

PREFEREM-SE ESTRANGEIROS: OS TRABALHADORES IMIGRANTES EM PELotas

FOREIGN PREFERRED: THE IMMIGRANT WORKERS IN PELotas.

Carla Gabriela Cavini Bontempo¹

Resumo: O presente artigo versa sobre a imigração ocorrida em Pelotas no período compreendido entre 1885 e 1894, época de apogeu da política de contratos com empresas e particulares para a introdução de imigrantes no Brasil. Não é objetivo enfatizar prioritariamente as colônias de povoamento, tampouco os grandes empreendedores – assuntos esses que já foram abordados pela historiografia local, mas sim uma massa de imigrantes que vagou pelo porto e pela cidade em busca de condições para viver. Inicialmente será feita uma revisão sobre o processo migratório no Brasil, as causas que motivaram tantas pessoas a atravessar o Atlântico rumo a uma vida – ou esperança – melhor. Em seguida é abordada a imigração no Rio Grande do Sul e em Pelotas.

Palavras-chaves: Imigração, trabalhadores, séc. XIX.

TERRA À VISTA, TERRA À PRAZO

Para entender a imigração devemos lançar nossos olhos sobre a conjuntura em que se encontrava o Brasil e também os fatores que repeliram essas pessoas de seus países de origem. Data do século XVIII a iniciativa de Marquês de Pombal de integrar europeus ao território brasileiro; depois, ao longo do século XIX outras tentativas foram implementadas, como a colônia de Suíços em Nova Friburgo em 1818, a de São Leopoldo em 1824, e a experiência de Nicolau de Campos Vergueiro em 1847 que, sem sucesso, inseriu imigrantes no trabalho em lavouras de café (GIRON, 1996, p.56). Inicialmente a imigração visaria atender a três fatores: “ocupação do território; necessidade de soldados para garantir a posse do país; e o estímulo ao trabalho livre, considerado superior ao escravo, conforme os princípios iluministas defendidos por parte da elite intelectual [...]” (ELIAS, 2005, p. 14). De quebra, gradativamente se promoveria o branqueamento da população.

A partir de 1850, com a Lei Eusébio de Queiroz que decretava

¹ Especialista em História do Brasil pela Universidade Federal de Pelotas. cacaias@hotmail.com

o fim do tráfico de escravos africanos, a importação de mão-de-obra imigrante passa a ser vista como a forma mais pertinente de suprir a falta de trabalhadores que estaria por vir, agravada ainda mais pela promulgação da Lei do Ventre Livre, a proibição do tráfico interprovincial e por fim a Abolição da Escravidão (1888) (BEIGUELMAN, 1987). Partia-se do pressuposto que a mão-de-obra servil não era qualificada para trabalhar em lavouras e na produção industrial, pois segundo Lando “a idéia de acumulação de riqueza é praticamente estranha [...] sendo o trabalho para o escravo uma maldição e o ócio o bem inalcançável” (LANDO, 1996, p. 17) o faz produzir apenas o necessário para sobreviver.

Nesse mesmo período, a Europa sofria profundas transformações: a abolição da estrutura feudal na Alemanha que passou à condição de sem-terra pequenos camponeses obrigados a empregar sua mão-de-obra em terras de senhores, e a unificação (1871) que favoreceu o desenvolvimento industrial, o que causou a ruína dos pequenos artesãos. A Itália também passava por um processo de unificação política, crescimento demográfico, taxas altíssimas sobre a produção agrícola (TRENTO, 1989) e a obrigatoriedade dos jovens ao serviço militar (HUTTER, 1987, p. 61), que fizeram da italiana a etnia imigrada mais representativa até o final do séc. XIX. Já os portugueses imigravam graças a propaganda de parentes e amigos, ou dependendo a região de Portugal, por conta da filoxera, doença causada por insetos que atacava as vinhas (LEITE, 2006). Através do gráfico a seguir se pode traçar um paralelo entre os dados anteriormente citados e os números da imigração geral para o Brasil:

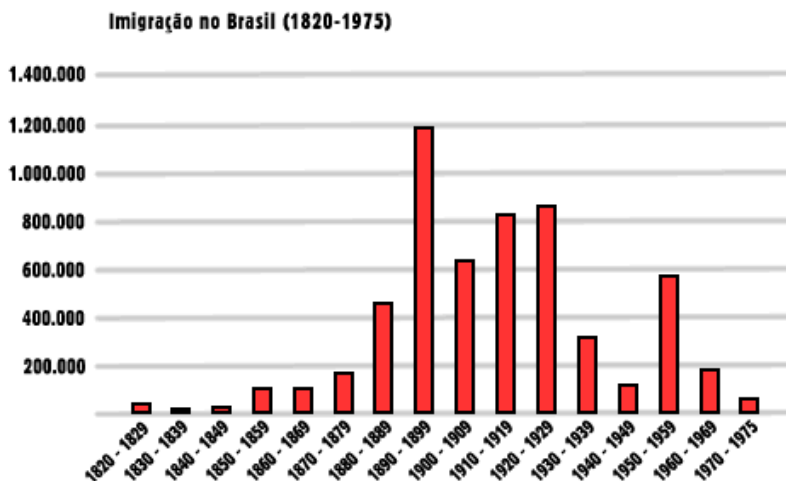


Figura 1 - Imigração para o Brasil (1820-1975)

Fonte: IBGE www.ibge.gov.br/ibgeteen/povoamento/tabelas

Intrínseco a todos os fatores de expulsão de europeus do seu continente estava o desejo de uma vida melhor, seja ele materializado pela possibilidade de ser um empregado, artesão ou de ter um pedaço de terra. Prevendo que a posse da terra estaria comprometida nesse novo cenário, muito antes da imigração maciça, em 1850 foi promulgada a Lei de Terras que considerava a compra como único meio legal de posse das mesmas. Tinha por objetivo impedir que não apenas os imigrantes, mas os trabalhadores brancos pobres, negros libertos e mestiços tivessem acesso a terra; seu efeito prático foi dificultar a formação de pequenos proprietários e liberar a mão-de-obra para os grandes fazendeiros. Enfim, a terra estava à vista, mas sua aquisição se daria de forma parcelada e havia o adiantamento de insumos, de acordo com o que segue:

O pagamento será feito por prestações anuais, a contar do primeiro dia do segundo ano do prazo, que não será menor de 10 anos, adicionando-se a importância de cada prestação o juro nunca excedente a 9% ao ano.

Art. 25º. Os proprietários adiantarão aos imigrantes, que forem localizados, as ferramentas, sementes, etc; bem assim os meios necessários para a subsistência deles e de suas famílias até o

prazo de nove meses, enquanto não tiverem resultado as suas culturas.

A importância dos adiantamentos será adicionada ao valor do lote que, com todas as benfeitorias, ficará hipotecado ao proprietário, até o final do pagamento. (BRASIL b, 1890, p. 1429).

Apesar da necessidade veemente em trazer imigrantes, o governo brasileiro impôs aos que contratassem mão-de-obra na Europa uma série de requisitos a serem observados naqueles que se candidatavam ao embarque subvencionado, como ilustra a lei a seguir

Art. 5º - Somente terão passagem integral ou reduzida, por conta do Governo Federal:

1º. As famílias de agricultores, limitados aos respectivos chefes, ou aos seus ascendentes os indivíduos maiores de 50 anos;

2º. Os varões solteiros maiores de 18 anos e menores de 50 anos, uma vez que sejam trabalhadores agrícolas;

3º. Os operários de artes mecânicas ou industriais, artesãos e os indivíduos que se destinarem ao serviço doméstico, cujas idades se acharem compreendidas entre os limites do parágrafo precedente.

Os indivíduos enfermos ou com defeitos físicos, somente terão passagem gratuita, se pertencerem a alguma família que tenha pelo menos duas pessoas válidas. (BRASIL b, 1890, p. 1425).

Mesmo tendo regras claras para a introdução de imigrantes, esse era um negócio lucrativo para empresas ou particulares, que deveriam enviar um número de pessoas determinado em contratos com o governo. Tendo uma meta a cumprir, os meios para que isso ocorresse não eram observados, sendo os agentes de imigração acusados de arrebanhar pessoas aleatoriamente “válidos e inválidos, trabalhadores e vagabundos, tudo servia. A questão era preencher o número do contrato e fazer jus ao tanto por cabeça” (C.M.², 04.04.1889, p. 1). Para arrebanhar tantas pessoas e propagandear o Brasil como uma terra de oportunidades, além da facilidade da passagem gratuita as empresas contavam com o auxílio de pessoas representativas nas comunidades que moravam, como prefeitos, vigários e secretários municipais (TRENTO, 1989).

Quando a família resolvia imigrar, vendia o que possuísse e ficava “entregue a si mesma” no porto à espera do embarque em navios que não primavam pela higiene, sendo que muitos morriam vítimas de epidemias como a varíola. Nos portos brasileiros a

² Os nomes dos jornais foram abreviados da seguinte forma: CM (Correio Mercantil), DP (Diário de Pelotas) e OJ (Onze de Junho).

situação também não era alentadora, pois ao chegarem se deparavam com hospedarias abarrotadas de pessoas à espera por colocação em fazendas de café ou transporte para núcleos coloniais.

Os principais pontos de desembarque de imigrantes no Brasil eram a Ilha das Flores no Rio de Janeiro e Santos em São Paulo. Na Ilha das Flores - situada onde é hoje o município de São Gonçalo no RJ, havia uma Hospedaria de imigrantes, que originariamente era um “estabelecimento de piscicultura, lavoura e fábrica de goma de fécula de mandioca” (ARAÚJO, 2005, p 2) que media 148.000m², e fora adquirida pelo Patrimônio da União para abrigar a Hospedaria de Imigrantes de Ilha das Flores, iniciando as atividades no ano de 1883. A Hospedaria era composta por um pavilhão em que os imigrantes ficavam até conseguirem colocação em pontos do Rio de Janeiro ou outras Províncias e, posteriormente, foi se tornando uma estrutura mais complexa, dotada de “alojamento, administração, hospital, farmácia, refeitório, escola, lavanderia e área de lazer” (ARAÚJO, op. cit, 3), sendo considerada um modelo na recepção de imigrantes.

Em São Paulo os imigrantes também contavam com uma estrutura que, se não tão apropriada, ao menos era uma referência de localização. Na cidade de Santos, lugar principal de desembarque de imigrantes, até meados de 1890, os mesmos eram hospedados no Convento de Santo Antônio, mas por ter se tornado pequeno, iniciou-se a construção da hospedaria de Itapema, cujas obras não foram concluídas; logo foi a vez do Teatro Rink fazer as vezes de hospedaria, até que se decidiu que os imigrantes fossem enviados para a capital. Na cidade de São Paulo, em 1883 havia uma hospedaria no bairro do Bom Retiro, que pelas péssimas condições em que se encontrava, transferiu seus hóspedes dois anos mais tarde para a nova hospedaria que estava ainda em construção (porém era mais adequada que a atual), no Brás, bairro vizinho. Com o término das obras, a mesma ficou composta de “um espaçoso terreno, dividida em alas por pátios internos. Foi construída para abrigar duas mil pessoas. Dispunha de dormitórios providos de cama de ferro, colchões, travesseiros e cobertores, bem como sanitários [...]” (NOGUEIRA, 1983, p 31).

A gestão do processo imigratório se manteve nas mãos do governo até 1894, quando a passou para os Estados, bem como o financiamento de passagens que foi reduzido gradativamente até cessar por completo em 1897. Com o governo federal se eximindo

da tarefa de subvencionar passagens, há um decréscimo na imigração para o país como um todo. A análise da Fig. 1 contradiz o exposto acima, porque se trata do total da imigração vinda para o Brasil, porém ao subtrair daquele montante a imigração que foi direcionada ao Estado de São Paulo que, impulsionado pelos impostos sobre o café continuava com dinheiro para seguir com a empreitada, temos uma mudança de cenário evidenciada a seguir pela Fig. 2.

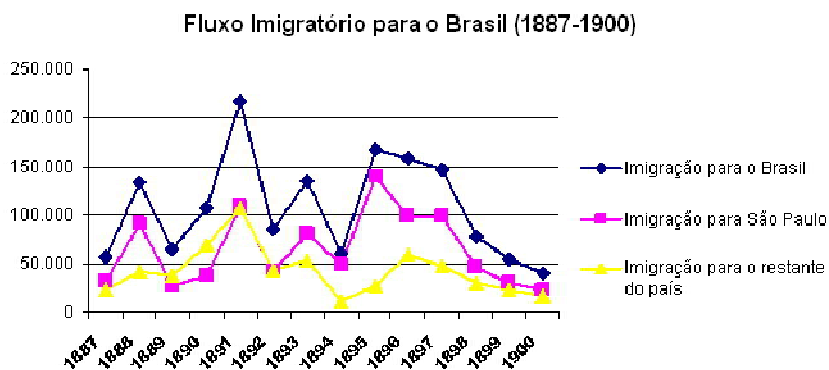


Figura 2 – Fluxo Imigratório para o Brasil (1887-1900)

Fonte: <http://www.memorialdoimigrante.sp.gov.br/historico/index.htm>

Fora a passagem que na maioria das vezes lhe era subsidiada, o imigrante deveria receber o alojamento durante oito dias nas hospedarias e transporte – ambos gratuitos - da corte para as províncias e dali para as localidades onde os imigrantes desejassem colocação (BRASIL, 1882, p. 141) “em vapores de 1ª classe, com acomodações e condições higiênicas indispensáveis, atendendo-se ao tempo de viagem, ao número, sexo e idade dos imigrantes” (BRASIL, 1889, p. 164). As afirmações do relatório não condiziam com a realidade do momento, e os imigrantes geralmente viajavam na 3ª classe e em navios em péssimas condições, como podemos verificar pelo trecho da carta de um passageiro que fazia o percurso Rio Grande x Porto Alegre, publicado no Jornal Onze de Junho, de Pelotas

SR. REDATOR – Seria de todo o ponto conveniente para os interessados do público e do Estado, que a Companhia Nacional

tratasse de prover a carreira de Rio Grande a Porto Alegre de um vapor em condições superiores a do *Rápido*, que não pode, por sua resumida capacidade e diminutas acomodações, corresponder às exigências do serviço. Nas duas últimas viagens desse vapor numerosos passageiros tiveram que passar a noite, uns estirados, outros sentados em cadeiras, esparsos pelo tombadilho e pelo salão das refeições porque não havia acomodações suficientes. O *Rápido* é [...] uma espécie de galinheiro flutuante, onde os passageiros promiscuamente acumulados muito teriam a sofrer em suas comodidades, se por ventura a viagem não gastasse apenas umas 16 ou 17 horas (O.J.,31/12/1889, p.1).

E não era apenas no transporte de imigrantes que o serviço de imigração deixava a desejar. Cenas de imigrantes vagando pelos portos à espera da definição para onde iriam, a colocação que não era imediata, muitas vezes excedendo os oito dias estipulados para hospedagem gratuita, situações essas diferentes da propagandeada na Europa causaram indignação entre eles, que por vezes tomaram atitudes enérgicas, como a promoção de revoltas em São Paulo (C.M., 10/02/1889, p.3) e Porto Alegre, sendo essa última de grandes proporções. Cerca de 800 imigrantes cercaram o consulado italiano na capital da província, ameaçando o cônsul de morte, inclusive; como resultado eles preferiram ser repatriados e foram embarcados no dia seguinte no paquete *Rio Paraná*, juntamente com trinta praças do 12º batalhão de infantaria (C.M., 04/04/1889, p. 2). Seus países de origem, por outro lado, adotavam a proibição da imigração para o Brasil até que o serviço a ele atinente melhorasse.

Segundo no-lo informam as folhas da corte, o governo italiano acaba de proibir a imigração de seus súditos pra o Brasil. Justifica o aludido governo tal procedimento, com o fato de terem chegado ao seu conhecimento queixas muito significativas da péssima forma pela qual são recebidos os seus compatriotas, em algumas províncias do Império [...] (C.M., 04/04/1889, p. 1).

DESTINO: RS

Em território gaúcho, imigração e colonização se fizeram presentes, segundo GIRON, porque “a primeira resolverá o problema da mão-de-obra e a segunda contrapõe a pequena propriedade ao latifúndio” (op. cit., p. 60). A colonização do território através da formação de colônias tinha o objetivo de proteger o território principalmente nas fronteiras, suscitar a pequena propriedade e a produção de gêneros para o consumo interno na

Província de São Pedro. Após a Proclamação da República, o governo gaúcho “se tornou o gestor das terras públicas e privadas [passando] a encarar a região colonial como uma fonte de renda, o que não ocorrera com a administração imperial” (IOTTI, 2003, p. 178).

Após desembarcarem na capital da província, os imigrantes que se dirigiam ao interior o faziam por via fluvial, que não os transportava a contento, pois eram “os vapores de muito pequenas proporções faltando espaço para os imigrantes e suas bagagens” (BRASIL, 1886, p. 14) como os que iam a Caxias pelo Rio Caí. Por terra, salvo o trajeto ferroviário Porto Alegre x Uruguaiana que era adequado o transporte ainda

[...] estava muito longe de dar ao imigrante a comodidade, segurança e rapidez a que tem incontestável direito [...]. Continuam eles a ser transportados muito poucas vezes em carretas e algumas em animais quase sempre chucros, de maneira que a maior parte faz a pé essas longas travessias, como por diversas vezes tive ocasião de observar, não se lhes dando além disso abrigo nem alimentação durante os dias em que assim viajavam (BRASIL, 1886, p. 13).

Quando chegavam ao local de destino deveriam ser encaminhados aos núcleos coloniais ou a uma hospedaria ou outra estrutura que os pudesse receber e, caso não houvesse nenhuma estrutura disponível, seria fornecido “alimento pelo espaço de 8 dias, marcando a despesa de 400 réis diários para cada um adulto e 200 réis para cada criança” (D.P., 26/02/1889, p. 2). Nas colônias pelo interior da província (e posteriormente do Estado), o que lhes esperava era um “lote de terra completamente em mato” (BRASIL, 1886, p. 18), reconhecendo o Serviço de Imigração e Colonização que, embora a prosperidade do imigrante fosse importante para o progresso das regiões a que se destinavam, nada além do parcelamento do lote, a hospedagem e o transporte dentro do país lhe era oferecido. Outra forma de emprego da mão-de-obra imigrante era a construção de estradas coloniais, embora esse trabalho tivesse um caráter “raro [esporádico] e de curta duração” (BRASIL, 1886, p. 18).

A imigração para o Rio Grande do Sul teve um fator diferenciado: se nacionalmente o emprego da mão-de-obra chinesa não era visto com bons olhos por representar “o oposto do ideal de imigrante-cidadão, de imigrante-proprietário [...] no máximo, representariam uma máquina de trabalho, nunca um elemento de

civilidade e progresso” (PESSANHA, 2005, p. 22), em solo gaúcho a etnia espanhola não era tão bem-vinda quanto as outras, muito provavelmente pela familiaridade com o idioma dos países vizinhos ao Brasil, que os tornava destinos bem atrativos. Segundo o agente de imigração na cidade de Rio Grande, Alfredo Targini Moss deve

[...] ser completamente desprezada a [etnia] Espanhola, que só tem servido para o dispêndio do preço das passagens que lhes concede o Governo para este Estado.

Em quase sua totalidade, levam vida ociosa; dispersos pelas ruas, esmolando quase sempre, até que possam se transportar para a República Oriental do Uruguai, ou pelas fronteiras ou pela barra do Estado.

Entre os últimos espanhóis que para aqui vieram com passagens concedidas pela inspetoria de terras e colonização, nem ao menos desembarcaram no porto, ficaram a bordo dos mesmos vapores, onde pagando a diferença do preço da viagem, seguiram para Montevidéu (BRASIL, 1895, p. 15)

Obviamente o relato do agente de imigração retrata uma questão local, pois devido a proximidade do Prata, o Rio Grande do Sul se torna ponto de atração para imigrantes espanhóis que desejavam utilizar a passagem subsidiada pelo governo brasileiro para chegar ao Uruguai e a Argentina. Ainda outro fator a ser considerado é a falta de perspectivas em solo gaúcho, que também os impulsionaram a alcançar as fronteiras rumo a uma possibilidade de vida melhor nos países vizinhos.

OS PLEBEUS E A PRINCESA

Pelotas, uma cidade no interior do Rio Grande do Sul, de economia baseada na produção saladeiril, possuía atributos que atraíam a imigração, sendo inclusive chamada de Princesa do Sul, pois na década de 1880

[...] já chamava a atenção da Província e para a Província, identificada que estava, de um modo especial, com as arte e com as letras, num espécie de desdobramento do seu apogeu econômico-urbano. Mas não menos famosa pelos seus barões, as suas damas, os seus doces, as suas festas, os seus sobrados, os seus monumentos públicos, as suas lojas (MAGALHÃES, 1993, p. 106).

Os imigrantes que para ela se dirigiram encontraram uma cidade que dispunha de uma estrutura industrial que manufaturava não apenas subprodutos do gado que era abatido nas charqueadas

(sebo para sabão e velas, couro), mas também fábricas de cerveja, fumos, chapéus e massas, muitas delas tendo por donos imigrantes de diferentes etnias. Isso não ocorria apenas no setor industrial, mas também no de prestação de serviços como hotéis, confeitarias, meios de comunicação, e no comércio local, onde representavam praticamente 1/3 dos empresários (ANJOS, 1993).

Sobre a proporção de imigrantes em território pelotense é difícil afirmar um percentual exato devido a falta de estatísticas oficiais. Durante o ano de 1890, em Pelotas, o “Livro de Estrangeiros que Não requereram naturalização” contabilizou 1161 pedidos de não naturalização; o perfil alinhavado pelas informações desse livro é o do imigrante português (60%), homem e alfabetizado; havia ainda outras etnias representativas na cidade: italiana (15%), francesa (9%), espanhola (6%), e outras em menores proporções, como alemães, ingleses, holandeses, uruguaios e suíços. Esse perfil, no entanto, muda conforme a fonte pesquisada: ANJOS (1999) tomou como base de dados os registros da Santa Casa de Misericórdia de Pelotas, e por ordem decrescente obteve os seguintes resultados: portugueses, italianos, alemães, orientais (uruguaios), espanhóis, franceses e em número menos expressivo, argentinos, ingleses, e até holandeses. GUTIERREZ (1999), através dos livros de Internamentos da Santa Casa para o período de 1848-1888, constata que o obreiro imigrante correspondia a 70% do total de operários (metade deles portugueses), junto a 24% de brasileiros e 6% de africanos. Partindo da pesquisa nos livros de Casamento do Bispado de Pelotas, uma fonte de grande importância, pois “os imigrantes europeus são excessivamente religiosos e não dispensam de modo algum o padre e a igreja” (BRASIL, 1886, p. 19), para o período de 1888 a 1897, temos os seguintes resultados:

Casamentos em Pelotas (1888-1897)

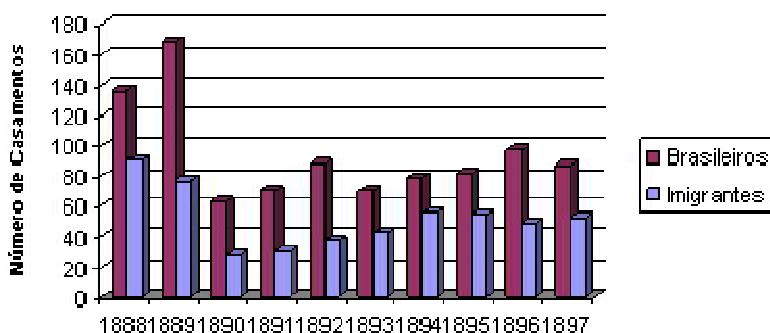


Fig. 3 – Casamentos em Pelotas (1887-1897)

Fonte: Livro de Casamentos do Bispado de Pelotas.

Os casamentos constantes na Fig. 3 estão separados entre brasileiros e imigrantes, mesmo que na variável imigrantes haja apenas um dos cônjuges nato em outro país. Durante o período analisado se observou que ocorreram uniões entre pessoas da mesma origem, e também entre várias etnias (espanhola com portuguesa, italiana com uruguaia, portuguesa com brasileira), salvo uma: a polonesa, talvez por conta da dificuldade com o idioma e discriminação, que em 84% dos casamentos casou entre si; os 16% restantes foram uniões entre poloneses e prussianos ou alemães. A Fig. 4 a seguir representa as etnias que mais foram encontradas nos registros do Bispado de Pelotas, não constando minorias como argentina, turca, austríaca, egípcia, sueca, paraguaia, inglesa, alemã, que juntas, correspondem a 7% dos dados obtidos

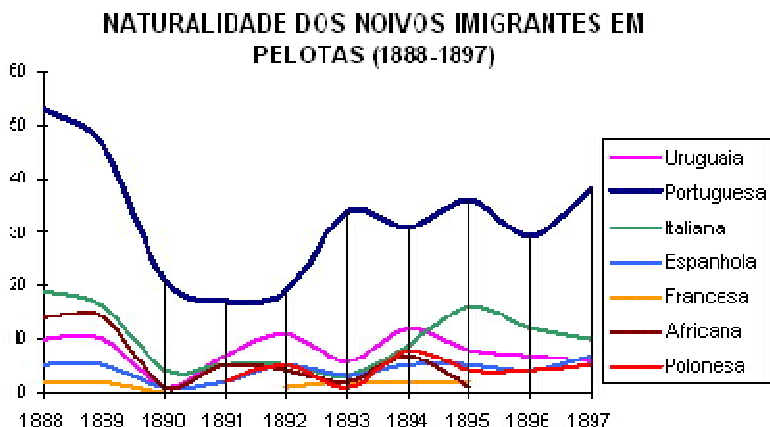


Figura 4 – Naturalidade dos noivos imigrantes em Pelotas (1888-1897) Fonte: CÚRIA, 1888-1897.

Embora os dados sobre a representatividade dos imigrantes em Pelotas variem de acordo com a fonte pesquisada, o fato é que quando eles desembarcavam em Pelotas, o cenário não era muito diverso daquele encontrado nas demais províncias do Império. Segundo o Relatório do Serviço de Imigração do RS para o ano de 1886, o agasalho e hospedagem de imigrantes em Pelotas não estava organizado

[...] tendo sido a Presidência autorizada pelo Governo a orçar a construção de um barracão para agasalhá-los, o que me parece dispensável por enquanto visto o insignificante número de imigrantes que aí desembarca. Além disso, proponho adiante o meio de fazer-se em toda a província esse serviço sem acarretar semelhante despesa (BRASIL, 1886, p. 12).

Se em 1886 não julgavam necessário a construção de um barracão – e o mesmo não foi erguido – em 1889 a situação era outra; os imigrantes que ali desembarcavam, por vezes ficavam no porto à espera que algum empregador anteriormente tratado os buscasse, ou então ficavam à própria sorte, dependendo da compaixão pública para que tomassem um rumo, como ilustrado no anúncio:

Cerca de 30 trabalhadores robustos desejam qualquer serviço nessa cidade. Há oficiais de ofício [...]. As pessoas que desejarem tomar esses trabalhadores a seu serviço, solicitamos o

obséquio de comunicarem ao nosso escritório" (D.P., 05/02/1889, p. 2).

O repasse das despesas que deveriam ser feitas com os imigrantes tardava a chegar, e a Câmara Municipal não tomava parte no assunto

No curto prazo de um mês, temos visto ficarem abandonadas no porto da cidade expostas ao tempo e alimentadas pela caridade pública, algumas dezenas de imigrantes, para cá enviados sem destino e sem providência qualquer preliminar para lho darmos. Os particulares, de cuja filantropia ninguém tem o direito de abusar tão às encanaras (*sic*), as autoridades policiais, que têm numerosas e árduas obrigações, a imprensa, que não pode empregar a sua atividade em tratar da vida dos imigrantes, todos são, diariamente, importunados pelo governo, a quem o país delega os seus poderes para administrá-lo (C.M., 13/02/1889. p. 1).

Pressionada pela opinião pública que embalava os jornais com histórias de descaso para com esses imigrantes, os administradores de então lançavam mão de formas diversas para contornar tal situação. O aluguel de hotéis na zona do porto era uma delas, mesmo que tais *casas de pasto* não se tratassem de alojamentos confortáveis e asseados, assustando até mesmo os políticos que para ali se dirigiam no intuito de autorizar a estadia e alimentação dos imigrantes (C.M., 02/03/1889, p. 2). Cabe aqui ressaltar que as despesas autorizadas realizadas com os imigrantes pela Província eram de 400 réis por adulto, porém como dito anteriormente, nem sempre a Câmara Municipal - que era responsável por esse primeiro atendimento ao imigrante - era ressarcida, o que de fato acarretava morosidade no processo de abrigo e alimentação daqueles que chegavam. Ninguém queria alojar-lhes com a promessa de pagamento futura – que poderia não vir – então por vezes foram mantidos por alguém que se compadeceu de sua situação, mesmo que não tivesse a certeza de que seria reembolsado. Afora hotéis, outro local utilizado em Pelotas para abrigo de imigrantes foi o armazém da Mesa de Rendas Provinciais que era cedido gratuitamente quando havia espaço

No paquete *Rio Grande*, vieram da Corte, procedentes da Europa, 14 imigrantes italianos, entre homens, mulheres e crianças, sem destino algum e que, não tendo quem os recebesse, ficaram abandonados no porto desta cidade quando dele saiu o *Rio Grande*, ontem pela manhã. Compadecido da sorte daqueles míseros iludidos, o Sr. João Candido da Fontoura, honrado guarda-mór da mesa de rendas provinciais, mandou

recolhe-los aos armazéns da mesma repartição, até que apareça quem deles se encarregue (C.M., 01/02/1889, p. 2).

Durante a Revolução Federalista, os imigrantes tiveram problemas para desembarcar em Pelotas porque ninguém os poderia receber

Alguns passageiros da proa do *Rio Pardo* de nacionalidade italiana, apresentaram-se ontem ao agente consular de Itália, Sr. Frederico Trebbi, dizendo que, à vista de ordem de desocupar o vapor, se não tivessem com quem pagar a diária para alimentos, estavam ao *Deus dará* sem saber o que fazerem e com fome, eles, suas mulheres e seus filhos.

Já ontem que, tratando-se de um caso de força maior [guerra], o Lloyd não tem a responsabilidade da situação desses passageiros, nem é por lei obrigado a hospedá-los a bordo.

Na pior das hipóteses, o Lloyd, mais tarde ou mais cedo, receberá do governo alguns contos de réis de indenização pela demora da viagem do *Rio Pardo*, e não ficará mais pobre nem menos rico dependendo alguns mil réis em sustentar uns dias frugalmente (como aliás se faz em seus paquetes) essa pobre gente, que nem ao menos conhece a nossa língua e a nossa terra (C.M., 13/07/1893, p. 2).

Contudo, pela pesquisa realizada, fica claro que esse estado calamitoso ocorreu em maior ou menor proporção durante a década de 1880 e início de 1890, mas foi mais fortemente encontrado durante os seis primeiros meses de 1889 – logo depois para o silêncio sobre esses indivíduos – no entanto é possível tecer algumas possibilidades para explicar porque, de repente, os imigrantes abandonaram as páginas dos jornais.

A hipótese de que os imigrantes que desembarcaram em Pelotas poderiam tê-lo feito no intuito de povoar as colônias municipais e, enquanto não se direcionavam a elas, causavam esse transtorno pela cidade, é um caminho. Anos antes desse cenário, a Sociedade de Imigração veio aos jornais solicitar que os donos de terras as loteassem e colocassem à disposição dos colonos, como forma de progresso do sul semelhante ao norte da Província, que “parece apresentar a feição de um país estranho, consideravelmente mais adiantado, mais rico e mais feliz” (D.P., 14/08/1886, p. 2). Mas mesmo diante dos apelos, eles continuaram relutantes em fazê-lo.

Segundo GRANDO (1989, p. 18), os charqueadores só resolveram lotear suas terras por conta do declínio da produção saladeiril porque

[viram] nesse processo de colonização uma nova fonte de enriquecimento, [sustentando] um movimento de especulação

fundiária: apossavam-se das terras de mato contíguas as suas propriedades e transformavam-na em colônias a serem vendidas aos imigrantes, retendo para si, todavia, as terras planas. O sistema de colonização privada juntou-se, assim, à colonização oficial.

A área a que se refere GRANDO é a Serra de Tapes, para onde Jacob Klaes, introdutor da indústria de fumo em Pelotas, assinaria contrato com o Serviço de Imigração para transportar imigrantes até as colônias Afonso Pena e Maciel, à razão de 300 réis a cada 5 km “por imigrante maior de 4 anos, inclusive bagagem e alimentação em viagem” (BRASIL, 1886, p. 15). Porém, a colonização da Serra encontrava obstáculos para desenvolver-se por nenhuma contar com estradas e não convinha empreender esforços, posto que as quatro colônias ali localizadas em 1886 eram pouco povoadas. Uma alternativa apontada pelo relatório de 1886 era vender os lotes ociosos a “nacionais pequenos lavradores, porém com pagamento à vista” (GRANDO, 1989, p. 18). Ainda sobre as colônias no município de Pelotas, se pode observar através da Fig. 5 que embora em maior número, as particulares (em número de 54) tinham mais lotes vagos que as municipais (apenas 4)

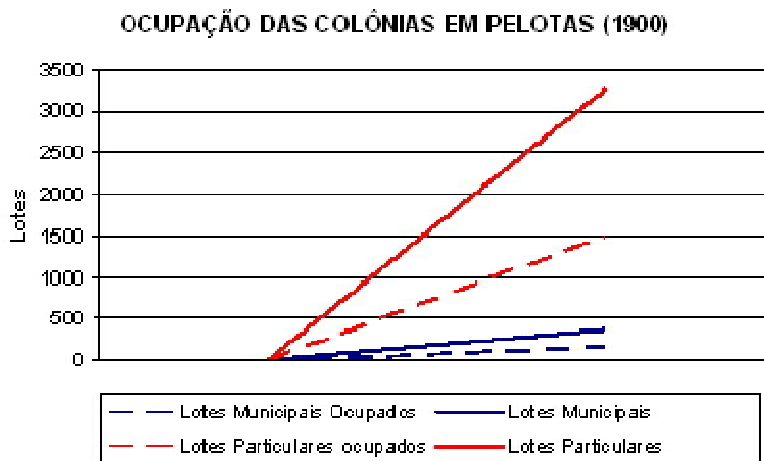


Figura 5 – Ocupação das colônias em Pelotas (1900)
Fonte: Dados obtidos por ANJOS (2000, 68-73)

Os relatórios da Câmara Municipal de Pelotas reconheciam que o trajeto até as colônias, principalmente entre a Serra de Tapes e a cidade era péssimo e onerava muito o preço dos cereais e do fumo cultivados no interior, então os imigrantes ficavam reticentes em ir para os lotes e depois não conseguiram colocar sua produção à venda. Tal era a precariedade que, certa vez, um alemão casado e pai de quatro crianças, ao não conseguir sobreviver no lote de terras adquirido na colônia municipal e movido pelo impulso de não ter como sustentar sua família matou-a, e em seguida, suicidou-se a tiros de revólver (C.M., 28/03/1890, p. 1).

Quanto às condições das estradas, cabe a seguinte matéria publicada no Jornal Diário de Pelotas:

Depois de uma invernada de alguns dias, do passo do Retiro, puderam entrar ontem todas as carretas de colonos, em número de 23. Já se fazia sentir a falta dos gêneros alimentícios conduzidos por esses filhos do trabalho, pois em algumas casas o monopólio estava sendo posto em ação (D.P., 02/02/1886, p. 2).

Dentre as formas de emprego da mão-de-obra imigrante na cidade de Pelotas, a encontrada pela Intendência Municipal foi a limpeza da cidade, chegando a distribuir “enxadas e vassouras afim de que fossem capinando, varrendo e limpando as ruas e sarjetas” (C.M., 03/02/1889, p. 2), pois de certa forma assim pagavam os gastos que a Câmara Municipal fazia para alimentá-los e hospedá-los embora não soubesse se, posteriormente, seria ressarcida, ou os enviava para a construção de estradas de ferro. Outra era o emprego direto em fábricas na cidade, como anuncia o Jornal Diário de Pelotas: “Precisa-se de alguns oficiais de marceneiros preferindo-se estrangeiros na Tapeçaria Vinholes. Rua 7 de Setembro, 218” (D.P., 19/10/1887, p. 3). Demais cidadãos também os auxiliavam, alguns tomando por critério a etnia, como noticia o mesmo jornal:

Estando ontem a vagar pelas ruas 10 imigrantes espanhóis, ultimamente chegados a esta cidade, o Sr. Christovam de Leon fez alojá-los em um de seus armazéns e comunicando isto ao Sr. Dr. Presidente da Câmara, este mandou fornecer-lhes alimento indispensável (D.P., 23/05/1889, p. 2).

Os jornais que denunciavam a regularidade com que chegavam os imigrantes e a irregularidade das condições de permanência nas cidades, procuravam encaminhá-los, como ilustrado a seguir:

Ao redator do *Diário de Pelotas*. – Cerca de 30 trabalhadores robustos desejam qualquer serviço nessa cidade. Há oficiais de ofício [...]. As pessoas que desejarem tomar esses trabalhadores a seu serviço, solicitamos o obséquio de comunicarem ao nosso escritório, a fim de respondermos ao telegrama com a maior urgência, conforme é pedido (D.P., 05/02/1889, p. 2).

Como todos os esforços empregados aludidos não foram suficientes para ocupar a todos os imigrantes, a solução encontrada por eles residia na possibilidade de embarcar para a fronteira com o Uruguai; segundo dados do Sr. Chalmréo, comissionado do governo para reorganizar os serviços de imigração na província, no período compreendido entre janeiro a março de 1889 ingressaram 6.421 imigrantes e destes cerca de 500 a 600 se dirigiram ao Uruguai pelas fronteiras de Jaguarão e Bagé (D.P., 04/04/1889, p. 2). Para isso, vários métodos foram empregados, embora algumas pessoas já tencionassem seguir para o Prata desde o embarque na Europa, pois eram países “reputados como de melhor aceitação para os imigrantes, [e isso] fazia com que muitos deles usassem a passagem para o Brasil apenas como meio para chegar a América” (LONER, 2001, p. 75).

Os que já haviam desembarcado em Pelotas, a todo momento, pediam à Câmara Municipal que lhes fornecesse passagem para a fronteira, alegando que não havia emprego para eles, ou ainda reclamando vistos em seus passaportes “para seguirem até Jaguarão, onde uns tem mulher, outras o marido, outros parentes e quase todos a sua bagagem que, não se sabe como, ali foi parar” (C.M., 15/03/1889, p. 1). Obviamente, essa era uma estratégia um tanto singela de contornar tal situação, mas o fato é que o então presidente da Província Galdino Pimentel negou-lhes terminantemente passagem para a fronteira, ameaçando suspender o subsídio de alimentação caso os imigrantes não tomassem *destino conveniente*.

Diante da impossibilidade de se locomover de trem até a fronteira, muitos partiam caminhando, costeando a linha férrea, como o caso de imigrantes poloneses que chegaram a Montevideu numa “verdadeira peregrinação, pois vieram a pé sofrendo toda a sorte de privações” (C.M., 20/03/1891, p. 2). Outros seguiam pedindo transporte a cada estação. Diante da negativa, outros se enfureciam a ponto de tentar arrancar os trilhos do leito próximo à Estação de Piratini (C.M., 08/03/1889, p. 1).

Quando alcançavam a fronteira os imigrantes ainda tentavam colocação, mas de acordo com correspondência endereçada ao

Jornal Correio Mercantil de Pelotas pelo vice-cônsul da Espanha na cidade de Bagé, Narcizo E. Cazanova, ali também não havia colocação para eles, e que estando “a maior parte dos imigrantes cansados de cruzar pelas ruas em demanda de serviço e de ser pesado ao próximo, estão resolvidos a seguir com destino ao Estado Oriental” (C.M., 16/03/1889, p. 1).

Novamente a opinião pública se levantou contra essa situação cobrando do Governo medidas que tornassem a imigração proveitosa tanto para quem imigra como para os lugares que os acolhem; reclamavam que desta forma não era necessário empreender esforços em chamar mais imigrantes, pois não era certo - muito menos patriótico - subsidiar passagem e estadia aos imigrantes que, ao se depararem com a falta de trabalho, emigram para os países vizinhos, enriquecendo-os e povoando-os às custas do Tesouro Nacional (D.P., 18/03/1889, p. 1).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Pela revisão historiográfica feita sobre a imigração em vários pontos do Brasil, se percebe que houve em Pelotas uma reprodução local do que aconteceu com os imigrantes nacionalmente, em relação as benesses prometidas pelo governo e muitas vezes não cumpridas. Quando aportavam no Rio Grande do Sul os imigrantes encontravam o cenário desolador que foi descrito ao longo desse artigo e a população, polícia, governo e a Igreja dos locais onde desembarcavam tentaram auxiliá-los de formas diversas até que enfim tomassem um rumo adequado.

O que se percebe é que a mão-de-obra imigrante chegada ao município não teve muitas alternativas a não ser tentar ocupação nos comércios locais, rumar para colônias praticamente incomunicáveis ou seguir em direção ao Prata, embora essa alternativa alguns tivessem aventado já no embarque na Europa.

Apesar de todas as dificuldades que os trabalhadores encontraram nessa transição do regime de trabalho servil para o livre, os imigrantes tiveram melhores condições para prosperar, como financiamento de terra e fornecimento de passagem para saírem de seus países; enquanto os ex-escravos eram desprezados, embora alguns continuassem trabalhando nos mesmos lugares depois da Abolição, pela falta de perspectivas. Os nacionais, com certeza, foram os mais prejudicados em todo o território brasileiro, seja por terem a função de derrubar o mato para

só então entrarem os estrangeiros em ação (realidade dos cafezais em São Paulo), seja pela falta de estímulo para se fixarem à terra (como ocorrido no município de Pelotas).

O fato é que perdura até hoje no imaginário de muitos a idéia de que onde há imigrantes europeus há progresso, fartura e... muito trabalho.

REFERÊNCIAS

BIBLIOGRAFIA PRIMÁRIA

BRASIL. **Coleção das Leis do Império do Brasil**. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1820, 1832, 1846-48, 1850, 1868, 1876.

BRASIL. **Coleção das Leis da República dos Estados Unidos do Brasil**. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1889-1896.

BRASIL (b). Decretos do Governo Provisório da República dos Estados Unidos do Brasil - 5º Fascículo de 1º a 31 de maio de 1890. **Decreto Nº 528 de 28 de junho de 1890**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890, pág. 1424-1433.

BRASIL. Relatório apresentado à Assembléia Geral na segunda sessão da 18ª legislatura pelo Ministro e Secretário dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1882. Disponível em < <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/hartness/minopen.html> > Acesso em 12 mar 2006.

BRASIL. **Relatório apresentado à Assembléia Geral na segunda sessão da 24ª legislatura pelo Ministro e Secretário de Estado interino dos negócios da agricultura, comércio e obras públicas**. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1889. Disponível em < <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1974/000167.html> > Acessado em 12 mar 2006

BRASIL. Relatório sobre o Serviço de imigração e colonização na província do RS apresentado ao Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, pelo engenheiro Manoel Maria de Carvalho. In: **Relatório apresentado à Assembléia Geral na primeira sessão da 20ª legislatura pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas**. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional,

1886. Disponível em <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/hartness/minopen.html>> Acesso em 12 mar 2006.

BRASIL. Inspeção Geral de Terras e Colonização. **Relatório dos trabalhos e despesas realizadas pela Agência de Imigração de 1ª Classe na cidade do Rio Grande**, Estado do Rio Grande do Sul no ano de 1894, apresentado ao Eng. Dr. José Montauray de Aguiar Leitão, delegado da Inspeção Geral de Terras e Colonização, pelo agente oficial Alfredo Targini Moss. Rio Grande: Tipografia Trocadero, 1895.

CÂMARA MUNICIPAL DE PELOTAS. **Livro de declaração de estrangeiros que não queiram se naturalizar**. CEDOV/BPP nº 24. Pelotas, 1889.

CÚRIA DE PELOTAS. Livros de Casamentos nº 9 a 11, 1888-1897.

Jornal Correio Mercantil. Pelotas, RS, 1889 a 1894. [C.M.]

Jornal Diário de Pelotas. Pelotas, RS, 1885 a 1889. [D.P.]

Jornal Onze de Junho. Pelotas, RS, 1889. [O.J.]

BIBLIOGRAFIA SECUNDÁRIA

ANJOS, Marcos Hallal dos. **Estrangeiros e modernização: a cidade de Pelotas no último quartel do Século XIX**. Pelotas: EDUFPeL, 2000.

ANJOS, Marcos Hallal dos. Italianos e modernização: a cidade de Pelotas no último quartel do século XIX. In: **História em Revista: dossiê etnias**. Pelotas: NDH/UFPel, vol. 5, dez. 1999, p. 34-35.

ARAÚJO, Leila de Oliveira Lima. **A hospedaria de imigrantes na Ilha das Flores: espaço de inclusão e exclusão social**. Relatório de pesquisa em andamento. Disponível em: <http://www.igeo.uerj.br/VICBG-2004/Eixo1/E1_075.htm>. Acesso em: 25 ago 2005.

BEIGUELMAN, Paula. **A crise do Escravismo e a grande imigração**. 4ª ed. São Paulo: Editora Brasiliense, 1987.

ELIAS, Rodrigo. Braços para fazer um país. **Revista Nossa**

História. São Paulo: Editora Vera Cruz, Ano 2, nº 24, outubro 2005, p. 14-18, p. 14.

GRANDO, Marinês Zandavalli. **Pequena agricultura em crise: o caso da colônia francesa no Rio Grande do Sul.** Porto Alegre: FEE, 1989.

GIRON, Loraine Slomp. A imigração italiana no RS: fatores determinantes. In: LANDO, Aldair Marli (org). **RS: Imigração & Colonização.** 2ª ed. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1996, p. 47-65.

GUTIERREZ, Ester J. B. Negros, brancos e “pardos” na construção do Novo Mundo, Pelotas 1848-1888. **História em Revista: dossiê etnias.** Pelotas: NDH/UFPel, vol. 5, dez. 1999, p. 53-84.

HUTTER, Lucy Maffei. Imigração italiana: aspectos gerais do processo imigratório. **Revista Instituto de Estudos Brasileiros.** São Paulo, 1987, nº 29, p. 59-73, p. 61. Disponível em: <www.ieb.usp.br>. Acesso em: 20 ago 2005.

IOTTI, Luiza Horn. Imigração e Colonização. **Justiça & História.** Porto Alegre: vol. 3, nº 5, 2003, pág. 175-208.

LANDO, Aldair Marli; BARROS, Eliane C. Capitalismo e colonização: os alemães no Rio Grande do Sul. In: LANDO, Aldair Marli (org). **RS: Imigração & Colonização.** 2ª ed. Porto Alegre: Editora Mercado Aberto, 1996, p. 9-46.

LEITE, Joaquim da Costa. **Mitos e realidades da emigração portuguesa,** 1851-1973. Disponível em: <<http://www.museu-emigrantes.org/JOAQUIM%20COSTA%20LEITE.pdf>> Acesso em: 20 abril 2006.

LONER, Beatriz Ana. **Construção de classe: operários de Pelotas e Rio Grande (1888-1930).** Pelotas: EDUFPEL, 2001.

MAGALHÃES, Mário Osório. **Opulência e cultura província de São Pedro do Rio Grande do Sul: um estudo sobre a história de Pelotas (1860-1890).** 2ª ed. Pelotas: EDUFPEL, 1993.

NOGUEIRA, Arlinda Rocha. Como São Paulo hospedava seus imigrantes no início da República. **Revista Instituto de Estudos Brasileiros.** São Paulo, 1983, nº 23, p. 27-49. Disponível em: <www.ieb.usp.br>. Acesso em: 20 ago 2005.

PESSANHA, Andréa Santos. Em nome do progresso. In: **Revista Nossa História.** São Paulo: Editora Vera Cruz, Ano 2, nº 24,

outubro 2005, p. 20-22.

TRENTO, Ângelo. **Do outro lado do Atlântico:** um século de imigração italiana no Brasil. São Paulo: Editora Nobel, 1989.

www.memorialdoimigrantes.sp.gov.br/historico/index.htm Acessado em 12 mar 2006

Abstract The present article turns on occurred immigration in Pelotas in the period understood between 1885 and 1894, time of apogee of the contract politics with particular companies and for the introduction of immigrants in Brazil. It's not objective to focus the settlement colonies, neither the great entrepreneurs - subjects these that already had been boarded for the studies of local history, but yes a mass of immigrants that became vacant for the port and the city in search of conditions to live. Initially a revision on the immigratory process in Brazil, the causes will be made that had motivated as many people to cross the Atlantic route to a life - or hope - better. After that immigration in the Rio Grande do Sul, and Pelotas's city.

Key words: Immigration, workers, 19 century.