

## **O COTIDIANO DOS VIAJANTES NOS CAMINHOS FLUVIAIS DE MATO GROSSO (1870-1930)**

**EDIL PEDROSO DA SILVA**

Mestre em História pelo Programa de Pós-graduação do  
Departamento de História da Universidade Federal de Mato Grosso

Este trabalho é decorrência de minha afinidade com os rios; talvez por ter nascido às margens de um deles, o Cuiabá, e nele ter vivido um pouco de minha infância. Ao Ingressar no curso de Mestrado, nutria o sonho de poder realizar algo sobre a história desse rio. Foi assim que nasceu *O Cotidiano dos Viajantes nos Caminhos Fluviais de Mato Grosso-1870-1930*.

A ocupação das terras hoje denominadas genericamente de Mato Grosso ocorreu através dos rios. Foi a via fluvial oferecida pela bacia hidrográfica do Alto rio Paraguai que permitiu que os bandeirantes paulistas, no início do século XVIII, adentrassem ao então território Bororo, formando aí os núcleos populacionais que deram início à ocupação não índia nesta parte do centro-sul americano.

Também foram os caminhos aquáticos que serviram como rota para as expedições comerciais conhecidas como “monções”. E mesmo depois que se abriu caminho por terra, em 1737, por Goiás, e se estabeleceu em 1748 a rota fluvial entre a então capital da Capitania de Mato Grosso, Vila Bela, e o porto de Belém do Pará, os rios alto-paraguaios continuaram sendo a via natural de comunicação e comércio entre Mato Grosso e São Paulo, e daí para outras localidades.

Este caminho, contudo, apesar de ter o Paraguai no percurso, não tinha este rio como principal rota. Para os monçoeiros, eram as acidentadas águas do Tietê, Paraná e Pardo, além do Taquari, São Lourenço e Cuiabá, que deviam ser transposta, como bem demonstram as páginas de Sérgio Buarque de Holanda e Visconde de Taunay. O rio Paraguai, apesar de não oferecer acidentes significativos, não foi usado como rota no período colonial porque grande parte do seu curso inferior pertencia à América Espanhola, portanto vedado aos seus inimigos lusitanos. Depois, a recém-implantada República do Paraguai não permitiu seu livre trânsito ao Império Brasileiro.

Somente na Segunda metade do século XIX, mais precisamente em 1856, depois de contornadas questões diplomáticas com a república vizinha, uma nova rota fluvial possibilitou a comunicação entre Mato Grosso e o Atlântico, através da bacia do Prata, sendo a região colocada em contato não só com o litoral brasileiro, mas através dele, com o exterior. A Guerra da Tríplice Aliança (1864-1870), porém, interrompeu temporariamente esta via, que foi definitivamente reaberta em 1870.

Assim, desde a década de 1870 até meados dos anos de 1950, a regular navegação pelo rio Paraguai fez com que o trânsito de embarcações brasileiras e estrangeiras se tornasse frequente, passando a ser o principal caminho periodicamente usado pelos que queriam sair ou entrar em Mato

Grosso. Passageiros brasileiros e de várias outras nacionalidades transitavam por essa região, possibilitando que diferentes grupos sociais interagissem, quebrando, algumas vezes, as rígidas regras sociais então impostas, o que transformava a vida a bordo dos navios em dias cheios de dinamismo.

Neste estudo buscou-se conhecer o dia-a-dia vivido por passageiros e tripulantes das embarcações que durante os anos entre 1870-1930 realizavam a longa travessia fluvial entre a foz do Prata e as cidades de Corumbá, Cuiabá e Cáceres, em Mato Grosso.

Estando em contato diário, no decorrer da viagem, homens, mulheres, crianças, jovens ou velhos, livres ou escravos, desenvolveram formas de convívio específicas, criando hábitos próprios, entre amizades, “fofocas” e solidariedade, decorrentes da convivência de longos dias no interior das embarcações. Tentou-se, então, trazer de volta o rico cotidiano vivido pelas pessoas que transitaram por esses caminhos.

Geralmente, essas viagens fluviais iniciavam ou continuavam em navios oceânicos, que levavam ou traziam os passageiros e tripulantes entre Cuiabá, Cáceres, Montevidéu/Buenos Aires ao Rio de Janeiro. Mas, neste estudo priorizou-se, apenas o trajeto fluvial percorrido entre as cidades mato-grossenses e a foz do Prata.

Para a delimitação temporal da pesquisa, levou-se em conta o estabelecimento regular da navegação pelo rio Paraguai em 1870, fato que propiciou o livre trânsito das embarcações brasileiras e estrangeiras em águas mato-grossenses, trazendo um grande fluxo de viajantes à região. Nesta época a cidade de Corumbá (hoje Mato Grosso do Sul), situada às margens do rio Paraguai, foi transformada em principal porto mato-grossense, por ser passagem obrigatória e a mais importante via de acesso para o interior. Era ali, que aportavam os navios de médio calado procedentes de Buenos Aires, Montevidéu e Assunção.

Esta movimentação foi mantida regularmente até meados do século XX. Contudo, a partir de 1914, a implantação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – NOB, que passou a ligar o sul de Mato Grosso, com o Sudeste do país, mas especificamente a Bauru – SP, fez com que Mato Grosso, antes voltado para a América do Sul, via estuário do rio da Prata, se direcionasse para o leste, via sudeste do Brasil.

Os anos de 1930, por sua vez, vão trazer mudanças, marcando outros rumos na política brasileira, com reflexos também em Mato Grosso. O novo governo implantado no Brasil na década de 1930 procurou impor uma política de vias de comunicação por estradas terrestres com a abertura de rodovias. Ao abrir estradas, criaram-se novos rumos e direções e, no caso particular de Mato Grosso, o caminho das águas, aos poucos foi perdendo importância, dando lugar a linhas de terra que levavam os automóveis aos lugares mais distantes do Estado. Foi também nessa década que Mato Grosso passou a contar com o transporte aéreo.

Estas inovações fizeram com que, a partir de meados dos anos de 1930, o movimento das embarcações se tornasse cada vez mais tímido, praticamente desaparecendo na década de 1950.

Assim, o marco temporal foi definido entre 1870-1930, abarcando o período em que os rios pantaneiros serviram como principal via de acesso a Mato Grosso, visando demonstrar o dia-a-dia das pessoas que faziam este trajeto em embarcações vindas do Rio de Janeiro até as cidades de Cuiabá e Cáceres.

Ao estudar as relações que se estabeleceram no interior das embarcações que desciam e subiam as tranqüilas águas do Paraguai e seus afluentes, levando e trazendo passageiros, algumas questões se colocaram: a convivência das pessoas nas embarcações era conflituosa ou amistosa; como se relacionavam pessoas de segmentos sociais diferentes; se houve momentos de lazer, de tristeza, de ansiedade, de medo; como se estabelecia a diferenciação de gênero; como era a alimentação e a saúde. Enfim, de que forma se desenvolviam as relações entre passageiros e tripulantes no espaço interno de uma embarcação durante uma viagem. Com estes e outros questionamentos buscou-se entender as concepções dos viajantes sobre a região, os ritos que se procediam nos momentos de saída e chegada, a relação com as populações das regiões percorridas, e de que forma essas pessoas preenchiam seus dias durante a longa viagem que faziam entre a foz do rio da Prata até chegar aos portos de Cuiabá ou de Cáceres.

Para responder estas questões trabalhamos na perspectiva da História do Cotidiano. A expressão vida cotidiana não é nova. Nova é a importância dada a ela nos escritos contemporâneos, principalmente a partir dos estudos de Braudel, entre 1967 e 1979, que contribuiu de forma decisiva, ao tratar dos códigos alimentares, do vestuário e dos demais temas que passavam até então despercebidos, dando-lhes importância na vida dos grupos sociais. A história do cotidiano se refere à intimidade, aos modos de vida, ao dia-a-dia da existência do privado, familiar, do público. E é este dia-a-dia, íntimo ou não, que se buscou alcançar com este trabalho.

Na busca de reconstruir esse cotidiano se trabalhou com variadas fontes documentais tais como: relatórios de Presidentes de Províncias, em jornais editados em Corumbá, Cáceres, Cuiabá e Campo Grande, em guias de importação e exportação, em manifestos de bordo, em leis, decretos e regulamentos sobre a navegação e vários outros papéis. Estas fontes foram pesquisadas no Arquivo Público do Estado do Mato Grosso - APMT e no Núcleo de Documentação e Informação Histórico Regional - NDIHR. Além disso foram consultados também os relatos publicados por cronistas e viajantes, brasileiros e estrangeiros, que visitaram Mato Grosso e que deixaram registros sobre o tema em estudo.

Foi a leitura desses documentos que trouxe à tona o dia-a-dia das pessoas que faziam essas viagens.

Complementando as fontes escritas, se fez uso da técnica de história oral, através de entrevistas com pessoas que realizaram o trajeto ou trabalharam nas vias de navegação. Nesse sentido, foram coletados vários depoimentos que evidenciaram ser a memória um elemento essencial no processo de construção e reconstrução da história, do qual as temporalidades - presente, passado e futuro - são componentes.

Procurou-se, nas entrevistas, explorar esta potencialidade, lembrando, no entanto, que *a história oral não pode ser suficiente para tudo. A maior parte da história deve, necessariamente, recorrer às fontes escritas, aos objetos e à arqueologia do cotidiano*<sup>1</sup>. Ciente disso, buscou-se, neste estudo, recorrer aos arquivos, às fontes escritas e também às orais.

Ademais foram também utilizadas fontes iconográficas, que, após analisadas e interpretadas, serviram para complementar as reflexões referentes ao trabalho e oferecer uma idéia mais clara do cotidiano dos passageiros e tripulantes nos rios de Mato Grosso. Assim, as imagens fotográficas foram utilizadas com o intuito de complementar as palavras.

Foi com esta base documental que procuramos revisitar os caminhos fluviais mato-grossenses, em busca de alcançar a história do cotidiano vivido nas embarcações. Os diversos documentos narram, com bastante emoção, os acontecimentos, permitindo reconstruir personagens anônimos, antes adormecidos nas latas, pastas, páginas de arquivos e bibliotecas, ou guardados na memória, que renascem, dando vida à história.

Como recurso metodológico se dividiu o conteúdo encontrado em grupos temáticos. Por exemplo: no tema "tipos de embarcação", observou-se a arquitetura dos barcos, suas divisões em primeira, segunda e terceira classes; no tema "a viagem", as análises deram ênfase ao trajeto fluvial e ao tempo percorrido, o transbordo dos passageiros para navios de maior ou menor calado e os momentos de saída e chegada dessas embarcações; no tema "vida a bordo dos passageiros e tripulantes", verificou-se a estrutura hierárquica e a função de cada tripulante, e no que se refere aos passageiros, observou-se como eram essas pessoas, sua origem social e poder econômico; no tema "lazer", percebeu-se a ocorrência de bailes, música, jogos e namoro; no tema "incidentes e cenas pitorescas", detectou-se a presença de animais peçonhentos, a ocorrência de tempestades, afogamentos e assassinatos; no tema "alimentação e saúde", encontrou-se o tipo de comida e horários das refeições, e, no que tange à saúde, foram observados a higiene, o aparecimento de doenças e a presença de médico a bordo.

E para dar forma a este estudo, reuniu-se estes temas de forma a apresentá-los em três capítulos. No primeiro, **“O caminho das águas”**, se fez uma retrospectiva histórica da navegação em Mato Grosso, com ênfase no período compreendido entre a segunda metade do século XIX até o

---

<sup>1</sup> Michelle Perrot, 1998: 358.

início do XX, quando a navegação tornou-se regular e teve início o livre trânsito de embarcações via rio Paraguai. No seguinte, **“O lugar do cotidiano”**, analisou-se o espaço no qual se desenrola o cotidiano dos passageiros e tripulantes no percurso da longa travessia, procurando-se descrever como era esse espaço, os tipos de embarcação, suas divisões e arquitetura, e a viagem. Já no terceiro e último capítulo, **“O dia-a-dia nas embarcações”**, recriou-se o dia-a-dia dos passageiros e tripulantes que viajaram por águas fluviais durante os trinta dias do percurso desde a foz do Prata, para chegar de Mato Grosso à capital brasileira, ou em seu retorno.

Finalizando a dissertação, buscou-se relacionar os conteúdos apresentados nos capítulos, de maneira a demonstrar as formas de convívio estabelecidas ao longo das viagens.

Assim, a partir dessas reflexões é que fomos percorrendo os caminhos fluviais de Mato Grosso, no intuito de atender aos objetivos propostos em cada capítulo, e poder reconstituir o cotidiano dos passageiros e tripulantes nessa longa travessia. Refazer essas viagens foi um desafio fascinante. O assunto é imenso, mas se tentou lançar um pouco de luz sobre um vasto conjunto de questões que, espera-se, seja um começo.