquisado, de 1910 a 1930, encontram-se várias fontes brasileiras relatando a imposição, por parte das organizações dos trabalhadores, de práticos estrangeiros em navios nacionais, algumas vezes também de tripulantes de outros ofícios. O que estava em questão, na parte das organizações, era a manutenção do *closed shop* duramente conquistado nos portos platinos e no Paraguai, de um lado, e, de outro, a ausência de uma sociedade de práticos em Corumbá, em vista do número reduzido de pessoas especializadas para aquela função na cidade, possibilitando o preenchimento das vagas por militares da Marinha.

Para as associações de práticos, fossem do Paraguai, do Uruguai ou da Argentina, garantir a lotação dos navios com tripulantes registrados em suas respectivas

<sup>6</sup> Ministério dos Negócios da Marinha. Ministro Alexandrino Faria de Alencar, ao Ministro das Relações Exteriores. Rio de Janeiro, 18 de julho de 1923. “Tenente Americo Leal (1º). Relatório sobre a navegação dos rios da Prata, Baixo Paraná e Paraguay. 1923. (anexo) Ofício n.3230”. Ministério da Marinha. Avisos recebidos. 1923-1926. Estante 304, Prateleira 2, Volume 9 – AHI.

capitanias e, o mais importante, filiados às entidades operárias, era uma luta que extrapolava a questão nacional e amparava-se na condição de sobrevivência das associações que sustentavam os seus poderes no controle da mão-de-obra embarcada. As associações defendiam, no entanto, essa forma de preenchimento dos cargos de práticos utilizando-se de um discurso ligeiramente nacionalista: em território nacional, a praticagem deveria ser nacionalizada.

Ao se olhar a divisão dos rios em trechos, cada qual sob responsabilidade de determinada associação de práticos, percebe-se que a delimitação desrespeitava as fronteiras nacionais, como por exemplo, o trecho de praticagem argentino do Alto Paraná até Humaitá, já dentro do território paraguaio, ou o do norte paraguaio, de Assunção a Corumbá. Parece que havia um acordo de respeito mútuo entre as organizações de práticos: cada qual respeitando o espaço da outra.

No caso de Corumbá, como não existia associação de práticos e em vista de a maioria dos trabalhadores desse ofício matriculados na Capitania dos Portos ser composta por estrangeiros, a organização dos práticos de Assunção acabava por controlar esse trecho, impondo a todos os navios, incluindo-se os brasileiros, o seu pessoal. Isso ajuda a explicar, também, a matrícula de trabalhadores paraguaios na Capitania de Mato Grosso, ao mesmo tempo em que participavam em Assunção da criação da Sociedad Prácticos de Ríos del Alto Paraguay, em 1909.<sup>7</sup>

Um dos principais objetivos dessa sociedade era coibir a navegação para Mato Grosso sem práticos paraguaios, explícito na reunião de fundação da sociedade, que aprovava também a formação de “uma liga de resistência” com o objetivo de evitar os prejuízos aos seus associados quando navios, originários do exterior, não empregavam práticos paraguaios nos portos da República para a navegação ao norte de Assunção.

Parecia tratar-se de um internacionalismo operário para garantir o poder das associações e, ao mesmo tempo, um nacionalismo para fortalecer a luta por direitos nos Estados-nacionais, ambos configurando-se em movimentos pragmáticos.

Nessas circunstâncias, as divergências entre os trabalhadores, no que se refere à ocupação no mercado de trabalho, particularmente no caso dos práticos, aconteciam mais

<sup>7</sup> Cf. *El Diario*, Asunción, 14 de fevereiro de 1910, in Consulado Geral dos Estados Unidos do Brasil. Ao Exm. Sr. Barão do Rio Branco, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Assumpção 15 de fevereiro de 1910. Repartições Consulares Brasileiras. Assunção. Ofícios reservados, 1900-1910. Localização: 238, 3, 12 - AHI.



entre filiados às associações de classe e não filiados do que necessariamente em relação às diferenças étnicas ou de nacionalidade. Se os primeiros tinham a garantia do emprego em vista do *closed shop*, devendo, entretanto, respeitar as decisões do movimento operário organizado, especialmente no caso de greves e boicotes, os não filiados viviam na insegurança do desemprego, esperando serem chamados para cobrir vagas, geralmente como rompe-greves.

Não apenas as lideranças operárias enxergavam o *closed shop* como um importante instrumento de controle do mercado de mão-de-obra. Os trabalhadores comuns também tinham essa compreensão, fazendo que os filiados impedissem o embarque de pessoal não associado. Isso se dava também com os demais ofícios, além dos práticos. Assim aconteceu quando o comandante do vapor *São José*, da Companhia Minas e Viação Mato Grosso, tentou embarcar um cozinheiro brasileiro em Assunção. Os tripulantes paraguaios desembarcaram em sinal de protesto e ameaçaram o comandante e os demais tripulantes brasileiros.<sup>8</sup>

Para as associações dos marítimos do Prata e do Paraguai, o direito conquistado, em território nacional, de ocupar vaga nos navios estrangeiros, se sobrepunha às leis de navegação internacional acordadas entre as nações. Tratava-se de um duplo confronto: contra os armadores e governo nacionais, para garantir o direito adquirido, e contra os armadores e representações internacionais que tentavam fazer valer a livre navegação dos rios. Esses desafios não soavam estranhos para uma classe que se construía em âmbito internacional.

## **A modernidade que veio com os trilhos da Noroeste do Brasil**

Por serem atividades imprescindíveis para a economia agro-exportadora, os transportes marítimo e ferroviário foram sempre objetos de investimento e de controle por parte do Estado. Por outro lado, com o desenvolvimento da navegação e da ferrovia, nas primeiras décadas do século XX, trabalhadores ligados ao transporte, especialmente

<sup>8</sup> Consulado Geral dos Estados Unidos do Brasil. Cópia do telegrama, n.11. Asunción, 17 de março de 1920. “Offícios 1920”. Estante 238, Prateleira 4, N. volume 5 – AHI.

os portuários, marítimos e ferroviários, se destacavam pela organização e conquista de direitos trabalhistas.

No século XIX a locomotiva substituíra o navio como símbolo de modernidade e de progresso. Mesmo no início do século XX a locomotiva ainda guardava esse símbolo, especialmente em áreas de colonização tardia. O empreendimento ferroviário, cercado pela aura de progresso, mobilizava consciências que justificavam os investimentos estatais para realização de projetos audaciosos como a Madeira-Mamoré e a ligação entre o Atlântico e o Pacífico.

A construção do primeiro trecho da estrada de ferro Noroeste do Brasil ligando Bauru (SP) a Porto Esperança (MT), entre os anos de 1904 e 1914, movimentou montantes significativos de capital e de homens ávidos por acumulação e por trabalho. Muitos foram traídos em suas expectativas. Outros tantos, não foram atraídos, mas sim expulsos para a frente de trabalho, foram degredados para o trabalho de abertura de picadas, de aterro e de assentamento de trilhos.

Independente dos interesses em jogo ao se projetar uma ferrovia no Brasil do século XIX e início do XX – se atenderia a uma zona de produção agrícola como a cafeicultura, para escoamento das riquezas para os portos, ou se atenderia a objetivos estratégicos de defesa da fronteira –<sup>9</sup> o certo é que a grande obra de construção, por si só, era um empreendimento vantajoso para muitos,<sup>10</sup> especialmente para quem vivia da exploração do trabalho de outros. Entre o trabalhador da construção e a grande empreiteira, existia uma complexa rede que envolvia sub-empreiteiros, fornecedores, agenciadores, comerciantes de armazéns, engenheiros, capangas, bugreiros, entre outros, que tentava tirar proveito do momento da construção. Essa pequena multidão, ao circular pelas ruas sem calçamento de localidades como Bauru e Campo Grande, levava ares de progresso, ares cosmopolitas ao sertão.

A imprensa brasileira jogou papel importante para a atração de pessoas para esses rincões, ao propagar informações, quase sempre super-dimensionadas e mesmo inverídicas, de uma terra de farturas. A imprensa, assim, atuava ao lado das empreiteiras

<sup>9</sup> Sobre a definição de uma ferrovia para Mato Grosso, ver QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. *As curvas do trem e os meandros do poder: o nascimento da estrada de ferro Noroeste do Brasil. (1904-1908)*. Campo Grande-MS: Editora da UFMS, 1997.

<sup>10</sup> MORATELLI, Thiago. *Os trabalhadores da construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil: experiências operárias em um sistema de trabalho de grande empreitada (São Paulo e Mato Grosso, 1905-1914)*. Dissertação de Mestrado: IFCH/UNICAMP, 2009.



e dos agentes aliciadores, na atração de trabalhadores em São Paulo, no Rio de Janeiro e em Assunção, para as obras da ferrovia.

A sede por braços e a maleabilidade da fronteira, favoreceu a arregimentação de paraguaios, argentinos e japoneses, esses últimos oriundos do Peru ou das fazendas de café do oeste paulista. Da cidade de São Paulo, também, partiam para a frente de trabalho brasileiros e imigrantes recém chegados. Sujeitos que reinterpretaram suas vidas em terras áridas, que efetuaram novas sociabilidades que permitiram ações diversas de resistência e acomodação, em vista das condições precárias de trabalho e de sobrevivência.

Se a “grande” imprensa no Brasil fazia propaganda para atrair trabalhadores para as obras da ferrovia, a imprensa operária de São Paulo, do Rio de Janeiro, de Buenos Aires e de Assunção, denunciava as condições insalubres, os baixos salários, os atrasos constantes no pagamento, a prisão por dívida, entre outros desmandos por parte dos administradores para com os trabalhadores da construção da ferrovia.

A objetividade das condições de trabalho e vida desses homens embrenhados no sertão, não tardaria a desatar os protestos contra as condições de trabalho. Esses se multiplicavam por toda a extensão da linha férrea, já na fase da construção. Um destes movimentos se deu em 1910, no Município de Miranda, na região do pantanal. Segundo o jornal *O Brazil*, na oportunidade, corriam boatos em Corumbá sobre as “graves perturbações da ordem pública em Miranda”, para onde afluíram centenas de trabalhadores da Noroeste e “outros elementos maus que corrompendo os mesmos operários” e que procuravam “levá-los a um levante geral contra a atual administração daquela via férrea”.<sup>11</sup>

A imprensa do período, reprodutora do discurso oficial, identificava esses levantes sempre como algo estranho ao nacional. As mobilizações dos trabalhadores aconteciam, nesta perspectiva, em vista das influências alienígenas. As elites não concebiam uma autonomia para os sujeitos do sertão.

De fato, a organização em sindicatos ou a mobilização pontual em vista do atraso de pagamento, pelas condições de trabalho insalubres, ou pelo preço do mantimento no armazém, não eram ações de revoltas coletivas conhecidas no Mato Grosso. Mas o que a imprensa, representante dos interesses das elites, não conseguia

---

<sup>11</sup> *O Brazil*, Corumbá, 18/9/1910, nº 386, p.1 – Biblioteca Estadual Izaias Paim, Campo Grande.

aprender é que, para quem vivia a exploração não via muita diferença entre ser brasileiro de Mato Grosso ou de São Paulo, ser paraguaio, argentino, uruguaio, japonês, espanhol ou sírio. Não percebiam ainda que das experiências particulares dessas nacionalidades surgiam novas relações, nem sempre harmoniosas é claro, possibilitando a unidade para a ação ou a unificação de interesses para a mobilização mais duradoura em forma de associações e sindicatos.

Quando a ferrovia Noroeste começou a operar no trecho Bauru-SP a Porto Esperança-MT, em 1918, alguns antigos trabalhadores da construção permaneceram como operários nas máquinas, na linha e nas oficinas da empresa. Outros, com experiência ferroviária, vieram para a região da Noroeste. Percebe-se aí um período de transição para formas de organização, qualitativamente, diferenciadas das anteriores. De um ambiente marcadamente fluído em vista da sazonalidade da mão-de-obra, do deslocamento da frente de trabalho, e da tarefa por empreita, para um ritmo ao paço da máquina a vapor, para o horário estipulado pelo trem e para o ambiente fixo da oficina.

Os movimentos, que até então reivindicavam especialmente o pagamento de salários atrasados e denunciavam o superfaturamento nos armazéns, ganharam consignas mais gerais como a diminuição da jornada, melhoria nas condições de trabalho, aumento salarial etc. Percebe-se também a organização de associações para defesa dos interesses dos trabalhadores e as greves seriam, a partir de então, geralmente, organizadas por tais associações.

Uma greve acontecida em 1919, a partir da estação de Aquidauana, no antigo sul de Mato Grosso, caracteriza esse momento de transição. Os ferroviários reivindicavam aumento de salário, demissão do médico e do inspetor de tração, bem como a revogação da remoção do presidente do Centro Operário, o espanhol Francisco Garcia.<sup>12</sup> Enquanto perdurou a greve, em todo o mês de outubro, os trabalhadores tentaram mobilizar outras estações e ganhar a opinião pública para suas causas, fazendo manifestações e distribuindo panfletos que apontavam suas condições de trabalho e reivindicações.<sup>13</sup>

---

<sup>12</sup> Estas reivindicações, de certa forma, se assemelham a alguns pontos das exigências dos grevistas da Companhia Paulista, em 1906, tida como uma das maiores greves ferroviárias da Primeira República, provocada, em princípio, “pela transferência considerada injusta de um empregado”. Na ocasião os trabalhadores pediam também a demissão do engenheiro Francisco de Monlevade, chefe de locomoção. (FAUSTO, 1986, p.136)

<sup>13</sup> JUIZO FEDERAL do Estado de Matto Grosso. Procurador da República. Réus Francisco Garcia mais 6 operários da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Denúncia. Aquidauna, 1919. Doc.nº711, Caixa “Tribunal da Relação” – Arquivo Público de Mato Grosso.

Quando da greve em outubro de 1919, o Centro Operário tinha três meses de existência e contava com 384 associados que trabalhavam em toda a extensão da linha no lado mato-grossense.<sup>14</sup>

Os ferroviários já pertenciam à cultura do sertão que se urbanizava seguindo as trilhas do trem. Com sua cultura de classe marcadamente associativista, os ferroviários contribuíam para redesenhar o sertão como espaço de encontros e desencontros nacionais e regionais.

## **O trabalho de extração da erva-mate: a fronteira da modernidade selvagem**

Em se tratando de Estado moderno, as fronteiras nacionais são construções recentes, como o são, também, a identidade nacional. Para os homens e mulheres do início do século XX, habitantes ou passantes da fronteira, talvez a identidade nacional fosse um artifício ao qual se apegavam em momentos de urgência: para driblar as leis punitivas, por exemplo. As linhas fronteiriças, nesta perspectiva, devem ser entendidas como um elemento constitutivo dos espaços, portanto históricas, porque feitas a partir da ação do homem, e não constituintes de espaços.

No espaço platino, especialmente, são mais raras as fronteiras naturais que poderiam barrar ou dificultar a circulação de pessoas. Há mesmo uma continuidade entre os pampas, o *chaco* paraguaio e argentino, e os pantanais brasileiros. Mais do que características físicas semelhantes, essas regiões, dentro da região platina, têm suas proximidades culturais, em vista do processo histórico de ocupação e de exploração. Especialmente o norte argentino, o Paraguai e o Mato Grosso, são regiões que se confundem ao se distanciarem do ideal ocidental de urbanidade e se aproximar da visão de Oriente que este mesmo ideal possui.

As fronteiras nacionais, nestes espaços, pouco significaram barreiras intransponíveis e muito serviram para a transgressão de ladrões de gado, bandoleiros, contrabandistas e bandos armados a serviço de *coronéis* que atuavam de um lado e de

<sup>14</sup> MANIFESTO aos nobres e dignos companheiros operários da Noroeste: chamada urgente à assembléa geral extraordinária a realizar-se a 12 de outubro de 1919. Anexo ao processo crime JUIZO FEDERAL *op cit.*

outro das linhas demarcatórias, fazendo suas próprias leis. Essas fronteiras incertas, marcadas pela ineficácia do Estado, eram pouco significantes como limites, também, para os imigrantes que se aventuravam na busca de riqueza fácil ou na luta pela vida, aos trabalhadores. A mobilidade do trabalho era parte da vida desses trabalhadores.

A maleabilidade das fronteiras do Cone-Sul pode ser exemplificada na história da migração dos cerca de dez mil sul-rio-grandenses para Mato Grosso, entre o final do século XIX e início do XX. Os primeiros gaúchos que migraram para o Sul de Mato Grosso, fugindo da Revolução Federalista (1893-1895), partiram dos pampas com suas famílias em carros de boi, montados a cavalo ou mesmo a pé. Atravessaram o rio Uruguai e entraram nos departamentos argentinos de Corrientes e Missões, para retornar ao Brasil pelo Paraná ou ir pelo Paraguai até alcançar a fronteira seca com Mato Grosso nas imediações de Ponta Porã. Nos Campos de Vacaria, esses colonos e posseiros sentiam-se em casa, pois encontravam pasto e ervais nativos em abundância. Com pouco ou nenhum capital, cercavam terras devolutas supostamente desabitadas, ou disputavam a posse da terra com índios e nos domínios da poderosa empresa extrativista Matte Larangeira.

As revoluções no Paraguai do final do século XIX, também levaram muitos paraguaios a procurar abrigo em terras sul-mato-grossenses onde atuavam em grupos armados de apoio aos coronéis locais ou independentes, ocupando-se de atividades pastoris como peões de fazenda, na construção da ferrovia Noroeste do Brasil, e nos ervais da companhia Matte Larangeira.

A empresa Matte Laranjeira tem sua origem em 1874, quando o funcionário da comissão de demarcação de fronteiras do Império, Thomaz Larangeira, começa a explorar a erva-mate do lado paraguaio, utilizando 250 *mineiros* paraguaios. Em 1882, o governo imperial concede-lhe autorização para exploração de uma grande extensão de terras no Sul de Mato Grosso. Posteriormente a empresa terá como acionista a oligarquia dos Murtinho e continuará contando com a benevolência e proteção do Estado. Em 1902, as ações da empresa passaram para o grupo Francisco Mendes & Cia, mantendo relações com os Murtinho, e a matriz estabeleceu-se definitivamente em Buenos Aires, principal porto de destino da erva-mate e onde, desde 1891, a empresa já contava com base.

Tratava-se, portanto, de uma companhia internacional e que atuava na extração de erva-mate do sul de Mato Grosso ao norte argentino, passando por território

paraguaio. No Brasil, em vista da estreita ligação dos donos originários da empresa com a administração da província de Mato Grosso, constituiu-se um monopólio dos ervais sob controle da Matte Larangeira, o que dificultou o acesso dos camponeses à terra, como no caso dos migrantes gaúchos. Em seu domínio, a empresa utilizava de diversos artifícios para manter sob controle uma massa de trabalhadores paraguaios, índios guaranis e brasileiros pobres.<sup>15</sup>

Semelhante ao processo de arregimentação de trabalhadores para a construção da ferrovia Noroeste do Brasil, a mão-de-obra para os ervais foi buscada, principalmente, no norte argentino e no Paraguai, a partir de uma intrincada rede de atração, denominado de *conchavo*, comandados pelos *conchavadores*, que previa o *antecipo*: antecipar o pagamento em mantimentos e mesmo em moeda corrente no Paraguai, na Argentina e no Brasil, ou o *giro*, espécie de moeda impressa pela Companhia Matte Larangeira e que circulava em todo o seu domínio e aceito por comerciantes.

A superexploração da mão-de-obra paraguaia nos ervais mato-grossenses era um assunto corrente na imprensa operária do Cone-Sul e chegou a merecer um número especial do *Boletín del Departamento Nacional del Trabajo*, órgão governamental da Argentina, em 1914,<sup>16</sup> que relatou as investigações sobre as relações de vida e trabalho dos “ervateiros” e dos “obrageiros”, no Alto Paraná argentino, bem como apresentou dados ressaltando as formas de contratação e condições de trabalho nos ervais do Paraguai e do Brasil. O governo argentino preocupava-se com a possível utilização de trabalhadores nacionais nos ervais paraguaios e brasileiros.

O periódico anarquista *La Batalla*, publicado em Montevideu, em artigo intitulado “Do Paraguai: contra a ‘Industrial Paraguaia’”, também descreve o trabalho nos ervais e no corte de madeira no Paraguai.<sup>17</sup> As autoridades brasileiras da fronteira eram coniventes com a arregimentação de paraguaios para o trabalho nos ervais, como também para o trabalho de construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil, visto anteriormente.

<sup>15</sup> Ver GUILLEN, Isabel Cristina Martins. *O imaginário do sertão: lutas e resistências ao domínio da Companhia Matte Larangeira (Mato Grosso: 1890)*. Tese (Doutorado em História), Campinas: IFCH/UNICAMP, 1991, (Mimeo.).

<sup>16</sup> REPÚBLICA ARGENTINA. *Boletín del Departamento Nacional del Trabajo*. Buenos Aires: Imprenta y Casa Editora Juan A. Alsina. Nº 26, Abril, 30 de 1914 (245 pgs.) – Biblioteca del Banco Central de la Argentina.

<sup>17</sup> *La batalla*: Periódico de ideas y crítica. Ano 1, Num.10, Montevideu, novembro de 1915, 2ª quinzena (p.3) – Biblioteca Nacional do Uruguai.

Essa circulação na fronteira fez com que predominasse uma mescla da língua guarani com o castelhano, por vezes, com pitadas do regionalismo gaúcho, principalmente nos lugares distantes dos raros centros urbanos como na exploração de madeira no Pantanal, nos ervais, nas fazendas de gado, entre outras atividades fronteiriças que utilizavam, especialmente do trabalho compulsório de índios e de paraguaios.<sup>18</sup>

O movimento de populações no Cone-Sul não obedecia a uma única direção. Da mesma forma que os imigrantes europeus, portenhos e uruguaios subiam os rios, a partir do estuário do Prata em direção ao interior, para trabalhar na navegação, nos ervais e na construção da ferrovia Noroeste do Brasil, por exemplo, paraguaios e brasileiros desciam os mesmos rios para trabalhar na Argentina e no Uruguai. Na documentação do Itamaraty é corrente o pedido de ajuda que brasileiros desempregados faziam aos consulados, para voltar ao Brasil, bem como o registro de trabalhadores brasileiros nos mesmos consulados dos países vizinhos.<sup>19</sup>

## Considerações finais: acerca do conceito e do método

Na perspectiva aqui abordada, a Bacia Platina é entendida não como uma ou homogênea, mas sim constituída de diversas regiões unidas pela ação do homem e pela intervenção do capital. Nesse espaço dinâmico, ao priorizar as ações das pessoas comuns, dos trabalhadores, pode-se perceber a transformação do espaço nas suas miudezas e mirar, também, as formas de resistência à imposição da ordem hegemônica.

Meu entendimento da mobilidade humana, da circulação de pessoas nas fronteiras, todavia, se distancia da noção de mobilidades identitárias apregoada por

<sup>18</sup> Cf. CORRÊA, Lúcia Salsa. *História e fronteira: o Sul de Mato Grosso (1870-1920)*. Campo Grande: UCDB, 1999, p.53-4, “O Guarani e o Castelhana, ou ainda uma mescla de ambas com o Português, foram as línguas faladas no cotidiano da fronteira, disseminadas por todo o Sul de Mato Grosso, nos portos do Baixo-Paraguai e em toda a extensa região ervateira. Em Corumbá, em fins do século passado, foi tão comum o uso de línguas estrangeiras, sobretudo do guarani, a ponto de preocupar as autoridades locais no sentido de reforçar o ensino da Língua Nacional em suas escolas.” Também no norte argentino, a língua guarani parecia predominar entre os pobres.

<sup>19</sup> CONSULADO GERAL DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL. Assumpção 4 de janeiro de 1909. Ao Exm. Sr. Barão do Rio Branco, Ministro de Estado das Relações Exteriores. Anexo: “Relação dos brasileiros matriculados no Consulado Geral. 1908” Ofícios 1909-1910. Estante 238, Prateleira 3, N. volume 15 – AHI.

estudiosos do culturalismo e ou da perspectiva “rizomática”. Concebo as identidades das classes trabalhadoras no plural, em constante mudança, porque não poderia ser diferente ao tratar de seres humanos. Isso é verdade desde que entendemos a História como a ciência que estuda o homem no espaço e no tempo, em suas ações coletivas e individuais a (trans)formar o ambiente. Isso não exclui, todavia, os conceitos de classe, luta de classes e de consciência de classe. Pelo contrário, os coloca como indispensáveis, particularmente para quem se propõe a estudar os mundos do trabalho.

A problemática da identidade de classe torna-se instigante, ao se ter como fundamento metodológico a história comparada ou a história transnacional. É perfeitamente possível – e em alguns casos necessário – lançar uma pluralidade de olhares que permita enxergar as classes trabalhadoras seja em um ambiente internacional, nacional, regional, local, por ofício ou por categoria, etnicidade ou crença religiosa, e mesmo por mais de uma perspectiva. Isso pode revelar tanto influências e convergências entre os grupos, sujeitos e instituições comparadas, como também os distanciamentos e as divergências. O método comparativo, afinal, não se aplica somente ao estudo de objetos semelhantes. Muitas vezes, ao se comparar o que é, inicialmente, semelhante, se percebe mesmo as diferenças, pois na história não há repetição, todo acontecimento é único, mas guarda semelhanças com o todo porque não está isolado, traz em sua constituição a herança do passado.

Não basta, entretanto, a teoria, os conceitos, como se esses revelassem, por si só, a história. Luta de classes, neste sentido, não resume a história, não é como que uma síntese representativa do todo. A teoria sem base em pesquisas das evidências históricas cai no vazio.

Talvez seja o caso de retomar o entendimento thompsoniano de classe como “um fenômeno histórico, que unifica uma série de acontecimentos díspares e aparentemente desconectados, tanto na matéria-prima da experiência como na consciência”. Portanto, é um fenômeno *histórico* e não “uma estrutura” ou “uma categoria”, mas “como algo que ocorre efetivamente (e cuja ocorrência pode ser demonstrada) nas relações humanas.”<sup>20</sup> Neste trecho Thompson está marcando nítidas diferenças com os estruturalistas sem abandonar a concepção marxiana de “processo

---

<sup>20</sup> THOMPSON, Edward Palmer. A miséria da teoria ou uma planetária de erros (uma crítica ao pensamento de Althusser). Zahar editores S.A, Rio de Janeiro, 1981, p.9



histórico”. Ele coloca em primeiro plano as relações humanas, as relações dos sujeitos que são aprendidas nas fontes, vestígios do passado, por isso a importância do trabalho árduo do pesquisador para com as fontes.

Em pesquisa de história social do trabalho, especialmente, a comparação e o cruzamento valem, também, para o caso das fontes. Tanto mais fontes e diversas, melhor, pois os sujeitos em foco não cabem em uma tipologia única de documento, são pessoas que estavam e atuavam em diversos espaços. O desafio de minhas pesquisas é contribuir para desvelar as fontes que tragam indícios dos trabalhadores em uma região ainda vista como distante, tanto espacialmente quanto historiograficamente. É, assim, a tentativa de uma escrita da história nos sertões de Mato Grosso.

