

Maria do Carmo Brazil*
Luiz Alberto Sampaio Pereira**

**O NAVIO FERNANDES VIEIRA:
MEMÓRIA E HISTÓRIA SOCIAL DO SUL DE MATO GROSSO**

Resumo: Este artigo reúne algumas reflexões sobre o papel e a função histórica do vapor *Fernandes Vieira*, cujos movimentos pelas águas do rio Paraguai ensejaram encadeamentos de relações sociais e fatos importantes para a construção da memória da nação. Imagens conservadas e transmitidas através do tempo, análise de documentos textuais e diálogos estabelecidos entre história e memória da navegação traduzem reflexos do processo econômico e social gerados pela intensa movimentação mercante e de passageiros pelos rios e canais pantaneiros. Entre os anos de 1869 e 1955 *Fernandão*, como era conhecido o vapor, representou elo entre portos, localidades interiores e países sul-americanos.

Abstract: This paper joins some reflections about the historical function of the steamboat *Fernandes Vieira*, whose movements for the waters of the Paraguay river allowed linkages of social relationships and important facts for the construction of the memory of the nation. Conserved pictures and memoirs transferred through the time, analysis of textual documents and established dialogues between history and memory of the navigation translate reflexes of the economical and social process generated by the intense movement of merchant and of passengers for the rivers and channels of the Pantanal region. Between the years of 1869 and 1955 *Fernandão*, as it was known this steamboat, it represented link among ports, interior places and South American countries.

Palavras-chave: navegação, história, pantanal.

Keywords: navigation, history, pantanal.

Um navio como instrumento de análise

O texto de abertura da obra *Memória da Nação* (1987), organizada por Francisco Bethencourt e Diogo Ramada sustenta que a

[...] memória da nação está presente um pouco por todo lado, pontuando de sinais o cotidiano das gentes, informando a sua

* Professora Titular em História do Brasil Universidade Federal da Grande Dourados. Docente do Programa de Mestrado em Educação da Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD).

** Pesquisador graduado em História pelo Campus do Pantanal da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul.

maneira de viver e de sentir, balizando o presente e o futuro enquanto forma de representação de uma identidade construída ao longo [...] de séculos... de forma descontínua [...]. É visível no traçado urbano, nomeadamente através da toponímia, mas também na própria configuração das praças, recheadas de referências históricas.¹

Navios, chalanas, barcos, batelões, canoas e outras embarcações podem também trazer reproduções do passado ou evocar narrações escritas ou orais sobre as articulações dos homens e de seus movimentos². Águas pantaneiras, em geral, e o rio Paraguai, em especial, são espaços que permitem ao pesquisador que transita nas múltiplas temporalidades a capacidade de expressar os desígnios humanos, e enfim, explicar os movimentos da vida material. Infelizmente muitas embarcações desapareceram ao longo do tempo, apesar disso ainda é possível fazer emergir do passado as rodas de pás do Fernandes Vieira, navio que por quase um século, transitou pelas águas do rio Paraguai.

Elegemos como instrumento de análise o referido vapor, cujo trânsito pelas águas paraguaianas, permite reflexões sociais indispensáveis para história brasileira. Em outras palavras, embarcações e rios, realçados nos relatos de viagens, crônicas oficiais e produções poéticas ensejam meditações sobre as ações humanas e suas relações diárias com o mundo natural.

Recorremos às páginas da obra *A Póetica do Espaço* (1957)³ escrita pelo falecido filósofo francês Gaston Bachelard para empregar alguns procedimentos metodológicos numa análise que envolve imagens, espaços, aposentos secretos ou desaparecidos onde transitaram atores sociais num passado inolvidável.

Ao tomar a casa como instrumento de análise, Bachelard enfatizou que nestas edificações lembranças e esquecimentos se alojam em seus espaços internos, os quais vão do porão ao sótão, e são muitas vezes recheados de coisas como gavetas, cofres, armários, caixas e malas. Da mesma forma, um navio, embora sendo abrigo temporário durante viagens longas ou curtas possui aposentos internos como porões, cantos, corredores, convés e outros pavimentos a bordo e dispõe de mobiliário, relógios, sino, apito e objetos náuticos necessários aos passageiros e tripulantes.

¹ BETHENCOURT, Francisco e CURTO RAMADA, Diogo (Orgs.). *A Memória da Nação*. Lisboa: Livraria Sá da Costa, 1987, p.7.

² AYALA, S. Cardoso & SIMON, Feliciano (org.). *Álbum Gráfico do Estado de Matto Grosso*, Hamburgo-Corumbá, 1914.

³ BACHELARD, Gaston. *A Poética do Espaço* (1957). Tradução Antonio de Pádua Danesi. São Paulo: Martins Fontes, 1996.

Na perspectiva bachelardiana

[...] todos os abrigos, todos os refúgios, todos os aposentos tem valores oníricos consoantes [...] os verdadeiros bem-estares tem um passado [...] nessa região longínqua (do ponto de vista temporal), memória e imaginação não se deixam dissociar. Ambas trabalham para seu aprofundamento mútuo. Ambas constituem, na ordem dos valores, uma união da lembrança com a imagem [...].⁴

Embora os fatos históricos possam ser deformados pela imaginação popular ou poética, Paul Connerton (1990)⁵ alerta os estudiosos de que o conhecimento das atividades humanas passadas só é possível através da apreciação de seus vestígios, das pistas deixadas ao longo do tempo:

[...] sejam os ossos sepultados em fortificações romanas, um monte de pedras que é tudo o que resta duma torre normanda, uma palavra numa inscrição grega cuja utilização ou forma relevam um costume, ou ainda uma narrativa escrita pela testemunha de uma cena qualquer, aquilo com que o historiador trabalha são vestígios [...].⁶

Rio Paraguai⁷

A variada função dos rios evidencia seu papel na marcha da humanidade⁸. Sua importância na evolução histórica de um país justifica o interesse em refletir sobre o longo caminho percorrido pelo rio Paraguai desde as suas cabeceiras até alcançar, juntamente com o rio Paraná e Uruguai, o mar do Prata, na Argentina. São mais de 2500 quilômetros de curso d'água através de chapadas, pantanais e terras paraguaias para contribuir na formação de um dos mais destacados complexos hidrográficos do mundo - a Bacia do Prata.

O Paraguai é um rio que retrata nitidamente aquilo que Sérgio Buarque de Holanda (1945)⁹ chamou de caminho que anda, pois suas águas percorrem fronteiras e realçam os laços de união entre as nações platinas. São as águas poderosas e históricas de seu leito que cristalizaram no tempo a produção material,

⁴ *Ibidem*, p.25.

⁵ Cf. CORNNERTON, Paul. *Como as Sociedades Recordam*. Tradução Maria Manuela Rocha. Oeiras: Celta, 1993. HALBWACHS, Maurice. *A Memória Coletiva*. Tradução de Laurent León Schaffter. São Paulo: Vértice, 1990, p. 16-47.

⁶ CORNNERTON, *Como as Sociedades ... Ibidem*, p. 16.

⁷ Cf. BUCHER, E.H.; Bonetto, A.; Boyle, T.; Canevari, P; Castro, G.; Huszar, P; Stone, T. *Hidrovia: uma análise ambiental inicial da via fluvial Paraguai-Paraná*. Manomet, Massachusetts, USA: Humedales para las Américas, 1994. 72 p. (Material Cartográfico).

⁸ CARTIER. Raymond. Mississipi. In: *Os Grandes Rios*. Lisboa/Rio de Janeiro/Nova Iorque: Selecções do Reader's Digest, 1974, p. 237.

⁹ HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Monções*. Rio de Janeiro: Coleção Estudos Brasileiros da CEB, 1945.

os conflitos diplomáticos e étnicos, as guerras, os fluxos migratórios e os sonhos e que, incansavelmente, continuam a correr em direção meridional da América do Sul, conduzindo para a posteridade as riquezas, a magia, os mitos e a sombra dos heróis nacionais e anônimos permanentemente vivos na memória coletiva da Argentina, do Uruguai, do Paraguai e, sobretudo, do Brasil.

Desde épocas remotas viajantes, cronistas, memorialistas e poetas produziram imagens, objetos e representações relatando a vida material das populações ribeirinhas e suas relações com as culturas exógenas. Em produções literárias, escritores, compositores e poetas, dotados da faculdade de despertar emoções fazem reproduzir cores, ecoar sons e transferir odores do passado.

Chico Lacerda, Moacir de Lacerda e José Charbel Filho (1998) componentes do Grupo Acaba¹⁰ e autores de composições da cultura ecológica brasileira, em geral, e de Mato Grosso do Sul, em particular, oferecem ao historiador elementos ou dados, embora frágeis, capazes de orientá-lo na construção do que foi o cotidiano dos atores sociais que viveram a aventura de transitar pelas águas do rio Paraguai, a bordo do Fernandes Vieira:

[...] Porto Esperança, Porto da Manga, Piúva, Corumbá e Cuiabá [...] a prancha encosta no barranco... sacos e malas, gente de muletas [...] Redes estendidas no porão... o cheiro da comida... corre o andar de cima... chegando gostoso no olhar molhado da criança [...] Lá vai Fernandes Vieira... subindo o rio Paraguai. [...] Nesta rota de aventuras... eu, meu pai, minha mãe, meu irmão... víamos boiar melancias... canoas com rapaduras...na cheia do nosso chão [...].¹¹

O jornalista José Barbosa Rodrigues (1997)¹² descreveu em seu artigo Paraguai, o rio dos Papagaios as características de um rio singular, cujo vale povoado por nativos e ribeirinhos pronuncia-se como um convite ao historiador a visitar a musa do rio e estudar seu passado "relatando as muitas histórias vividas pelos primeiros desbravadores (conquistadores)... os antigos habitantes: o paiaguá, o guató, o guaná e tantos outros povos indígenas hoje (quase) desaparecidos". Seu discurso, impregnado de paixão pelo grande Paraguai, convida o historiador a acompanhar a gigantesca

¹⁰ Cf. http://pt.wikipedia.org/wiki/Grupo_Acaba. Pesquisa realizada em 26 de agosto de 2008.

¹¹ *Ibidem*.

¹² RODRIGUES, José Barbosa. Paraguai, o rio dos Papagaios. *Jornal Correio do Estado*. Campo Grande, MS, 19. 07.1997, p. 4.

caudal e, assim, desvendar os enigmas pressentidos e guardados e que só o rio é capaz de desvelar.

Barbosa Rodrigues encerra seu apelo recorrendo aos escritores, entre eles Ulisses Serra, que descreveu, em poema, o belíssimo espetáculo que é o rio Paraguai: "[...] Largo, sereno, enfeitado de pássaro e de flores o Paraguai rolando majestoso e plácido"¹³.

No longo trecho compreendido entre os atuais estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, numa extensão de 230 mil quilômetros quadrados, o rio Paraguai dispõe da tridimensionalidade do tempo histórico, do privilégio do movimento, pois sua "[...] paisagem altera-se de momento a momento, tanto no espaço como no tempo"¹⁴. O rio Paraguai conta com as históricas ações dos homens em seu incessante movimento ao explorar e sulcar seu curso. A variedade do ritmo da vida social, o ciclo das atividades econômicas, os acontecimentos descontínuos constituem-se na dinâmica histórica do rio. O Paraguai não dispõe do caráter uniforme como a paisagem líquida do mar, onde os céus se confundem com as ondas. O rio, ao contrário, é submetido à dinâmica social ribeirinha, com seus segredos, e às alterações da paisagem montanhosa, da vegetação que o acompanha e do movimento dos animais e das embarcações que sulcam o rio ao longo do tempo.

Os principais trechos vitais do rio Paraguai foram situados com base nas informações publicadas por Dino Cozza (1995), na Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro¹⁵: Paraguai Superior – da nascente até a confluência do rio Jauru, com 430 quilômetros; Alto Paraguai – da confluência do Jauru até a foz do rio Apa, com 1.263, realizando um trajeto de 1693 quilômetros em terras brasileiras; e envolvendo trechos de divisas com a Bolívia e com o Paraguai; Médio Paraguai – da foz do Apa até Ita-Piru em Lomas Valentinas, com 582 quilômetros; Baixo Paraguai – de Ita-Piru até a confluência com o rio Paraná, com 346 quilômetros.

¹³ *Ibidem*.

¹⁴ CORRÊA FILHO, Virgílio – *Fazendas de Gado no Pantanal mato-grossense* - Documentário da vida rural n° 10 - Rio de Janeiro: Ministério da Agricultura - Serviço de informação agrícola, 1955, p. 8.

¹⁵ COZZA, Dino Willy. A importância da Bacia do Paraguai para o Brasil. *Revista do Instituto Histórico de Geografia Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, 156 (387). Abr/jun., 1995.

Rios Pantaneiros¹⁶

A extensão total percorrida pelo rio é de 2.621 quilômetros, desde sua nascente até a foz. São trechos distintos que ao receberem as águas de seus tributários formam a grande bacia do Paraguai, com uma área de 345.701 quilômetros quadrados de extensão.

O Paraguai Superior envolve um trecho de 430 quilômetros que vai da nascente até a confluência do rio Jauru e constitui-se de significativas mesopotâmias, formadas por grandes rios e seus tributários. A primeira mesopotâmia a ser considerada fica entre o Paraguai e o Sepotuba; a segunda entre o Sepotuba e o Cabaçal e a terceira entre o Cabaçal e o Jauru. Entretanto, as regiões entre rios, observadas de forma conjunta, desde o trecho que vai do Paraguai primitivo até ao Jauru, converge também para a região do rio Cuiabá. Ao atingir o principal coletor, as águas do Paraguai serpeiam-se impetuosamente, atravessando o norte do município de Diamantino para, só então, seguir rumo ao sudoeste da região. Diamantino é praticamente um espaço amazônico, pois quase 100% de seu território fica ao norte do *divortium aquarum*. No seio do município, o rio Diamantino recebe, pela esquerda, o Ribeirão do Ouro, ambos de grandioso papel na história da mineração mato-grossense¹⁷.

A partir da confluência com o Sepotuba, o rio Paraguai já adquire o contorno suntuoso e célebre e passa a caminhar rapidamente recebendo, ainda pela margem direita, os rios Cabaçal, Jauru, Cuiabá e São Lourenço. Estes dois últimos juntam-se para, então, correr rumo ao curso definitivo.

Para o historiador Edvaldo de Assis (1988), essa foi uma região que efetivamente favoreceu a formação de núcleos de resistências escravas durante os séculos 18 e 19 considerando o difícil acesso e as reações dos nativos contra os colonizadores invasores.¹⁸

O trecho conhecido como Alto Paraguai envolve a confluência do Jauru e alcança a foz do rio Apa, numa extensão de 1263 quilômetros, abarcando trechos de divisas com a Bolívia e com o Paraguai.

¹⁶ Cf. Endereços eletrônicos sobre rios pantaneiros: <http://www.ana.gov.br/gefap/>. Acesso em: 30 de março de 2008.

¹⁷ Cf. SOUZA, Lécio Gomes de. *Bacia do Paraguai*. Geografia e História. Brasília: Departamento de Documentação e Divulgação, 1978, p. 71-72.

¹⁸ Cf. ASSIS, Edvaldo de. *Contribuição para o estudo do Negro em Mato Grosso*. Cuiabá: Edições UFMT/Proed., 1988, p. 64.

Ao desprender-se de seus nutridores primitivos o Paraguai, juntamente com seus tributários, forma o império das águas. A imensidão aquática deste trecho passa a determinar o destino do rio.

Águas emendadas

Durante as enchentes, que ocorrem entre outubro e abril, os rios nascentes na encosta sul do Planalto Central fluem para alcançar a Corixa Grande, precisamente a Lagoa Uberaba, e para cobrir a imensa pradaria. Ao chegar à planície, o rio portentoso tem atrás de si menos de um quarto de seu curso e depara-se muito cedo com a grande aventura dos pantanais. Os homens que sulcam este espaço jamais se esquecem da comovente luta entre a terra e a água¹⁹.

Com o rio Paraguai privado das margens e dos afluentes, a região inteira permanece a metade do ano alagada. Canais, bocas e furos são formados ou destruídos pela força das águas ou pela vegetação que se desprende das margens, modificando a paisagem ao longo do tempo. No trecho da imensa planície, o curso permite a navegação, mas cumpre ter ao leme pilotos abalizados não só para seguir a linha sinuosa do rio, através de lagos e de terras baixas e alagadiças, entre ilhas e bancos de areia, como também orientar, comandar, conduzir contemporaneamente as embarcações acessórias, como barcaças e chatas, a que o navio dá reboque²⁰.

No período da seca, entre maio e setembro, esta área peculiar continua sendo ainda espaço líquido imensurável, dispondo, de longa faixa de solos encharcados e agrupados por vários quilômetros. São características peculiares envolvendo o campo baixo e a várzea da raia entre o Brasil e a Bolívia.

A maioria das pequenas lagoas é transitória e abastecida pelas águas escoadas dos rios vizinhos. Estas lagoas privadas da abundância das águas de alagação mantêm-se restritas em seus próprios contornos, depois se evaporam pela ação do sol e dos ventos ou desaparecem tragadas pelo rio que volta para seu leito normal.

Uberaba, Gaíva e Mandioré são as maiores lagoas da faixa ocidental. As três lagoas encontram-se situadas na mesma linha, num enorme vale banhado de serras.

Na parte meridional, nas encostas das serranias do Castelo, estendem-se uma larga depressão formada de terrenos alagáveis que se prolonga até onde se encontra o

¹⁹ Cf. BRAZIL, Maria do Carmo. *Rio Paraguai, o 'mar interno' brasileiro*. Uma contribuição para o estudo dos caminhos fluviais. Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. São Paulo-SP. 1999, p. 88.

²⁰ Depoimento oferecido por Luiz Angelino Brazil. Corumbá, 15 de setembro de 1998.

maciço calcário sobre o qual foi edificada a antiga cidade de Corumbá. Este núcleo urbano colonial, situado à margem direita do rio Paraguai é brasileira por caprichosa circunstância geográfica. Diante de uma área extremamente baixa, os portugueses viram-se obrigados a transpor a margem esquerda do rio para a direita, esta que devia ter sido a fronteira natural entre as colônias lusa e espanhola. Os colonizadores portugueses instalaram-se na área mais alta, sobre a imensa formação calcárea “que obriga o rio a fazer longo desvio para leste antes de seguir para o sul, onde forma o Prata juntamente com o Paraná, a mais de mil quilômetros da jusante da chamada ‘Cidade Branca’”²¹.

Na parte meridional do antigo Mato Grosso as serras remanescentes apresentam montes relativamente isolados e as últimas colinas que acompanham a planície extinguem-se em Coimbra à margem do rio²².

Abaixo da foz do Apa, estendem-se às margens do Paraguai os povoados coloniais de Queropoti e Vila do Rosário, distante a uns 140 quilômetros de Assunção. Em frente desta cidade deságua a boca principal do rio Pilcomayo.

O Paraguai Inferior constitui-se basicamente de um único canal acompanhado de várias de lagoas adjacentes e é constantemente atingido pelas inundações que lhe condiciona uma vegetação variada, como vastas savanas de palmeiras, especificamente a palmácea carandá.

Dois rios oriundos dos Andes lançam suas águas no Paraguai Inferior: o *Pilcomayo* e o *Bermejo*. Devido à sinuosidade desses rios, grande parte de suas águas vão ficando alojadas nas planícies semi-áridas do *Chaco*, reduzindo o manancial lançado no rio Paraguai²³. Nesse trecho o rio corre totalmente em território da nação paraguaia rumo à confluência de outro formador da grande bacia platina. Depois, ao vencer esse segmento, o rio suntuosamente despeja-se nas águas do Paraná para alcançar o rio da Prata, na Argentina. Enfim, misturado às águas de outros grandes formadores da bacia platina o rio perde-se no mar.

Cumprе ressaltar que diversos recursos naturais, coletados nas matas, nas encostas das serras e nos campos úberes sempre guarneceram o curso do grande rio em sua longa caminhada.

²¹ CARVALHO NETTO, Haroldo. Corumbá, Praça de Guerra. *Revista Militar Brasileira*. Brasília: Centro de Documentação do Exército, jan./abr., 1979, p. 85.

²² MOURA, Pedro de. Bacia do Alto Paraguai: Fisiografia. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro: Geografia Conselho Nacional de Geografia, Ano V. Jan./Mar. 1943, p. 13/14.

²³ Cf. Moura, Pedro – “*Bacia do Alto Paraguai*”. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro: CNG, jan./mar./ 1943. P.18-23. Ver também BRAZIL, Maria do Carmo. *Rio Paraguai... Op. cit.*, p.105-108.

Fernandes Vieira, toponímia histórica²⁴

O navio Fernandes Vieira foi assim batizado em homenagem a um dos líderes do foco rebelde que começou no Maranhão e se alastrou em Pernambuco contra a invasão holandesa no Brasil, no século 17. Assim Fernandes Vieira, foi a primeira canhoneira a ostentar este nome na Marinha do Brasil com o fito de lembrar o momento histórico em que Pernambuco transformou-se no centro da insurreição, na qual se destacaram como principais líderes a figura de André Vidal de Negreiros e João Fernandes Vieira. A eles se reuniram outros expoentes importantes, como o negro Henrique Dias e o nativo Felipe Camarão.

Segundo Renato Baez (1965)²⁵ algumas embarcações brasileiras receberam, ainda no tempo do Império o nome dos líderes da insurreição pernambucana, instalada em 13 de julho de 1645, comandada por Fernandes Vieira, cuja prisão havia sido decretada pelos flamengos. Cabe enfatizar que os grupos rebeldes constituíram-se por membros dos mais diversos segmentos sociais, sobretudo latifundiários ligados à produção do açúcar. As tensões entre holandeses e brasileiros se agravaram devido às crescentes dívidas que os grandes proprietários nordestinos contraíram com a Companhia holandesa e com comerciantes independentes.

João Fernandes Vieira, por exemplo, era um dos mais ricos latifundiários da região pernambucana, cuja força política propiciou a participação das tropas do governo para alcançar as vitórias iniciais contra o Conde de Nassau, o homem forte da Holanda, instalado no Nordeste.

Conforme os dados e documentos disponibilizados na Web Navios de Guerra Brasileiros, a Canhoneira de Rodas Fernandes Vieira N.º1 foi construída pelo estaleiro *Forges et Chantiers de la Méditerranée, em Toulon* na França e lançado em meados do século 19, tendo o 1º Tenente Antônio Machado Dias como seu primeiro comandante²⁶.

Quanto a sua estrutura física a famosa embarcação tinha dimensão correspondente de 39.36 m de comprimento, 6.60 m de boca, 2.50 de pontal e 1.30 m

²⁴Cf. NAVIOS DE GUERRA BRASILEIROS (NGB). www.naval.com.br/NGB/V/V014/V014.htm. Pesquisa realizada em 25 de maio de 2008.

²⁵ BAEZ, Renato. Navegação do Rio Paraguai e seus afluentes. In: *Cenas de Minha Terra*. Bauru: Tipografias e Livrarias Brasil S/A, 1965, 106.

²⁶ Cf. site www.naval.com.br/NGB/V/V014/V014.htm.

de calado. Podia deslocar 135 toneladas flutuando em águas tranqüilas. O sistema propulsor constituía-se, sobretudo por uma maquina de 40 hp, acionado por rodas de propulsão lateral, com velocidade alcançava 10 nós (10 milhas por hora ou 16 km por hora)²⁷.

*Nau de guerra... de heróis ... barco encantado*²⁸

A partir da segunda metade do século 19, os principais rios de Mato Grosso, sobretudo o Paraguai, passaram a receber vapores de pequeno porte para transporte de cargas e passageiros. As atividades comerciais eram realizadas com intensidade em sítios portuários como Corumbá, Cuiabá e Cáceres. Mas, as restrições impostas pela nação paraguaia ao direito internacional de navegação trancaram o rio através do decreto n.º 3.360, de 12 de dezembro de 1864, cujo impacto redundou no rompimento diplomático entre o Império brasileiro e o Paraguai e no conseqüente conflito contra o Paraguai.²⁹ Esta guerra, deflagrada em 1864, por cinco anos manteve interrompida a navegação comercial em águas paraguaias e brasileiras.³⁰

O estopim da guerra se deu em 27 de dezembro de 1864, a partir da invasão do Mato Grosso por tropas paraguaias. Corumbá ficou sob o jugo paraguaio até 13 de junho de 1867, quando a cidade foi retomada do poder de Solano Lopez³¹. Nessa época, já circulavam pelo rio Paraguai os vapores Antônio João, Corumbá, Jauru, Cuaibazinho, Alfa e Cuiabá, este último transformado, mais tarde, em Araguay-Nerú-Assu. Renato Baez (1965) conta em sua obra *Cenas de Minha Terra* que, em 1869, existiam em Corumbá as canhoneiras Fernandes Vieira e Felipe Camarão, e os vasos Antonio João, Corumbá e Jauru³².

Passado o conflito no ano de 1870, vários navios foram resgatados do domínio paraguaio e a navegação foi novamente ativada apinhando de navios as águas dos rios platinos. O vapor São Lourenço e algumas lanchas foram logo adquiridos na nação

²⁷ MENDONÇA, Mário F. e VASCONCELOS, Alberto. *Repositório de Nomes dos Navios da Esquadra Brasileira*. 3. ed. Rio de Janeiro. SDGM. 1959.

²⁸ Fragmentos do poema *Fernandes Vieira*, de Alceste de Castro, extraído de sua obra “*Cantos Heróicos*,” publicada em 1988, p. 16.

²⁹ CORRÊA FILHO, Virgílio. O Porto de Corumbá. *Jornal do Comércio*, Rio de Janeiro, 8 de novembro de 1936.

³⁰ BRAZIL, Maria do Carmo. *Rio Paraguai.. Op. cit.*, p. 217-238.

³¹ RONDON, Cândido Mariano da Silva. Corumbá – sua retomada do poder do inimigo. *Revista do Instituto Histórico de Mato Grosso*. Tomo XXXV a XXXVIII. Cuiabá: Escolas Profissionais Salesianas. 1936-7, p. 21-36.

³² BAEZ, Renato. *Cenas de... Op. cit.*, p. 106.

paraguaia pelo armador português Constantino Gonçalves Preza. Muitas empresas nacionais e estrangeiras passaram a prestar serviços de navegação no trajeto Corumbá-cidades do Prata e vice-versa. Carregadas de cargas e passageiros variadas embarcações traduziam o elo entre o Brasil e as cidades de Assunção, Montevidéu e Buenos Aires.³³

Com a liberação fluvial, a 3 de fevereiro de 1870, ocorreu a chegada das canhoneiras Felipe Camarão e Fernandes Vieira, em Cuiabá, portando a notícia de que “[...]Solano López refugiara-se nas Cordilheiras, ao norte da República, onde se ia empenhar na derradeira resistência”³⁴.

Nos anos de 1873 e 1874, ficou decidida a transferência dos estabelecimentos navais de Cuiabá para Ladário. Surgiu assim, em 14 de março de 1873, o Arsenal da Marinha de Ladário, constituído pela Escola de Aprendizes de Marinheiros, por um corpo militar e pelas oficinas de habilitação técnica de serviços náuticos e fabricação de acessórios de transportes fluviais.

A partir de 1884, a Companhia Loide Brasileiro passou a atender o trecho Corumbá-cidades do Prata.³⁵ O porto de Corumbá apresentava-se, nesse quadro, como a alternativa viável e indispensável para o desenvolvimento mato-grossense.

No ano de 1895 o Navio Fernandes Vieira foi remodelado no Arsenal de Marinha de Ladário e seu armamento foi alterado para três canhões Nordenfelt de 37 mm e duas metralhadoras de 25 mm. Serviu por muitos anos na Flotilha do Alto-Uruguai.

Navegação fluvial e sociedade nos rios pantaneiros

No final do século 19 Corumbá transformou-se no signo do poder econômico, assumindo o papel de receptáculo das riquezas e de abrigo às majestosas frotas³⁶. Nesse lugar, onde a natureza recuou ante ao trabalho do homem, foi reorganizado o espaço portuário, remodelando a pedra onde se assentava a cidade colonial e redesenhando os limites impostos pelo rio.

³³ BRAZIL, Maria do Carmo. *Rio Paraguai... Op. cit.*, p. 217.

³⁴ SOUZA, *História de Corumbá*, edição do autor, 1973, p. 65.

³⁵ BAEZ, Renato. *Cenas de... Op. cit.*, p.117.

³⁶ BRAZIL, Maria do Carmo. *Rio Paraguai... Op. cit.*, p. 217-238.

Uma das primeiras preocupações dos negociantes portuários consistia em estimar a qualidade da defesa das curvas do rio e da entrada do porto. A antiga localização da cidade no alto da barranca, construída no final do século 18, como praça de defesa contra a expansão castelhana e contra o nativo paiaguás, assinalava, nos séculos 19 e 20, o intenso valor do porto como refúgio e segurança para as transações comerciais.

Uma quantidade imensa de navios oriundos das Províncias do Prata ancorava no porto de Corumbá, assinalando um forte impulso econômico para Mato Grosso. A navegação inaugurou uma atividade mercantil em escala internacional, ensejando a relação direta e dinâmica entre a província mato-grossense e os centros comerciais platinos e da Europa.

O afluxo de negociantes estrangeiros e aventureiros de diversas origens, procedentes do Prata – Buenos Aires, Montevideu e Assunção – implementou o movimento do porto e dos negócios locais criando, em Corumbá, uma necessária infra-estrutura urbana traduzida nas construções datadas de fins do século 19 e começos do 20. Além das companhias de transporte de cargas e passageiros havia as empresas armadoras, que equipavam, mantinham e exploravam comercialmente navios mercantes. Essas empresas, com suas respectivas embarcações operavam no Médio e Alto Paraguai ³⁷.

As longas viagens pelo estuário cumpriam um percurso fluvial que alcançava Montevideu e Buenos Aires, com transbordo para os vapores de navegação marítima. Os grandes navios de linha nacional não iam além de Corumbá. Embarcações menores, de baixo calado, faziam os trechos Corumbá-Cáceres e Corumbá-Cuiabá, e geralmente acomodavam cerca de 90 pessoas, entre passageiros e tripulantes.

Herbert Smith em sua viagem do Rio de Janeiro a Cuiabá, realizada em 1884, descreveu, com riqueza de detalhes, o trecho fluvial entre Corumbá e a capital da Província de Mato Grosso a bordo do vapor Rio Verde:

[...] metade do espaço era ocupado pela máquina e pela cozinha; havia um espaço adiante para os passageiros de segunda classe, e o salão compreendia os 10 metros ou menos... havia uma espécie de segundo andar, em parte ocupado por um compartimento, em que estava um camarote de senhoras, que media dois metros sobre cinco; dois quatinhos de aparto, cada um com dois leitos, e dois quartos pertencentes aos oficiais, quartos que geralmente são

³⁷ BÁEZ, Renato. Navegação do Rio Paraguai e seus Afluentes. In: *Cenas de... Op. cit.*, p.103-120.

cedidos aos passageiros. O vapor toma apenas passageiros, bagagens e malas, e depois de carregado cala menos de um metro d'água... o porão, ou o que chamavam com este nome, estava abarrotado de bagagem, e duas vacas e um carneiro foram acomodados entre os passageiros de segunda classe...³⁸.

Segundo jornalista Renato Báez (1965), a Marinha de Guerra mantinha, no Arsenal de Ladário suas unidades de embarcações e, somente no ano de 1905 sua frota pode contar com o couraçado Bahia e com as canhoneiras Carioca e Iniciadora e com Aviso Fernandes Vieira³⁹. Nota-se, por estas informações, que no início do século 20, o navio assumiu outro papel no cenário da navegação mato-grossense. Como Navio-Aviso, o Fernandes Vieira ficou encarregado transmitir ordens e mensagens entre os navios da força naval. Em 1910 a Canhoneira foi submetida à mostra de Desarmamento em Ladário e, em seguida, foi adquirida por uma firma particular e transformado em navio de passageiros com o mesmo nome, para fazer a navegação entre Porto Esperança e Corumbá⁴⁰.

Em 27 de julho de 1918 o monitor Pernambuco, o caça-torpedeira Gustavo Sampaio e outros Navios-Aviso, como Oyapock e Vidal de Negreiros passaram também a fazer parte do cenário dos rios pantaneiros. A Marinha passou a dispor de lanchas a motor, que faziam a linha Ladário-Corumbá, cidades que, à época eram ligadas apenas pela via fluvial. Entre os barcos que transitavam nesse trecho destacaram-se Lavínia, Pimentel, Bonifácio, Almirante Neves e o rebocador Voluntários da Pátria⁴¹.

Báez salienta que entre os anos de 1910 e 1930, o movimento fluvial era intenso entre Corumbá, Cuiabá e Cáceres, entre Corumbá, Miranda e Aquidauana, e também entre outras localidades do Estado⁴². Inúmeras embarcações igualmente singravam as águas do rio Paraguai para unir localidades e povos.

³⁸ SMITH, Herbert Huntington. *Do Rio de Janeiro a Cuiabá*. Cayeiras/São Paulo/Rio de Janeiro: Companhia Melhoramentos, 1922, p. 266.

³⁹ BÁEZ, Renato. *Cenas de... Op. cit.*, p. 103-120.

⁴⁰ Cf. site www.naval.com.br/NGB/V/V014/V014.htm

⁴¹ BÁEZ, Renato. *Cenas de... Op. cit.*, p. 117.

⁴² *Ibidem*.

O espetáculo dos movimentos

O ano de 1914 marcou o início do tráfego de cargas e passageiros entre Bauru e Porto Esperança através do *ferry boats* que propiciou a travessia do rio Paraná⁴³. O percurso entre Porto Esperança e Corumbá, envolvendo vapores, perdurou entre os anos de 1914 e 1952, até quando foi inaugurada a ponte monumental transpondo o rio Paraguai⁴⁴. Nesse período Corumbá passou a exibir o espetáculo do movimento envolvendo partidas e chegadas de embarcações e o desfile das etnias⁴⁵.

O jornalista Renato Baez relata em *Cenas de Minha Terra* (1965), que, de 1914 em diante, o Loide Brasileiro, que desde 1884 atendia trecho Corumbá - cidades do Prata, diminuiu sua poderosa navegação internacional no Alto e Baixo Paraguai. Entretanto, em 1924, a firma Matarazzo, de São Paulo, encarregou-se de manter a linha de Corumbá a Montevideú. No ano seguinte foi constituída a firma Miguéis & Cia, com a fusão das firmas armadoras de João Luís Miguéis e Matos & Miguéis. A empresa organizou-se com a incorporação de inúmeras embarcações, como o Vapor Guaporé, a lancha Rio Taquari e as chatas Acurisal, Descalvados, Tucum, Corumbá, Barranco e Ladário.

Em 1926, o Loide Brasileiro retomou suas atividades em Corumbá através da introdução dos paquetes de luxo Paraguai, Argentina e Uruguai nas longas viagens através do rio. Havia um número imenso de embarcações registradas pela Alfândega de Corumbá. De acordo com o Inventário dos Fundos da Alfândega:

[...] as exportações de Mato Grosso, passadas através da Alfândega de Corumbá e das Mesas de Renda Alfandegária, eram dirigidas para a Argentina, Uruguai, e países da Europa, constando nas listas de exportação de gado vacum e cavalari e seus derivados (couros, ossos, sebo), de peles de onça, penas de garças, cal, manganês, e produtos extrativos vegetais como a borracha, poaia e a erva mate (em estado bruto). Ainda constava nas listas de exportação os subprodutos agrícolas como o açúcar e a rapadura.⁴⁶

⁴³ BRAZIL, Maria do Carmo. *Rio Paraguai... Op.cit.*, 217-238.

⁴⁴ Cf. SOUSA, Lécio Gomes. *História de.... Op cit.*, p. 102.

⁴⁵ BRAZIL, Maria do Carmo. *Rio Paraguai... Op. cit.*, p. 218.

⁴⁶ Fundação Universidade Federal de Mato Grosso/Núcleo de Documentação Histórica Regional – *Inventário dos Fundos da Alfândega de Corumbá*. Brasília: Ministério da Fazenda, Departamento de Administração, Divisão de Documentação, 1988.

O acervo da Alfândega apresenta documentos emitidos, por despachantes, entre 1870 e 1944, com listas das mercadorias recebidas, procedentes de Assunção, Montevideu, Rio de Janeiro, Buenos Aires e Vila de Conceição. Além da relação de despachantes envolvendo pessoas físicas e jurídicas, constam nomes de vapores, data de entrada das mercadorias e toda taxonomia das atividades portuárias.

A poderosa navegação internacional feita pelo navio do Loide Brasileiro, quase paralisou suas atividades no Alto e Baixo Paraguai, abrindo espaço para que, em 1924, fosse instalada a firma Matarazzo, de São Paulo, com o objetivo de atender a linha de Corumbá a Montevideu.

O depoimento de um antigo funcionário dos Miguéis ilustra o processo de organização da firma de navegação Miguéis & Cia:

[...] antes da organização da Empresa Miguéis, o Sr. João Vital Miguéis, Vital Miguéis e Serafim Miguéis, os futuros proprietários, começaram, antes de 1914, a navegação comercial pelo rio utilizando embarcações pequenas e rudimentares como batelões movidos a zinga. Iam de Corumbá até o porto de Aquidauana, quando o trem ainda não chegava em Porto Esperança, para buscar as cargas que vinham de trem de São Paulo e outros centros do país. Nessa época eles passaram a comprar pequenas embarcações, como Brasilzinha e Ligúria.⁴⁷

Em 1925, a firma Miguéis & Cia, unida com as armadoras de João Luís Miguéis e Matos & Miguéis, incorporou várias embarcações⁴⁸. De acordo com o depoimento prestado pelo Sr. Constantino, em 1998,

[...] nos anos de 1930, a Companhia passou a contar com a presença do Sr. Severino de Matos, paraguaio de nascença, que à época era maquinista do Taquari, uma lancha dos Miguéis. Com a morte do Sr. João Miguéis, o Sr. Matos tornou-se sócio da Empresa. Em 1939, o Sr. Antônio Faro, casado com uma filha do falecido Sr. João Miguéis se tornou gerente da Companhia e mais tarde foi sócio. Embarcações como Ligúria, Rio Cuiabá, Yolo, Caceres, Rio Tejo e Rio Minho foram fabricadas no estaleiro da Empresa. É preciso saber que havia no porto de Corumbá dois estaleiros, o dos Migueis e do Sr. João Beleza.⁴⁹

⁴⁷ Entrevista concedida por Constantino Ramão da Silva. Corumbá, 12 de fevereiro de 1999. Nascido em 22 de março de 1922, o Sr. Constantino trabalhou como operador de máquinas e motores na Empresa Miguéis, desde a década de 40 e no Loide Brasileiro.

⁴⁸ BÁEZ, Renato. *Cenas de... Op. cit.*, p.103-120.

⁴⁹ Entrevista prestada por Constantino Ramão da Silva, Corumbá 15 de fevereiro de 1999.

No ano de 1938, Corumbá já contava com os serviços da “Empresa Scaff Gatass & Cia” que reuniam importantes embarcações. Também a Empresa de Navegação Kassar por muito tempo manteve navegação fluvial, contando com os barcos Cabechi, Agachi, Filosofina, Pan Americana e Estrela, estes dois últimos navegavam sobretudo no rio Taquari ⁵⁰.

Em 1939, de acordo com as informações de Renato Baez (1965), a Empresa Miguéis ampliou sua frota com incorporação de grande número de chatas e outras embarcações para carga. O vapor Fernandes Vieira, a lancha Ligúria, Aurora, Ipiranga e as lanchas a motor, como Cidade de Corumbá, Argos e Lageado, também foram embarcações reunidas como patrimônio dos Miguéis.

Nesse período destacou-se a figura do mascate, ou seja, do negociante que comprava e vendia mercadorias nas localidades ribeirinhas. Os Kassar e os Gattass representaram alguns dos inúmeros negociantes ambulantes que fizeram parte dessa rota de aventuras através dos rios pantaneiros, como Paraguai, São Lourenço, Cuiabá e Piquiri.

A narrativa do General Francisco de Paula Cidade mostra as atividades laboriosas do porto:

[...] os chalaneiros são muito hábeis no seu ofício: fazem com que os seus barcos deslizem, sem se chocarem uns com os outros, na imensa confusão que eles mesmos produzem, no afã de arranjar passageiros. Cada um possui o seu caixote de velas ou de sabão, que serve de degrau para os que desembarcam, mas que certas vezes conduzem quem deles se serve a um lava pés pouco agradável. ⁵¹

O capitão fluvial Luís Angelino Brazil (1997), afirmou que o combustível para estes barcos à vapor era retirado da própria mata ribeirinha⁵². A intensa utilização de madeiras de árvores justafluviais também consta nas *Memórias* do Almirante Renato de Almeida Guillobel (1973):

⁵⁰ *Ibidem*, p. 103-120.

⁵¹ CIDADE, Francisco de. Aspectos Geo-humanos de Mato Grosso: Corumbá. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, abr./jun. de 1943, p.185.

⁵² Depoimento prestado por Luiz Angelino Brasil em 15 de setembro de 1998, a bordo do navio “*Avidio de Mello*”. Nascido em 1925, o prático fluvial navegou durante toda sua vida profissional pelas águas do Rio Paraguai, em empresas de navegação como Miguéis & Cia e o Serviço de Navegação da Bacia do Prata. Com trabalhador náutico desempenhou funções como taifeiro, marinheiro, prático e comandante em navios diversos da Marinha Brasileira e de firmas particulares de navegação.

[...] Devido à revolução paulista (1932), as margens do rio estavam mais ou menos desertas e o abastecimento de lenha era feito atracando à margem... (a tripulação) deixava um bilhete coberto por uma lata vazia, dizendo quantas achas havia tomado para futuro ajuste de contas.⁵³

O Sr. Constantino relatou ainda que, na década de 40, a empresa Miguéis, por exemplo,

[...] navegava até Porto Murtinho. Aí era feito o transbordo para navios maiores procedentes das cidades do Prata. A Empresa levava charque, rapadura, gordura, carne, peixe e couro seco. Era couro de boi e de caça, porque nessa época a caça era livre, e de lá se trazia gêneros de primeira necessidade, como massas alimentícias, banha de porco enlatada, trigo, cebola, maçãs e uvas argentinas [...] do Paraguai não vinha nada... só erva mate(beneficiada).⁵⁴

O negociante e seu empregado, quando não moravam na cidade corumbaense, alojavam-se próximo ao cais para cuidar de seus negócios. O porto era seu domínio. Geralmente o comerciante estrangeiro hospedava-se no Hotel Galileu, localizado no alto da barranca, e de lá esperava avistar a embarcação em que faria o carregamento ou transbordo de suas mercadorias. O transporte das cargas e o embarque de fardos volumosos eram atividades permanentes do sítio impondo o controle das repartições e dos agentes portuários. O porto de Corumbá, a partir da década de 1910 e, depois, nas décadas de 1920, 1930 e 1940, vivia, portanto, apinhado de embarcações de origem diversa, de modo que, na história da navegação do rio Paraguai, não consta a suspensão do movimento de transporte de cargas e de passageiros durante o século 20.

Corumbá: Cidade portuária

Manoel de Barros oferece, em *Postais da Cidade* (1990), as imagens que evidenciam o cotidiano social e a localização estratégica do famoso sítio portuário:

[...] a cidade era lá em cima de uma pedra branca enorme. E o rio passava lá embaixo com piranhas, camalotes, pescadores e lanchas carregadas de couros vacuns fedidos. Primeiro vinha a Rua do

⁵³ GUILLOBEL, Renato de Almeida. *Memórias*. Belo Horizonte: Livraria Francisco Alves Editora, 1973, p.166.

⁵⁴ Entrevista concedida por Constantino Ramão da Silva. Corumbá, 12 de fevereiro de 1999.

Porto: sobrados remontados na ladeira, flamboyants, armazéns de secos e molhados...⁵⁵.

O quadro apresentado exigia um serviço eficaz de navegação nacional e internacional para atender o sítio portuário, aspecto que ensejou o Projeto de n.º 396 apresentado na Câmara do Deputados de Mato Grosso, na sessão de 13 de novembro de 1935, destinado à Construção do Porto de Corumbá⁵⁶.

A justificativa do projeto realçava que a construção do porto constituía-se na medida vital para o interesse do país, sobretudo para Mato Grosso, “Estado longínquo” que, com a promissora construção da ponte de sua Alfândega, poderiam ser feitos os carregamentos e as descargas dos navios que lá atracavam⁵⁷.

O General Francisco de Paula Cidade (1943) em seu artigo “Aspectos Geo-humanos de Mato Grosso: Corumbá”, publicado pela Revista Brasileira de Geografia no ano de 1943, registrou outros elementos significativos referentes ao Projeto de construção do cais para Corumbá:

[...] há um projeto de cais, já aprovado, e para o qual o crédito de 6.000 000 de cruzeiros que vem sendo renovado há muitos anos... Corumbá possui o seu porto sobre o rio Paraguai, mas este, salvo uma ponte de madeira ou trapiche, não teve até hoje outros cuidados dos poderes públicos... Os pequenos navios, usados para navegação interior, ficam ao largo e são abordados pelas chalanas canoas de porte regular, que recebem passageiros e carga e os depõem em terra.⁵⁸

A preocupação em equipar o porto só confirma uma coisa: o sítio mantinha-se como o centro dinâmico do comércio mato-grossense, apesar de possuir um cais rudimentar. No livro *Tristes Trópicos* (1955)⁵⁹, o etnólogo francês explicou que, no ano de 1935, do porto de Corumbá só era possível atingir a cidade de Cuiabá através do rio, e os quatrocentos quilômetros duplicavam com os meandros fluviais. Além dos aspectos geográficos, etnográficos e econômicos observados em Mato Grosso, Lévi-Strauss revelou o dinâmico fluxo de passageiros através do rio. Isto indica que em 1935, o rio permanecia vivo, apesar da estrada de ferro.

⁵⁵ BARROS, Manoel. Postais da Cidade. In: *Gramática Expositiva do Chão* – Poesia quase toda. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1990, p. 43.

⁵⁶ Cf. BARROS, Carlos Vandoni de. *Construir – Palavra de Ordem – Problemas do Brasil Solucionados pelo Estado Novo*. S/l: J. M. Magalhães & Cia Ltda., 1941, p. 89-99.

⁵⁷ *Ibidem*

⁵⁸ CIDADE, Francisco de Paula. *Aspectos Geo-humanos ... Op.cit.*, p.185.

⁵⁹ LÉVI-STRAUSS, Claude. *Pantanal*. In: *Tristes Trópicos*. Tradução: Rosa Freire d’ Aguiar. São Paulo: Companhia das Letras, 1996, p. 150-159.

Dotado de nova estrutura como cais para embarque e desembarque de passageiros e carga o porto mantinha-se constantemente fervilhado de embarcações que navegavam no rio Paraguai e seus nutrientes e permaneceu operando de forma significativa e sem interrupção. Apesar da redução do ritmo comercial entre o Brasil e os países do Prata na década de 1950 inúmeros registros pontuaram a manutenção e o funcionamento regular e permanente da navegação. De acordo com a justificativa dos deputados Carlos Vandoni de Barros, Alberto Trigo de Loureiro e Generoso Ponce Filho o comércio internacional manteve-se ativo em vários pontos do seu curso, referendando seu papel como via comercial e elo do interior da América do Sul com o rio da Prata.

O Serviço de Navegação da Bacia do Prata (SNBP)

Até 1943, o Loide Brasileiro mantinha, enquanto patrimônio nacional, uma seção de navegação fluvial exclusivamente no rio Paraguai e estuário do Prata. Por questões administrativas e para alimentar a navegação interna dos rios Paraguai, Paraná e afluentes, o Governo Federal, retirou a direção do Loide desse setor de navegação, e o transferiu para uma autarquia federal, então criada. Surgiu, assim, através do Decreto-lei nº 5.252 de 16 de fevereiro de 1943, o Serviço de Navegação da Bacia do Prata - SNBP, ou simplesmente Bacia, vinculado diretamente ao Ministério da Viação e Obras Públicas a Comissão de Marinha Mercante, com sede em Corumbá.

Com a criação da Bacia patenteava-se a permanência das atividades comerciais através do rio. Todo o antigo acervo do Loide Brasileiro, envolvendo material fixo e flutuante, foi incorporado ao patrimônio da nova entidade. A criação desse Serviço de Navegação trouxe enormes benefícios para o extremo oeste brasileiro.

Só em 1954 verificou-se um aumento sensível na capacidade de transporte de material e de pessoal. Com a regularização das linhas de Corumbá para Cuiabá, Porto Murtinho e Porto Mendes e com o aumento de capacidade de transporte para a linha Corumbá - Montevideú, Mato Grosso voltou a expandir-se e a dinamizar a navegação.

Na região do rio Paraguai e médio Paraná a autarquia que até 1951 apenas explorava uma única linha de transporte de cargas e passageiros - o trecho Corumbá-Montevideú - passou a executar outras rotas, a saber: Corumbá-Montevideú; Corumbá-Assunção-Porto Mendes; Corumbá-Porto Murtinho; Corumbá-Cuiabá; e

Corumbá-São Luiz de Cáceres. Logo o Governo tomou providências para que fosse iniciada a exploração em grande escala do minério de ferro e manganês das terras de Mato Grosso, influenciando decisivamente no aumento da frota. Esse aspecto econômico estimulou a concorrência internacional da navegação fluvial dos rios Paraguai e Prata.⁶⁰

Destaque-se que a exploração de minérios do morro do Urucum em Corumbá já era permitida desde início de 1878, quando o Império brasileiro garantiu a posse da lavra à baronesa de Vila Maria. No entanto o início das atividades ocorreu de fato no ano de 1906 pela sociedade belga. Dez anos depois os belgas abandonaram o projeto. Só em 1940 o projeto foi retomado pela Sociedade Brasileira de Mineração (Sobramil), do grupo Chama, em parceria com a firma norte americana Us Stell⁶¹.

A Sobramil dispunha de seu próprio porto de carregamento de minérios. Nesse pátio de embarque, à beira do rio Paraguai, a firma mandou construir compartimentos de alvenaria, que serviam de oficina, almoxarifado, sala de máquina para esteira rolante e uma ponte de cabos para acesso às pessoas atracadas no cais. A frota fluvial da Sobramil executava a linha regular de Corumbá a Nova Palmira, no Uruguai.⁶²

Por sua vez a Bacia oferecia à República paraguaia as condições para o escoamento de suas riquezas, sobretudo as madeiras em toras e preparadas que representavam mais de 80% de suas exportações. A princípio a empresa de navegação contou com navios Argentina, Paraguai e Uruguai e mais um rebocador e oito chatas para transporte de produtos importados. Depois a empresa passou a realizar o transporte de cereais da área agrícola de Cáceres. Além de rebocadores, barcaças, variadas chatas e uma chata petroleira a empresa contava com uma lancha-ônibus, a *Guaicuru*, para passageiros na linha Corumbá-Cuiabá, embarcação construída nos seus próprios estaleiros.⁶³

O Sr. Brazil relatou em 1997 que, com a transformação do Loide em sociedade anônima, outras unidades ligadas aos serviços de transportes foram incorporadas ao grupo:

[...] algumas embarcações, construídas na Holanda, como o Vila dos Palmares, por exemplo, se revelaram improdutivas para fins

⁶⁰ BÁEZ, Renato. Jazidas Manganíferas do Morro do Urucum. In: *Cenas de... Op. cit.*, p. 79.

⁶¹ Cf. *Jornal o Estado de Mato Grosso do Sul*, Campo Grande, MS, 16 de novembro de 2005, p. 9.

⁶² *Ibidem*.

⁶³ NOVAES, Átila. R. *O Rio como elemento de progresso. O Paraguai*. Rio de Janeiro, 1954, p.16-39.

comerciais e foram transferidas para a Marinha de Guerra. O Guarapuava foi vendido para o Porto de Santos. O navio Uruguai, pertencente à “Bacia”, foi a pique. O Serviço de Navegação passou a utilizar comboios integrados, com empurradores. Até o ano de 1991 o Serviço de Navegação da Bacia do Prata prestou serviços aos criadores de gado empregando os navios ‘boieiros’ para o transporte de bois ameaçados pelas enchentes.⁶⁴

Os navios currais, conforme as informações do Sr. Brazil, atendiam a Fazenda Descalvado, depois penetravam no rio São Lourenço e alcançavam o porto São Miguel. Estes navios não chegavam a Cuiabá e Cáceres; apenas serviam aos portos das fazendas; carregando muito gado:

[...] alguns ‘boieiros’ não paravam... era dia e noite carregando bois e atendendo, também, passageiros. O gado era descarregado em vários locais, como o Porto Morrinho, Porto Esperança, Porto da Manga e Corumbá: Oito ‘boieiros’ faziam parte do patrimônio da ‘Bacia’: Nhecolândia, Paiaguás, Nabileque, 2 de Fevereiro, 13 de Junho, 13 de Dezembro, 21 de Setembro e 11 de Junho. Esse gado era de fazendeiros que mudavam os bois de internada. Iam também para engorda ou para abate nos frigoríficos de Campo Grande. A navegação era de grande porte... e transportavam todo tipo de gado.⁶⁵

Cada navio curral tinha capacidade para 300 reses em pé e era equipado com crivos d’água a bordo para o preparo químico contra carrapatos e para o banho, aliviando o calor dos animais durante o transporte.

A importância dos navios currais foi tanta que ainda hoje emergem criações literárias, representações discursivas enfim, poética dos “boieiros”, todas inspiradas no trânsito de boiadas através do rio Paraguai. Diversos poetas e cancioneiros evocam o período dourado das grandes navegações fluviais para cantar as subidas e descidas das embarcações peculiares que gizavam o rio. A canção Boeiro do Nabileque (2006)⁶⁶, composta pelos violeiros Almir Sater e João Bá revela a identidade sul mato-grossense e o decantado papel dos navios currais para o universo ribeirinho: “Vai boeiro, rio abaixo...Vai levando gado e gente...O sal grosso e a semente....Eh, porto de Corumbá”. Esta música nos remete ao mundo pantaneiro e às imagens das afluições de pessoas e navios boiadeiros do porto de Corumbá. Ao mesmo tempo em que o rio

⁶⁴ Depoimento de Luiz Angelino Brazil. Corumbá, 17 de outubro de 1998.

⁶⁵ *Ibidem*.

⁶⁶ Canção constitutiva do CD *Um Violeiro toca*, lançado, em 2006, como resumo dos 25 anos de carreira do cantor sertanejo Almir Sater.

Paraguai enseja a construção de discursos poéticos sobre as aventuras dos homens e da natureza, traduz inteiramente seu papel austero de principal artéria econômica do sertão mato-grossense.

*Fernandão: lanças fumaças da saudade, apitas...*⁶⁷

O escritor Lécio Gomes de Sousa (1973), ao se lembrar das penosas viagens realizadas entre Bauru e Corumbá, descreveu com riqueza de detalhes os três dias de viagem realizados, constantemente com atraso, devido ao movimento vagaroso do trem. Os vagões puxados pela máquina a vapor queimavam a lenha “[...] como combustível, lançando urentes fagulhas, os carros sem o devido conforto.”⁶⁸ Além da fumaça, conta Lécio Gomes de Sousa, “[...] não havia restaurante nem dormitórios, obrigando os trens a parar, perdendo longo tempo em pontos convencionados para as refeições e pousadas.”⁶⁹ A partir de Porto Esperança os viajantes faziam o transbordo para o Fernandes Vieira, conhecido como Fernandão. Nesse antigo vapor de rodas, os passageiros passavam a noite viajando, pelo rio Paraguai, para alcançar Corumbá.⁷⁰

O depoimento do Sr. João Gonçalves Miguéis (2000), oferece algumas informações sobre as características físicas do navio, o dia-a-dia e as experiências vividas por aqueles que precisavam se deslocar através do rio a bordo do Fernandes Vieira:

[...] em cima da roda direita d’água ficava a cozinha. O porão de carga era pequeno e ficava no espaço do alinhamento das rodas d’água para frente. Atendia a linha Corumbá/Porto Esperança, pois naquele tempo a noroeste vinha até Porto Esperança... então o pessoal chegava todo cheio de poeira, queimadas de ‘fagulhas’ do trem... e tal e coisa... loco pra toma banho... os passageiros tomavam o banho e ia pro salão do Fernandes Vieira e, ao som do piano, comiam o simples e majestoso bife com ovos que faziam lá prá turma...⁷¹.

⁶⁷ CASTRO, Alceste de. Fernandes Vieira. In: *Cantos Heróicos*, Corumbá: edição do autor, 1988.

⁶⁸ SOUSA, Lécio Gomes de. *História de Corumbá*, edição do autor, 1973, p.102.

⁶⁹ *Ibidem*.

⁷⁰ *Ibidem*.

⁷¹ Entrevista com o Sr. João Gonçalves Miguéis, realizada em Corumbá, MS, a 10 de novembro de 2000.

Ernesto Vinhaes (1936)⁷², um repórter do Jornal A Noite, do Rio de Janeiro, ao visitar Mato Grosso em meados dos anos 30, conta que o navio fazia a linha Porto Esperança-Corumbá-Porto Esperança, deslocando algumas centenas de toneladas. Pela descrição de Vinhaes, o vapor Fernandes Vieira, em sua parte exterior, assemelhava-se às barcas da Cantareira, do Rio de Janeiro. Tinha acomodações para dezenas de passageiros e conduzia uma expressiva quantidade de carga.

Esse vaporzinho, conforme o repórter era um dos veículos da expansão comercial do norte de Mato Grosso, como um dos numerosos navios que circulavam nos rios Paraguai, São Lourenço, Cuiabá e outros, navegáveis, do Estado. As lanchas dos mascates, também faziam parte desse cenário, realizando, geralmente, comércio pelo primitivo sistema de trocas. Estas lanchas percorriam os mais distantes recantos e veredas, parando em muitas fazendas, estabelecimentos de charqueadas e núcleos de caçadores. Os comerciantes ambulantes carregavam armas, munições e gêneros alimentícios para permutar com couros de animais silvestres.⁷³

Os passageiros que vinham do litoral ou de outro ponto do país, como Vinhaes, instalavam-se no Fernandes Vieira, às onze horas da noite, rumo a Corumbá. O vapor estava sempre apinhado de passageiros,

[...] na maioria era comerciantes, fazendeiros, compradores de ouro e de diamantes e viajantes comerciais. Havia ainda alguns oficiais e praças de terra e mar, que se dirigiam à base naval de Ladário e as guarnições do interior e da capital.⁷⁴

Durante a expedição o repórter já referido organizou um relato de viagem que chamou de *Feras do Pantanal*. Aventuras de um repórter em Mato Grosso, onde narra sua noite a bordo do Fernandes Vieira:

[...] As estrelas e a lua desapareceram e o céu se toldou de nuvens negras, pesadas. Um vento sudoeste começou a soprar com crescente violência e, quando partimos, chovia torrencialmente. Num instante, a coberta ficou vazia, castigada cruelmente pelo temporal. Os passageiros se refugiaram nos pequenos camarotes que, fechados, eram dum calor insuportável. Deitando-me, procurei ler um pouco, mas o ar abafado da cabine estreita parecia-me mais esquentada ainda pela lâmpada elétrica e, assim apaguei. O ruído

⁷² VINHAES, Ernesto. *Feras do Pantanal*. Aventuras de um repórter em Mato Grosso. Rio de Janeiro: Jornal a Noite, 1936, p. 61-75.

⁷³ *Ibidem*.

⁷⁴ *Ibidem*.

das máquinas, o da hélice batendo na água, de mistura com a concerto dos elementos desencadeados, fizeram-me logo, mergulhar num sono pesado.⁷⁵

A ponte Barão de Rio Branco

O percurso entre Porto Esperança e Corumbá, através de vapores, perdurou no período de 1914 e 1952, e só foi interrompido quando foi inaugurada a ponte monumental que passou a transpor o rio Paraguai⁷⁶. A construção destinada a estabelecer a ligação entre as margens opostas do rio Paraguai dispunha de 2.009 metros de comprimento e de 20,40 metros de altura.

O dia 1º de outubro de 1938 marcou o início da obra, sob contrato entre o governo e a firma Carneiro Leão & Cia. Foram mais de 11 anos de trabalho para estabelecer a efetiva instalação da infra-estrutura do trecho Porto Esperança-Corumbá, com 56 quilômetros de extensão. Segundo Lécio Gomes de Sousa (1973), esse era um dos terrenos mais difíceis, pois envolvia aterros e numerosos cortes orográficos.

A ponte Barão de Rio Branco foi inaugurada em 31 de janeiro de 1952 e inicialmente recebeu o nome de “Presidente Eurico Gaspar Dutra”, e pouco depois passou a ser chamada de “Barão do Rio Branco”.

Para o General Francisco de Paula Cidade, a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil representou a espinha dorsal dos transportes de todo sul e oeste de Mato Grosso:

[...] Depois que os trilhos da via-férrea chegaram a Porto Esperança, o rio Paraguai deixou de ser a única porta de entrada dessa vasta região, não só quanto ao planalto, a que a estrada de ferro valorizou, como em relação ao pantanal. O rio era uma porta de entrada muito excêntrica e necessariamente se completava com o seu afluente, o rio Miranda, na sua função econômica; a estrada de ferro veio passar pelo centro de gravidade da região sem mais intermediário, nem transbordos [...].⁷⁷

A estrutura dessa ponte permitia o tráfego fluvial, evidenciando que o projeto da ferrovia visava complementar a organização do sistema de comunicações terrestres do país. Nesse período o porto de Corumbá sofreu um significativo enfraquecimento

⁷⁵ *Ibidem.*

⁷⁶ Cf. SOUSA, Lécio Gomes. *História de ... Op. cit.*, p. 102.

⁷⁷ CIDADE, Francisco de Paula. *Aspectos Geo-humanos... Op. cit.*, p.189.

ligado às circunstâncias externas, que abalaram a navegação fluvial no eixo platino, e ao processo de interiorização da economia da região sul de Mato Grosso. As praças de Campo Grande, Aquidauana e Miranda ganharam autonomia plena com o estabelecimento das relações comerciais com os principais centros do país, concretizando o antigo sonho geopolítico de integração nacional.

As viagens dos navios oriundos de Assunção, Montevidéu e Buenos Aires tornaram-se menos freqüentes. Mesmo assim, Corumbá, permaneceu como entreposto para cidades do norte do estado e localidades ribeirinhas. Mesmo com a crise do comércio platino, o rio Paraguai manteve sua importância tanto no âmbito de Mato-Grosso como no comércio internacional⁷⁸.

Melancólico crepúsculo

A ponte Barão do Rio Branco veio dispensar o navio que, durante 38 anos, prestou inestimável serviço de transporte no antigo Mato Grosso⁷⁹.

Alguns informantes prestaram contas do destino do navio Fernandes Vieira:

[...] o Fernandes Vieira, dos “Miguéis”, em especial acabou vendido para uma empresa boliviana para servir ao Puerto Bush. Vendido para a Bolívia em 1955, foi dado baixa do navio junto à Capitania dos Portos. Fernandes Vieira passou a servir ao *Puerto Bush*. Sabe-se, entretanto, que o antigo vapor foi retirado da baixa para retornar ao Brasil com a finalidade de ser reformado.⁸⁰

Concluída a restauração o navio Fernandes Vieira não foi resgatado por seus novos proprietários. Não voltou a navegar nas águas dos rios pantaneiros. Ficou, portanto, esquecido no Porto Dona Emília.

Segundo o depoimento do Sr. João Gonçalves Miguéis, o esquecimento ocorreu porque seus proprietários, sem verba para pagar os consertos, não puderam retirá-lo do estaleiro e se viram obrigados a deixá-lo encostado no Porto Dona Emília. A Justiça teria considerado o navio como objeto clandestino, já que legalmente ele pertencia à Bolívia⁸¹. Criou-se aí um impasse: a Justiça, na época teria julgado que a incorporação dele para saldar a dívida contraída com sua reforma, era ilegal. Mas a

⁷⁸ BRAZIL, Maria do Carmo. *Rio Paraguai... Op. cit.*, 217-238.

⁷⁹ Depoimento prestado pelo Sr. João Gonçalves Miguéis. Corumbá, 15 de novembro de 2000.

⁸⁰ Depoimento concedido pelo Sr. Luiz Angelino Brazil. Navio Avídio de Mello, 20 setembro de 1998.

⁸¹ Depoimento prestado pelo Sr. João Gonçalves Miguéis. Corumbá, 13 de novembro de 2000.

alegação do resgate do navio, por dívida, não convencia porque, segundo consta, ele não entrou ilegal, pois a sua entrada no país havia sido permitida pelos órgãos competentes.

Então, o navio retido, abandonado por seus proprietários e sem registro junto ao Tribunal Marítimo, legalmente não podia mais navegar. “[...] com o tempo o ‘navio histórico’ foi lentamente carcomido na proximidade do Estaleiro Miguéis.”⁸²

Acabou segundo o Sr. João Gonçalves Miguéis, “[...] ali amarrado. Um navio parado... que aos poucos apodreceu.... Não morreu na guerra, sucumbiu no seco (na burocracia). Não foi a pique... mas morreu nas águas.”⁸³

Considerações Gerais

O famoso navio Fernandes Vieira se movimentou num magnífico cenário aquático, representado pelo Paraguai, o rio que foi área de controle, teatro de operações de guerra, objeto de disputas territoriais, agente de circulação de recursos econômicos e via de comunicação entre os povos platinos.

Para o poeta Alceste de Castro, o protagonista deste cenário foi o Fernandes Vieira, o barco encantado, que, segundo seu discurso poético, abrigou muitos sonhos e quimeras no fundo enferrujado do porão⁸⁴. As lembranças, o sentimento de saudade narrado, com emoção pelas pessoas que viveram o navio histórico pode, sem dúvida, ajudar na construção do discurso histórico. Eis um trecho da retórica reveladora do papel e do significado do vapor Fernandes Vieira para as populações ribeirinhas: “[...] a maioria desses navios era de passageiros e levava a carga na chata ao lado, mas ele, o Fernandão, tinha nele algo diferente: tinha um passado... ele nunca perdeu a majestade.”⁸⁵

Os depoimentos orais, as memórias escritas e outras formas culturais, como autobiografias, romances, poesias, reminiscências e filmes têm sido importantes na construção da narrativa histórica⁸⁶. O depoimento do Sr. João Gonçalves Miguéis, um dos descendentes dos últimos proprietários do navio evidencia esse aspecto:

⁸² Depoimento prestado pelo Sr. Luiz Angelino Brasil. Avídio de Mello, 21 de setembro de 1998.

⁸³ Depoimento concedido pelo Sr. João Gonçalves Miguéis. Corumbá, MS, em 16 de novembro de 2000.

⁸⁴ Fragmentos do poema *Fernandes Vieira*, de Alceste de Castro, extraído de sua obra “*Cantos Heróicos*,” publicada em 1988, p. 16.

⁸⁵ Depoimento prestado pelo Sr. João Gonçalves Miguéis. Corumbá, 13 de novembro de 2000.

⁸⁶ CONNERTON, Paul. *A memória social... Op. cit.*, p. 16-47.

[...] os estudantes, hoje velhos, trazem grandes recordações do *Fernandes Vieira*, no período das férias... tudo... ele tinha uma linha aqui, de onde saía domingo às 5 horas da tarde e amanhecia em Porto Esperança. Nas terças-feiras à noite, depois da chegada do trem, em Porto Esperança, o navio seguia com passageiros e cargas pra Corumbá e chegava às quartas-feiras. Ficava no meio do rio majestoso. Aí vinham as alvarengas – inúmeras chalanas – ao redor do Fernandes Vieira suplicar passageiros, ele não atracava no porto enquanto não lhe tirassem o peso. Então livre da carga, leve e garboso *Fernandão* se ‘pintava de trapiche.’⁸⁷

Procuramos tratar este objeto desvinculado da idéia tradicional de memória, mas como uma referência tangível do conhecimento histórico. A busca do sentido histórico desse navio especial impõe a concepção do tempo como categoria essencial da memória e da história. A relação entre temporalidade, história e memória gerou nosso interesse em estudar o Fernandes Vieira, um navio de valor histórico indiscutível.

Sempre que as sociedades são predominantemente orais, a transição para a memória coletiva constitui a melhor oportunidade de entender a luta para dominar as recordações⁸⁸. A importância dessa observação reside na complexa articulação entre informação oral e escrita, em que o historiador precisa ter como objetivo o contraponto às narrativas históricas dominantes, estabelecendo, nessa linha de procedimento a inter-relação entre memória e história⁸⁹.

Fontes e Referências

Fontes manuscritas e impressas

AYALA, S. Cardoso & SIMON, Feliciano (org.) Álbum Gráfico do Estado de Matto Grosso, Hamburgo-Corumbá, 1914

DOCUMENTOS do Arquivo do Núcleo de Documentação Histórica Regional.
Fundação Universidade Federal de Mato Grosso

⁸⁷ Depoimento prestado pelo Sr. João Gonçalves Miguéis. Corumbá, 10 de novembro de 2000.

⁸⁸ Cf. LE GOFF, Jacques. *Memória e História*. Campinas: Unicamp, 1990.

⁸⁹ Cf. THOMPSON, Alistair *et al.* Os debates sobre memória e história alguns aspectos internacionais. In: FERREIRA, Marieta de Moraes e AMADO, Janaína (org.). *Usos e abusos da História Oral*. Rio de Janeiro, 1996.

INVENTÁRIOS dos Fundos da Alfândega de Corumbá . Brasília: Ministério da Fazenda, Departamento de Administração, Divisão de Documentação, 1988.

Entrevistas

Depoimento prestado por Luiz Angelino Brasil em setembro de 1998 a bordo do navio “*Avídio de Mello*”.

Entrevista prestada por Constantino Ramão da Silva, em 12 de fevereiro de 1999.

Depoimento do João Gonçalves Miguéis, realizada em 10 de novembro de 2000.

Entrevista com o Sr. João Gonçalves Miguéis, realizada em 10 de novembro de 2000.

Material cartográfico

BUCHER, E.H.; Bonetto, A.; Boyle, T.; Canevari, P; Castro, G.; Huszar, P; Stone, T. *Hidrovia: uma análise ambiental inicial da via fluvial Paraguai-Paraná*. Manomet, Massachusetts, USA: Humedales para las Américas, 1994. 72 p. (Publicação 10, ISBN 1-883861-01-2)

RIOS PANTANEIROS. Principais rios do Pantanal, abrangendo Brasil, Bolívia e Paraguai, correspondentes à porção do Alto Paraguai (Rio Apa-MS a Cáceres-MT). Fonte: Bucher et al. (1994) e edição DANIEL, Omar, FCA/UFGD, 2008.

PROJETO GEF PANTANAL. Região do Planalto e Pantanal na Bacia do Alto Paraguai. Fonte: Projeto Gef-Pantanal (2003) e SILVA e ABDON (1998) e edição DANIEL, Omar, FCA/UFGD, 2008.

Endereços eletrônicos

Rio Paraguai.

Disponível em: <http://www.ana.gov.br/gefap/>. Acesso em: 30 de março de 2008.

NAVIOS DE GUERRA BRASILEIROS [NGB]

Disponível em: www.naval.com.br/NGB/V/V014/V014.htm

Referências

ASSIS, Edvaldo de. *Contribuição para o estudo do Negro em Mato Grosso*. Cuiabá:Edições UFMT/Proed., 1988, p. 64

BACHELARD, Gaston. *A poética do Espaço*. Antonio de Pádua Danesi(Trad.). São Paulo: Martins Fontes, 1996.

BÁEZ, Renato. *Jazidas Manganíferas do Morro do Urucum*.

_____. Navegação do Rio Paraguai e seus afluentes. In: *Cenas de Minha Terra*. Bauru: Tipografias e Livrarias Brasil S/A, 1965, 106.

BARROS, Carlos Vandoni de. *Construir – Palavra de Ordem – Problemas do Brasil Solucionados pelo Estado Novo*. S/l: J. M. Magalhães & Cia Ltda, 1941.

BARROS, Manoel. *Postais da Cidade*. Gramática Expositiva do Chão – Poesia quase toda. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1990.

BETHENCOURT, Francisco e Curto Ramada, Diogo (Org.). *A Memória da Nação*. Lisboa: Livraria Sá da Costa, 1987, p.7.

BRAZIL, Maria do Carmo. *Rio Paraguai, o 'mar interno' brasileiro*. Uma contribuição para o estudo dos caminhos fluviais. Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas. São Paulo-SP. 1999.

BUCHER, E.H.; Bonetto, A.; Boyle, T.; Canevari, P; Castro, G.; Huszar, P; Stone, T. *Hidrovia: uma análise ambiental inicial da via fluvial Paraguai-Paraná*. Manomet, Massachusetts, USA: Humedales para las Américas, 1994. 72 p. (Publicação 10, ISBN 1-883861-01-2)

CARTIER, Raymond. Mississipi. In: *Os Grandes Rios*. Lisboa/Rio de Janeiro/Nova Iorque: Selecções do Reader's Digest, 1974, p. 237.

CARVALHO NETTO, Haroldo. Corumbá, Praça de Guerra. *Revista Militar Brasileira*. Brasília: Centro de Documentação do Exército, jan./abr., 1979.

CASTRO, Alceste de. Fernandes Vieira. In: *Cantos Heróicos*, 1988.

CIDADE, Francisco de Paula. *Aspectos Geo-humanos de Mato Grosso: Corumbá*. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, abr./jun. de 1943.

CORNNERTON, Paul. *Como as Sociedades Recordam*. Maria Manuela Rocha (Trad.). Oeiras: Celta, 1993.

CORRÊA FILHO, Virgílio. O Porto de Corumbá. *Jornal do Comércio*, Rio de Janeiro, 8 de novembro de 1936.

_____. *Fazendas de Gado no Pantanal mato-grossense*. Documentário da vida rural n° 10-Rio de Janeiro: Ministério da Agricultura – Serviço de informação agrícola, 1955.

COZZA, Dino Willy. A importância da Bacia do Paraguai para o Brasil. *Revista do Instituto Histórico de Geografia Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, 156 (387). abr/jun., 1995.

GUILLOBEL, Renato de Almeida. *Memórias*. Belo Horizonte: Livraria Francisco Alves, 1973.

HALBWACHS, Maurice. *A Memória Coletiva*. Tradução de Laurent León Schaffter. São Paulo: Vértice, 1990.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Monções*. Rio de Janeiro: Coleção Estudos Brasileiros da CEB, 1945.

LACERDA, Chico, LACERDA, Moacir de e CHARBEL FILHO, José [com Grupo Acaba]. “Fernandes Vieira”. *Grupo Acaba Canta-dores do Pantanal*. LP, Discos Marcus Pereira, 1979. http://pt.wikipedia.org/wiki/Grupo_Acaba#Bibliografia.

LE GOFF, Jacques. *Memória e História*. Campinas: Unicamp, 1990.

MACIEL, José de Barros. *A Pecuária nos Pantanaís de Mato Grosso*. Tese apresentada ao 3º Congresso de Agricultura e Pecuária. São Paulo: Imprensa Metodista, 1922.

MENDONÇA, Mário F. e VASCONCELOS, Alberto. *Repositório de Nomes dos Navios da Esquadra Brasileira*. 3. ed. Rio de Janeiro. SDGM. 1959.

MOURA, Clóvis. *Rebeliões da Senzala*. São Paulo: Edições Zumbi, 1959.

MOURA, Pedro de. Bacia do Alto Paraguai: Fisiografia. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro: Geografia Conselho Nacional de Geografia, Ano V. jan./mar. 1943.

NOVAES, A. R. *O Rio como elemento de progresso. O Paraguai*. Rio de Janeiro, 1954.

RODRIGUES, José Barbosa. Paraguai, o rio dos Papagaios. *Jornal Correio do Estado*. Campo Grande, MS, 19. 07. 1997.

RONDON, Cândido Mariano da Silva. Corumbá – sua retomada do poder do inimigo. *Revista do Instituto Histórico de Mato Grosso*. Tomo XXXV a XXXVIII. Cuiabá: Escolas Profissionais Salesianas. 1936-7.

SMITH, Herbert Huntington. *Do Rio de Janeiro a Cuiabá*. Cayeiras/ São Paulo/Rio de Janeiro: Companhia Melhoramentos, 1922.

SOUSA, Lécio Gomes de. *Bacia do Paraguai-Geografia e História*. Brasília: Departamento de Documentação e Divulgação, 1978.

_____. *História de Corumbá*. Corumbá, MS, s/e e s/d.

_____. Aspectos peculiares - águas emendadas. In: *Bacia do Paraguai – Geografia e História*. Brasília: Departamento de Documentação e Divulgação, 1978.

_____. *Bacia do Paraguai – Geografia e História*. Brasília: Departamento de Documentação e Divulgação, 1978.

THOMPSON, Alistair et al. Os debates sobre memória e história alguns aspectos internacionais. In: FERREIRA, Marieta de Moraes e AMADO, Janaína (org). *Usos e abusos da História Oral*. Rio de Janeiro, 1996.

VIEGAS, Isabel de Arruda. *Pantanal: Reminiscências de Nossas Vidas*. Corumbá: Gráfica Editora Alvorada, 1997.

VINHAES, Ernesto. *Feras do Pantanal. Aventuras de um repórter em Mato Grosso*. Rio de Janeiro: Jornal a Noite, 1936.