

## **ARTIGO**

# **A TRAVESSIA E A MATA: MEMÓRIA, MITO E HISTÓRIA NA IMIGRAÇÃO ITALIANA PARA O RS\***

*Mário Maestri - UPF\*\**

**RESUMO:** Os relatos sobre os primórdios da colonização italiana no RS insistem sobre as dificuldades da travessia transatlântica e os sofrimentos dos colonos, abandonados pelas autoridades, quando do estabelecimento nas glebas coloniais, em terras bravias e isolados, cobertas por florestas. A historiografia tem retomado acriticamente essas interpretações, reforçando os mitos da epopéia colonial produto do esforço desbravador individual do imigrante itálico, devido à sua predisposição atávica ao trabalho. Emascara-se, assim, o rico, complexo e contraditório processo histórico real. O presente artigo propõe releitura desses fenômenos, enquadrando-os no contexto histórico objetivo, itálico e brasileiro, através da confrontação da tradição oral com outras fontes históricas.

**PALAVRAS-CHAVE:** *História do Brasil; História do Rio Grande do Sul; História da Imigração Italiana no RS.*

---

\* Agradecemos a leitura da lingüista Florence Carboni. Uma versão abreviada desse artigo foi apresentada no IX Fórum de Estudo Ítalo-Brasileiro, em 24 a 27 de abril de 1999, UCS, Caxias do Sul.

\*\* Mário Maestri é doutor em História pela Université Catholique de Louvain, Bélgica, professor da UPF, RS. E-mail: maestri@pro.via-rs.com.br

*“Io e tutti gli altri capi di famiglia siamo stati  
mantenuti a spese del governo;  
ma mantenuti come si deve, ora siamo fuori di  
questa cucagna, ognuno bisogna  
travagliare per vivere”.*

*Michele Altafini, Barão do Triunfo, São Jerônimo,  
RS, 27.9.1989.*

Nos relatos e depoimentos de imigrantes e de descendentes de imigrantes sobre os primeiros tempos da colonização, são recorrentes as referências aos sofrimentos conhecidos durante a travessia atlântica; às dificuldades passadas, quando do estabelecimento nas glebas coloniais; ao isolamento vivido no seio das densas matas serranas, habitadas por animais selvagens; às promessas jamais cumpridas pelas autoridades brasileiras.

Em 1877, o sacerdote Domenico Munari, de Fastro, aceitou acompanhar seus paroquianos na aventura migratória. Porém, permaneceu em Porto Alegre, renunciando à situação de pároco da nova colônia Dona Isabel. Em carta, de 21 de outubro de 1877, escrevia:

Oh! Pobres italianos imigrados! Quanta angústia e privações devem suportar, e quantos sacrificios dever fazer para estabelecerem-se em uma selva selvagem, rude e exuberante! A maior parte [dos emigrantes] maldizem o dia em que foi descoberta a América, maldizem o descobridor [Colombo], a emigração e o dia de suas partidas para estas partes, e preferem ser miseráveis e viverem nus na pátria do que se verem privados de tudo no meio desta antiga selva, sem esperança de repatriamento, e com pouca esperança de terem o necessário [para viver]. Eu que vi como os colonos são tratados, posso jurar que miséria igual jamais vi (FRANZINA, 1994: 70 : traduzimos ao português textos e documentos em italiano).

Em 1883, referindo-se à Encosta Superior da Serra gaúcha, o cônsul italiano Enrico Perrod escrevia: “[...] *não há um palmo*

*de pastagem no horizonte, a não ser aquela desmatada pelos colonos. É tudo uma floresta cerradíssima, que causa horror.*” Para ele, apenas as qualidades intrínsecas do imigrante peninsular explicariam o sucesso italiano em uma obra na qual os colonos alemães e franceses haviam fracassado, anteriormente (PERROD, 1983: 301-2).

A universalização e generalização de depoimentos singulares sobre as dificuldades vividas pelo imigrante italiano, nos primeiros tempos, no Rio Grande do Sul, e uma visão hiper-crítica, sobretudo das autoridades nacionais italianas, da organização do movimento colonizador, favoreceram leituras laudatórias da experiência colonial peninsular como produto quase exclusivo do *“amor do colono italiano ao trabalho”*.

Esta leitura hagiográfica da história da colonização, retomada, em geral, atualmente, pelos meios de comunicação, tende a assumir foro científico e propor-se como interpretação hegemônica do fenômeno migratório. No mínimo, essa proposta, que se apóia na visão da excelência étnico-nacional do imigrante peninsular, em geral, e vêneto, em particular, foi contemporânea ao movimento imigratório e fez parte da retórica diplomática do Estado italiano. Em relatório de 25 de março de 1892, o cônsul italiano no Rio Grande do Sul, Edoardo Compans di Brichanteau, escrevia:

Estas excepcionais qualidades dos italianos, associadas a uma operosidade, honestidade, sobriedade e economia levavam algumas vezes ao excesso, fizeram com que os nossos emigrantes, especialmente os colonos, sejam preferidos a todos os outros, inclusive os alemães, e, nas diversas colônias, onde, com enorme despesa, foram introduzidos russos, poloneses, belgas, franceses e outros, apressam-se a afastá-los, para substituí-los com italianos, de preferência vênetos (BRICHANTEAU, 1893: 110).

Em relatório publicado em 1905, o professor e agente consular italiano Umberto Ancarani expressava, também, a idéia

da excelência do trabalho peninsular, apresentando o desenvolvimento de Caxias como resultado desse epopéia italiana colonial: “*Caxias [...] surgiu, portanto, devido à tenacidade e coragem de milhares de braços italianos [...]*” (ANCARINI, 1905: 1518).

Essa interpretação laudatória e ufanista do sucesso da sociedade colonial, devido a uma espécie de predestinação étnica do italiano ao trabalho, simplifica, caricaturiza e empobrece a rica, complexa e dinâmica história da colonização italiana no RS, alimentando preconceitos e reflexões irracionalistas de toda espécie. Mais ainda, ela torna-se incompreensível, no contexto da tradicional acusação de “*moleza*” e “*indolência*”, lançada, pelas elites européias, aos trabalhadores rurais itálicos (DE AMICIS, 1996: 33).

\*\*\*

As interpretações e as recordações dos descendentes dos imigrantes sobre a história da imigração constituem importante e pouco explorada documentação oral. Porém, assim como os relatos, as memórias e outros registros escritos, também os depoimentos orais devem ser criticados, para servirem como fonte histórica. A ocorrência de um fato, sua seleção, retenção, elaboração e transmissão pela memória são determinadas pelo tempo histórico. A *memória histórica* constitui, sempre, depoimento contemporâneo sobre o passado, em constante reelaboração.

Comunidades socialmente antagônicas registram tendencialmente memórias antagônicas sobre a mesma ocorrência. A vivência dos indivíduos modifica suas apreciações sobre acontecimentos pretéritos. A metamorfose social do depoente - fenômeno geral na imigração colonial - determinou o conteúdo de seu depoimento sobre o passado. Fenômeno que as *Memórias de um imigrante boêmio*, de Josef Umann, registram magistralmente (UMANN, 1981).

Num mundo dividido por contradições sociais, é inevitável que haja memórias que alcançam o sucesso e outras que se

precipitam no abismo do esquecimento. É comum que as interpretações/recordações de segmentos e camadas sociais realizem uma espécie de hipérbole temporal e social, e alimentem e determinem as interpretações historiográficas hegemônicas.

Si las transformaciones se producen según ciertos modelos, debemos atribuirlo a la necesidad de crear un 'ambiente', a la fantasía e imaginación del narrador, a su deseo de ofrecer un testimonio mas interesante, de satisfacer el deseo de sensación de sus auditores y de acrecentar el placer que el mismo siente em su relato (VANSINA, 1967: 17).

No momento em que a memória fecunda a historiografia, a primeira vive novas seleções e reelaborações. As próprias produções historiográficas e culturais hegemônicas influenciam a memória de uma comunidade. O sucesso de um filme como *O quatrilho*, de Fábio Barreto, certamente determinará a tradição oral da população colonial, sobre a história da colonização.

A análise e a crítica da memória de uma comunidade permitem depurar e valorizar a documentação oral. A definição do sentido das possíveis discrepâncias e distorções, entre uma memória consolidada e os fatos históricos, ilumina esferas obscuras dos próprios acontecimentos e esclarece a função dessa memória na construção de interpretações historiográficas contemporâneas sobre o passado.

\*\*\*

Salvo engano, não temos trabalhos monográficos sobre a travessia realizada por dezenas de milhares de imigrantes italianos que se estabeleceram no Rio Grande do Sul, entre os anos 1875 e 1914. Esses estudos são imprescindíveis para um conhecimento mais preciso da história gaúcha da imigração italiana. Uma rápida análise do processo de transferência do imigrante, de sua aldeia natal até o Brasil, sugere que se tratou de experiência complexa, que não permite generalizações superficiais.

A viagem das aldeias do norte da Itália até as glebas coloniais na serra gaúcha desenvolvia-se em espaços econômica e socialmente não-homogêneos. Foram diversos - e modificaram-se através dos tempos - os percalços e as dificuldades eventuais dos emigrantes nas diversas etapas da longa “*travessia*” até o Rio Grande do Sul.

Ainda em 1874, a primeira grande etapa da viagem, do norte da Itália até o porto de Gênova, no Mediterrâneo Ocidental, era vencida, rápida e facilmente, devido ao relativo desenvolvimento da rede ferroviária da Itália setentrional, principal centro da produção capitalista italiana. Possivelmente, nesse trajeto da viagem, o imigrante ressentiria-se, sobretudo, do alto preço do transporte.

Em 1884, a passagem Vicenza-Gênova, na classe econômica, valia cinco francos - a diária de cinco dias de um trabalhador braçal, no norte italiano. Uma família numerosa teria gastos consideráveis no trajeto. Tratava-se de uma etapa da viagem custosa mas realizada, eventualmente, sem maiores tropeços, ainda que os imigrantes a cumprissem com o *cor in gola*, nem que fosse devido às inquietações e temores sobre a próxima travessia atlântica e o estabelecimento na América. Viajantes guardaram lembranças agradáveis dessa etapa da aventura migratória (LORENZONI, 1975: 19; DE BONI, 1977: 38; VANGELISTA, 1997: 61-6).

Nos depoimentos escritos sobre a transferência para a América, emigrantes registraram as boas recordações que guardaram da viagem de suas aldeias até Gênova. Nos momentos permitidos pelas trocas de trem, não era incomum visitar monumentos, praças, galerias, etc. dos grandes centros urbanos - Padova, Verona, Mantova, Brescia, Vicenza, Treviso, Milano, etc. Possivelmente, a descrição da rápida visita às grandes cidades não se perpetuou, além de uma ou duas gerações, e as recordações sobre a travessia deixaram pouco espaço para a memória dessa breve viagem ferroviária.

Os emigrantes chegados ao Brasil partiam de portos italianos

ou, mais raro, de portos franceses. Sobretudo nos primeiros tempos, agentes de emigração, ao serviço de companhias francesas, recrutavam emigrantes do norte da Itália com diversas promessas. Viajantes embarcavam em antiquados veleiros, superados como meio de transporte transatlântico de passageiros.

Em dezembro de 1876, emigrantes *feltrini*, *bellunesi* e *valsuganotti* partiram, em um veleiro, de Bordeaux, França, para o Rio Grande do Sul. Ainda nas costas francesas, o barco naufragou, segundo parece, sem perdas humanas. Os viajantes prosseguiram a viagem, no *piroscafo* Portena, em abril do ano seguinte (FRANZINA, 1994: 72).

Em Marselha, em 16 de novembro de 1877, Giovanni Bagio escreveu uma desesperada carta tentando obter recursos que permitissem retornar, com seus companheiros, à Itália. Ao contrário do que fora acordado, os armadores pretendiam que os emigrantes embarcassem em veleiro antiquado, onde viajariam 800 passageiros, em vez dos 300 que, segundo o missivista, o navio comportaria. Os velhos navios a vela eram menos seguros e demoravam-se na travessia atlântica, tornando-a sobremaneira penosa (FRANZINA, 1994: 76).

Os emigrantes italianos partiam de Nápole, Messina, Veneza, Marselha e, sobretudo, Gênova. A grande maioria dos imigrantes que chegou ao sul do Brasil embarcou nesse último porto (DE AMICIS, 1994: 62). A estada no porto, à espera da partida dos navios, era uma etapa da viagem que podia reservar sérios percalços e desagradáveis surpresas. Não poucos espertalhões - bodegueiros, cambistas, carregadores, solicitadores, etc. - viviam no porto às custas dos incautos e inexperientes camponeses.

Vigaristas e laráprios, de profissão ou saltuários, escorchavam e roubavam os recém-chegados, antes e durante o embarque, quando da viagem para a América ou no momento do retorno à Itália. Para prevenir fatos como esses, nos navios, eram proibidos os jogos de azar e recomendava-se que os viajantes entregassem o dinheiro que portassem aos capitães (CABRINI, 1911: 17).

As traças mais tradicionais seriam três. O “*conto do*

*tio*”: um viajante propunha ao emigrante que ambos depositassem o dinheiro em uma caixa. O emigrante ficava com a caixa vazia e o vigarista desaparecia com a chave e o dinheiro. O “*conto do pacote*”: um “*ingênuo*” cidadão confiava ao viajante uma grande soma, pedindo, como garantia, algum dinheiro. Esperando aproveitar-se da proposta, o emigrante entregava as economias em troca de um maço de papel. O “*conto da ventriera*”: assustado com histórias de roubos, o emigrante comprava uma guaiaca, onde colocava seu dinheiro. No momento da venda, ela era substituída por outra, com moedas de ferro (CABRINI, 1911: 58). Não deixa de ser interessante o fato de que sobretudo o primeiro “*conto*” - o do “*pacote*” - seja ainda hoje praticado, comumente, no Brasil, em geral, e no RS, em particular.

Em junho de 1884, após atravessar o Atlântico, o imigrante Paulo Rossato, escrevia, de Caxias, prevenindo o irmão, que se preparava para viajar: “*E você, irmão, fique sempre junto [dos outros] e cuide de não ser enganado pela [durante a] viagem*” (DE BONI, 1977: 57). Mais comuns e não menos dolorosos seriam os pequenos e sucessivos golpes recebidos pelos viajantes durante a estada em Gênova.

Mancomunados com taberneiros desonestos, agentes de imigração enviavam os viajantes dias e até semanas antes da partida, a fim de que fossem literalmente “*depenados*” (DE BONI/COSTA, 1984: 96). Emigrantes chegados com antecedência ou desconhecedores dos seus direitos quando da transferência de uma partida, gastavam parte ou a totalidade das economias na tensa espera do embarque.

Em Gênova, durante a espera, os emigrantes procuravam albergues e peças baratas para se alojarem. Não raro, eram obrigados a pernoitar acampados nas ruas e nas praças. Era comum que os emigrantes dormissem uma ou duas noites ao ar livre, para não pagar o caro alojamento (DE AMICIS, 1996: 5). Quando possível, mais previdentes, emigrantes procuravam trabalho para aumentar ou não esgotar as reservas, durante as estadas forçadas. O governo peninsular pouco se preocupou com o alojamento dos nacionais. Apenas em janeiro de 1901, aprovou-se uma lei sobre a

emigração que pretendia proteger o emigrante desde a partida, em seu vilarejo, até a chegada ao seu destino.

A lei de 1901 criava o *Comissariado da Emigração*, com o objetivo de monitorar a expatriação dos nacionais; o *Conselho da Emigração*, órgão consultivo; os comitês municipais de emigração; as figuras dos inspetores de emigração, nos grandes portos, e dos “*inspetores viajantes*”, no Exterior. A Lei determinava a existência de serviço médico e de vigilância, a bordo dos navios. Ela proibía a propaganda de emigração e normalizava os deveres das companhias marítimas, concedendo-lhe cartas de patente (IOTTI, 1996: 67).

Ao menos desde 1901, as companhias de navegação eram obrigadas a afixarem o dia de partida dos navios. O que permitia, devido ao desenvolvimento do transporte ferroviário, que os emigrantes chegassem na véspera ou na manhã do dia da partida. No caso de atrasar a viagem, as companhias eram responsáveis pelo gasto dos viajantes, a partir do “*meio-dia do dia anterior estabelecido na passagem para a partida, até o dia em que ela efetivamente*” se realizasse (CABRINI, 1911: 15).

Segundo o manual do deputado Angelo Cabrini, de 1911, os emigrantes deviam ser recebidos, na estação, por agentes da companhia de navegação, que eram obrigados a alojá-los e alimentá-los, gratuitamente, até a partida. Caso o embarque fosse retardado, a companhia pagaria ao viajante uma diária, de duas liras, mesmo se ele ainda se encontrasse em sua aldeia. Um atraso de mais de dez dias obrigava a companhia a restituir o preço da passagem e, eventualmente, a indenizar o emigrante, caso ele requeresse (CABRINI, 1911: 15,17).

Devido ao caráter multitudinário da emigração, emigrantes permaneceram semanas - e até meses -, em Gênova, à espera do embarque. O imigrante Júlio Lorenzoni escreveu suas memórias, décadas após sua chegada ao Brasil. Nelas, conta que, com quatorze anos, permaneceu, com a família, por dois meses e meio, no porto, à espera do embarque. No porto, encontravam-se vinte mil emigrantes que deviam ser embarcados, antes dos recém-chegados (LORENZONI, 1975: 15).

Em 1877, o subsídio diário pago aos emigrantes, devido ao

atraso na partida, seria de uma lira e vinte. Portanto, superior à jornada paga na época ao trabalhador rural. Segundo Lorenzoni, a estada em Gênova foi considerada por seus companheiros como um verdadeiro “*dolce far niente*”, já que se dedicavam a “*comer, beber e passear*”. Era como se o prometido país da “*cuccagna*” estendesse suas fronteiras à própria Ligúria (LORENZONI, 1975: 22).

Outros emigrantes chegados ao RS tiveram menos sorte. Possivelmente em maio de 1884, já no Brasil, o jovem Paolo Rossato escreveu, aos familiares, contando que gastara quase vinte francos no porto de Gênova. Um oitavo do preço da travessia! Ele recomendava aos parentes que saíssem de “*casa de tal forma que, [apenas] chegados a Gênova*” partissem imediatamente. Sobretudo, não deviam demorar-se no porto. Isso porque, explicava, em “*Gênova, se pudessem, arrancariam também o coração*” (DE BONI, 1977: 43).

A estada em Gênova não foi vivida do mesmo modo por todos os emigrantes. Para alguns, teria constituído um momento, extremamente breve, sem grandes traumas, na longa travessia. Para outros, estada até mesmo agradável na longa viagem. Um número também indeterminado, mas possivelmente significativo, teria sofrido, pequenos, médios ou grandes dissabores, no grande porto.

É normal e compreensível que sobretudo as experiências extraordinárias e os acontecimentos trágicos tenham sido registrados privilegiadamente pela memória da imigração, no que se refere à estada em Gênova e em outros portos de embarque, e que as experiências banais, ainda que positivas, tenham sido perdidas.

Em Gênova, antes de partir, os emigrantes faziam algumas provisões para a viagem - bebidas alcoólicas, frutas, etc. (LORENZONI, 1975: 23). Com a organização da grande emigração, modernos navios a vapor, especializados no transporte de emigrantes, embarcavam milhares de passageiros, com seus abundantes pertences.

Segundo o manual de Angelo Caprini, de 1911, os emigrantes

tinham direito a 100 kg. de bagagem, que não devia ultrapassar meio metro cúbico. Os emigrantes portavam uma verdadeira parafernália de “*caixas, caixotes, malas, sacolas, pacotes de todos os tipos e dimensões*”, que iam assinalados com seus nomes ou por números. Caso fossem extraviados, as companhias de navegação indenizavam os proprietários - “*salvo em caso de força maior*” (LORENZONI, 1975: 24; DE BONI, 1977: 49; CABRINI, 1911: 17).

No Brasil, a terra custava pouco e os produtos manufaturados, muito. Os emigrantes levavam para a América vestimentas, cobertas, lençóis, colchões, instrumentos de trabalho, ferros, correntes, o trem de cozinha, o *moinho* de café, chapéus, sombrinhas, pentes de tear, o caldeirão de lavar a roupa, a máquina de fazer macarrão, o relógio, espingardas, lampiões, a navalha para barbear, tubos para fazerem velas, pedra de afiar, copos, garrafas, tigelas, pratos, relógios entre tantos outros objetos. Houve viajante que trouxe rodas para carretas (DE BONI, 1977: 50; 52; 55, 64). O medo da perda, do roubo ou da deterioração dos valiosos pertences, durante a longa viagem, de suas aldeias até as colônias, seria fonte de constante preocupação e angústia, para os viajantes.

Em 1886, o ex-oficial torinês Edmondo De Amicis consagrou-se com o romance juvenil *Coração*, de cunho nacional-patriótico. O livro vendeu milhares de exemplares e foi traduzido para as principais línguas européias. Dois anos antes, galvanizado pelo construção nacional e angustiado pela hemorragia migratória, De Amicis embarcara, em Gênova, na primeira classe, no *Nord-America*, destinado à América do Sul, para acompanhar a viagem dos passageiros da terceira classe. Em 1889, publicaria o único romance-depoimento - *Sull'Oceano* - sobre a travessia transatlântica dos emigrantes, contemporâneo aos fatos.

Os emigrantes eram examinados, antes de partirem, por um médico ou um comitê sanitário. Os doentes graves permaneciam em terra (CABRINI, 1911: 17). As bagagens e os objetos de uso pessoal eram desinfetados. De Amicis registra o desespero de uma família camponesa, impedida de embarcar

devido ao pai sofrer de *pellagra* - doença motivada por uma alimentação insuficiente e desequilibrada (DE AMICIS, 1996: 7).

Os navios partiam abarrotados de passageiros. No “*Colombo*”, em fevereiro de 1878, viajaram 1.200 emigrantes. Em 1883, o navio “*Scrivia*” transportou 1590. O alfaiate Luigi Toniazzo, de 37 anos, que partiu de Vallonara, Marostica, em 31 de maio de 1893, reclamou, em suas anotações sobre a travessia, do excesso de passageiros, na terceira classe - nortista, napolitanos e espanhóis, sobretudo. Pelos seus cálculos, 1.700 pessoas viajariam, para o Brasil e para a Argentina, no velho e lento navio “*Andrea Doria*” (DE BONI, 1977: 16). No navio *Nord-America*, rebatizado por De Amicis, em seu romance, como *Galileo*, viajavam 1.600 passageiros na terceira classe, sendo que mais de quatrocentos seriam mulheres e crianças. A maioria dos emigrantes provinha das regiões rurais do norte da Itália (DE AMICIS, 1996: 21).

Apesar de abarrotados de passageiros, os transatlânticos que transportavam os emigrantes para a América eram seguros. Quando do tráfico negreiro, eram relativamente comuns os naufrágios de tumbeiros na travessia transatlântica - muitos com perda total dos tripulantes e cativos. Essas tragédias eram vistas como inevitáveis acidentes de percurso e os negreiros simplesmente asseguravam os navios. Em fins do século 19, a travessia transatlântica há muito deixara de ser uma aventura de conclusão incerta. O naufrágio dos grandes navios não era mais um risco calculado, mas uma catástrofe.

O fato de que o naufrágio do navio de emigrantes “*Sirio*” e a perda dos passageiros tenham impressionado profundamente a memória dos italianos e dos imigrantes, estabelecidos no RS e nas Américas, deve ser considerado como prova de segurança e da confiabilidade dos meios de transporte da época, e não da insegurança da travessia (MANFROI, 1975: 107). Em nossos dias, a queda de aviões impressiona profundamente a imaginação do grande público, apesar da segurança relativa desse meio de transporte. O mesmo não ocorre com os acidentes rodoviários, mais freqüentes, e, portanto, banalizados.

Nos navios, os passageiros recebiam um estreito espaço - “*cuccetta*” -, em um dos diversos compartimentos da embarcação, onde estendiam, sobre duras tábuas, colchões e acolchoados. As “*camas*”, numeradas, eram dispostas em beliche. Os melhores lugares seriam os mais elevados. Nos primeiros tempos, os emigrantes deviam trazer seus colchões e cobertores. Segundo o manual de Angelo Cabrini, de 1911, cada “*cuccetta*” devia possuir um colchão, um travesseiro e um cobertor de lã (CABRINI, 1911: 19).

Os homens e as mulheres dormiam em compartimentos separados. No dormitório feminino eram aceitas as crianças pequenas dos dois sexos. Duas ou mais crianças podiam ocupar uma só “*cuccette*”. De Amicis batizou um capítulo de *Sull’Oceano* com o título “*Il dormitorio delle donne*”. Durante a visita que fez a esse compartimento, acompanhado do comissário do navio, além de longas e fastidiosas considerações preconceituosas, registrou algumas poucas informações sobre o dormitório:

Imaginem-se dois andares abaixo da coberta, [...] dois vastíssimos salões, iluminados por uma luz de cantina e, em cada um deles, três ordens de *cuccette* colocadas uma sobre a outra, junto às paredes e no meio [dos salões] e, ali, aproximadamente, quatrocentas mulheres e crianças [...] a trinta graus de calor (DE AMICIS, 1996: 117).

Os navios tinham latrinas e enfermarias, femininas e masculinas. Os alojamentos permaneciam iluminados, durante a noite (CABRINI, 1911: 20,21; DE AMICIS, 1996: 58). Sobretudo nos primeiros tempos, as companhias de navegação despreocupavam-se com o conforto mínimo dos passageiros, a fim de rentabilizarem os investimentos. Em 1893, no navio “*Andrea Doria*”, espanhóis e napolitanos dormiam sobre o “*pavimento nu*” (DE BONI, 1977: 13, 16, 51). Apenas iniciada a viagem, os colchões enchiam-se de piolhos e de outros parasitas (DE BONI, 1977: 24).

Os passageiros podiam permanecer no convés, até o sinal de silêncio, se quisessem (LORENZONI, 1975, 26). Talvez devido

ao calor sufocante das cobertas, passageiros, sobretudo do sexo masculino, assistiam o nascer do sol, nos tombadilhos. Encontros furtivos entre casais casados ou não, não seriam incomuns, à noite, sob a luz das estrelas (DE AMICIS, 1996, 150, 153).

A comida era distribuída por núcleo familiar, ou por grupo de oito pessoas. No *Nord-America*, os “*ranci*” eram de seis pessoas (DE AMICIS, 1996: 6). As refeições eram consumidas em bandejas, pratos, copos e talheres de “*folha*”. No “*Andrea Doria*”, as famílias recebiam um “*barrilzinho de madeira com a capacidade de cerca de três litros*”.

Segundo Júlio Lorenzoni, a “*ração*” era farta. Ela constituía-se de “*uma sopa de massa ou arroz com legumes, um prato de carne de vaca ou ovelha, língua, batata, bacalhau, ovos, arenques etc.*” E vinha acompanhada de “*pão*” e de “*um quarto de litro de vinho*”, por pessoa. Pela manhã, era servido “*café com biscoitos em abundância*”. Nas quintas-feiras, cada passageiro adulto tinha o direito a “*um decilitro de rum e cinco ótimas enchovas*” (LORENZONI, 1975: 24, 28).

Em 22 de novembro de 1883, Paulo Rossato, com 27 anos, embarcou no “*Scrivia*”, com a esposa, Raquel, de 23 anos. Em carta de 22 de junho de 1884, explicava, aos familiares: “*No navio, vocês receberão comida, além de vinho duas vezes por dia (nas festas, com o vinho branco, é três vezes), e frutas duas vezes por semana*”. Anteriormente, apenas chegado, em 27 de dezembro, referira-se à alimentação, reclamando que, por três dias, sustentara-se “*com pouca comida*”, na “*casa de imigração*”, no Rio de Janeiro.

Porém, Paulo Rossato esclarecia em forma peremptória: “*Esta foi a fome que sofri durante a viagem, enquanto a Raquel tinha tudo o que queria: vinho branco, vinho tinto, sopa, carne assada e rum [...]. Temia que ela sofresse muito no mar, porque se trata de uma viagem difícil, mas ela se acha gorda e corada, atraente e alegre, e encontra-se muito bem*” (DE BONI, 1977: 51, 29). O jovem imigrante, que tentava, por todos os meios, convencer seus parentes, sobre as maravilhas da emigração,

reafirmou que a refeição era servida “*de oito em oito pessoas*”, como vimos (DE BONI, 1977: 51).

Em seu manual, de 1911, Angelo Cabrini lembrava que o cardápio, determinado por lei, afixado em diversos lugares visíveis do navio, se constituiria de “*pão fresco ou biscoito de primeira qualidade, arroz ou massa, todos os dias; carne fresca ou em conserva com ervilhas ou feijão, durante cinco dias da semana; atum, queijo e batatas nas dias de magro [terça e sexta]; café durante os cinco dias da semana; cada dia, meio litro de vinho, e três quartos de litro nos dois dias nos quais não se dá o café*”. Até cinco anos, as crianças receberiam um quarto de ração; até dez anos, meia ração e, daí em diante, ração integral (CABRINI, 1911: 20).

Ao menos nos grandes navios, a alimentação servida durante a viagem seria relativamente abundante. É crível que, não raro, fosse mais rica e mais farta do que a conhecida por emigrantes, em suas residências, na Itália. Os transatlânticos transportavam animais para serem abatidos durante a viagem. De Amicis refere-se aos “*estábulos dos bois e dos cavalos*” localizados na proa do navio, onde também permaneciam, muito próximos, os passageiros (DE AMICIS, 1996: 6, 24).

A “*carne assada*” não seria prato habitual das populações camponesas italianas que, não raro, provavam essa iguaria apenas quando morria, acidentalmente, um seu valioso animal (DE AMICIS, 1996: 33). Zuleika Alvin, em *Brava Gente*: os italianos de São Paulo, lembra que, quando da imigração, a alimentação era escassa para os próprios pequenos proprietários: “*O cardápio diário [...] era de polenta pela manhã, uma sopa de verdura, a ‘minestra’; ou feijão ao meio-dia; polenta com verdura crua ou cozida à noite*” (ALVIM, 1986: 39). Os navios possuíam um comedor popular, na terceira classe – *combusa*.

Segundo parece, havia emigrantes que, temendo a chegada na América, faziam provisões com as bolachas servidas a bordo. Mesmo que fosse abundante, não raro, os emigrantes estranhariam a nova dieta. De Amicis registra, preconceituosamente, um abaixo-

assinado, de quarenta e sete passageiros, da terceira classe que teriam reclamado da alimentação, exigindo, sobretudo, “*uma maior variedade no acompanhamento dos pratos de carne*” (DE AMICIS, 1996: 179).

Não é descabido que, eventualmente, a comida relativamente farta constituísse estratégia consolatória das companhias de navegação que se locupletaram sobretudo com a superlotação dos navios. O consumo pelos passageiros de alimentos inabituais - carne - ou em abundância relativa - vinho e bolachas - dificilmente deixariam traços na memória da imigração. Principalmente porque, no Rio Grande do Sul, praticamente desde os primeiros tempos, os colonos conheceram uma dieta alimentar mais rica, em qualidade e em quantidade, em relação à Itália, sobretudo no relativo à proteína animal (RIBEIRO in: MAESTRI, 1996: 186-91).

Os emigrantes sofriam sobretudo com a falta de espaço, com o forte calor tropical e com as precárias condições higiênicas. Quando o calor aumentava, procurava-se proteger com toldos os viajantes que se amontoavam nos conveses, durante o dia. De Amicis registra que, ao cruzar o Equador, os emigrante, aplastados pelo calor, apenas fechavam os olhos e deixavam que os marinheiros os banhassem com as águas das mangueiras, quando lavavam os tombadilhos (DE AMICIS, 1996: 138). Os lavabos eram insuficientes. Segundo parece, os passageiros não tomavam um “*banho geral*” durante toda a viagem. Inevitavelmente, os parasitas infestavam a maioria dos passageiros (LORENZONI, 1975: 30).

Era comum que os maiores navios possuíssem um médico e um *hospital* para os doentes de terceira classe, luxo certamente desconhecido por boa parte dos viajantes, nos seus *paesi* (DE AMICIS, 1996: 60). Desde 1901, um ou mais médicos faziam parte, obrigatoriamente, da tripulação dos navios, para controlar a saúde e a higiene dos emigrantes. Segundo o manual de Angelo Cabrini, de 1911, cada navio devia possuir, ao menos em teoria, instalações onde “*os emigrantes, de ambos os sexos, [poderiam] banhar-se, assim como recipientes de água doce para a lavagem da roupa*” (CABRINI, 1911: 21).

As verdadeiras multidões de passageiros tornavam problemático o acesso às instalações sanitárias. Os hábitos de higiene dos emigrantes, já insuficientes para o contexto rural, tornariam-se ainda mais problemáticos num ambiente singular, desconhecido e precário, quando de uma travessia, de em torno de um mês, em navios abarrotados de passageiros.

Em 1893, o alfaiate Luigi Toniazzo viajou, com dois filhos pequenos, no navio “*Andrea Doria*”. Ele assinalou em caderno de notas seu preconceito contra os meridionais e ... alguns hábitos pouco higiênicos dos passageiros. Apesar da afirmativa do viajante, é difícil crer que as práticas descritas se restringisse apenas aos habitantes do meridiano italiano:

Assoavam o nariz com as mãos, bem a nossos pés, quando estávamos a comer, sem perceber-se a imprudência e estavam cheios de piolhos como galinhas; coçavam-se no seio de suas mulheres e estas ficavam a matar os piolhos na presença de todos. E este trabalho era feito sem a mínima vergonha, como se estivesse fazendo bordado (DE BONI, 1977: 17).

A água fresca seria escassa. No “*Colombo*”, nas cobertas, os passageiros tinham à disposição um reservatório de ferro, de um metro cúbico, onde podiam beber, por “*um caninho de ferro da grossura de um dedo*”, uma água “*quente e fétida*”. A existência desses reservatórios era determinada pela lei (CABRINI, 1911: 20). Os passageiros que davam “*parte*” de doentes recebiam “*um litro de água fresca*” (LORENZONI, 1975: 30).

As epidemias não eram incomuns e os casos de morte não seriam raros, sobretudo entre os passageiros idosos e recém-nascidos. Na época da grande imigração, sobretudo na Itália rural, a mortalidade infantil era muito elevada, sendo considerada fenômeno normal. O decesso de parentes idosos era tido como acontecimento previsível, quando não esperado. Tal realidade perpetuou-se, invariada, por décadas, na sociedade colonial sulina. O desenvolvimento populacional ítalo-gaúcho deveu-se, sobretudo,

à explosão da natalidade, e não à queda da mortalidade infantil.

É crível que a morte de crianças e velhos durante a viagem, assim como os eventuais nascimentos, tenham ficado registrados na memória da emigração, sobretudo devido ao momento peculiar em que ocorreram. Nesse sentido, a travessia certamente serviu, como outros fenômenos extraordinários - enchentes, revoltas, etc. - como fator de organização e consolidação de uma memória familiar. O fato de que os entes queridos ficassem insepultos - já que sepultos inabitualmente no mar - pesaria poderosamente na memória da comunidade envolvida pelo acontecimento, habituadas a ritualizar, detalhadamente, a morte e o sepultamento.

Em carta de 17 de março de 1878, escrita em Santa Maria da Boca do Monte, o emigrante friulano Gio Batta Mizzan relatava que a sua travessia atlântica durara, em tudo, 42 dias, e transcorrera sem grandes novidades. Fazendo as contas, assinalava que, durante a viagem marítima, “*nasceram três e morreram sete*” (FRANZINA, 1994: 81).

Os relatos de colonos de Bento Gonçalves e Veranópolis, de enfermos sendo lançados vivos ao mar, depois de receberem a absolvição, para não contagiarem os demais passageiros, devem-se, certamente, a uma ênfase retórica no processo de transmissão de eventuais lembranças desagradáveis (DE BONI/COSTA, 1983: 98).

Nem mesmo quando do tráfico negreiro os cativos enfermos eram eliminados com tal desenvoltura. Então, os empestados eram envenenados, discretamente, para, depois de mortos, serem jogados ao mar. Um comportamento distinto determinaria movimentos incontroláveis entre os “*viajantes*”. Certamente sacerdotes não confessariam doentes para que fossem, a seguir, assassinados.

O medo de que familiares falecidos, ou gravemente infectados, fossem atirados ao mar era *anterior* ao embarque. Em sua viagem no *Nord-America*, em 1884, De Amicis relata que o médico de bordo tranqüilizou uma mãe aflita, explicando que a escarlatina de seu filho não era grave e que, portanto, seu filho não seria lançado ao mar, como ela temia. Uma outra mãe, ao ver um filho pequeno acidentar-se, e acreditando-o morto, passou

a gritar desesperadamente que ele seria jogado ao mar (DE AMICIS, 1996: 59, 197).

O mesmo escritor relata que, na última semana da travessia, os emigrantes intranqüilizaram-se com a notícia da morte de um velho sem parentes e sobre o modo como seria lançado ao mar. Na ocasião, demarcando a tensão que cercava a morte em um meio desconhecido e um enterramento inusitado, alguns passageiros afirmaram que “*se vira tubarões próximos ao navio, atraídos pelo cheiro do cadáver*”. O corpo foi lançado ao mar, à meia-noite, numa mortalha branca, com pesos atados aos pés. As máquinas do navio pararam, para a operação, a fim de que o cadáver não fosse estraçalhado pelas hélices (DE AMICIS, 1996: 176, 186).

A viagem durava em torno de um mês. O “*mal do mar*”, sobretudo quando de eventuais tempestades, agoniava os passageiros que, na imensa maioria, jamais havia posto os pés em um navio. Em 1883, em carta, Paulo Rossato registrou as dificuldades passadas, no navio “*Scrivia*”, após dois dias de viagem:

[...] todos, mulheres e homens, sentiam-se mal, e de 1.590 passageiros, talvez apenas uns 60 não tiveram vômitos. Um fazia coro ao outro, provocando mesmo riso. Alguém dizia: ‘Adeus, que morro! Adeus, que morro!’ e pouco depois passava a tempestade e todos estavam bem (DE BONI, 1977: 29).

Nos navios, havia um livro destinado às reclamações dos viajantes. Após a viagem, o livro era entregue, pelos médicos de bordo ou pelos “*comissários viajantes*”, ao “*inspetor*”, que transmitia as reclamações ao “*Commissariato dell’emigrazione*” (CABRINI, 1911: 17). Na época da grande emigrantes, caía o analfabetismo, sobretudo no Norte, ainda que lentamente. No Piemonte, Lombardia e Ligúria, a taxa de analfabetismo era de 54% (CARBONI, in: CEM, 1997: 284).

Ainda que a taxa de analfabetos da população emigrante fosse possivelmente superior a essa média, a eventual localização

dos livros de anotações dos navios que transportaram emigrantes para o Rio Grande do Sul certamente permitira uma riquíssima informação sobre as condições dos transatlânticos que trouxeram os emigrantes para o Brasil.

O transporte de emigrantes europeus e o deslocamento de trabalhadores africanos escravizados para a América constituíram os dois maiores processos de transferência de mão-de-obra conhecidos pela história. Quando os primeiros colonos italianos viajaram para o RS, o tráfico transatlântico de escravos terminara havia apenas 25 anos e o tráfico interprovincial continuava com singular vigor. Compreende-se que aproximações entre os dois fenômenos se impusessem quase com naturalidade.

São superficiais as analogias entre os dois movimentos de transferência populacional. As condições objetivas e subjetivas de transporte eram diversas, apesar de eventuais semelhanças aparentes - navios sobrecarregados; seleção biológica dos passageiros; nichos nas cobertas; mortos jogados ao mar, etc. Eram profundas as diferenças nas condições de embarque, de alimentação, de alojamento e na qualidade dos navios. Para não falarmos na forma em que eram tratados os dois tipos de "passageiros" (MAESTRI, 1988: 11-40).

Não é possível aproximar as duas experiências. As duas qualidades de viajantes - emigrantes e cativos - viviam a travessia de forma radicalmente diversa. Os africanos eram arrancados, à força, da África. Viajavam, acorrentados a estranhos, separados dos familiares, para todo o sempre. Eram levados para uma terra onde, comumente, acreditavam que seriam devorados. Ao emigrante, a decisão de abandonar a pátria apresentava-se, subjetivamente, como resultante de sua vontade. O emigrante deixava uma terra que definia como mãe ingrata e sonhava construir, no Novo Mundo, uma vida nova, onde acreditava, firmemente, que se transformaria, no mínimo, em um *piccolo signore*. Para o camponês italiano, a emigração era vivida como uma libertação.

Em dezembro de 1883, Paulo Rossato escrevia, de São Sebastião do Caí, aos pais, explicando que partira de casa com

“*lágrimas nos olhos*”. Mas precisava que assim o fizera por deixar seus familiares queridos, “*e não por vir para a América*” (DE BONI, 1977: 29). Dez anos depois, o alfaiate Luigi Toniazzo registrava suas reflexões, em seu caderno de viagem, sobre sua aldeia natal, quando se aprestava a desembarcar no Brasil:

[...] recordava que nos últimos meses de minha permanência fui abandonado por muitos amigos, e não fui nada respeitado, devido a minha falta de recursos. Por isso, parecia-me que, de algum modo, fui expulso daquele vilarejo que tanto amei e a quem não fiz nenhum mal, mas somente o bem, servindo a muitos (DE BONI, 1977: 21).

Durante os trinta dias passados a bordo do transatlântico, os emigrantes itálicos viveram experiências sociais e pessoais em geral inusitadas. Travaram relação com um ambiente totalmente desconhecido; estabeleceram contatos, nem que fossem fugazes, com italianos de outras regiões. Temos pouquíssima informações sobre a vida quotidiana durante a travessia atlântica.

De Amicis, em seu romance-reportagem, fornece uma rica informação sobre os flertes e amores nascidos a bordo; sobre emigrantes lombardos jogando *mora*; sobre a briga das mulheres quando da distribuição da água; sobre a festa e os gritos dos passageiros da terceira classe de “*Viva l’America*”, ao cruzarem o Equador; sobre o batizado do filho de uma camponesa, com o nome do transatlântico, como era habitual, nesses casos, etc. (DE AMICIS, 1996: 72, 136, 139, 161 *et passim*). Grande parte da memória desses acontecimentos corriqueiros está inexoravelmente perdida, já que registrou acontecimentos *singulares* e *fugazes*, em geral transmitidos apenas aos descendentes dos viajantes.

Seria grande a tensão sob a qual os emigrantes, na imensa maioria provenientes do mundo rural, iniciavam uma aventura jamais tentada, em um ambiente e meio geográficos e sociais desconhecidos. Mesmo quando a travessia transcorria sem grandes novidades, certamente constituiria momento de extrema angústia para esses literalmente ‘*marinheiros de primeira - e na maioria*

*dos casos, única - viagem*’. Essa angústia nascia também do abandono da terra natal, dos parentes, das relações pessoais e do desconhecimento da nova terra.

Viagens sem maiores peripécias ou sofrimentos, como a do emigrante Gio Batta Mizzan, não deixaram certamente traços na memória da imigração. Nessa travessia, em um barco a vapor, realizada em 1877/8, as grandes peripécias foram um breve movimento de pânico quando de um falso incêndio no compartimento dos animais, uma borrasca e três dias de calor suportável (FRANZINA, 1994: 81).

\*\*\*

São igualmente recorrentes as lembranças sobre os primeiros e duros tempos de “*abandono no meio das matas*” gaúchas. Júlio Lorenzoni escreveu em seu diário:

Chegados à Colônia [os emigrantes] [...] tornavam-se muito tristes pela falta absoluta de conforto. E como não deveria ser assim? Uma família, composta quase sempre de cinco, seis, oito e até dez pessoas, abandonadas no meio da mata, longe duas, três e até cinco horas de caminho até chegar à sede, sem vias de comunicação, carecendo de tudo, até do mais indispensável para viver quase todos com tenras crianças e também velhos decrepitos, obrigados a se satisfazer com uma miserável cabana, pode-se imaginar o desânimo que estes coitados sentiam! (LORENZONI, 1975: 67, 78, 65).

Essas considerações foram escritas décadas após a chegada de Lorenzoni ao Brasil, quando ele já era um próspero membro da comunidade urbana colonial. Ela sintetiza uma apreciação comum nos relatos dos descendentes de imigrantes, sobre os duros primeiros tempos vividos, quando da instalação nas glebas coloniais.

Na Itália, o emigrante vivera no seio de comunidades aldeãs - *paese*. As matas e as florestas brasileiras assombravam seu imaginário, desde o momento que se decidira a partir para o Brasil

e sintetizavam - material e simbolicamente - o caráter inculto e selvagem dos territórios americanos que deveriam ser desbravados pelos colonos recém-chegados. Simbolizavam o espaço não-civilizado, por excelência.

Na Itália, eram abundantes as histórias sobre animais selvagens e índios temíveis, habitantes das matas americanas, em geral, e brasileiras, em especial. De Amicis viajou em um navio que se dirigia ao Plata, e jamais esteve no Brasil. Porém, nas suas referências ao império brasileiro, refere-se quase sempre à escravidão e às matas selvagens (DE AMICIS, 1996: 62, 134).

Essa visão da realidade brasileira, apenas modificada, permanece até hoje. Para boa parte dos italianos, o Brasil é ainda terra coberta sobretudo de matas selvagens e habitada por infinitades de animais bravios, onde predominam as cobras, os macacos e os papagaios verde-amarelos.

Antes da partida da Itália, quando tinham recursos, os emigrantes muniam-se de uma ou mais escopetas, pólvora e chumbo. Além de servirem à caça, as armas destinavam-se a defender os recém-chegados das feras e dos habitantes nativos que se esperavam encontrar no Brasil.

Em 1883, oito anos após o início da ocupação colonial, o cônsul italiano em Porto Alegre, Enrico Perrod, relatando sua visita às colônias de Conde d'Eu e Dona Isabel, escrevia sobre a paisagem dominante da região: "*Não há um palmo sequer de campina no horizonte à vista, a não ser o que foi desmatado. Se não, é apenas uma densa floresta, que impõe o terror*" (COSTA, 1992: 14). Em 1893, o biólogo sueco C.A.M. Lindmann descrevia as matas da serra gaúcha: "[...] *mesmo ao meio-dia reina na mata apenas uma luz enfraquecida, porque entre a densa ramagem quase nunca se enxerga uma réstia de céu azul*" (ITAQUI, 1996: 1).

Matas selvagens eram absolutamente desconhecidas no norte da Itália. Porém, era bastante desenvolvida a tecnologia florestal de boa parte dos emigrados que chegaram ao Brasil. Se não fosse assim, seria difícil compreender a facilidade com que

essa população introduzia técnicas relativamente avançadas de corte de matas e de preparo de madeiras.

Nas regiões montanhosas do setentrião italiano desenvolvia-se, havia séculos, importante atividade madeireira. Desde os anos 1200, aproveitava-se a força hidráulica nas serrarias do Trentino (SEBESTA, 1992: 25). São abundantes nos depoimentos dos primeiros imigrantes relatos sobre a riqueza florestal das matas gaúchas. Mais do que com medo e receio, os colonos olhariam com os olhos do negociante ou do artífice as abundantes árvores que continham suas glebas!

O imigrante Paulo Rossato, após insistir para que seus familiares emigrassem para Caxias, escrevia ao irmão, em 14 de junho de 1885, dizendo que seus parentes, já chegados, não o acusavam mais de terem sido traídos e enganados sobre a real situação da vida em Caxias. Já estariam conformados, habituados e contentes: “*A mata não lhes causa mais medo e, vendo-se livres da escravidão e sem patrões, cantam, riem e estão satisfeitos*” (DE BONI, 1977: 68).

Fora casos singulares, os emigrantes jamais desbravaram, isolados, as matas gaúchas. Desde o início, o sistema de ocupação da Encosta Superior da Serra baseou-se no sistema de glebas coloniais contínuas. A não ser nos primeiríssimos momentos da fundação das colônias, através das linhas e das sedes coloniais, os recém-chegados inseriam-se em uma rede administrativa e comercial bastante estreita e complexa. Se não fosse assim, não estariam capacitados de pagarem a dívida e os impostos coloniais.

Os colonos encontravam-se a apenas algumas horas de caminhada das sedes. E, sobretudo, encontravam-se próximos aos vizinhos, que desbravavam, igualmente, seus lotes coloniais, a apenas algumas centenas de metros. Júlio Lorenzoni assinalava que, enquanto trabalhava em suas terras, muitos “*outros colonos estavam dedicados ao mesmo trabalho em seus lotes*” (LORENZONI, 1975: 63).

O eventual sentimento inicial de isolamento dos colonos recém-chegados deve ser compreendido a partir da concentração

habitacional vivida anteriormente na Itália, nas aldeias - *paesi* - ou nas fazendas do norte - *cascine*. O sacerdote dom Domenico Munari, crítico amargo e analista superficial do movimento migratório, em carta de outubro de 1877, escrevia: “*Uma cabana dista da outra, ora, um meio quilômetro, ora, 2 e 1/2*”. Para ele, os 250 a 2.500 metros que separavam as residências nas glebas eram uma grande distância (FRANZINA, 1994: 70).

O sentimento de isolamento relativo das famílias, em suas propriedades, devia-se também à grande dimensão das glebas coloniais, em relação às parcelas agrícolas italianas. Foi precisamente a abundância relativa de terra um dos elementos que permitiu que os colonos se fixassem em seus lotes, e não em aldeias, como na Itália. As grandes dimensões relativas das colônias determinaram, também, que o núcleo habitacional/produtivo camponês, aglutinado no norte da Itália, explodisse em uma série de unidades autônomas - casa de moradia, cozinha, paiol, estábulo, etc.

Na mesma época da colonização, os habitantes das fazendas pastoris da Campanha, da Fronteira e de outras regiões do RS encontravam-se e permaneciam, nas diversas fazendas, demográfica e socialmente mais isolados do que os colonos, em suas glebas. Porém, não se sentiam “*abandonados*”. Ainda hoje, o viajante que abandona a Encosta Superior da Serra e entra no Planalto é surpreendido pela abrupta transição entre uma região colonial, densamente povoada e ocupada, para os padrões rurais brasileiros, e as vastas e escassamente habitadas regiões dos latifúndios dos Campos de Cima da Serra.

\*\*\*

Os depoimentos sobre a “*travessia*” e sobre o “*isolamento no meio das selvas gaúchas*” cristalizariam, na memória da imigração, a partir da generalização e universalização de experiências e sucessos individuais mais ou menos comuns, os medos e as angústias vividos por esses milhares de camponeses, no momento da partida da terra natal e quando do estabelecimento na serra gaúcha.

As recordações de experiências tristes e difíceis durante a viagem até a América e quando do estabelecimento nos núcleos coloniais serviriam como catalisadores e relicário das tristezas, dos medos e das angústias de agricultores obrigados a abandonar uma pátria amarga - mas querida - para realizarem, no sul do Brasil, o sonho de viverem sem “*patrões*” e sobre um chão que fosse deles.

A memória da imigração - sobre experiências individuais, singulares ou recorrentes - deve enriquecer e facilitar o conhecimento da história da colonização ítalo-gaúcha do RS. Para tanto, deve ser inserida e cotejada no contexto histórico mais amplo e mais complexo que a enquadrou. Nesse sentido, a utilização da memória, como fonte histórica, exige que seja ultrapassado o nível necessariamente parcial de consciência dos indivíduos sobre os fenômenos por eles vividos.

Em geral, as cartas enviadas, do RS para a Itália, pelos recém-chegados, transmitiam uma idéia mais do que positiva da imigração. Falavam comumente da facilidade de obter terra, da produtividade das colheitas, da abundância da carne e de animais de transporte e tração. Foram sobretudo essas informações positivas que mantiveram o fluxo da emigração, em forma quase ininterrupta, por longas décadas.

Guilhermina Guareschi guardava em sua casa, na linha Garibaldi, dez cartas recebidas por Pietro di Stefano Guareschi, que imigrou para o Brasil, em 1881. A primeira carta é de 1889; a última, de 1917. Essa correspondência registra o *maravilhamento* italiano com a *riqueza americana*.

Em 1889, o pai de Pietro escrevia como estavam contentes “*ao saberem*” que o filho tivera “*um bom ano em todos os produtos*” e que havia “*comprado uma outra colônia de terra*”. Em novembro de 1915, durante os difíceis anos da guerra, era a vez do irmão de Pietro de registrar seu contentamento ao informar-se que Pietro tinha “*tanta terra boa e muitos animais e especialmente tantos porcos*” e que, portanto, comeria “*tanta carne*”! (FAMÍLIA GUARESCHI, n.o 1,2,3,4).

A correspondência dos emigrados para com a mãe-pátria, que certamente registrava realidades americanas filtradas por inúmeras determinações - vontade de atrair os parentes para a América; de justificar o expatriamento; etc. - registra sucessos da emigração que foram rapidamente esquecidos, devido a sua banalização, entre eles, a abundância relativa de terras, a alimentação farta, o baixo preço dos animais de transporte e de carga, etc.

\*\*\*

O movimento migratório brasileiro foi ideado e implementado, a partir do sucesso das colônias alemãs, em 1824, por um Estado escravista arcaico, no contexto de uma nação negreira atrasada e da oposição sistemática das elites senhoriais da época. A transferência e o estabelecimento, no sul do Brasil, de dezenas de milhares de famílias italianas, em pouco mais de quarenta anos, realizou-se, nos seus primeiros treze anos, devido à vontade do governo imperial. A Abolição e a República superaram apenas relativamente o atraso nacional. Em 1889, o movimento imigratório já era um fenômeno auto-sustentado e o Estado republicano entregou seu prosseguimento, em grande parte, à iniciativa privada (GIRON/BERGAMASCHI, 1996).

Não devem surpreender as eventuais falhas do movimento colonial. Deve surpreender, ao contrário, o modo estruturalmente harmônico em que ele se desenvolveu. A organização e implementação da colonização camponesa foi certamente a grande - se não a única - iniciativa nacional do Estado escravista, com frutíferas, positivas e até certo ponto revolucionárias conseqüências para a nação. No balanço dos resultados dessa iniciativa, pouco importam as razões últimas - geopolíticas, raciais, militares, etc. - que levaram o governo imperial a imaginar e a implementar o processo.

O sucesso macro-econômico e macro-social do movimento migratório colonial deveu-se ao seu planejamento minucioso e à sua realização relativamente bem desenvolvida. Os excepcionais

resultados da colonização alemã permitiram a organização de um programa de colonização camponesa de territórios desprezados pela produção latifundiária.

O projeto colonizador - com suas colônias, sedes coloniais, travessões, lotes, glebas - forneceu terra a dezenas de milhares de famílias de trabalhadores rurais e de camponeses minifundiários europeus, que viviam em difíceis condições no Velho Mundo. Essas comunidades foram inseridas, pertinentemente, na divisão do trabalho e na circulação de mercadorias vigentes então no Brasil, dando, tanto a uma como a outra, um poderoso impulso. No relativo a esse processo, temos apenas que lamentar que a população nacional pobre tenha sido marginalizada dele.

O projeto colonizador de parcelas de territórios gaúchos por camponeses europeus constituiu a única reforma efetiva da estrutura latifundiária do Rio Grande do Sul. O caráter progressista desse projeto viabilizou a concretização dos anseios e das esperanças de multidões de minifundiários e trabalhadores rurais sem terra europeus. Sobretudo, a satisfação da sede de terra de camponeses e de trabalhadores rurais e a inserção pertinente das unidades coloniais na esfera de circulação de mercadorias explicam o sucesso civilizatório do movimento colonial italiano no RS. Em verdade, uma epopéia anônima de homens e mulheres anônimos.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALVIM, Zuleika M. F. *Brava gente! Os italianos em São Paulo*. 2ª. ed. São Paulo: Brasiliense, 1986.
- ANCARANI, Umberto. *La colonia italiana di Caxias*. Rio Grande do Sul; Brasile. Relazione del maestro sig. Bollettino dell' Emigrazione. Anno 1905. n. 19. Roma: Tipografia Nazionale di G. Bertero e C., 1905. pp.1518-1544.
- BERTUSSI, P. I. *et al. A arquitetura no Rio Grande do Sul*. Porto Alegre. Mercado Aberto, 1983. pp. 121-54.
- BRICHANTEAU, Edoardo Copans de. *In: Emigrazione e colonie: rapporti di RR. agenti diplomatici e consolari*. Pubblicati dal R.

- Ministero degli affari esteri. Roma: Tipografia Nazionale di G. Bertero, 1893, pp. 108-128
- CABRINI, Angelo. *Emigrazione ed emigranti: manuale*. Bologna: Nicola Zanichelli, 1911.
- CARBONI, Florence. Língua, formação e identidade nacional: algumas considerações sobre a questão lingüística na Região Colonial Italiana. Centro de Estudos Marxistas. CEM/RS. *Luz e sombras : ensaios de interpretação marxista*. Porto Alegre: EdUFRGS, 1997. p 281-293.
- COSTA, Rovílio *et al.* *As colônias italianas Dona Isabel e Conde d'Eu*. Porto Alegre: EST, 1992.
- DE AMICIS, Edmondo. *Sull'Oceano*. [1889]. Milano: Garzanti, 1996.
- DE BONI, Luís A. & COSTA, Rovílio. *Os italianos do Rio Grande do Sul*. 2ª. ed. Porto Alegre: EST-SLB; Caxias do Sul: UCS; Porto Alegre: VOZES, 1982.
- DE BONI, Luís A. [Org.] *La Mérica*. Porto Alegre: EST, 1977.
- FRANZINA, Emílio. *Merica! Merica!* Emigrazione e colonizzazione nelle lettere dei contadini veneti e friulani in America Latina, 1876-1902. 2ª. ed. Verona: Cierre, 1994.
- GIRON, Loraine Slomp & BERGAMASCHI, Heloisa Eberle. *Colônia: Um conceito controverso*. Caxias: EDUCS, 1996.
- FAMÍLIA GUARESCHI, n. 1, 1989; n. 2, 1991; n. 3, 1993; n. 4, 1988. [Jornais dos encontros da Família Guareschi. Cópias facciliares das cartas.]
- IOTTI, Luiza Horn. *O olhar do poder*. Caxias do Sul: EdUCS, 1996.
- ITAQUI, José. *A quarta colônia: patrimônio ambiental e desenvolvimento regional sustentado*, 1996. [Exemplar xerocopiado].
- LANGENDONCK, Madame Van. "Uma colônia no Brasil". Notícia bibliográfica e histórica. Campinas, São Paulo, Ano XXII, nº 137, jan./março 1990, pp. 5-66.
- LAZAZZARI, Beatriz Maria. *Imigração e ideologia: reação do parlamento brasileiro à política de colonização e imigração [1850-1875]*. Porto Alegre: Escola Superior de Teologia São Lourenço de Brindes; Caxias do Sul: Universidade de Caxias do Sul, 1980.
- LORENZONI, Júlio. *Memórias de um imigrante*. Trad. A. Lorenzoni Parreira. Porto Alegre: Sulina, 1975.
- MAESTRI, Mário. [Org.] *Nós, os ítalo-gaúchos*. Porto Alegre: UFRGS, 1996.
- MAESTRI, Mário. *Servidão negra*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1988.
- MANFRÓI, Olívio. *A colonização italiana no Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: GRAFOSUL, IEL, DAC/SEC, 1975.

- ROCHE, Jean. *A colonização alemã e o Rio Grande do Sul*. I. Porto Alegre: Globo, sd.
- SEBESTA, Giuseppe. *Museo degli usi e costumi della gente trentina*. 2ª ed. Trento: Museo degli [...], 1993.
- UMANN, Josef. *Memória de um imigrante boêmio*. Trad. H. A. Flores. Porto Alegre: EST, 1981.
- VANGELISTA, Chiara. *Dal vecchio al nuovo continente: l'immigrazione in America Latina*. Pavia: Paravia, 1997.
- VANSINA, Jan. *La tradición oral*. [De la tradition orale]. Barcelona: Labor, 1967.