



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ  
NÚCLEO DE ALTOS ESTUDOS AMAZÔNICOS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL  
DO TRÓPICO ÚMIDO

Rinaldo Ribeiro Moraes

**A NAVEGAÇÃO REGIONAL COMO MECANISMO DE  
TRANSFORMAÇÃO DA ECONOMIA DA BORRACHA**

Belém

2007

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ  
NÚCLEO DE ALTOS ESTUDOS AMAZÔNICOS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL  
DO TRÓPICO ÚMIDO

Rinaldo Ribeiro Moraes

**A NAVEGAÇÃO REGIONAL COMO MECANISMO DE TRANSFORMAÇÃO DA  
ECONOMIA DA BORRACHA**

Tese apresentada como requisito parcial para obtenção  
do grau de Doutor em Ciências: Desenvolvimento  
Socioambiental.

Orientador: Prof. Dr. Thomas Peter Hurtienne

Belém  
2007

D827n Moraes, Rinaldo Ribeiro

A navegação regional como mecanismo de transformação da economia da  
borracha / Rinaldo Ribeiro Moraes.\_ Belém, 2007.

216 p.

Tese de Doutorado (Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido) –  
Núcleo de Altos Estudos Amazônicos. Universidade Federal do Pará, 2007.

1 Mercado capitalista. 2 Borracha-Amazônia. 3.Navegação-Amazônia. I. Título

CDD: 338.09811

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ  
NÚCLEO DE ALTOS ESTUDOS AMAZÔNICOS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL  
DO TRÓPICO ÚMIDO

Rinaldo Ribeiro Moraes

**A NAVEGAÇÃO REGIONAL COMO MECANISMO DE TRANSFORMAÇÃO DA  
ECONOMIA DA BORRACHA**

Tese apresentada como requisito parcial para obtenção do grau  
de Doutor em Ciências: Desenvolvimento Socioambiental.

Defesa: Belém (PA), 08 de novembro de 2007

**Banca Examinadora**

Prof. Dr. Thomas Peter Hurtienne  
Orientador, NAEA/UFPA

Prof. Dr. José Otávio Magno Pires  
Examinador externo, Unama

Prof. Dr. Raimundo Garcia Cota  
Examinador externo, ICSA/UFPA

Prof. Dr. Josep Pont Vidal  
Examinador interno, NAEA/UFPA

Profa. Dra. Rosa Elizabeth Acevedo Marin  
Examinadora interna, NAEA/UFPA

## AGRADECIMENTOS

A finalização desta tese somente foi possível graças ao empenho do meu orientador, Prof. Dr. Thomas Hurtienne, que não mediu esforços em apontar os caminhos teóricos a serem percorridos na fase mais difícil da empreitada. Foi um orientador tranquilo, profissional e amigo.

A todos(as) os(as) professores(as) do NAEA que direta, ou indiretamente, ajudaram-me na construção do bom saber.

Aos colegas do doutorado, turma 2003, pelo companheirismo e amizade.

Às bibliotecárias da Sudam, do Arquivo Público do Estado do Pará, do Museu da UFPA (arquivo Vicente Sales) e do NAEA – especialmente Ana e Valdenira.

À Marinha de Guerra do Brasil, instituição militar na qual trabalhei, navegando, por 10 longos anos, e ao seu navio de pesquisa hidrográfica, Nogueira da Gama. Este último, por me ter feito desbravar o Grande Rio Amazonas e os seus principais afluentes. Também agradeço à Marinha de Guerra pelo acesso ao seu serviço de documentação, localizado no Rio de Janeiro – local, por sinal, de onde, várias vezes, tomei rumo em direção ao restante do Brasil e a outros mares do mundo a bordo do Navio de Guerra Corveta Júlio de Noronha. Aos meus colegas militares da Base Naval do Rio de Janeiro, do Primeiro Distrito Naval do Rio de Janeiro e da Base Naval de Val-de-Cães, Belém, pelo patriotismo. Todos os militares da Marinha são verdadeiros heróis, mas que passam despercebidos pela população.

Aos meus colegas da Sudam, atual local de trabalho, pelo incentivo e apoio ao tema.

Ao Iesam, pela bolsa de pesquisa, e também aos professores e alunos da mesma Instituição, pelas frutíferas discussões travadas sobre o tema nas aulas de Formação Econômica do Brasil e Formação Econômica e Social da Amazônia – disciplinas das quais sou professor e cujo Curso de Economia sou coordenador desde o ano de 2000.

À Daniella e ao Daniel, meu filho de apenas 11 meses. Aos meus outros dois amados filhos: João (8 anos) e Lucas (6 anos).

Aos meus pais, Raimundo Moraes e Dona Darci e todos os cinco irmãos.

Sem a paciência e o estímulo proporcionado por todos esses, teria sido muito difícil concluir essa caminhada.

## RESUMO

Trata da transformação do mercado amazônico no século XIX, a partir da economia da borracha, tendo como teoria de base o sentido de transformação de mercado de Karl Polanyi – autor do clássico *A grande transformação: as origens de nossa época*, publicado em 1944. Trata-se, portanto, de um trabalho de história econômica com fundamentação teórica extraída da sociologia econômica. As transformações que estavam ocorrendo no mercado amazônico se delineavam em várias esferas – principalmente a partir da década de 1870, quando a economia regional passa a se inserir definitivamente no padrão de acumulação capitalista. Ocorreram transformações mercadológicas nos seringais do Pará (seringais dos rios Acará, Capim, Guamá e Moju, ilha do Marajó, rio Xingu e rio Tapajós – todos esses de fase pré-capitalista) até o Amazonas (seringais dos rios Solimões, Madeira, depois Purus e Juruá, no Acre – esses agora no estágio de economia capitalista), transformações no perfil da mão-de-obra dos seringais (dos tapuios aos imigrantes nordestinos), transformações na infra-estrutura das cidades, principalmente Belém e Manaus, e transformações no padrão das inversões de capital, principalmente de origem estrangeiro. A navegação regional (tanto tradicional dos barcos à vela, quanto das canoas e principalmente do barco a vapor) se insere neste contexto como um mecanismo eficaz, determinante, para essas transformações, ainda que ela mesma estivesse sendo transformada, também, pela economia da borracha – portanto, um movimento dialético. Sem a navegação a vapor não teria sido possível a realização da grande corrida rumo aos seringais da Região Amazônica como, também, sem a utilização das canoas, dificilmente se conseguiria avançar na imensa rede de igarapés, furos e lagos para abastecer o interior, as cidades e os próprios seringais. A navegação a vapor é o grande destaque do nosso trabalho, pois inserida na Amazônia, em 1853, pelo Visconde de Mauá, e fazendo parte da revolução tecnológica dos países desenvolvidos, passa ser o meio de transporte mais importante do comércio local – uma simples viagem de Manaus para Belém pela navegação a vela tradicional levava em média dois meses. Pelo barco a vapor o mesmo percurso se fazia em até 10 dias. A navegação a vapor introduziu a Amazônia no sentido concreto da revolução tecnológica, cultural e econômica dos países desenvolvidos. A empresa de navegação a vapor *Amazon River*, criada em 1912, foi o empreendimento mais inovador da economia da borracha e durante toda a primeira metade do século XX.

Palavras-chave: Mercado, Borracha, Navegação, Amazônia.

## ABSTRACT

This thesis treats of the transformation of the Amazonian market in the century XIX, starting from the rubber economy, having as basis theory the sense of market transformation by Karl Polanyi - the author of the classic "The great transformation: the origins of our time", published in 1944. It is, therefore, a work of economical history with theoretical fundamentals extracted from the economical sociology. The transformations that were happening at the Amazonian market could be outlined in several spheres - starting mainly from the 1870's, when the regional economy started to interfere definitively in the pattern of capitalist accumulation. Market transformations occurred in the rubber plantations of Pará (rubber plantations of the rivers Acará, Capim, Guamá and Mojú, Marajó Island, River Xingu and River Tapajós - all of those of pre-capitalist phases) as far as the Amazon (rubber plantations of the rivers Solimões, Madeiras, later Purus and Juruá, in Acre - those then in the stage of capitalist economy), transformations in the profile of the laborers of the rubber plantations (from the tapuios to the Northeastern immigrants), transformations in the infrastructure of the cities, mainly Belém and Manaus, and transformations in the pattern of the capital inversions, mainly of foreigner origins. The regional navigation (from the so traditional sailing boats to the canoes, and mainly of the steamships) is inserted in this context as a effective mechanism, decisive for those transformations, although it was being transformed itself, also, by the economy of the rubber - therefore, a dialectic movement. Without the steam navigation it would not have been possible the accomplishment of the great race to the rubber plantations of the Amazonian area as well as without the use of the canoes, it would have been hard to move ahead through the immense igarapés net, river passages and lakes to supply the countryside, the cities and the rubber plantations themselves. The steam navigation is the great prominence of our work, as it was inserted in the Amazon, in 1853, by Visconde de Mauá, and being part of the technological revolution of the developed countries, it starts to be the most important means of transportation of the local trade - a simple trip from Manaus to Belém on the traditional navigation took two months on average. As for the steamship the same trip was made in about 10 days. The steam navigation introduced the Amazon in the concrete sense of the technological, cultural and economical revolution of the developed countries. The steam navigation company, Amazon River, founded in 1912, was the most innovator enterprise of the rubber economy and during the whole first half of the XX century.

Key-words: Market, Rubbers, Navigation, Amazon.

## LISTA DE TABELAS

Tabela 01:	Principais artigos produzidos pela província do Pará, em toneladas .....	36
Tabela 02:	Produção de borracha dos principais municípios paraenses entre 1900 e 1910, em toneladas .....	42
Tabela 03:	Borracha produzida no Pará no ano agrícola entre 1906 e 1911, em toneladas .....	42
Tabela 04:	Produção de borracha e caucho do estado do Pará, 1910 .....	43
Tabela 05:	Produção de borracha no ano de 1910 .....	43
Tabela 06:	Área plantada da borracha em 1910 .....	50
Tabela 07:	Produção mundial da borracha em 1910 .....	51
Tabela 08:	Produção de Ceilão e Malásia entre 1905 e 1911, em toneladas .....	52
Tabela 09:	Consumo e preço mundial da borracha entre 1910 e 1914 .....	53
Tabela 10:	Produção total da Amazônia entre 1909 e 1912, em toneladas .....	53
Tabela 11:	Navegação oceânica e de cabotagem a partir do porto de Belém .....	87
Tabela 12:	Volume de comércio do Pará com o exterior, em mil réis .....	88
Tabela 13:	Volume de comércio do Pará com outras províncias do Império, em mil réis ..	88
Tabela 14:	Volume de comércio do Pará com outros países e outras províncias do Império .....	89
Tabela 15:	Navios estrangeiros que entraram no porto de Belém, 1847-1848 .....	91
Tabela 16:	Distâncias entre os portos e escalas da primeira e segunda linha .....	104
Tabela 17:	Linhas de navegação da Companhia de Mauá, em mil réis .....	108
Tabela 18:	Nome e características dos barcos a vapor da Companhia de Mauá .....	109
Tabela 19:	Linhas e valores de navegação da Companhia de Mauá .....	110
Tabela 20:	Rendas arrecadadas pela província do Pará antes da navegação a vapor .....	111
Tabela 21:	Rendas arrecadadas pela província do Pará após a navegação a vapor .....	112
Tabela 22:	Volume de comércio do Pará com o exterior, em mil réis .....	117



Tabela 23:	Navegação oceânica e de cabotagem que deixaram o porto de Belém .....	117
Tabela 24:	Preço e quantidade de borracha, cacau e castanha – 1853-1857 .....	118
Tabela 25:	Exportação do Pará do quinquênio 1858-1862 .....	119
Tabela 26:	Exportação do Pará do quinquênio 1863-1867 .....	121
Tabela 27:	Linhas de navegação contratadas pelo Governo do Pará com a <i>Amazon Steam Ship</i> .....	131
Tabela 28:	Vapores da <i>Amazon Steam Ship</i> e suas características – 1881 .....	133
Tabela 29:	Vapores da Empresa Marajó – 1881 .....	137
Tabela 30:	Linhas de navegação subvencionadas pela província do Pará .....	139
Tabela 31:	Empresas e subvenções da província do Pará – 1885 .....	141
Tabela 32:	Empresas e subvenções da província do Pará – 1891 .....	143
Tabela 33:	Produtos que deixaram a província do Pará com destino a outros países e outras províncias, 1874 .....	147
Tabela 34:	Quantidade e valor da borracha exportada pelo porto de Belém .....	148
Tabela 35:	Demonstrativo da evolução da exportação e valor da borracha por quinquênio .....	149
Tabela 36:	Balanço de pagamento e renda da província do Pará, em contos de réis .....	150
Tabela 37:	Balanço de pagamento do Pará e Amazonas, 1879-1880 .....	150
Tabela 38:	Exportação de borracha para Nova York – 1905-1906, em toneladas .....	154
Tabela 39:	Exportação de borracha para Nova York – 1906-1907, em tonelada .....	154
Tabela 40:	Borracha e caucho exportados pelo Pará entre 1900 e 1910, em toneladas .....	155
Tabela 41:	Exportações de borracha do porto de Belém, por área de origem – 1900-1910, em toneladas .....	155
Tabela 42:	Produção mundial da borracha, 1900-1910 .....	156
Tabela 43:	Consumo e preço mundial da borracha, 1908-1914, em toneladas .....	157
Tabela 44:	Valor oficial dos principais produtos de exportação do Pará, 1910 .....	158
Tabela 45:	Flotilha de várias firmas comerciais de Belém, 1907 .....	161

Tabela 46: Vapores da <i>Amazon Steam Ship</i> com as suas respectivas toneladas, 1907 .....	163
Tabela 47: Linhas de navegação da <i>Amazon River</i> – 1912, em mil réis .....	167
Tabela 48: Portos e escalas das diversas linhas de navegação da <i>Amazon River</i> , 1912 .....	168
Tabela 49: Fretes cobrados pela <i>Amazon River</i> , 1913, em mil réis .....	169

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	12
<b>2</b>	<b>REFERENCIAL TEÓRICO: A SOCIOLOGIA ECONÔMICA DE KARL POLANYI</b> .....	19
2.1	A ABORDAGEM .....	19
2.2	CONTRIBUIÇÃO CRÍTICA .....	26
<b>3</b>	<b>PROBLEMATIZAÇÃO</b> .....	32
3.1	A DEMANDA INTERNACIONAL PELA BORRACHA .....	33
3.2	A DEMANDA POR BORRACHA AMAZÔNICA ENTRE 1850 E 1870 .....	36
3.3	O MERCADO DA BORRACHA AMAZÔNICA ENTRE 1870 E 1910 .....	38
3.4	A ESTRUTURA DE FINANCIAMENTO DA PRODUÇÃO DA BORRACHA .....	44
3.5	A CRISE DO EXTRATIVISMO DA BORRACHA .....	48
3.6	INTERPRETAÇÃO CLÁSSICA DA FORMAÇÃO ECONÔMICA DA AMAZÔNIA .....	55
3.7	OBJETIVO DA PESQUISA .....	62
<b>4</b>	<b>A NAVEGAÇÃO E O MERCADO REGIONAL (1800-1852)</b> .....	63
4.1	A NAVEGAÇÃO AMAZÔNICA DENTRO DE UMA PERSPECTIVA HISTÓRICA .....	69
4.2	O SISTEMA FLUVIAL NA VISÃO TRADICIONAL .....	75
4.3	A NAVEGAÇÃO FLUVIAL TRADICIONAL E O MERCADO LOCAL .....	81
4.4	NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO DE LONGA DISTÂNCIA NA AMAZÔNIA A PARTIR DA ABERTURA DOS PORTOS EM 1808 .....	83
<b>5</b>	<b>A NAVEGAÇÃO A VAPOR SUBSIDIADA (1853-1872)</b> .....	93
5.1	AS PRIMEIRAS TENTATIVAS DE IMPLEMENTAÇÃO DA NAVEGAÇÃO A VAPOR NA AMAZÔNIA .....	94
5.2	A NAVEGAÇÃO A VAPOR NO AMAZONAS .....	100
5.3	O DESEMPENHO DA NAVEGAÇÃO OCEÂNICA NÃO SUBSIDIADA .....	116
5.4	A INTERNACIONALIZAÇÃO DOS RIOS DA AMAZÔNIA .....	121

<b>6</b>	<b>O AVANÇO DA NAVEGAÇÃO REGIONAL A PARTIR DA INTERNACIONALIZAÇÃO DOS SERINGAIS (1872-1910)</b> .....	126
6.1	O CAPITAL ESTRANGEIRO NA NAVEGAÇÃO FLUVIAL .....	128
6.2	O AVANÇO DA NAVEGAÇÃO A VAPOR COM CAPITAL NACIONAL .....	135
6.3	A NAVEGAÇÃO OCEÂNICA APÓS A INTERNACIONALIZAÇÃO DO RIO AMAZONAS .....	146
<b>7</b>	<b>O COLAPSO DA NAVEGAÇÃO E OS CAMINHOS PARA A ESTATIZAÇÃO (1911-1940)</b> .....	159
7.1	<i>DA AMAZON STEAMSHIP NAVIGATION À AMAZON RIVER</i> .....	159
7.2	<i>A AMAZON RIVER E OS CAMINHOS PARA A ESTATIZAÇÃO DO SETOR</i> .....	164
<b>8</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	172
	<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	179
	<b>ANEXOS</b> .....	189

## 1 INTRODUÇÃO

Este é um estudo que trata da transformação de mercado na Amazônia, portanto, da própria formação da economia de mercado – ou sociedade de mercado - na região a partir do estado do Pará. A opção feita foi de trabalhar o século XIX que, no nosso entendimento, configura-se como um período de profundas transformações na economia regional. O principal evento de transformação de mercado do século XIX foi, com efeito, a economia da borracha, que a partir de 1850 passa a interferir diretamente na realidade amazônica. O primeiro evento ligado ao avanço da economia gomífera foi a criação da província do Amazonas em 5 de setembro de 1850 que, separada da província do Pará, podia, agora, organizada por suas elites, voltar-se para as plantações e os negócios relacionados ao extrativismo. Pela economia da borracha outro grande evento que ocorreu no período foi a abertura da navegação do rio Amazonas e seus principais afluentes às bandeiras estrangeiras, em 7 de dezembro de 1866. A importância deste evento pode ser percebida no discurso do presidente da província do Pará, Lacerda Chermont (1867), que na época atribuiu a tal medida a mesma importância da abertura dos portos do Brasil às nações amigas em 1808.

Todavia, não foi a criação da província do Amazonas e nem a abertura de alguns trechos do rio Amazonas à navegação estrangeira os eventos mais importantes do período. O maior de todos foi a introdução da navegação a vapor em 1853. Ora, o sistema de transporte baseado apenas nos barcos a vela seria insuficiente para suportar a escala de demanda internacional introduzida no mercado da goma elástica amazônica a partir da década de 1860. Foi pela navegação a vapor, portanto, que foi viabilizado o transporte da borracha dos seringais para os portos de Belém e Manaus. Mas foi, também, pela utilização das canoas tipos ubás<sup>1</sup>, montarias<sup>2</sup>, igarités<sup>3</sup> ou cobertas<sup>4</sup> que se atendia o funcionamento dos seringais que, muitas vezes, apenas por estes tipos de embarcações se podia entrar e sair deles. Os seringais ficavam geralmente plantados às margens dos grandes rios, mas não eram servidos apenas pelas águas desses rios, mas por seus afluentes menores, inclusive pela imensa rede de

---

<sup>1</sup> Para a época de nosso estudo, as canoas ubás – conhecidas como canoas ligeiras - representavam as grandes canoas indígenas, maior que as montarias, feitas sem quilha e sem banco, constituída de um só lenho e escavada a fogo.

<sup>2</sup> As montarias eram pequenas canoas usadas pelos indígenas e caboclos ribeirinhos, geralmente feita de um tronco, escavada a fogo. Por volta da segunda metade do século XIX aumentaram de tamanho, passaram a ter um pequeno toldo na proa e serem usadas para viagens mais longas (REIS, 1953, p. 103).

<sup>3</sup> Embarcação de tamanho maior que as ubás, chegando a suportar no século XIX a carga de uma a duas toneladas, impulsionada a remo, à vela ou a sirga.

<sup>4</sup> “Embarcação de porte senhorial, longa, vagarosa, geralmente coberta de palha na proa, onde se guardavam nela a carga, os passageiros e os tripulantes de maior hierarquia” (REIS, 1953, p. 103)

igarapés, furos e lagos<sup>5</sup>.

Entretanto, apenas a revolução do transporte na região, mediante a implantação da navegação a vapor por Mauá em 1853, impulsionada pela exploração da borracha, não foi suficiente para inserir a região em uma realidade de economia de mercado de padrão capitalista. O que se tem dos primórdios, a partir da fundação da cidade de Belém, em 1616, até o início de década de 1870, é um desenvolvimento paulatino de mercado, principalmente a partir do mercado externo, mas não necessariamente uma economia de mercado de padrão capitalista. Podemos até inserir, neste contexto de intensa navegação e comércio exterior, as intervenções pombalinas na região que vigoraram de 1755 a 1777 dando a entender que se teve, aqui, uma introdução de capitalismo. Todavia, a política pombalina para a Amazônia no final do século XVIII representou apenas o grande momento de demonstração efetiva de preocupação portuguesa contra as incursões que eram realizadas pelos estrangeiros. Já naquele período, França, Holanda e Inglaterra não guardavam mistérios da cobiça que nutriam pelas riquezas locais e acreditavam que a posse da terra brasileira era questão de tempo.

De fato, mesmo, neste período pombalino na Amazônia, podemos dizer que o que se teve foi apenas um dinâmico comércio de longa distância realizado entre Belém e Lisboa, mas que isto, por si só, não caracteriza um movimento capitalista – da mesma forma que o grande movimento mercantilista europeu dos séculos XVI e XVII não caracterizou. Este comércio de longa distância apenas engendrava atos de compra e venda de mercadorias tornando a relação monetária mais intensa – nada mais que isto. “O comércio a longa distância muitas vezes engendra mercados, uma instituição que envolve atos de permuta, e se o dinheiro é utilizado, engendra atos de compra e venda” (POLANYI, 1980, p. 79). Por outro lado, se na Amazônia os mercados se desenvolveram a partir da relação da região com o comércio externo de longa distância, foi nas cabeceiras dos rios, ou portos de Belém que a economia da borracha foi criando condições para inserir a região na economia de mercado.

Portanto, foi a partir dessas observações da conjuntura da borracha que surgiram algumas perguntas que deram origem ao trabalho. Qual o papel da navegação regional como

---

<sup>5</sup> A Bacia Hidrográfica Amazônica é a maior do mundo, com quase 4 milhões de km<sup>2</sup> de extensão em terras brasileiras. Somente na porção brasileira, abrange 10 dos maiores rios do mundo, entre os quais o lendário rio Amazonas, com 7.025 quilômetros de extensão desde a nascente, na cordilheira dos Andes, no Peru, até a sua foz no oceano Atlântico. Especificamente sobre o Pará, a rede hidrográfica que envolve a cidade de Belém é formada por baías, rios, igarapés e furos que se distribuem por entre a porção continental e pela região insular de Belém, com destaque para a baía do Marajó, a baía do Guajará, a baía de Santo Antônio, a baía do Sol, o rio Guamá, o rio Pratiçara, o rio Murubira, o rio Mari-Mari, o igarapé Val-de-Cans, o igarapé do Una, o igarapé do Tucunduba, o igarapé Combu e o furo do Maguari. Furo é um termo utilizado para cursos d'água de um determinado rio. Um rio é uma corrente natural de água que flui com continuidade, possui um caudal considerável e desemboca no mar, num lago ou noutro rio, e em tal caso denomina-se afluente.

mecanismo de transformação de mercado na economia da borracha? Qual a contribuição da economia dos seringais na navegação regional? Foi superficial ou determinante? Qual a contribuição da navegação fluvial tradicional, a vela ou apenas pelas canoas, no período da economia da borracha? Foram esses os questionamentos que determinaram a escolha desta pesquisa. Por navegação regional utilizada em nosso trabalho entenda-se a navegação fluvial<sup>6</sup>, a navegação de cabotagem<sup>7</sup> e a navegação de longo curso<sup>8</sup>.

Em termos temporais, a pesquisa priorizou a análise do período que compreende a segunda metade do século XIX (especificamente a partir de 1850) até a crise da economia da borracha – indo assim até 1940. Entretanto, o foco central do trabalho ocorre entre o início da década de 1870 e 1910, pois acreditamos que é neste período, a partir da introdução do capital estrangeiro na navegação regional em 1872, que se tem a introdução efetiva da Amazônia na economia de mercado.

O trabalho foca prioritariamente o Pará, tanto por sua posição histórica na produção da borracha desde o início do século XIX, quanto por sua condição de aglutinar primeiramente – e de forma intensa - as empresas de navegação que nele se estabeleciam, subsidiadas ou não pelo governo. Significa dizer que falar do Pará, no período, não significa, necessariamente, falar da região como um todo – para isto teríamos que adicionar o estado do Amazonas.

A técnica de pesquisa utilizada no trabalho foi documental onde, primeiramente, foram analisados os documentos dos viajantes e naturalistas do século XIX – e alguns mais remotos - como Agassiz (1938), Bates (1944), Condomine (1944), Spix e Martius (1968) e Wallace (1939). O segundo momento, sendo este o mais enfatizado, foi de estudar os documentos dos gestores políticos das províncias do Pará e Amazonas do século XIX, a começar pelo ano de 1838 – documentos tais como falas, mensagens, ofícios, discursos e relatórios. Em função dos objetivos estabelecidos, concentrou-se a pesquisa apenas no Pará. O terceiro momento foi a utilização de dados secundários onde se buscou tratar das variáveis do tema proposto: borracha, navegação e transformação de mercado.

---

<sup>6</sup> A navegação fluvial é a interna, ou seja, dá-se dentro do país, pois é a navegação praticada em rios, podendo haver transporte de qualquer carga com navios de todos os tipos e tamanhos, desde que a via navegável os comporte.

<sup>7</sup> A navegação de cabotagem é a navegação realizada entre portos interiores do país pelo litoral ou por vias fluviais. A cabotagem se contrapõe à navegação de longo curso, ou seja, aquela realizada entre portos de diferentes nações.

<sup>8</sup> A navegação de longo curso, oceânica ou marítima é aquela que envolve grandes distâncias – e este foi o tipo de transporte que mais sofreu evolução ao longo do tempo, passando das primitivas embarcações movidas a remo e a vela até a vapor. Depois evoluiu para embarcações movidas a carvão, a petróleo e já está entrando na fase da energia atômica.

O trabalho se sustenta em sete capítulos. Após o primeiro, apresentamos o referencial teórico-histórico do trabalho, onde é destacado o sentido de mercado para Karl Polanyi (1980) em toda a sua complexidade. Para Polanyi, a história do mercado pode ser interpretada antes (estágio pré-capitalista) e depois da Revolução Industrial (estágio capitalista) do final do século XVIII e início do século XIX. Polanyi apresenta, portanto, um sentido de capitalismo que, acreditamos, encaixa-se de certa forma na realidade amazônica do final do século XIX – e conseqüentemente, nas nossas hipóteses de trabalho, que agora apresentamos:

**Hipótese A:** Até o início da década de 1870 a Região Amazônica encontrava-se imersa em uma realidade de economia pré-capitalista, com um quadro de pouca circulação de moeda tendo em vista a própria dinâmica do sistema de aviação que apenas beneficiava o capital estrangeiro – e que pouco internalizava de renda. A economia regional configurava-se, ainda, como de baixa liquidez, por restrita circulação de mercadoria interna, inexistência de um sistema complexo de créditos além de uma débil divisão do trabalho com pouca ou nenhuma especialização. O fato é que, nesta fase, na região, não se tem uma economia de mercado dirigida pelos preços e para os preços. De intenso, mesmo, o que se tem é um comércio exterior dinâmico, bancado pela navegação, amparado na borracha, mas também no cacau. O mercado interno era de pouca importância sendo que a produção era regulada de acordo com as necessidades dos produtores. Ou seja, até a década de 1870 o mercado amazônico não funcionava dentro de sua própria economia, mas fora dela, através do comércio de longa distância – aqui, sim, o dinheiro era utilizado, inclusive engendrando atos complexos de compra e venda. Também, até este período, o *homem econômico* de Smith era inexistente na região dando vez, portanto, ao *homem social* de Polanyi – equivale a dizer que o padrão de exploração dos seringais era baseado em algumas especificidades gerais, quais sejam: mão-de-obra familiar, pequena produção, precária infra-estrutura nas cidades, capital privado inexpressivo e economia de subsistência. Sobre o lucro e o ganho, que foram experimentados no período, estes apenas foram direcionados para os países que estavam provocando a II Revolução Industrial. O setor de transporte regional, por outro lado, ainda não vivia a sua melhor fase – por sinal, este era impulsionado apenas pelo capital nacional, portanto, com fôlego de investimento reduzido. Significa dizer que até aqui o setor de transporte regional era um componente pouco competitivo para fazer frente a toda demanda externa do mercado da borracha nesta fase pré-capitalista.



**Hipótese B:** A partir da década de 1870 a Amazônia passa a experimentar alguns acontecimentos que irão influenciar, definitivamente, a sua inserção no capitalismo brasileiro e mundial. Em 1872 a borracha assume-se como o principal produto da Amazônia superando a produção de todos os outros produtos regionais e provocando na lavoura, pouco a pouco, o seu desaparecimento - abandona-se o sítio, o cacau, o cafezal e o engenho. A corrida aos seringais da Amazônia passa a impor à região a ampliação das áreas de exploração fazendo com que o negócio da seringa seja visto como um empreendimento de possibilidades ilimitadas, principalmente para o capital estrangeiro que passa, efetivamente, a realizar grandes inversões na infra-estrutura regional pela primeira vez na história: The Amazon Steam Navigation (1872), The Pará Central Sugar Factory Ltd (1885), The Manaus Trading Co (1885), The Pará Transportation and Trading Co (1888), The Amazon Telegraph Co (1895), The Sears Pará Rubber Co (1897), The Amazonas Rubber Estates Ltd (1899), Cie d'Enterprises Electriques de Pará (1899), Manaus Rubber Ltd (1902), Pará Electric Railways and Lighting Co (1905), Companhia Port of Pará (1906), Pará Telephone Co (1909), Municipality of Pará Improvement Ltd (1910), The Amazon River Steam Navigation Co (1911). Com tais medidas, sem necessariamente caracterizar uma situação de ruptura com o modelo anterior, a Amazônia passa a ser transformada no sentido de capitalismo de Karl Polanyi: maior circulação de mercadorias, busca desenfreada pelo lucro, especialização no aviamento, existência de mercado de crédito, implantação de infra-estrutura e concorrência no setor de transporte. Por este período, a navegação assume-se como o setor chave de infra-estrutura necessária para o escoamento da produção da borracha. É a fase capitalista que se inicia na Amazônia, onde a economia regional passa a ser, doravante, dirigida pelos preços e para os preços. A grande contribuição da economia da borracha foi ter introduzido a região amazônica na economia de mercado no sentido de Karl Polanyi – fato que ocorreu na região a partir de 1872 com a entrada do capital estrangeiro na navegação a vapor.

Essas duas hipóteses, resumidas, podem ser congregadas na seguinte:

**Hipótese central:** a navegação a vapor foi o elemento central na expansão do domínio do capital internacional sobre a economia regional da borracha, inclusive ao avançar nos longínquos seringais, ao mesmo tempo em que, dialeticamente, a lucratividade do comércio internacional da borracha viabilizava a expansão, na região, da navegação a vapor, o mais moderno meio de navegação existente, até então.

No terceiro capítulo apresentamos a problematização da pesquisa que trata do tema dentro de uma perspectiva histórica, abordando, exclusivamente, a economia da borracha a partir de dados primários coletados em documentos da época – relatórios, falas, mensagens e discursos dos presidentes das províncias do Pará e Amazonas. Ainda nesta parte apresentamos os objetivos da pesquisa e uma discussão teórica sobre os autores tradicionais que tratam da formação econômica da região, igualmente focando o século XIX e início do século XX: Celso Furtado (2002), Caio Prado Júnior (1998), Ernesto Cruz (1963), Clodomir Moog (1975), Arthur Reis (1953) e Roberto Santos (1980). Naturalmente que poderíamos acrescentar outros autores, além desses citados, mas acreditamos que apenas esses conseguem preencher a nossa necessidade de se discutir em escala teórica a construção da economia da região – em sua fase pré e pós-capitalista.

No quarto capítulo tratamos da navegação regional na primeira metade do século XIX, aonde a prioridade é retratar a navegação fluvial e oceânica a partir de uma perspectiva tradicional – ou seja, antes da existência dos barcos a vapor. Também se aborda o sistema fluvial amazônico, focando os seus principais rios a partir do rio Amazonas, tido por todos os viajantes, políticos e pesquisadores do século XIX – e até antes - como o rio dos rios (MARAJO, 1992). Ainda neste capítulo são apresentadas as perspectivas da navegação regional sob o ponto de vista da navegação fluvial tradicional e o impacto da navegação oceânica a partir da abertura dos portos brasileiros em 1808.

O quinto capítulo foca a trajetória da navegação a vapor subsidiada até a internacionalização do rio Amazonas. Sobre as vantagens que a navegação a vapor atribuiu à economia regional podemos citar a redução do frete e, não menos importante, a diminuição das distâncias – um trajeto de Belém a Manaus que levava em média 80 dias para ser navegado por uma embarcação à vela (escuna), no barco a vapor levava apenas 10 dias” (ARANHA, 1852). O poder de transformação da navegação a vapor subsidiada equivaleu a de uma revolução e o seu impacto no Pará é registrado pelo presidente Lamare (1867, p. 4) quando diz que:

[...] antes a Província do Pará era apenas um mundo d’água, uma região imensa que, em geral, ninguém conhecia e que, por isso mesmo, era vista por escritores ignorantes como insuportável por seu calor e perseguida de enfermidades. Agora a província ganha vida, força e futuro pelo poder da navegação a vapor. Esta é a alma da civilização, a mola de seu comércio, o principal e mais poderoso agente de prosperidade. É isto que se comprova no Pará.

O sexto capítulo trata da internacionalização da navegação regional a partir da

discussão de que este evento foi uma consequência direta da própria internacionalização dos seringais e de suas estruturas de financiamento e produção, com destaque para a política de aviamento. Neste capítulo são focados, além da entrada do capital estrangeiro na navegação fluvial a partir do capital inglês, outros itens tais como o avanço da navegação com capital nacional e a navegação oceânica. Trata-se do capítulo central da tese, pois engloba a maior parte da discussão exposta na problemática – focando o avanço da economia dos seringais entre 1872 e 1910. No geral, o que se quer aprofundar, aqui, é a discussão da navegação regional, principalmente a vapor, como mecanismo de transformação de mercado da economia da borracha – portanto, fase capitalista do pensamento de Polanyi – e também como mecanismo de expansão da própria economia da borracha.

O sétimo capítulo trata da crise da navegação regional, principalmente fluvial, que afetou de forma direta a economia paraense. Dentro desta perspectiva, a crise neste setor é decorrente da crise da borracha que afetou, também, intensamente, o desempenho da principal empresa de navegação a operar na Amazônia – a *Amazon River*. Com esta crise, que persiste até a Segunda Guerra Mundial, fica aberto o caminho para a estatização – fato que irá ocorrer em 1940, mediante a criação do Serviço de Navegação e Administração do Porto do Pará (SNAPP).

Nos capítulos finais temos a conclusão, as referências e os anexos. Sobre as referências, apresentamos os relatórios, discursos, mensagens, ofícios, exposições e falas dos gestores políticos da província do Pará existentes entre 1838 até 1920. Também destacamos, neste ponto, as obras escritas pelos viajantes e naturalistas do século XIX e, até antes, como os relatos de Condomine do século XVIII. Nos anexos finais, trabalhamos os seguintes documentos: Contrato de Navegação entre a Companhia de Navegação de Mauá e a Província do Pará de 20 de dezembro de 1853; Contrato de Subvenção Federal da União com a *The Amazon River Steam Navigation Company (1911) Limited* para o serviço de navegação do rio Amazonas e seus tributários, de 31 de agosto de 1912; distâncias em milhas navegadas pelos Rios da Amazônia conforme a empresa *The Amazon River Steam Navigation Company (1911) Limited* e apresentamos algumas notas sobre moeda, medidas e ortografia do século XIX.

## 2 REFERENCIAL TEÓRICO: A SOCIOLOGIA ECONÔMICA DE KARL POLANYI

Por se tratar de uma tese cujo tema é o mercado em transformação da Amazônia no século XIX, consideramos oportuno trabalhar o pensamento de Karl Polanyi que trata sobre o tema *transformação de mercado* e que é exposto na sua principal obra – *A Grande Transformação* (GT). A contribuição de Polanyi se dá, portanto, pelo fato de apresentar dois princípios que consideramos serem essenciais para a nossa análise – e que acabamos por incorporar na tese. O primeiro princípio é o seu significado de mercado em uma sociedade pré-capitalista - que na esteira deste pensamento corresponde a uma fase dominada pela baixa liquidez, restrita circulação de mercadorias, produção familiar, não preocupação com o lucro, além de uma débil divisão de trabalho com pouca ou nenhuma especialização. Ou seja, nesta fase não se tem uma economia de mercado dirigida pelos preços e para os preços. O outro princípio é a introdução de uma efetiva economia de mercado, ou nova sociedade de mercado, ou economia capitalista<sup>9</sup>, que corresponde a um sistema de alta liquidez, grande circulação de mercadorias, produção em escala, lucro como objetivo e grande divisão do trabalho.

Acreditamos que a Amazônia experimentou essas duas fases, sendo a primeira vigorando até o final da década de 1860 e a segunda começando a vigorar a partir de 1870, mediante um processo de transformação em sua economia, em decorrência da intensificação dos negócios da borracha e o conseqüente investimento estrangeiro a partir do transporte fluvial – que consideramos o principal setor de apoio infra-estrutural para os negócios dos seringais.

### 2.1 A ABORDAGEM

O trabalho interdisciplinar de Karl Polanyi, buscando integrar as teorias sociológicas e econômicas, a partir da dimensão histórica e dos estudos empíricos, visa fornecer argumentos contra a posição clássica de Adam Smith<sup>10</sup> e dos economistas neoclássicos<sup>11</sup>. Para estes, é o

---

<sup>9</sup> Para um debate antítese de Polanyi sugerimos Weber (2001).

<sup>10</sup> Smith enfatiza o *homem econômico* – egoísta e solitário. Sua tese é que o homem tem o egoísmo como uma condição natural de seu comportamento – e é a partir deste egoísmo que se chega à condição de elevar o lucro de uma empresa capitalista. O homem egoísta citado em Smith desempenha, neste sentido, um papel determinante na construção do próprio capitalismo, pois, ao defender o seu próprio interesse, acaba por beneficiar a sociedade como um todo de uma maneira mais eficaz. Dizia Smith, que não é pela benevolência do padeiro ou do açougueiro que nós temos o jantar, mas pelo egoísmo deles, pois os homens agindo em seu próprio interesse, acabam se ajudando mutuamente. Além desta posição, uma outra que Polanyi combatia era sobre a divisão do trabalho. Para Smith, a divisão do trabalho é um evento natural da formação do capitalismo. Para Polanyi não, como se verá. A respeito ver Smith (1983).

mercado que organiza e dirige a economia. Para Polanyi, a economia, por estar socialmente enraizada na sociedade, organiza, orienta e impõe limites às funções de mercado.

O grande momento da análise de Polanyi é o século XIX, pois foi nele, motivado pelas grandes transformações ocorridas com a Revolução Industrial, que se deu a formação da economia de mercado – ou economia capitalista – a partir da Inglaterra.

[...] a sociedade de mercados nasceu na Inglaterra. Nunca é demais enfatizar que o século XIX foi o século da Inglaterra: a Revolução Industrial foi um acontecimento inglês. A economia de mercado, o livre comércio, foram inventos ingleses (POLANYI, 1980, p. 47).

Para Polanyi não foi o aparecimento de cidades fabris, a emergência de favelas, as longas horas de trabalho das crianças, os baixos salários de certas categorias de trabalhadores, o aumento da taxa populacional ou a concentração de indústrias que caracterizaram a Revolução Industrial. Considera que tais fatores foram apenas incidentais em relação às mudanças que estavam ocorrendo a partir das invenções das máquinas. Também não afirma que foram as máquinas que desencadearam a grande construção do capitalismo, mas sim a sua utilização.

A utilização de máquinas especializadas numa sociedade agrária e comercial deve produzir efeitos típicos. Uma sociedade como esta consiste de agricultores e mercadores que compram e vendem o produto da terra. A produção com a ajuda de ferramentas e fábricas especializadas, complicadas, dispendiosas só pode se ajustar a uma tal sociedade tornando isto incidental ao ato de comprar e vender. O mercador (capitalista) é a única pessoa disponível para assumir isto, e ele estará disposto a desempenhar essa atividade desde que ela não importe em prejuízo. Ele venderá as mercadorias da mesma forma como já vinha vendendo outras àqueles que dela precisavam. Entretanto, ele vai procurá-las de modo diferente, isto é, não mais adquiriu-as já prontas, mas comprando o trabalho necessário e a matéria-prima. Esses dois elementos combinados, sob as instruções do mercador, mais o tempo de espera em que ele poderá incorrer, resultam em um novo produto. Esta não é a descrição apenas de uma indústria doméstica, mas de qualquer espécie de capitalismo industrial, inclusive o do nosso tempo (POLANYI, 1980, p. 59).

Para Polanyi, a produção das máquinas numa sociedade comercial envolve uma transformação que é da substância natural e humana da sociedade em mercadorias. A grande característica da Revolução Industrial Inglesa foi o estabelecimento da economia de mercado, sendo que, a partir deste momento, é o mercado quem determinará as regras sociais e não o inverso, como sempre ocorrera. Deste ponto em diante se tem o que podemos chamar de fase capitalista, sendo o lucro o elemento motivador da produção. Agora:

---

<sup>11</sup> Para esses economistas, a preferência de um indivíduo ocorre quando um indivíduo age como um agente racional, maximizando e equilibrando o seu comportamento.

Todas as transações se transformam em transações monetárias e estas, por sua vez, exigem que seja introduzido um meio de intercâmbio em cada articulação da vida industrial. Todas as rendas devem derivar da venda de alguma coisa e, qualquer que seja a verdadeira fonte de renda de uma pessoa, ela deve ser vista como resultante de uma venda. É isto o que significa o simples termo *sistema de mercado* pelo qual designamos o padrão institucional descrito. Mas a peculiaridade mais surpreendente do sistema repousa no fato de que, uma vez estabelecido, tem que se lhe permitir funcionar sem qualquer interferência externa. Os lucros não são mais garantidos e o mercador capitalista tem que auferir seus lucros no mercado. Os preços devem ter a liberdade de se auto-regularem. É justamente esse sistema auto-regulável de mercados o que queremos dizer com economia de mercado (POLANYI, 1980, p. 60).

Ainda voltaremos para tratar mais aprofundado esta questão da economia de mercado surgida com a Revolução Industrial na visão de Polanyi, ao qual denominamos como a fase capitalista ou industrial, sendo esta caracterizada como uma economia madura, aonde a economia se apresenta como dinâmica e auto-regulável, com a moeda exercendo grande poder nas relações e trocas comerciais. O autor trata, porém, da outra fase – a fase de economia pré-capitalista ou pré-industrial, incluindo, neste ponto, desde a sociedade primitiva, passando pelo feudalismo e ainda bastante vigorosa no longo período de transição para o capitalismo – incluindo o mercantilismo.

A característica desta fase de economia pré-capitalista é uma economia dominada pela baixa liquidez, por restrita circulação de mercadoria interna, inexistência de um sistema complexo de créditos além de uma débil divisão do trabalho com pouca ou nenhuma especialização. Nesta fase, não se tem uma economia de mercado dirigida pelos preços e para os preços. Embora a instituição de mercado fosse muito comum desde a Idade da Pedra, seu papel era apenas incidental na vida econômica. Nesta leitura, o lucro e o ganho feitos nas trocas não desempenhavam um papel importante na economia humana – contrariando, portanto, o que dissera Smith sobre a propensão do homem de sempre querer barganhar, permutar e trocar para tirar vantagens e ter lucro. Ou seja, “ao contrário de Smith, para Polanyi o ganho e o lucro nunca foram os impulsionadores da economia nas sociedades anteriores ao capitalismo. Os mercados existiam, mas desempenhavam um papel residual e não determinante e nem hegemônico” (VINHA, 2001).

Para Polanyi, o sistema econômico na fase pré-capitalista é dirigido por motivações não-econômicas.

A descoberta mais importante nas recentes pesquisas históricas e antropológicas é que a economia do homem, como regra, está submersa em suas relações sociais. Ele não age desta forma para salvaguardar sua situação social, suas exigências sociais, seu patrimônio social. Ele valoriza os bens materiais na medida em que eles servem a seus propósitos. Nem o processo de produção, nem o de distribuição está ligado a interesses econômicos específicos relativos à posse de bens. Cada passo desse

processo está atrelado a um certo número de interesses sociais, e são estes que asseguram a necessidade daquele passo. É natural que esses interesses sejam muito diferentes numa pequena comunidade de caçadores despótica, mas tanto numa como na outra o sistema econômico será dirigido por motivações não-econômicas (POLANYI, 2000, p. 65).

Portanto, conforme o autor, o que motiva a sociedade pré-capitalista a desenvolver atos de produção e distribuição não é o interesse individual na posse de bens, mas a tentativa de preservar sua situação social. Desse modo, a motivação para produzir não provém de interesses especificamente econômicos, mas pode estar ligada a um conjunto de fatores sociais que variam em cada grupo humano: a necessidade de preservar vínculos familiares ou uma posição social, a adesão a um código de honra ou a valores tradicionais etc. A reprodução material destas sociedades prescinde não apenas de que os indivíduos tenham consciência de um interesse econômico individual, como também exclui a existência de qualquer espaço ou instituição baseada em motivações exclusivamente econômicas. Os atos de produção e distribuição não dependem de nenhuma motivação como a busca do lucro, minimização de custos para se atingir um determinado objetivo ou a maximização do retorno obtido a partir de meios dados. Os atos de produção e de apropriação só se mostram interdependentes e, neste sentido, só constituem um campo de interesse prático e dignidade teórica e moral se pensados a partir da maneira como são institucionalizados. Ou seja, “a economia e seus derivados como a troca e o escambo nunca foram determinantes da vida social, mas sim a necessidade de manter a sociedade enquanto tal que levou os homens a se organizarem, também, economicamente” (VINHA, 2001, p. 4). Significa dizer que independentemente da forma de organização da sociedade, o sistema econômico para Polanyi será sempre dirigido por suas motivações não econômicas.

A grande questão que se estabelece na fase pré-capitalista de Polanyi é a seguinte: como se garantia a ordem na produção e na distribuição se nessas sociedades não existia a motivação para o lucro? Conforme o autor, isto se dava através de dois princípios de comportamento: a reciprocidade e a redistribuição. Cada princípio estava associado a padrões institucionais que garantiam a sua aplicação - os padrões de simetria e centralidade, respectivamente. “A simetria se manifestava na dualidade, isto é, na existência de um análogo, de um parceiro. Por exemplo, nas sociedades primitivas cada aldeia possuía com outra aldeia um acordo para realizar as trocas de reciprocidade. Já a centralidade – que significava a entrega dos produtos a uma autoridade institucionalmente investida, responsável pela redistribuição em bases justas – era necessário por serem os rendimentos entre famílias e

tribos irregulares, apesar deste procedimento não comprometer a base de reciprocidade, onde a doação era vista como uma virtude” (VINHA, 2001, p. 7).

O princípio da reciprocidade supõe que os movimentos de produção e apropriação de bens sejam feitos entre pontos correlacionados de estruturas simétricas. Sua efetividade depende da pré-existência deste tipo de estruturas, tais como relações de parentesco apoiadas sobre diferenças sexuais. Como um exemplo do funcionamento deste princípio, Polanyi cita os habitantes das ilhas Trobriand estudados por Malinowski, onde a tarefa de garantir a subsistência de uma família (a mulher e seus filhos) é atribuída aos seus parentes matrilineares:

O homem que sustenta sua irmã e a família dela, entregando-lhe os melhores produtos de sua colheita, ganhará crédito principalmente pelo seu bom comportamento, porém terá em troca muito pouco benefício material imediato. Se ele for preguiçoso, sua reputação será a primeira a ser atingida. O princípio da reciprocidade atuará principalmente em benefício de sua mulher e dos seus filhos, compensando-o, assim, economicamente, por seus atos de virtude cívica. [...] Torna-se aparente, aqui, que a economia doméstica é parte das relações sociais ligadas à posição de bom marido e ótimo cidadão (POLANYI, 2000, p. 66).

Por sua vez, o princípio da redistribuição, atua principalmente em relação aos que têm uma chefia em comum, guardando assim uma natureza territorial. Ele consiste em movimentos de apropriação dos bens produzidos por uma instituição central, que se encarrega de distribuí-los posteriormente entre a população. Esta distribuição não guarda qualquer proporção com a contribuição da cada indivíduo ao total produzido, mas se realiza de acordo com costumes, normas ou até mesmo decisões circunstanciais. Exemplos do funcionamento deste tipo de princípio podem ser encontrados em sociedades bastante diferenciadas, desde os regimes despóticos do Egito antigo e do império Inca ou os reinos dos sumérios e babilônios, com seus extensos sistemas de armazenamento, mas também em menor escala na família patriarcal hebréia, na fazenda grega do período de Aristóteles, na família romana ou no feudo medieval. Em todos eles, as ações econômicas estão mescladas a relações sociais, geralmente políticas, e é só a partir destas relações sociais que se pode agrupar os atos econômicos.

Existe, porém, um terceiro princípio de comportamento, a troca ou permuta, que se efetiva no interior do padrão institucional do mercado. A existência deste padrão é a condição para que a troca produza preços, ou seja, para que as trocas se realizem segundo uma proporção que é resultado de uma barganha, de uma negociação onde cada parte é livre para buscar sua vantagem e não tem que se submeter, por exemplo, a preços pré-estabelecidos por algum agente regulador externo. Assim, tanto quanto os dois princípios mencionados



anteriormente, a troca precisa estar associada a um padrão institucional para se efetivar. Porém, ao contrário daqueles dois princípios, o padrão de mercado, associado à troca, é mais específico que os padrões de simetria e centralidade. Nestes, os atos de produção e distribuição se processam através de instituições cuja função não é exclusiva nem primordialmente econômica. Por outro lado, o princípio da barganha cria uma instituição cuja única função é processar atos econômicos. Deste modo, o quadro se inverte: se antes os atos econômicos estavam submersos em relações sociais, a partir da criação do mercado a sociedade é que se tornará um apêndice de um sistema econômico organizado em instituições separadas e baseado em motivos específicos. Toda a reprodução social passa a depender dos preços que cada bem - entre os quais, o trabalho e a terra - alcancem no mercado.

A par do exposto, Polanyi esclarece que a presença ou a ausência de mercados ou de dinheiro não afeta, necessariamente, o sistema econômico de uma sociedade pré-capitalista. Neste estágio, os mercados não são instituições que funcionam principalmente dentro de uma economia, mas fora dela. Eles são locais de encontro para um comércio de longa distância. Os mercados locais, propriamente ditos, são de pouca importância, sendo que a produção era regulada de acordo com as necessidades dos produtores, restringindo a produção a um nível remunerativo. Assim, nem os mercados de longa distância, nem os mercados locais são essencialmente competitivos. Conseqüentemente, tanto num como noutro caso, é pouca a pressão para se criar um mercado territorial, o assim chamado mercado interno ou nacional (POLANYI, 2000, p. 78). É, portanto, pelo comércio de longa distância na fase pré-capitalista que é engendrado grandes atos de permuta e, se o dinheiro foi utilizado, de compra e venda. Neste ponto Polanyi coloca por terra o entendimento da doutrina de Smith, quando este dizia que os mercados são criados dentro da própria economia (ou mercados locais), tanto decorrente da propensão do indivíduo natural à troca, objetivando o lucro, quanto à divisão do trabalho.

A tese de Polanyi é clara: nos sistemas econômicos pré-capitalistas a motivação do homem nunca foi o lucro - apenas pelo simples fato da economia e a sociedade estarem mutuamente enraizados. Sobre a divisão do trabalho, que para Smith dependia da existência da economia de mercado, Polanyi destaca que este é um fenômeno antigo, muito antes da economia de mercado de padrão capitalista, que se origina de diferenças inerentes a sexo, condições geográficas e capacidades individuais. Nessas sociedades antigas, a preocupação era com o conjunto de seus membros, já que isto significava a manutenção dos laços sociais, os quais, em última instância, definiram-nas enquanto coletividade. Logo, não existia a noção

de lucro nem a propensão natural à barganha, sendo o sistema econômico uma mera função da organização social – embora existissem sofisticadas transações comerciais como no mercantilismo europeu dos séculos XVI e XVII (VINHA, 2001, p. 5) pelo comércio de longa distância.

Conforme Polanyi, o comércio de longa distância (entre nações) foi determinante na época do mercantilismo para a transição da economia pré-capitalista para a economia capitalista. Entretanto, ainda neste período, como este comércio originou-se uma esfera externa, fora dos limites do comércio local ou regional, o comércio local e a sociedade regional não foram afetadas – e igualmente ainda não eram incitadas a permuta e a barganha.

Deste modo, a constituição do sistema econômico auto-regulável, de economia capitalista, envolve uma inversão completa, uma ruptura em relação às formas anteriores de compreensão de mercado. A partir dos séculos XVIII e XIX os mercados deixam de ser acessórios da vida econômica e passam a regular, controlar e dirigir toda a estrutura e comportamento existente no sistema social. O mercado auto-regulável, que era desconhecido no estágio anterior, passa a determinar o ritmo da produção que, a partir de agora, será controlada pelos preços. Ou seja, neste estágio, a ordem da produção e na distribuição dos bens é assegurada apenas pelos preços a partir das vendas que são realizadas com o objetivo do lucro. Isto é a economia de mercado, onde o sistema econômico é controlado apenas pelo mercado e a ordem na produção e distribuição dos bens é confiada ao mecanismo de auto-regulação. A auto-regulação significa que toda a produção é para a venda no mercado e que todos os rendimentos derivam de tais vendas (POLANYI, 2000, p. 90).

Nesta leitura de Polanyi há mercados para todos os componentes da indústria, não apenas para os bens e serviços, mas também para o dinheiro, o trabalho e a terra, sendo os seus preços chamados, respectivamente, de juros, salário e aluguel. Os próprios termos indicam que os preços formam rendas.

Juro é o preço para o uso do dinheiro e constitui a renda para aqueles que a fornecem. Aluguel é o preço para o uso da terra e constitui a renda daqueles que a fornecem. Salários são os preços para o uso da força de trabalho que constitui a renda daqueles que a vendem. Finalmente, os preços das mercadorias contribuem para a renda daqueles que vendem seus serviços empresariais, sendo a renda chamada de lucro, na verdade, a diferença entre dois conjuntos de preços, o preço dos bens produzidos e seus custos, isto é, o preço dos bens necessários para produzi-los (POLANYI, 2000, p. 90).

Conforme Polanyi, se essas condições acima forem preenchidas, todas as rendas serão derivadas das vendas no mercado e as rendas serão apenas suficientes para comprar todos os

bens e serviços produzidos. Todavia, a partir da aceitação dessas categorias, Polanyi passa a descrever os métodos através dos quais o mecanismo de mercado fica capacitado a controlar e dirigir os elementos reais da vida industrial na fase capitalista. O ponto de partida é o conceito de mercadoria. O autor define mercadorias como objetos produzidos para a venda no mercado; por outro lado, os mercados são definidos empiricamente como contratos reais entre compradores e vendedores. Assim, cada componente da indústria aparece como algo produzido para a venda, pois só então pode estar sujeito ao mecanismo da oferta e procura com a intermediação do preço (POLANYI, 2000, p. 94).

Polanyi apresenta outros pressupostos cruciais para a compreensão do sistema econômico capitalista. Os elementos envolvidos são trabalho, terra e dinheiro que são partes vitais do sistema econômico, mas não são mercadorias, pois não podem ser vendidos. A descrição do trabalho, da terra e do dinheiro como mercadorias é inteiramente fictícia.

Trabalho é apenas um outro nome para a atividade humana que acompanha a própria vida que, por sua vez, não é produzida para a venda, mas por razões inteiramente diversas, e essa atividade não pode ser destacada do resto da vida, não pode ser armazenada ou mobilizada. Terra é apenas outro nome para natureza, que não é produzida pelo homem. Finalmente o dinheiro é apenas um símbolo do poder de compra e, como regra, ele não é produzido, mas adquire vida através do mecanismo dos bancos e das finanças estatais (POLANYI, 2000, p. 94).

Na economia capitalista, a reprodução material da sociedade depende, de forma intensa, do dinheiro, da terra e dos mercados de trabalho. Saindo da realidade fictícia, os mercados reais de trabalho, da terra e do dinheiro são, na verdade, comprados e vendidos no mercado. Sua procura e oferta são fatos reais que impregnam sua realidade e quaisquer medidas que possam inibir a formação de tais mercados, colocariam em perigo a auto-regulação do sistema.

## 2.2 CONTRIBUIÇÃO CRÍTICA

Autores como Krippner (2004) e Block (2003) fazem críticas contundentes ao pensamento de Polanyi. Outros autores como Rodrigues (2004) enveredam por outro lado, ou seja, tentam se apropriar da idéia do autor e assim avançar em outras linhas. Rodrigues, por exemplo, faz uma tentativa de explorar a contribuição de Polanyi dentro da linha do pensamento dos economistas neoclássicos – que tanto o próprio Polanyi combateu. Diz Rodrigues que “neoclassic economist give various reasons for taking preferences as an

exogenous element in their theories” (RODRIGUES, 2004, p. 200). Significa dizer que, na esteira do pensamento neoclássico, a preferência de um indivíduo ocorre quando um indivíduo age como um agente racional, maximizando e equilibrando o seu comportamento. Conforme Rodrigues, “we take preference to be endogenous in the sense that they are at least partially formed and molded by institutions” (RODRIGUES, 2004, p. 189).

A tese de Rodrigues é que embora Polanyi nunca tenha falado em preferência interna de indivíduos uma única vez, pode ser percebido em seu trabalho uma visão histórica específica e institucional entre os objetivos humanos e as razões para o comportamento humano – tanto se em uma economia capitalista ou não.

Furthermore, in Polanyi’s work there is a very clear awareness of the complexity of the motives for human action and a defense, which is continuously reaffirmed, of the plurality of reasons to act in economic interactions and their relation to the patterns of interactions that are dominant. Nevertheless, there is a lack of a clear and well-systematized account of the possible causal links by which institutions influence human preferences (RODRIGUES, 2004, p. 189).

Todavia, Polanyi reconhece o espaço para a ação humana deliberada quando define instituições como incorporações, no sentido de empresas, de propósitos e finalidades humanas, mas não avança na discussão das preferências neoclássicas. Significa dizer que as preferências e as motivações individuais que levam este próprio indivíduo a maximizar a sua escolha – e ao conseqüente equilíbrio de mercado na escola dos economistas neoclássicos – não podem ser entendidas dentro dos contextos de reciprocidade, distribuição e troca nas sociedades de mercado, nas economias pré-capitalistas. A motivação individual de acumular lucro – síntese do pensamento neoclássico – era inexistente. A economia era apenas um apêndice das demandas da sociedade tradicional. Naturalmente que tudo isto vai mudar a partir do século XIX como o próprio Rodrigues (2004, p. 194) reconhece quando o mercado se torna dominante na sociedade:

In the nineteenth century a broad set of technological transformations together with a deliberate action by the State initiated a process which expanded the market pattern. The tendency of markets to become the dominant form of integration had profound social consequences, implying a reorganization of the entire social fabric.

Krippner avança na crítica ao pensamento de Polanyi – e assim critica o seu sentido de “embeddedness” - ou seja, do enraizamento do mercado nas sociedades pré-capitalistas. Para Krippner, Polanyi, ao tentar defender esta tese, acabou por gerar um grande paradoxo que se reflete na própria sociologia econômica. “The basic intuition that markets are socially

embedded has led economic sociologists to take the market itself for granted” (RODRIGUES, 2004, p. 110). O resultado desta discussão seria “a curious underdevelopment of the concept of the market in economic sociology” (RODRIGUES, 2004, p. 110). O argumento da autora é que o enraizamento social do mercado de Polanyi tinha apenas a intenção de estabelecer limites e descrição do processo social e do sentido do econômico e não econômico. Krippner, para explicar este paradoxo da formulação de Polanyi, parte da formulação de Granovetter<sup>12</sup> – outro autor que faz duras críticas ao sentido de enraizamento do mercado. Para Granovetter, a concepção de enraizamento “attempted to steer an intermediate course between what he referred to as under and oversocialized views of social action” (RODRIGUES, 2004, p. 110). Mas o próprio autor reconhece que dificilmente usa o termo embeddedness de Polanyi, “because it has become almost meaningless, stretched to mean almost anything, so that it therefore means nothing” (GRANOVETTER, 2004, p. 113).

Block, todavia, é o autor de maior contundência e consistência teórica nas críticas a Polanyi. Em seu artigo “*Karl Polanyi and the The Great Transformation*”, foca o pensamento de Polanyi a partir da concepção do marxismo tradicional – ou “shifting relation to the Marxist tradition” (BLOCK, 2003, p. 276) – e tenta mostrar as rupturas e as ambigüidades existentes na “Grande Transformação” com o pensamento marxista. As rupturas ocorrem em duas concepções clássicas de seu pensamento: mercadorias fictícias e enraizamento econômico. As ambigüidades encontram-se presentes – conforme Block – também em alguns pontos do texto – e o destaque é a discussão teórica que trava entre o sentido de “embeddedness and disembeddedness”.

Na primeira parte de seu texto Block destaca que Polanyi foi um marxista. Inicialmente, entretanto, guardava uma certa distância dessas concepções – “As a young man in pre-World War I Budapest, Polanyi rejected the Marxism of the Second International [...] also kept his distance from the Marxism of the Third International with its emphasis on revolutionary action” (BLOCK, 2003, p. 276-277). Tal atitude, entretanto, irá mudar daqui em diante. É o que Block chama de “second encounter with Marxism” (BLOCK, 2003, p. 276) – ainda que um pouco confuso.

The precise timing if the encounter is unclear, but there are clear traces of it in both Polanyi’s published writings and in materials that are available in the Polanyi archive at Concordia University in Montreal. One key moment of this second encounter was Polanyi’s reading of Marx’s *Economic and Philosophical*

---

<sup>12</sup> Krippner tem um outro artigo que critica a noção de “embeddedness” – e da mesma forma dialoga com Granovetter (KRIPPER, 2001).

*Manuscripts* that were first published in German in 1932 (BLOCK, 2003, p. 277).

Block (2003, p. 277-278) destaca, ainda, que Polanyi utilizou as contribuições marxistas em seus escritos para se opor contra a Grande Depressão de 1929 e a ascensão do fascismo.

The collapse of global capitalism and the fascist threat had a radicalizing impact on Polanyi as he struggled to find a way to defend democratic and humanistic values. As with other radicalized intellectuals, Polanyi came to see a proletarian revolution as the only viable alternative to fascism. Yet Polanyi was not ready to join any of the existing Leninist parties; he worked instead in England with a succession of radical Christian groups that allowed him to elaborate his own interpretation of Marx.

Com efeito, também, vale destacar que os anos conturbados da década de 1930 desempenharam um papel importante na vida e obra de Polanyi – conforme o próprio Block (2003, p. 278) assinala:

In brief, Polanyi shared with many others the idea that democracy and capitalism had reached a deadlock in the crisis of the 1930s, but he was equally insistent that it was not enough for the working class make a revolution in its own name. In a manner quite similar to Gramsci, Polanyi insisted that the working class had to win leadership of society by representing the interests of society as a whole.

A partir das considerações marxistas de Polanyi, Block parte para analisar a *Grande Transformação* e as categorias utilizadas no texto. Destaca de imediato que na principal obra de Polanyi poucas referências são feitas às categorias marxistas – destaca que termos como “productive forces and ruling classes are completely absent, and even “capitalism” is used very sparing in the GT” (BLOCK, 2003, p. 280).

De certo, mesmo, em sua grande obra, Polanyi, faz pouca referência ao termo capitalismo – e quando o faz, é para discutir outros pontos que ele usa sobre este mesmo termo. Ele utiliza muito mais o termo *sociedade de mercado* ao invés do termo capitalismo. Acreditamos que este jogo de linguagem de Polanyi é proposital para se diferenciar do vocabulário marxista. O argumento de Block (2003, p. 280) é que “the shift of language is symptomatic of a theoretical shift that distanced Polanyi from the forces versus relations framework”.

Block assinala que no pensamento de Polanyi é possível perceber processos de continuidade e descontinuidades entre o que Polanyi pensava em 1930 e o que ele escreve em 1944 na sua *Grande Transformação* – inclusive destaca que o autor continuava pensando e escrevendo e dialogando com os marxistas e até ampliando a tradição socialista. Apenas

acrescenta que, na sua grande obra, Polanyi desenvolve algumas concepções específicas que provocam grandes implicações e até tensões teóricas – chegando, inclusive, a uma situação de ruptura com os marxistas.

A primeira das formulações de Polanyi que rompe com o marxismo é a sua idéia de mercadoria fictícia, que trata de uma concepção que descreve o modelo de terra, trabalho e dinheiro em teoria econômica. Polanyi argumenta que terra, trabalho e dinheiro não são mercadorias porque “true commodities are things that are produced for sale on a market. Yet, the theory of market self-regulation rests on the pretense that the supply and demand for these fictitious commodities will be effectively equilibrated by the price mechanism just as if they were true commodities” (BLOCK, 2003, p. 281).

Também podemos perguntar até que ponto Polanyi se afasta das idéias marxistas na Grande Transformação? Marx fala de fetichismo da mercadoria e Polanyi usa um termo parecido – mercadoria fictícia. Para Block, os termos são, de fato, distintos – o primeiro leva ao capital fictício e o segundo leva a uma interpretação diferente da sociedade capitalista.

Polanyi goes on to insist that to avoid the demolition of society, the supply and demand for these fictitious commodities in actual market societies must be managed through the political process. His formulations are quite distinct from Marx’s analysis of the contradictions of capitalism. Marx sets up an analytic model of a fully functioning capitalist economy and then argues that the resulting system is subject to intense contradictions that can be expected to manifest themselves in periodic crises. Marx analyzes a pure version of capitalism and find in prone to crises, while Polanyi insist that there can be no pure version of market society because land, labor and money are not true commodities. In Marx, the contradictions come at the end of the analysis; for Polanyi, the system is built on top of a lie that means that it can never work in the way its proponents claim that it works (BLOCK, 2003, p. 281).

O segundo rompimento de Polanyi com os marxistas, conforme Block, ocorre com a idéia de enraizamento econômico. Para Polanyi o argumento utilizado é que antes da ascensão da sociedade de mercado a economia estava enraizada nas relações sociais, mas com a ascensão da sociedade do mercado a situação é revertida – o mercado torna-se dominante. Conforme Block (2003, p. 282), este ponto em Polanyi é profundamente mal compreendido. O que Polanyi quer dizer é que “market liberals wanted to embed society in the autonomous economy, but their project could not succeed (BLOCK, 2003, p. 282).

Block destaca que com esta concepção de enraizamento de Polanyi é mudado o núcleo de interpretação de mercado tanto da linha liberal quanto marxista. Sobre isto diz:

Both of these traditions are built on the idea that there is an analytically autonomous economy that is subject to its own internal logic. Polanyi’s point is that since

actually existing market economies are dependent upon the state to manage the supply and demand for the fictitious commodities, there can be no analytically autonomous economy. Furthermore, it makes no sense to speak of the logic of the market or the logic of the economy because pretending that land, labor and money are true commodities is both irrational and socially dangerous (BLOCK, 2003, p. 283).

No decorrer de seu artigo sobre Polanyi, Block avança para fundamentar melhor os pontos de ambigüidades percebidos no texto. O destaque é a ambigüidade que Block diz existir entre enraizamento e desenraizamento. Sobre isto diz que em Polanyi “is very clear efforts by market liberals to disembed the economy from society must fail” (BLOCK, 2003, p. 294), mas que persistem, ainda, grandes e profundas ambigüidades sobre esta discussão de enraizamento no livro.

The fact that he (Polanyi) has often been read as arguing the the economy has been effectively disembedded in market societies is an indication that there are contradictory arguments loose in the text (BLOCK, 2003, p. 294).

Essas ambigüidades na Grande Transformação de Polanyi, conforme Block, persistem até o final da leitura do livro. Block finaliza dizendo que Polanyi descobriu a idéia do enraizamento do mercado econômico, “but he is not able to name his discovery. He provides us with some extremely important sugestions about how to carry out an analysis of the always embedded market economy, but he does not give us that systematic account. However, Polanyi lived for another two decades after sending the GT to the publisher; the obvious question is why he did not give his new discovery a more systematic formulation in his later work (BLOCK, 2003, p. 298).



### 3 PROBLEMATIZAÇÃO

No século XIX, a economia da borracha, principalmente a partir de sua segunda metade, foi o segundo maior evento econômico do Brasil, sendo suplantado apenas pela economia cafeeira. Os reflexos da grande corrida rumo aos seringais, principalmente a partir da década de 1870, atingiram estruturalmente as cidades de Belém e Manaus que passaram a crescer de forma acelerada. De forma não menos intensa, este mesmo setor tão dinâmico dependia do transporte naval para viabilizar a sua produção – principalmente da navegação a vapor.

Este capítulo apresenta a problematização da pesquisa tendo como referência a economia da borracha até a discussão da navegação regional. Os pontos abordados são:

- i) [a demanda internacional pela borracha](#)
- ii) [a demanda por borracha amazônica entre 1850 até 1870](#)
- iii) [o mercado da borracha amazônica entre 1870 até 1910](#)
- iv) [a estrutura de financiamento da produção da borracha](#)
- v) [a crise do extrativismo da borracha](#)
- vi) interpretação clássica da formação econômica da Amazônia
- vii) objetivo da pesquisa

Para os cinco primeiros sub-itens, a análise se valeu, de forma mais intensa, de documentos da época, principalmente de relatórios e mensagens dos presidentes da província do Pará e do Amazonas e também dos relatos dos viajantes europeus como Condomine, Spix e Martius. O item “vi” faz uma abordagem teórica da formação econômica da Amazônia a partir da visão dos seguintes autores: Ernesto Cruz, Clodomir Moog, Arthur Reis e Roberto Santos, também Celso Furtado e Caio Prado Júnior. Naturalmente que poderíamos acrescentar outros autores, além desses citados. Apenas acreditamos que esses, por si só, preenchem a necessidade de se discutir, em escala teórica, a construção da economia de mercado na região. A última parte a ser tratada é a apresentação do nosso objetivo geral de trabalho.

### 3.1 A DEMANDA INTERNACIONAL PELA BORRACHA

Na América Central, nos tempos pré-colombianos, os índios do golfo do México já faziam uso da borracha como moeda de escambo e pagamento de tributos aos índios Aztecas (DEAN, 1989, p. 30). Colombo, em sua segunda viagem à América (1493-1496), percebeu também, que os indígenas do Haiti a usavam para a diversão, principalmente para o jogo de futebol. Brás (1960, p. 38) assinala duas características que, de forma intensa, tinham despertado a atenção dos europeus nesta mesma expedição de Colombo: i) a capacidade de saltar das bolas de borracha acima do nível arremessado e ii) a extraordinária condição da impenetrabilidade da água. Nos séculos XVI e XVII já existiam alguns antecedentes europeus pela demanda da borracha amazônica, mas o fato é que neste período não existiam, ainda, condições capitalistas (principalmente tecnológicas) criadas para incorporar a borracha ao impulso inicial da indústria manufatureira que se iniciava. Sua perspectiva econômica, ainda que fundamentada em bases precárias, só irá ocorrer no século XVIII, a partir de 1750.

Em 1751, no momento histórico de início da pesquisa em química moderna na Europa, através da descrição sistematizada da exploração e utilização da borracha pelos índios da América do Sul, por Condomine, percebe-se pela primeira vez uma possibilidade comercial concreta para o seu uso. O relatório de Condomine abre os caminhos para a utilização da borracha na nascente indústria européia. Coube primeiramente a este pesquisador, quando de sua passagem pelo Equador, chamar a atenção dos europeus sobre as potencialidades existentes na Borracha, fazendo, inclusive, uma nota científica que fora lida na Academia de Ciências de Paris, em 1736. O destaque estava no uso que os nativos davam à resina da seringueira que, uma vez endurecida ao sol, servia para a confecção de tochas. O pesquisador faz outra menção à borracha:

[...] quando fresca, dá-se lhe forma que se quer; ela é impenetrável à chuva; mas o que a torna mais notável é a sua grande elasticidade [...] Os portugueses do Pará aprenderam com os Omáguas a fazer com essa matéria bombas ou seringas que não têm necessidade de êmbolo; Têm a forma de pêras ocas, providas de um orifício na extremidade à qual eles adaptam uma cânula. Quando a enchemos de água e as comprimimos, fazem o efeito de uma seringa ordinária (CONDOMINE, 1944, p. 63).

Por sinal, nesta época do relato de Condomine, os portugueses já se aproveitavam do resultado da seringa. Em 1750, as botas dos soldados do exército de Lisboa, bem como mochilas e outros artigos eram enviados a Belém a fim de ser impermeabilizados (DEAN, 1989, p. 32). Prevalencia, entretanto, um grande problema de ordem técnica que limitava a utilização da borracha para fins industriais no período – ou seja, a sua capacidade de

permanecer coagulada. Os solventes comuns poucos serviam para contornar o problema da liquefação. Com exceção da borracha de apagar, os primeiros artigos de borracha só passaram a ter, efetivamente, um caráter comercial em 1803, quando se instalou, nas proximidades de Paris, a primeira fábrica de borracha, onde se produzia ligaduras elásticas para suspensórios e ligas. A partir 1820, entretanto, mediante as contribuições do inventor inglês Thomas Hancock e do químico escocês Charles MacIntosh, passaram a ocorrer progressos tecnológicos na indústria química que inserem a borracha na produção industrial européia – o primeiro desenvolveu, em 1820, um processo mecânico de moldar a borracha através da pressão e do calor gerados pela fricção de uma roda dentada movimentada no interior de um cilindro no qual se introduziam pedaços de borracha. O segundo criou, em 1823, uma benzina como um solvente barato e eficiente para a borracha, desenvolvendo, também, um processo de impermeabilização de artigos de vestuário. Este invento repercutiu na Amazônia de tal forma que no ano de 1825 exportou uma arroba de 15 quilos, valendo 4\$500 reis (CORDEIRO, 1920, p. 48). Benchimol (1977, p. 252) antecipa que já a partir de 1821 a borracha fazia parte do quadro de exportação brasileira assinalando que até o final desta década o Pará exportou para a Europa 329 toneladas.

Em 1830 ocorre a união de ambos inventos numa única grande empresa, fato que iria transformá-la na maior firma produtora de artefatos de borracha da época, não apenas da Inglaterra, mas do mundo e que, igualmente, irá refletir na produção da borracha amazônica - na década 1830 a exportação paraense do produto chegou a 2.314 toneladas. Os produtos gerados por esta empresa – calçados, tubos e mangueiras, além de roupas impermeáveis – padeciam, por outro lado, quando as temperaturas variavam – ou seja, continuava a existir a coagulação. No frio, as mercadorias tornavam-se rígidas e quebradiças; no calor, tornavam-se flexíveis e pegajosas. Este problema técnico limitava a demanda mundial pela “*resina elástica*” e apenas parcialmente fora resolvido com as invenções anteriores. Apesar disso, a borracha tornava-se cada vez mais essencial à indústria inglesa, principalmente nos pára-choques entre vagões de composições ferroviárias – apenas em 1830 a Grã-Bretanha importou 211 quilos de borracha bruta (PINTO, 1984, p. 29).

Na década de 1830 uma nova invenção insere definitivamente a borracha na revolução tecnológica do capitalismo. Em 1839 Charles Goodyear desenvolve um processo químico denominado vulcanização que consistia no aquecimento de uma mistura de borracha e enxofre por algumas horas, a qual apresentava extrema durabilidade e resistência a oscilações de temperatura. Estava resolvido o problema técnico. O processo de vulcanização por

Goodyear não ensejou, de forma imediata, um aumento da demanda da borracha – e as razões são várias, sendo a principal a própria desconfiança da nascente indústria na vulcanização (PINTO, 1984, p. 29). Durante toda a primeira metade do século XIX a demanda pela borracha amazônica era incipiente, mas já dava amostras de sua utilização como artefato imprescindível para a nascente indústria européia, pois as máquinas a vapor ou necessitavam de junta ou graxeta de borracha. É interessante destacar o caráter mercantil que o negócio da borracha adquiria com o passar dos anos e com o aumento da demanda por parte da Europa. Bentes (1998, p. 118) destaca que já por volta de 1840 existia uma percepção mercadológica no Pará que sinalizava a borracha como um bom negócio para quem já estava envolvido nele. Diz ainda que as:

[...] empresas rurais, privadas e estatais, produtores familiares e comunidades indígenas exploravam os seringais que existiam dentro de suas terras, enquanto outros organizavam arrachamentos (empresas temporárias) para explorar seringais devolutos (BENTES, 1998, p. 118).

Spix e Martius, a bordo de seu *igarité*<sup>13</sup> alugado, tentavam identificar a localidade que originava os seringais e a sua pequena produção até a primeira metade do século XIX. Assinalaram que a oferta inicial da goma elástica ficava restrita apenas à proximidade de Belém. Martinello (1988, p. 29) observou que os primeiros seringais explorados na Amazônia ocorreram no estado do Pará, principalmente os que se localizavam nas regiões das ilhas, inclusive a do Marajó, indo até o Xingu – todos na beira de rios. A mesma percepção tem Weinstein (1993, p. 57) que destacou que as maiores concentrações de *Hevea brasiliensis* (borracha de qualidade superior) se dava nas regiões das ilhas e ao longo dos sistemas fluviais do Xingu e do Tapajós.

As bacias do Tocantins e do Guamá, às quais se chega facilmente a partir da cidade de Belém, também continham áreas de seringueiras que, porém, deviam ser inferiores em qualidade e em quantidade às das outras áreas mencionadas, já que se esgotaram rapidamente e, após 1900, produziam principalmente sernambi - borracha de baixa qualidade (WEINSTEIN, 1993, p. 57).

Até 1850 a exploração da borracha ficou circunscrita ao entorno de Belém – e aqui se incluem todas as ilhas ao redor, inclusive Marajó a foz do rio Xingu, incluindo ainda as margens do rio Jarí e a dos rios da baía de Melgaço. É importante especificar que todas essas regiões citadas serão responsáveis pela maioria da produção da borracha do Pará, dando origem a uma categoria específica – a “borracha das ilhas” (REIS, 1953, p. 58). A partir das

---

<sup>13</sup> Embarcação de tamanho entre montaria e galeota, com capacidade de carga entre uma e duas toneladas, impulsionada a remo ou a sirga.

ilhas e do Xingu os extratores foram avançando até chegar ao Tapajós, onde foram descobertos novos seringais e, pouco a pouco foram se aproximando do Amazonas.

De Cameté, Gurupá, Santarém, Monte Alegre, Óbidos e outros locais do Pará, alguns paraenses dirigiram-se para os lagos Autazes e outras áreas do rio Madeira. Enquanto esses caboclos migravam para o Amazonas, também os amazonenses, saindo de Tefé, Manacapuru ou Itacoatiara encaminharam-se para os rios Purus e Juruá (OLIVEIRA, 1988, p. 96).

A demanda pela borracha dará um salto significativo somente após a invenção do processo de vulcanização, processo, este, que em grande medida irá revolucionar a posição da goma elástica no mercado global e a própria posição da Amazônia no capitalismo mundial.

### 3.2 A DEMANDA POR BORRACHA AMAZÔNICA ENTRE 1850 E 1870

A partir da década de 1850 a Amazônia se insere em uma nova configuração produtiva, com o destaque para a corrida aos seringais. O preço médio do quilo da borracha refletia esta procura internacional e tornava-se o seu maior atrativo, inclusive superando o cacau – apenas no quinquênio entre 1853 e 1857 o preço chegou a 1\$053 (hum mil e cinquenta e três réis) por quilo contra \$231 réis por cacau (BRUSQUE, 1863, p. 43) - uma diferença brutal quase na proporção de 5 para 1. Em termos produtivos, o cacau mantinha a dianteira. Entre 1854 e 1862 o cacau apresentou uma produção de mais 25 mil toneladas contra 19 mil toneladas da borracha – além da produção significativa de grude de peixe, açúcar, arroz, urucu e algodão, conforme a tabela abaixo.

**Tabela 01: Principais artigos produzidos pela província do Pará, em toneladas**

Anos	Algodão	Arroz	Açúcar	Borracha	Grude	Urucu	Cacau
1854	55	217	172	2.448	16	5	1.885
1855	35	681	170	2.338	2	92	2.548
1856	31	709	154	2.169	25	185	2.713
1857	37	526	169	1.478	1	59	3.026
1858	42	210	250	1.845	16	123	1.934
1859	23	159	280	2.178	14	113	2.306
1860	31	154	331	2.358	26	257	4.532
1861	34	96	381	2.047	23	98	2.640
1862	59	71	488	2.207	24	93	3.575
<b>TOTAL</b>	<b>347</b>	<b>2.823</b>	<b>2.395</b>	<b>19.068</b>	<b>47</b>	<b>1.025</b>	<b>25.159</b>

Fonte: Brusque (1863, p. 43-44)

Com o aumento da demanda pela borracha amazônica, o seringal já começava a se constituir na própria expressão deste novo momento da economia regional. Era nele que corria a seiva que movia o comércio interno e internacional. Prevalencia, neste espaço, a fase pré-capitalista de exploração da borracha. O trabalho de coleta era familiar e coexistia com a lavoura de subsistência, assim não se traduzia em uma elevada produtividade. Oliveira Filho (1989, p. 126) denomina esta fase como “fase cabocla de exploração”. Até 1862, em que pese o seu preço cada vez mais favorável no mercado internacional, a borracha não rivalizava com o cacau na condição de principal produto da região, mas os seringais avançavam em termos de expressão econômica, substituindo, pouco a pouco, o papel dos cacauais. Em um plano maior, a força produtiva dos seringais refletia os novos rumos que o extrativismo passaria a ter na economia paraense a partir da década de 1870. De um lado se tinha produtos espontâneos que davam em abundância nas matas próximas de rios, furos, igarapés e lagos tais como a borracha, mas também a castanha, a salsa e a piaçaba. De outro, se tinha alguns produtos que a partir deste período começavam a ser cultivados mais efetivamente, tais como cacau, guaraná, café e tabaco. Utilizando uma classificação destacada pelo presidente Mattos (1870, p. 40), da província do Pará, tanto a borracha quanto a castanha e a salsa faziam parte da categoria de indústria extrativa. Nesta se acrescentaria, ainda, as indústrias de manteiga de ovos de tartaruga e o peixe salgado. A outra indústria seria a agrícola, que além do cacau cultivado junto com o café, guaraná e tabaco, se destacava, a farinha de mandioca – sendo esta apenas suficiente para a utilização no consumo da província do Pará e sem condições para a exportação. No embate local sobre a agricultura e o extrativismo, a primeira aparenta ter levado desvantagens em consequência tanto da falta de mão-de-obra quando de incentivo neste tipo de trabalho. O presidente Brusque, da província do Pará, assinala a sua preocupação destacando que os:

[...] braços que se empregam neste ramo de atividade são móveis, fogem ao trabalho regular e rolam soltos na mata em busca de borracha. Nesta circunstância a lavoura desta Província é pouco lisonjeira (BRUSQUE, 1863, p. 44).

Na década de 1860 os seringais continuavam instalados nas proximidades dos rios ou nas margens dos igarapés, mas agora passam a avançar para outras localidades do Pará. Não mais se encontram em abundância na região da ilha do Marajó e nas margens dos rios Capim, Guamá, Acará e Moju. As novas fronteiras de exploração passam a ser a foz do rio Xingu e rio Jarí, agora com profundos avanços humanos, principalmente por parte do chefe de família

juntamente com mão-de-obra indígena – mas ainda sem contingentes nordestinos e sem o aval de um implemento capitalista financiador da produção. Significa dizer que ainda não se tinha, nesta fase, um esquema de financiamento e comercialização organizados como os que foram propostos pelas casas aviadoras no momento do apogeu da borracha. Existia, sim, apenas um esquema tradicional fundamentado no aviamento, mas que envolvia alguns pequenos comerciantes e os seringueiros indígenas – seringueiros, estes, que já tinham moradia estabelecida nas proximidades dos seringais que exploravam (MENDES, 1943, p. 51). Portanto, continuavam os extratores a ser tapuios, pobres e miseráveis, isto até 1877, quando todos se juntam aos cearenses que vinham fugindo da seca (BUENO, 1882, p. 15) e na busca de uma riqueza fácil e apreciável no mercado local e internacional.

No final da década de 1860, já se tornara perceptível os novos rumos que o extrativismo da borracha daria à economia paraense. A *hevea* já rivalizava com o cacau, além de oferecer o maior valor médio pago por quilo ao produto. Mas o cacau continuava a ser o principal gênero de cultivo da região – e que ainda apresentava resultados vantajosos para o seu cultivador, sendo que apenas a cidade de Cametá fornecia a metade de todo o gênero utilizado para a exportação. O tabaco também se destacava sendo cultivado intensamente em Irituia. No início da década de 1870 a indústria extrativa da borracha, em decorrência da abundância do produto e dos seus altos preços no mercado mundial, assume posição de destaque no comércio de Belém<sup>14</sup>. Conforme o presidente Cunha Junior, agora raro são os braços que se dedicam ao cultivo, ainda que restem as colheitas de cacau e castanhas para gerarem lucro para o seu cultivador. Café, arroz, milho, feijão e arroz agora passam a ser importados do estrangeiro enquanto que a farinha e o açúcar passam a vir das províncias do sul (CUNHA JUNIOR, 1873, p. 42).

### 3.3 O MERCADO DA BORRACHA AMAZÔNICA ENTRE 1870 E 1910

A partir da década de 1870 se inicia a fase capitalista do seringal da Amazônia, saindo este de seu formato caboclo e se inserindo, definitivamente, no contexto efetivo de economia de mercado. Agora, com a valorização da borracha e a grande corrida rumo aos seringais, passam a ser raros os braços que se dedicam ao cultivo, ainda que restem as colheitas de cacau e castanhas para gerarem lucro para o seu cultivador (MOOG, 1975, p. 24). Já no ano de 1872 a borracha assume o posto de principal produto da Amazônia superando a produção

---

<sup>14</sup> Por volta de 1873 Belém tinha 84.867 habitantes, contra 25.409 de Santarém, 26.690 de Cametá, 25.411 de Breves, 14.921 de Bragança, 8.160 de Gurupá, 6.270 de Macapá, 5.443 em Óbidos e 2.792 em Marajó.

de todos os outros produtos regionais e provocando na lavoura, pouco a pouco, o seu desaparecimento (GRAÇA, 1871, p. 26) - abandonam-se o sítio, o cacaoal, o cafezal e o engenho. Sua utilidade na Europa e os Estados Unidos se amplia, tornando seu emprego crescente e obrigatório para centenas de objetos, de uso diário ou de uso doméstico, de uso industrial ou uso comercial, de uso nos hospitais, laboratórios, nos institutos de pesquisa, nos centros de fabricação de material de guerra, nos estaleiros, nas usinas de onde saíam artefatos de segurança (REIS, 1953, p. 61). Weinstein atribuiu à década de 1870, no conjunto, como a década da estagnação regional e da primeira grande decadência da agricultura da Amazônia em decorrência da grande corrida aos seringais e que tornava a região, mais do que em qualquer outro momento histórico, dominada por uma economia de exportação capitalista, dependente cada vez mais do mercado externo para a sua própria sobrevivência (WEINSTEIN, 1993, p. 92). Entendemos, por outro lado, que é nesta década, principalmente a partir de sua segunda metade, que a região faz a sua inserção definitiva no capitalismo brasileiro – e a contribuição, para isto, conforme dito anteriormente, foi a mudança no padrão de formação de mercado nos seringais.

Ao findar a primeira metade da década de 1870 alguns produtos como café, algodão, açúcar e a farinha de mandioca ou farinha d'água, que em décadas anteriores eram vendidos para outras províncias e até exportados, passam, agora, a ser adquiridos no Rio de Janeiro, em Pernambuco, no Ceará e no Maranhão. O presidente Azevedo observou em seu relatório que já era tão crítico o abandono da lavoura que não causaria surpresa se no final deste ano (1874) o Pará passasse a comprar o tabaco da Bahia e o cacau da Bolívia. Por outro lado, em que pese a grande crise da agricultura neste início de década, o certo era que o cacau continuava a ser um produto importante da indústria agrícola local. Seu problema maior ficava na província do Amazonas, aonde era raro encontrar uma plantação. A cana-de-açúcar também era cultivada em grande intensidade na localidade de Igarapé Miry. A prioridade, entretanto, dos engenhos era produzir aguardente ou cachaça, que apresentavam um preço melhor, e apenas uma vez por outra produziam o açúcar. Sobre o arroz, apenas poucos agricultores continuavam a cultivá-lo, mas que este não era mais exportado. O tabaco, fabricado nas margens do rio Tapajós e muito cultivado ainda em Irituia também era um destaque da produção local e sua comercialização ocorria tanto internamente quanto externamente. Os cultivos da mandioca, bem como do café e do algodão, eram os que sentiam os maiores efeitos do aumento da prioridade da borracha, tanto pelo comércio quanto pelos trabalhadores, que agora, a partir deste início de década, começavam a ser deslocar para os seringais da



província do Amazonas, em especial nas zonas dos rios Solimões, Madeira, Purus e Juruá, provocando no Pará uma proporção de emigração de êxodo (AZEVEDO, 1874, p.64).

Por outro lado, de todos os setores da produção local, o que menos sentia a evolução ou até mesmo a fascinação da economia da borracha era a indústria de criação de gado – que de certa forma tanto o seu consumo quanto o seu comércio caminhavam na relação direta do aumento do dinamismo da seringa. O gado da ilha do Marajó alimentava tanto a elite que prosperava em Belém quanto a população de maior poder aquisitivo do Amazonas. Tanto os escravos quanto a mão-de-obra livre mais humilde do Pará optavam pelo peixe que era abundante naquela época e seu preço, conseqüentemente, baixo. Ainda nesta primeira metade da década de 1870 o comércio do Pará já começava a sentir os esforços e os empenhos que a província do Amazonas estava desenvolvendo no sentido de libertar-se de sua influência – tanto diminuindo o imposto de certos produtos agrícolas quanto incentivando a imigração. De certo, mesmo, o Pará precisava reagir.

A partir da segunda metade da década de 1880 aumenta fortemente a demanda internacional pela borracha amazônica, em decorrência da invenção do pneumático por Dunlop, que propiciou aos pneus serem cheios de ar. Nesta altura, as novas áreas de extração de borracha já não se encontram mais nas terras do Pará, como a região das ilhas (Marajó e foz do Xingu), margens do rio Jarí e as dos rios da baía de Melgaço. Essas áreas e inclusive as localizadas no rio Tapajós e as bacias do Tocantins e do Guamá produziam uma quantidade de borracha menor que anteriormente. As novas áreas de extração, agora, passam a ser às proximidades dos rios Solimões, Madeira, Purus e Juruá, localizadas no Amazonas e no território do Acre. Ainda assim, para os paraenses:

[...] a seringueira continua a ser a verdadeira árvore de ouro, que desde 1827 começou a figurar entre os produtos exportados pela Amazônia, e que por um largo espaço ainda concorrerá para enriquecer o nosso Estado, tais e tantas são as aplicações que a indústria cada vez mais vai dando à goma elástica, tal o acréscimo da produção dessa matéria prima, que não tem concorrência no mercado universal. Não deve ser-nos indiferente essa fonte de riqueza, que poderia minguar se medidas acertadas não vierem acudir aos danos da exploração amparada unicamente pelo desejo do lucro do momento (SODRÉ, 1892, p. 21).

Na primeira década de 1890 a agricultura se aprofunda ainda mais na decadência, minguando os gêneros de produção agrícola do estado do Pará. Para o extrativismo da borracha migra boa parte da mão-de-obra regional que agora de vez resistia enveredar tanto pelo cultivo quanto pela coleta do cacau. A borracha fascinava a todos e a produção e preço do cacau definhava.

O nosso cacau deprecia-se de dia para dia em consequência da falta de mão-de-obra e do seu mau fabrico, aonde as correntes dos rios acabam por arruinar os antigos cacauais. Tanto quanto para o extrativismo da borracha, quem cultiva o cacau pode ter a certeza que a fortuna lhe virá a bater a porta. Cultivar o cacau ainda é a mesma coisa que abrir a boca de um pequeno cofre (SODRÉ, 1892, p. 24).

Calcula-se que a população de Belém em 1890 tenha chegado a 100 mil habitantes, contra 17 mil em 1850. Em Manaus, até 1879 a população chegava a apenas a 5 mil pessoas, atingindo 50 mil em 1890, sendo esse aumento tanto para Manaus quanto para Belém oriundo da migração nordestina. O presidente Lauro Sodré destaca que apenas através de uma boa política de imigração racionalmente dirigida pelo Estado é que se poderia se tornar possível solucionar a questão agrícola e com isso parar a depreciação do cacau e a forte debandada para o extrativismo da borracha. A partir de 1895 a borracha constitui para o estado do Pará um monopólio gerador de recursos, principalmente após novas taxações do produto, que agora chega à casa dos 23% de impostos. Ocorrem, com efeito, diversas queixas dos produtores e comerciantes, “[...] mas continuará a ser taxada sem misericórdia, pois deve-se tirar todas as vantagens dessa rara fortuna boa e excepcional” (SODRÉ, 1895, p. 29).

Especificamente, sobre a produção da borracha no Pará entre 1900 e 1910, algumas localidades se destacam como os municípios de Anajás, Breves e Cametá, sendo que Breves, pertencente à região da ilha de Marajó, refletia a queda paraense na extração do produto – em 1900, por exemplo, sua produção chegava a 1.547 toneladas, ao passo que em 1910 sua produção passa a ser de apenas 959 toneladas. A mesma diminuição ocorre em Anajás, igualmente município pertencente à região das Ilhas. Itaituba, por outro lado, pertencente à região do Tapajós, e refletindo a descoberta de novos seringais que irão manter o Pará na categoria de grande produtor da *hevea*, tem a sua produção aumentada regularmente – em 1900, por exemplo, produziu 15 toneladas, enquanto que em 1910 sobe para 662 toneladas. Essas informações são refletidas na Tabela 02.

**Tabela 02: Produção de borracha dos principais municípios paraenses entre 1900 e 1910, em toneladas**

Municípios	1900	1902	1904	1906	1908	1910
Afuá	425	401	522	552	477	461
Anajás	995	904	1.026	972	836	770
Breves	1.547	1.240	1.349	1.203	994	959
Cametá	660	570	627	666	607	610
Gurupá	552	467	527	537	435	408
Itaituba	515	577	692	669	733	662
Macapá	489	460	577	508	474	398
Mazagão	495	474	581	539	499	440
Melgaço	546	463	515	407	371	336
Souzel	419	409	421	466	568	803

Fonte: Coelho (1911, p. 19)

Em que pese o município de Itaituba já refletir o aumento da oferta de borracha pelos seringais do baixo Amazonas, a maior produção da borracha paraense na segunda metade do decênio de 1900 ocorre, ainda, na região das Ilhas, capitaneado da mesma forma por Breves – em que pese a produção desse município diminuir em termos absolutos. Conforme a Tabela 03, de 30.07.1906 até 01.06.1907 a região das Ilhas produziu mais de 9 mil toneladas contra pouco mais de 1 mil toneladas das regiões do baixo Amazonas e Itaituba. O mesmo comportamento se reflete nos anos agrícolas seguintes. Destaca-se o aumento da produção de borracha via caucho (*Castilloa elastica*) que se difere da produção da seringa (*Hevea brasiliensis*). Sua forma de extração, na qual a árvore é derrubada e depois toda recortada de cima para baixo, continuamente estava aumentando, também em decorrência do aumento da demanda internacional. A vantagem deste tipo de extração, que de imediato matava a árvore, era apenas o fato do látex não ser tirado aos poucos porque coagula muito depressa.

**Tabela 03: Borracha produzida no Pará no ano agrícola entre 1906 e 1911, em toneladas**

Ano	Ilhas	Baixo Amazonas e Itaituba	Caucho
1906-1907	9.370	1.198	889
1907-1908	8.346	1.109	805
1908-1909	8.944	1.542	1.004
1909-1910	8.934	1.226	1.194
1910-191	7.343	1.471	1.498

Fonte: Coelho (1911, p. 95)

No ano de 1910, período em que ocorreu o maior aumento de preço do produto no mercado internacional, as maiores localidades produtoras de borracha no Pará ficaram restritas aos seringais das Ilhas e Cametá – onde foram produzidos mais de 6 mil toneladas. Depois, as maiores produções ficavam localizadas nos seringais do Tapajós (principalmente região de Itaituba) e Baixo Amazonas, com pouco mais de mil toneladas. A produção de caucho localizava-se mais nas regiões do Xingu, Tocantins e também Tapajós – e a produção dessas localidades, somada, chegou a mais de mil toneladas.

**Tabela 04: Produção de borracha e caucho do estado do Pará, 1910**

<b>Localidade</b>	<b>Toneladas</b>
Ilhas e Cametá	6.454
Tapajós e baixo Amazonas	1.070
Alto Xingu	441
Caviana, Amapá	253
Anapu, Macapá e Jary	843
CAUCHO: Xingu, Tocantins e Tapajós	1.196
<b>TOTAL</b>	<b>10.257</b>

Fonte: Coelho (1911, p. 15)

Visualizando a Amazônia continental como um todo, ainda neste ano de 1910, percebe-se que o Pará não é mais o maior produtor de borracha em nível nacional – mas sim o terceiro, com 9,5 mil toneladas. O estado do Acre, maior produtor, chegou à marca de 11.565 toneladas, contra o Amazonas, que produziu 10.454 toneladas. As repúblicas de Peru e Bolívia vinham logo em seguida, produzindo, juntos, quase 5 mil toneladas do produto.

**Tabela 05: Produção de borracha no ano de 1910**

<b>Localidade</b>	<b>Toneladas</b>
Acre	11.565
Estado do Amazonas	10.454
Estado do Pará	9.502
Peru	2.495
Bolívia	2.486
Estado de Mato Grosso	1.595
Venezuela	25
Colômbia	18
<b>TOTAL</b>	<b>38.150</b>

Fonte: Coelho (1911, p. 14)

### 3.4 A ESTRUTURA DE FINANCIAMENTO DA PRODUÇÃO DA BORRACHA

Um morador da Região Amazônica, no final do século XIX, fez a seguinte observação que retrata muito bem o padrão de financiamento da produção da borracha no início da década de 1870: “A Amazônia é a terra do crédito. Não há capital. O seringueiro deve ao patrão, o patrão deve à casa aviadora, a casa aviadora deve ao estrangeiro, e assim por diante” (WEINSTEIN, 2003, p. 38). O comentário reflete a estrutura de comercialização da produção que inseriu a borracha nas formas capitalistas de exploração, a partir da rede de extração e de comércio, que surgiu em decorrência de sua forte demanda no plano internacional e da trajetória de seu preço na posição ascendente. Antes da década de 1870 a produção da borracha já era intensa, mas o capital empregado na exploração do produto era inexpressivo – e isto vale tanto para o capital privado nacional quanto para o capital privado estrangeiro. Já havia, entretanto, em décadas anteriores, uma iniciação neste propósito de se tentar explicar a origem do financiamento da borracha, conforme deixa clara a hipótese de Santos (1980, p. 123-124):

Entre 1840 e 1850 quando a borracha começa a ter alguma expressão em termos regionais não havia demanda desse produto no resto do Brasil. A procura era basicamente limitada aos Estados Unidos e Inglaterra. Pode-se então admitir que foram um ou mais agentes de origem norte-americana ou inglesa, ou de ambas as nacionalidades, que trouxeram o capital inicial capaz de dinamizar a então modestíssima produção da borracha.

Ainda nestes primórdios da extração da borracha, ou seja, antes da década de 1870, a prática do aviamento já era existente, mas envolvia a participação de poucas casas aviadoras. Entretanto, à medida que a demanda da borracha avançava no mercado internacional e o seu preço disparava e, também, à medida que se intensificava a exploração dos seringais nas proximidades de Belém, mais riscos envolvia o negócio. Uma das necessidades, com efeito, era o compartilhamento dos riscos pelos vários elos da cadeia – a qual oferecia um mínimo de segurança institucional e logística necessária à produção. A partir da década 1870, com a crescente procura da borracha nos mercados mundiais, a cadeia ganha escala e complexidades. Os personagens do sistema passam, agora, a auferir seus lucros específicos da seguinte forma: o exportador inglês, alemão ou americano passa a auferir os rendimentos dos negócios de exportação e câmbio; o importador, quase sempre português, passa a auferir os lucros e juros de suas operações; e o grande aviador, também caracteristicamente português, passa a auferir as vantagens próprias do aviamento (SANTOS, 1980, p. 125). Com a montagem desse sistema é viabilizada uma verdadeira cadeia de fornecimento a crédito que

vai se estruturando com a partilha dos riscos entre os vários elos desta cadeia. Estava assim montada a grande máquina de crédito que iria se tornar o arcabouço de todo o financiamento da borracha na Amazônia (MARTINELLO, 1988, p. 32).

Sobre esta questão do aviamento, da fase capitalista dos seringais, que começa a partir da década de 1870, é bom destacar que se têm dois momentos que vale a pena ser mencionados. O primeiro é que, por este período da década de 1870, a máquina creditícia ainda não era evoluída o bastante. Prevalencia um regime de comércio em que um pequeno número de exportadores se situava na pirâmide do processo, aglutinando a maior parte do lucro. Logo em seguida vinham os importadores, depois os aviadores, os seringalistas e os extratores seringueiros. Por volta do final do século XIX este sistema de aviamento já se achava plenamente desenvolvido.

Os exportadores estrangeiros compravam a borracha às casas aviadoras e emitiam letras de câmbio que descontavam nos bancos ingleses de Belém e Manaus. Quando se venciam os 90 dias da letra, já a borracha fora desembarcada em New York, Liverpool ou Hamburgo e entregue ao exportador externo (MENDES, 1908, p. 89).

A presença do capital estrangeiro no setor de aviamento da borracha ocorre em três modalidades (SANTOS, 1980, p. 34): I) Financiamento privado de importações; II) Investimentos diretos ou capital de risco e; III) Empréstimos a governos locais. Na primeira modalidade a entrada do capital estrangeiro serviu para financiar capital de giro para a produção da goma elástica. Aqui se encontra a primeira investida financeira do capital estrangeiro na Amazônia, oriundos de firmas britânicas e dos Estados Unidos principalmente. Sobre a segunda modalidade – investimentos diretos ou capital de risco – o que se destaca são as inversões de capital norte-americano e inglês nos setores de serviços urbanos, portos, navegação, estradas de ferro etc. A terceira modalidade trata dos empréstimos estrangeiros aos governos locais. Neste caso, os endividados eram o Governo do Pará, município de Belém, Governo do Amazonas, município do Amazonas. Todos esses contraíam empréstimos vultosos com pesadas garantias dos credores que exigiam como empenho a quase totalidade das rendas e recursos de ambos os estados.

Santos (1980, p. 139) destaca, ainda, o capital privado nacional no financiamento da economia da borracha. Divide, assim, em capital privado regional e capital privado extra-regional. Sobre o capital privado regional, o autor destaca que este sempre foi insignificante para realizar investimento ou financiar a produção gomífera. Todavia, com o crescimento da demanda de forma intensa, já no final do século XIX, vários seringalistas ampliaram seus

ativos de capital através de investimentos imobiliários rurais – inclusive construção civil e compra de barcos. Sobre o capital privado extra-regional o grande destaque foi, com efeito, os investimentos que foram realizados pelo Barão de Mauá tanto quando introduziu a navegação a vapor na região (em 1853) quanto quando vendeu a sua empresa de navegação para a companhia inglesa em 1872.

Os bancos pouco participaram deste processo de financiamento da produção da borracha pelo aviamento. O Banco Central do Pará, fundado em 1869, não se aventurou em financiar a extração do produto – sua justificativa não oficial deveria ser o risco muito grande para as suas garantias. Os bancos estrangeiros que se instalavam na região adotavam a mesma postura de não conceder empréstimos à praça – a exceção ficava por conta dos exportadores que sempre conseguiam ter as suas solicitações como atendidas. Ou seja, o crédito bancário era, na verdade, destinado às casas exportadoras, tais como: casa germano-britânica, casa gruner & Cia, de Londres, Liverpool e Hamburgo e casa americana de Adalbert H. Alden (MENDES, 1908, p. 88).

No geral, o comércio do aviamento da borracha pode ser dividido em quatro grandes grupos: casas exportadas, casas aviadoras, seringalista e seringueiros. Na estrutura de financiamento do seringal capitalista cada um desses agentes tinha um papel bem definido e específico sendo que o agente que se embrenhava na floresta e fazia a coleta era apenas o seringueiro.

O seringueiro dá início ao serviço de extração no dia 15 de abril fazendo a limpeza de suas estradas (local que ficam as árvores da borracha). Feito este trabalho preliminar no qual leva mais ou menos 10 a 15 dias, dependendo do terreno e estado da mata, começa ele a fazer a sangria das árvores, que ele chama de bandeira e que, por sua vez, dura 10 dias, depois do que inicia o trabalho regular da extração do látex (MENDES, 1909, p. 67).

Da cadeia do aviamento, o seringueiro foi quem mais sofreu com a especulação das mercadorias aviadas pelos seringalistas.

Nos seringais nada se compra ou paga a dinheiro, mas sim em espécie. Os preços em vigor, do carretel de linha, do anzol, dos remédios, às roupas, aos alimentos, são todos majorados em 40, 50 e 60% sobre o valor real. O aviador exagera-os, acresce-os para o seringalista e este para o seringueiro. Em última análise, o seringueiro paga as mercadorias que lhe vendem com um ágio que vai até cem e mais por cento. E como não dispõe de dinheiro amodado para efetuar os pagamentos, tudo que adquire mediante o crédito se abre na sede do seringal e para cujo encontro de contas oferece garantia de seu trabalho que ele materializa no que produz (REIS, 1953, p. 91).

É bem provável, em decorrência da condição de aviamento que estava inserido, que o

seringueiro tenha experimentado uma vida de privações nos seringais, tanto pela falta de boas condições de saúde e saneamento quanto de alimento – por sinal, muitos sobreviviam apenas com farinha de mandioca mofada e carne enlatada. Isto era em parte a política do patrão de desestímulo às atividades de subsistência, a fim de manter os seringueiros o mais dependentes possível (WEINSTEIN, 2003, p. 42).

Furtado e Prado Júnior apresentam suas contribuições teóricas sobre a prática de aviamento nos seringais capitalistas.

As dívidas do trabalhador (seringueiro) começam logo ao ser contratado, quando ele adquire a crédito os instrumentos que utilizará – o machado, a faca, as tigelas onde recolhe as gomas e os mantimentos. Frequentemente estaria ainda devendo as despesas de passagem desde sua terra nativa até o seringal. Estas dívidas iniciais nunca se saldarão porque sempre haverá meios de fazer as despesas do trabalhador ultrapassarem seus magros salários (PRADO JUNIOR, 1998, p. 238).

Furtado também destaca a situação do nordestino que foi seringueiro na Amazônia a partir do final da década de 1870. Dizia que esses:

[...] começavam sempre a trabalhar endividados, pois via de regra obrigavam-no a reembolsar os gastos com a totalidade ou parte da viagem, com os instrumentos de trabalho e outras despesas. Para alimentar-se dependia do suprimento que, em regime de estrito monopólio, realizava o mesmo empresário com o qual estava endividado e que lhe comprava o produto. As grandes distâncias e a precariedade de sua situação financeira reduziam-no a um regime de servidão (FURTADO, 2002, p. 134).

Se os seringueiros estavam presos aos seringalistas pela dívida, estes também prendiam-se às casas aviadoras. Na condição de proprietários dos seringais, o papel do seringalista era estratégico – era o elo entre as casas aviadoras e o seringueiro (VERGULINO, 1975, p. 23). Talvez, por isto, sempre suas contas encontravam-se em aberto com essas empresas pois era uma das fiadoras mais eficazes da estrutura de financiamento do seringal capitalista. Todavia,

[...] muitas vezes o seringalista era devedor e não credor. É que a borracha remetida não alcançava preço capaz de formar numerário com que pagar integralmente as mercadorias que pedira para o abastecimento do seringal e permitir, ao mesmo tempo, a existência de saldo a seu favor (VERGULINO, 1975, p. 93).

Outra categoria muito importante na estrutura do financiamento do seringal capitalista foram as casas aviadoras. Estas eram estabelecimentos comerciais que se constituíram para abastecer os seringais, deles recebendo, em troca, a borracha – por isto eram conhecidas como casas receptoras de borracha. Essas empresas decidiam quando e para quem vender a



borracha e eram igualmente essas que negociavam com as casas importadoras. Algumas vezes negociavam com os negociantes dos vilarejos, com os seringueiros independentes ou com o regatão<sup>15</sup>. Eram responsáveis pelo financiamento da produção e pelo transporte de trabalhadores, inclusive foi quem patrocinou o deslocamento dos retirantes nordestinos em sua vinda para o seringal. Também;

[...] encarregavam-se de providenciar créditos adicionais ou empréstimos a curto prazo, dos bancos locais, quer para suplementar os adiantamentos feitos pelas companhias importadoras, quer para financiar compras mais vultosas como barcos a vapor (WEINSTEIN, 2003, p. 34).

Das casas aviadoras a borracha seguia para as firmas exportadoras, sendo que estas atuavam geralmente como representantes de empresas que compravam o produto no exterior, principalmente companhias inglesas ou norte-americanas. É necessário destacar que essas firmas conheciam profundamente o mercado amazônico da borracha pelas ligações que tinham com as casas aviadoras ou representantes que faziam relatos pormenorizados sobre as taxas de produção e o volume de estoque em Belém e Manaus facilitando, assim, a manipulação dos preços. Tanto as casas aviadoras quanto as casas exportadoras ficavam localizadas em Manaus e Belém.

Na estrutura capitalista dos seringais uma outra característica de mercado ganha destaque. Passa a ser exigido dos seringais uma grande dimensão territorial enquanto unidade produtiva para fazer frente à demanda externa do produto. Conforme Reis (1953, p. 80), nestas condições, o latifúndio, nesta fase capitalista da produção, tornou-se um imperativo econômico sem respeitar qualquer atividade de subsistência, inclusive com exploração de áreas muito além das fronteiras dos mercados de Belém e Manaus. Regulando o financiamento dos seringais de padrão capitalista, o aviamento variava de acordo com a importância do seringal e a respectiva situação geográfica – quanto mais longe de Belém e Manaus, maiores os custos e, conseqüentemente, mais caras as mercadorias aviadas.

### 3.5 A CRISE DO EXTRATIVISMO DA BORRACHA

A partir de 1911 ocorre o que se convencionou a chamar da crise da economia da borracha que se inicia com a queda do preço no mês de maio de 1910 e vai até 1914. Autores

---

<sup>15</sup> O regatão era um agente intermediário que se deslocava aos locais de produção na floresta, principalmente na época da colheita, com o objetivo de vender mercadorias, produtos de uso doméstico e pessoal, em troca de produtos de extração florestal e/ou animal. Era um barco que fazia comércio com os ribeirinhos na base da troca, do escambo. Permanecia em cada local o tempo suficiente para efetuar as trocas - no caso, alguns minutos.

clássicos como Roberto Santos (1980), Artur Reis e Martinello atribuem a decadência, principalmente, à concorrência das plantações asiáticas. O certo, porém, é que desde o momento em que a borracha amazônica passou a suprir a demanda das inovações tecnológicas inglesas, na Primeira Revolução Industrial, quanto de outros vários países (Estados Unidos, Alemanha etc.) na Segunda Revolução Industrial, era questão de tempo desfazer a crença que o único lugar em que poderia se cultivar a *hevea* era na Região Amazônica. Várias autoridades científicas e políticas acreditavam na superioridade da borracha amazônica – tanto diziam que a idade das árvores lhes conferia uma qualidade superior, quanto o processo de defumação (prepara do leito) a fazia um produto diferenciado (COELHO, 1911, p. 105). Mas esta crença é derrubada por seu grande entusiasta, governador Coelho, quando manda o Sr. Huber, até então diretor do Museu Goeldi em Belém do Pará, verificar o que estava ocorrendo na Ásia. No retorno, as observações do Dr. Huber são claras quebrando o mito da perfeição imbatível da borracha amazônica quando diz que:

[...] as árvores cultivadas nas plantações asiáticas pertencem (de fato) à espécie *Hevea brasiliensis*, ainda que haja outras espécies. A aclimação da árvore amazônica nas plantações do Oriente, digo que é perfeita, sendo que o crescimento é muito rápido e as árvores têm geralmente um aspecto muito sadio (COELHO, 1912, p. 72).

De fato, os governantes, durante todo o apogeu da borracha, sempre apresentaram uma análise inocente e até incoerente com os fatos do período. O fato, mesmo, é que já era perceptível a diferenciação competitiva da borracha asiática (principalmente da Malásia e Ceilão) – e isto se dava de várias formas. Para começar, o seu processo de extração, ou seja, o seu modo de coleta era diferente – lá, substituíram a machadinha amazônica pelas facas que cortavam finas porções da casca. Aqui na Amazônia, onde o produto era coletado na selva, primeiramente por tapuios e, depois, por nordestinos que se utilizavam do mesmo processo rudimentar dos indígenas, no Oriente a mão-de-obra era encontrada em excesso – sendo os ceilanos, malasianos, até chineses e indianos, os trabalhadores do seringal. Outra diferença que atribui mais competitividade ao produto do Oriente é o solo, que não era encharcado, como o solo amazônico – ora, com efeito, um solo aplainado, mais organizado, é melhor para se trabalhar que um solo úmido e intensamente desconhecido, quando não infectado de doenças. A quantidade de espaçamento das árvores por hectare também era muito diferente no Oriente – na Amazônia, por hectare, se encontrava em média 1,5 seringueira, enquanto que no Ceilão e Malásia chegavam-se a até 350 árvores por hectare (COELHO, 1912, p. 70).

A partir de 1910 a demanda mundial pela borracha de Ceilão e Malásia dispara e o que contribui para isto é a aceitação dos Estados Unidos e Europa em utilizar este produto do Oriente nos pneus dos automóveis. Com efeito isto foi determinante para influenciar na sua área plantada que salta de 300 para 600 mil acres apenas neste ano – é o que reflete a tabela abaixo. Brasil, México, África e América Central, em conjunto, apenas apresentam uma evolução de 10 mil acres de área cultivada. No Brasil, especificamente, bem antes de Wickham fugir com as 74 mil sementes de seringueira da Amazônia, já existiam relatórios de autoridades e cientistas recomendando o plantio da borracha nas terras do Pará e do Amazonas. A primeira recomendação partiu de Gustavo Capanema que, sendo membro da comissão brasileira da Exposição Universal da Borracha em 1856, impressionou-se com os esforços holandeses no sentido de cultivar a cinchona. A outra recomendação foi de Silva Coutinho, em 1861 e a terceira, bem implacável, foi de Bueno, em 1882, antes de ser governador do estado do Amazonas (BUENO, 1882, p. 27).

**Tabela 06: Área plantada da borracha em 1910**

<b>Países</b>	<b>Acres</b>
Malásia	400.000
Ceilão	200.000
Índias holandesas e ilhas do Pacífico	200.000
Burnah	35.000
Colônias alemãs	45.000
México, Brasil, África e América Central	100.000
<b>TOTAL</b>	<b>980.000</b>

Fonte: Coelho (1912, p. 20)

Ainda neste ano de 1910 temos um quadro mais global que compara o nível de produção da borracha já produzida no Oriente (principalmente Ceilão e Malásia) quanto nos outros países, inclusive o Brasil – e daqui desmembrando para o Acre, Amazonas, Mato Grosso, Piauí e Pará. O que se percebe é que a África Ocidental (Benin, [Burkina Faso](#), [Costa do Marfim](#) e [Gâmbia](#)) liderava este crescimento, mas apenas a produção do Acre já quase valia por todas. Em termos absolutos, se somados a produção do Acre, Amazonas e Para, o Brasil ainda era o responsável pela maior oferta mundial da borracha. As plantações do Oriente, entretanto, já neste ano apresentam um resultado significativo – mais de oito mil toneladas de produto ofertado conforme a Tabela 07.

**Tabela 07: Produção mundial de borracha em 1910**

<b>Localidade</b>	<b>Mil toneladas</b>
África Ocidental	14.700
Acre	11.300
Amazonas	10.200
Pará	10.100
Plantações do Oriente	8.100
América Central	6.000
África Oriental	4.200
Peru	2.300
Bolívia	2.200
Mato Grosso	2.100
Piauí	200
Venezuela	100

Fonte: Coelho (1912, p. 19)

No ano seguinte, em 1911, a borracha do Oriente, em relação à área plantada, atinge a quantia de mais um milhão de acres, distribuídos da seguinte forma: Malásia, 550 mil; Ceilão, 215 mil; Sumatra, 150 mil, Indonésia (Java) 123 mil; Borneo e outras ilhas, 40 mil; Índia, 30 mil, Cochinchina, 15 mil (COELHO, 1912, p. 77). Em termos absolutos, esta área toda da Ásia corresponde à existência de 100 milhões de árvores. E como se vê na tabela abaixo, Ceilão e Malásia são os países que comandam tanto a área plantada quanto a produção da borracha no Oriente, refletindo diretamente a política expansionista inglesa ainda nesse início do século XX. Entre 1905 e 1911 a produção dos dois países se reflete em um formato de escala crescente – enquanto que em 1905 a produção foi de apenas de 205 toneladas, em 1911 a produção superou a casa de 13 mil toneladas, cabendo à Malásia a maior participação. Ou seja, enquanto a exportação de borracha nos países exportadores do Oriente foi da ordem de 15 mil toneladas, Ceilão e Malásia participaram, juntos, com 13.400 toneladas. Na Malásia, como nos outros países do Oriente, a mão-de-obra era abundante e barata – e a grande população da Indonésia contribuía muito para que todos os seringais desses países fossem mais competitivos principalmente no preço.

**Tabela 08: Produção de Ceilão e Malásia entre 1905 e 1911, em toneladas**

<b>Ano</b>	<b>Ceilão</b>	<b>Malásia</b>	<b>Total</b>
1905	75	130	205
1906	146	430	576
1907	248	885	1.133
1908	407	1.629	2.036
1909	666	3.340	4.006
1910	1.601	6.304	8.105
1911	3.194	10.700	13.395

Fonte: Coelho (1912, p. 77)

A Tabela 09 reflete, por sua vez, o comportamento do consumo e do preço da borracha no mesmo período dito acima. Mas o preço não caía em decorrência deste aumento da demanda, que a produção acompanhava. No final das contas o preço aumentava. Ora, aumenta a produção, aumentava o consumo. Em 1910 a oferta supera a demanda em exatos 4.567.000 quilos – neste sentido o preço deveria cair. Mas ocorre o inverso – ou seja, o preço passa a aumentar atingindo o seu auge. É o auge da prosperidade de toda a economia da borracha na Amazônia, que ocorre, especificamente, neste mês de maio do corrente ano. A partir deste, ainda neste ano, inicia-se o declínio da economia da borracha motivado pela tendência geral na queda de preço – o que significa dizer que o colapso da borracha inicia-se ainda em 1910, no final do primeiro semestre. Mas o que sustenta ainda neste ano o bom desempenho do produto é a sua média final de preço por tonelada – ambos valorizados nos mercados de Londres (964,5 libras por tonelada) e Nova York (2.267,2 por tonelada). Valia a pena vender borracha principalmente para os Estados Unidos que já se assumia como maior potência do capitalismo mundial.

**Tabela 09: Consumo e preço mundial da borracha entre 1910 e 1914**

Ano	Consumo	Preço	
		Londres (libra)	Nova York (dólar)
1910	76.020	964,5	2.267,2
1911	88.000	601,7	1.868,7
1912	103.740	523,6	1.771,9
1913	112.120	333,0	1.441,4
1914	120.380	252,6	1.080,9

Fontes: Anuário estatístico – mercado estrangeiro, ano 4, n. 8, 1970. Preço médio de importação dos Estados Unidos para toda a série. Idem no Reino Unido até 1906.

A partir de 1911 a produção da borracha amazônica apresenta alguns momentos paradoxais em sua realidade. De um lado temos a produção se estabilizando, ou seja, entre 1911 e 1914 a produção pouco oscilou tanto para cima quanto para baixo; do outro, a região apresentou o maior recorde produtivo de história regional, com uma produção estimada em mais de 40 mil toneladas. A questão mais importante debatida por todos, entretanto, era o preço – ora, na Inglaterra, o preço declina de forma acentuada. Por exemplo, uma tonelada do produto se comprava em Londres por 601 libras em 1911 sendo que em 1913 cai para 333 e no ano seguinte diminui para 252. Nos Estados Unidos o comportamento declinante também não era diferente – sai de 2.267 dólares em 1910 e chega a pouco mais de um mil dólares a tonelada da borracha. A Tabela 10, por outro lado, especifica o tipo de borracha que era encaminhado tanto para a Europa quanto para os Estados Unidos – e podemos notar que em 1911, primeiro ano efetivo da grande crise, exportava-se não apenas borracha, mas, também, caucho.

**Tabela 10: Produção total da Amazônia brasileira entre 1909 e 1912, em toneladas**

Ano agrícola	Borracha	Caucho
1911-1912	32.230	7.130
1910-1911	30.270	7.230
1909-1910	31.390	7.740

Fonte: Coelho (1912, p. 87)

Sobre a questão específica da crise da borracha, em que pese toda a sua inocência em acreditar que a borracha da Amazônia era insubstituível, o presidente Coelho já manifestava a preocupação com as plantações do Oriente, tanto que em 14 de agosto de 1911, no Rio de

Janeiro, promove o Primeiro Congresso da Borracha. O evento foi, de certa forma, bem prestigiado, aparecendo não somente representantes do Pará e Amazonas, mas empresários e políticos do Maranhão, Rio Grande do Norte, Bahia, Rio de Janeiro e Paraná (COELHO, 1911, p. 106). Motivado por ela, e após a discussão neste evento, Pará e Amazonas solicitam amparo e proteção para a sua borracha – por sinal, trata-se da primeira vez que esses estados se unem para reivindicar algo que não seja contraponto de interesse. Sugerem a criação urgente de dois bancos de crédito agrícola e hipotecário – cada um com sede nas respectivas capitais. A função desses bancos seria de oferecer tanto auxílio à lavoura contra o amparo da borracha “pelo excesso de especulação dos intermediários” (COELHO, 1911, p. 80).

O governo brasileiro não aceita as posições do Pará e do Amazonas da forma como estes desejavam. Mas faz alguma coisa – cria, assim, em 5 de janeiro de 1912 o Plano de Defesa da Borracha que, em linhas gerais, visava proteger o produto pelo qual toda a realidade econômica, social e cultural de Belém e Manaus orbitavam. Baixaram-se isenção total de impostos e de taxas de importação para máquinas e outros utensílios empregados na extração da seringa. Incentivava-se o plantio da seringueira – coisa rara até então. Até o final deste ano foram inscritos 63 agricultores para plantar 6.468.500 seringueiras contra 2.325.900 cacauzeiros. O município de maior inscrição era Currealinho. Até o final deste ano os municípios que tinham o maior número de seringueiras plantadas eram Santarém, com 130 mil, Belém, com 50 mil, e Anajás, com 40 mil. As inscrições estimuladas pela União eram feitas, principalmente, por empresas, como a *Diamantina Rubber*, de Santarém, que proponham-se a plantar um milhão de seringueiras contra 500 mil de cacau. O plano fomentava a vinda de imigrantes, a industrialização da região e até a pesca – e para cada um destes itens apresentava um objetivo sempre focando a realidade da borracha (COELHO, 1911, p. 135).

Em que pese o grande entusiasmo gerado, o Plano não deu certo. Os recursos para gerenciar tão grande empreendimento – salvar e reforçar a atuação da borracha na Amazônia – foram poucos, ou seja, apenas 8 mil contos, contra o necessário que deveria ser quatro vezes mais. A questão da gestão também influenciou no desastre – ora, a sede escolhida para a Superintendência da Borracha ficava no Rio de Janeiro e não no centro da crise (Belém e Manaus). O resultado foi a própria intensificação da crise, onde o governo contribuiu diretamente para tal empreitada. A crise torna-se um fato que afetará todos os setores da economia regional, especificamente paraense.

### 3.6 INTERPRETAÇÃO CLÁSSICA DA FORMAÇÃO ECONÔMICA DA AMAZÔNIA

Muito se tem escrito sobre a formação econômica da Amazônia, principalmente a partir do século XIX, tendo como objeto de análise a economia da borracha. No plano nacional podemos citar dois autores clássicos – Celso Furtado e Caio Prado Júnior. O certo, porém, é que tanto Furtado quanto Prado Júnior dedicaram pouco espaço em suas análises à economia da região (FURTADO, 2002, p. 129-135). Furtado, por exemplo, em sua interpretação sobre a formação econômica do Brasil, apenas no capítulo XXIII, em três páginas, faz menção à economia amazônica do século XIX, onde foca a borracha em sua fase de apogeu e a migração nordestina. Merece destaque a sua interpretação sobre a economia da borracha quando diz que:

[...] a borracha estava destinada, nos fins do século XIX e começo do atual (século XX) a transforma-se na matéria-prima de procura em rápida expansão no mercado mundial [...]. Sendo a borracha um produto extrativo e estando o estoque de árvores então existente na bacia amazônica, o problema de como aumentar sua produção para atender uma procura mundial crescente se afigurava extremamente difícil (FURTADO, 2002, p. 130).

Nesta observação, Furtado (2002, p. 131) destaca que o grande problema que se estabelecia para a produção da goma elástica era a falta de mão-de-obra – o que acabou sendo solucionado pelo Nordeste brasileiro quando no final da década de 1870 esta região experimentou uma prolongada seca que contribuiu para que em 1890 a população amazônica tivesse chegado a 695 mil habitantes contra 329 mil existentes em 1872. Prado Júnior (1988) também não avança muito nesta questão da interpretação da historiografia econômica amazônica. Talvez a grande falha do autor seja em não reconhecer que a economia dos seringais se configurou como um evento econômico de grande porte da economia brasileira no final do século XIX, fato este corroborado pela seguinte afirmativa: “a riqueza canalizada pela borracha não servirá para nada de sólido e ponderável” (PRADO JÚNIOR, 1988, p. 240). No geral, Prado Júnior sintetiza a sua interpretação econômica sobre a realidade dos seringais da seguinte forma: “O drama da borracha brasileira é mais assunto de novela romanesca que de história econômica” (PRADO JÚNIOR, 1988, p. 241).

No plano regional existem alguns autores tradicionais que se debruçaram para explicar a economia da Amazônia no século XIX e até um pouco antes - entre esses podemos citar Ernesto Cruz (1958), Clodomir Moog, Arthur Reis e Roberto Santos. Cruz, historiador vinculado ao Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, optou por estudar os projetos de colonização e imigração para a região em meados do século XIX com destaque para o



tratamento dos núcleos coloniais instalados. Acreditava que esses núcleos deveriam ter como objetivos a produção de gêneros diversos, tais como mandioca, açúcar, fumo, café, milho, arroz e cana-de-açúcar, tanto para o Pará ter uma melhor diversificação de sua pauta de exportação quanto também para diversificar o consumo interno. Cruz era um grande crítico do extrativismo, que havia predominado na produção local desde a época colonial. Acreditava que a Amazônia somente atingiria um grau de desenvolvimento a partir do momento em que fossem impulsionadas as atividades agrícolas.

Moog, funcionário público federal, lotado em Manaus, visualiza o século XIX em dois momentos. O primeiro momento está inserido na primeira metade do século, onde destaca que a região, no período, voltou-se para a produção de gêneros como a mandioca, o açúcar, o feijão e o algodão, onde estes foram tanto suficientes para a demanda interna quanto, também, para gerar excedente à exportação. Entretanto, a partir de 1850, para o autor, a economia amazônica passa a se inserir em um outro estágio de mercado, estruturado, agora, em torno da extração da borracha. É o fim dos “ensaios agrícolas” na Amazônia a partir da “desenfreada corrida rumo aos seringais, com o abandono da lavoura, das oficinas e dos rebanhos” (MOOG, 1975, p. 24). Para Moog, a segunda metade do século XIX corresponde a um marco divisor para a economia amazônica, pois, com ele, “encerra-se o ciclo da policultura e das indústrias. E começa o ciclo fatal do ouro negro” (MOOG, 1975, p. 25), ou seja, da borracha.

Reis é outro autor regional de importantes obras sobre a Amazônia. Formado em direito e integrante do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, também destaca que com a forte extração da borracha foram abandonadas as atividades agrícolas. Menciona que a partir da economia da borracha a paisagem social da região é modificada, passando a ser agora um mundo do ouro negro:

Com a extração da borracha tudo se alterou com uma certa violência que destruiu os padrões anteriores. Abandonou-se o sítio, o cacaoal, o cafezal, o engenho. Estabeleceu-se o seringal, de história dramática, mas que trouxe para a região e para o país uma nova fronteira econômica (REIS, 1853, p. 46).

Neste sentido, Reis reconhece o seringal como forte expressão socioeconômica da Amazônia brasileira quando assinala que, com o estabelecimento dos seringais, é estabelecido, também, não apenas uma nova fronteira econômica, mas um reconhecimento político. Pela borracha se:

[...] incorporou o extremo norte à civilização brasileira [...]. Porque a Amazônia deixou de ser, daí por diante, a região das lavouras e do pastoreio de tipo nordestino, para ser a região dos gomais, das héveas, o mundo do ouro negro, dos pioneiros, dos seringueiros, dos patrões, dos aviados, de um mecanismo novo na conjuntura nacional, distinto, portanto, na paisagem cultural brasileira (REIS, 1983, p. 46-47).

No geral o autor reconhece que a economia dos seringais do século XIX assegurou um novo condicionamento de vida na região. Atraiu o nordestino, impôs a formação de uma imensa frota fluvial e assegurou ao país grande parte das divisas que lhe garantiram maior mobilidade no comércio internacional. Multiplicou os núcleos urbanos do interior e estabeleceu o contato da região com as grandes capitais do imperialismo industrial da Europa e América do Norte (REIS, 1983, p. 47). No arremate, sobre a sua percepção da economia da borracha, o autor acrescenta que: [...] o seringal, núcleo de onde partia toda a seiva que a vivificava, passou, assim, a constituir a expressão mais perfeita para a caracterização da Amazônia (REIS, 1983, p. 47).

Santos apresenta maior rigor acadêmico que Cruz, Moog e Reis, mas ainda assim segue bastante atrelado ao enfoque tradicional dado pelos três autores mencionados acima. Com formação em Direito e Ciências Econômicas, foca a economia do século XIX dando a entender que já se tinha na região, no período, uma economia de mercado, quando, na verdade, o que se tinha era apenas um mercado ancorado na subsistência – isto até a década de 1870. Depois sim, daqui, se tem a imersão da região no sistema capitalista.

Santos começa o seu trabalho periodizando o processo de crescimento regional em cinco fases:

- de 1800 a 1840 – fase da decadência agrícola;
- de 1840 a 1910 – fase da expansão da borracha;
- de 1910 a 1920 – fase do declínio;
- de 1920 a 1940 – fase não caracterizada;
- de 1940 a 1970 – fase de crescimento moderado.

Nas três primeiras fases o autor parte para explicar a economia do século XIX. Na fase da decadência, que vai de 1800 a 1840, a tese do autor é de que o cacau não mais continuava a ser o eixo da economia local não conseguindo, portanto, tirar a região do quadro de marasmo e crise que estava imerso. Ainda segundo o autor, vários fatores contribuíram para isto: “a inversão na marcha dos preços do cacau; o quadro mundial geralmente adverso para produtos tropicais; o esforço de guerra do Pará na campanha da Guiana associado à ocupação de Portugal por tropas francesas; e os movimentos políticos locais, especialmente a Cabanagem (SANTOS, 1980, p. 28).

Nesta fase de decadência, o maior evento político do período foi a abertura dos portos brasileiros às nações amigas de Portugal. Conforme Santos, tal medida “iria atrair ao Pará

vários negociantes ingleses que, uma vez estabelecidos em Belém, passavam a operar com a Europa, sendo mais tarde a área de comércio ampliada para abranger os Estados Unidos e as Antilhas (SANTOS, 1980, p. 28). Assim, na visão do autor, a Amazônia viveu uma imensa crise neste período, mas em 1820 recebe a primeira sinalização de que os ventos poderiam mudar: entram no porto de Belém sete galeras e 53 embarcações de diversas toneladas trazendo mercadorias dos Estados Unidos, da França, da Inglaterra e da África (SANTOS, 1980, p. 28). Uma crítica que fazemos a Santos é o seu desprezo por todos os outros gêneros agrícolas regionais. O autor não percebe nos produtos como cacau, por exemplo, uma efetiva contribuição para a dinamização e incremento do mercado local entre as várias localidades próximas de Belém e a própria cidade de Belém. Isto veremos no decorrer do nosso trabalho.

De 1840 a 1870 Santos aborda a sua segunda fase e o seu sentido de expansão da economia da borracha na segunda parte de seu livro. Para tanto, faz a respectiva análise em 6 (seis) capítulos da seguinte forma:

1. A borracha: das raízes a 1877;
2. Superação da escassez da mão-de-obra;
3. A oferta de capital;
4. Sistema do aviamento e formação do excedente na economia gomífera;
5. Visão geral dos setores econômicos: novos impulsos da demanda;
6. Os preços da borracha: movimento a médio e longo prazos;

Na primeira parte da expansão “A borracha: das raízes a 1877”, o autor destaca a importância da demanda externa pelo produto regional que ganha grande impulso a partir da invenção do processo de vulcanização em 1839. Assim, Goodyear, “em 1841 iniciou a fabricação de artigos de borracha vulcanizada e em 1844 patenteou a invenção nos Estados Unidos (SANTOS, 1980, p. 49). Ainda neste capítulo o autor faz menção à navegação a vapor, dizendo que a “procura mundial em crescimento [pela borracha] só se tornou possível em virtude de uma mudança técnica ocorrida no setor dos transportes: a introdução do navio a vapor em 1853” (SANTOS, 1980, p. 53). Para o autor, “este fato parece ter tido muito mais importância econômica e política do que a abertura do Amazonas à navegação internacional em 1867 (SANTOS, 1980, p. 53).

Na segunda parte de sua análise “Superação da escassez da mão-de-obra”, Santos chama a atenção para o problema da falta de mão-de-obra nos seringais. O problema ficava mais grave na medida em que a demanda mundial pela borracha continuava crescendo mais intensamente que a oferta, principalmente a partir da década de 1870. Conforme o autor, o

governo incentivou dois tipos de imigração – a espontânea e a induzida. A primeira, dirigida pelo governo e por particulares, tinha finalidade agrícola e foi muito mais direcionada para os estrangeiros – “de 1908 a 1911 deram entrada no porto de Belém – o porto internacional da Amazônia – quase 19.500 imigrantes estrangeiros” (p. 88) sendo 46% de portugueses, 14% de espanhóis, 6% ingleses, entre outros. Este tipo de colonização foi um fracasso e o próprio autor cita as causas: a baixa qualidade do imigrante estrangeiro em razão da falta de seleção, a péssima localização das colônias sob o ponto de vista econômico e a inépcia administrativa dos órgãos oficiais encarregados. A grande imigração nordestina foi a imigração induzida. O destino desta mão-de-obra acabou sendo os seringais, “embora algum saldo migratório haja permanecido na banda oriental do norte do Pará fazendo agricultura” (p. 86). O autor estima que de 1877 até 1900 tenham entrado na Amazônia 160.125 trabalhadores. Apenas no Pará entrou 58.384 nordestinos entre 1855 e 1916 (p. 100). A principal função dos imigrantes no Pará, ao contrário do que ocorreu no Amazonas, foi o de preencher parte das vagas que os lavradores paraenses deixavam ao deslocar-se para as zonas produtoras de borracha do oeste.

O terceiro item da expansão gomífera na Amazônia é o que trata sobre “A oferta de capital”. Este item, somado à incorporação de novas áreas produtoras e o acréscimo da mão-de-obra, é que ocasionariam a expansão efetiva da borracha. Por outro lado foi o capital o elemento responsável pela movimentação da mão-de-obra intra-regional e pela criação da infra-estrutura de transporte e comunicação. Inicialmente o capital empregado na exploração da borracha era privado e inexpressivo – oriundo ou não da região. A crescente procura pelo produto no mercado mundial atraiu de imediato o capital estrangeiro que veio a se constituir no sustentáculo da atividade de extração para toda a região. Segundo o autor, são três as modalidades de entrada de capital externo na economia dos seringais, inclusive em seu sistema de aviamento – agora em seu formato de economia de mercado ou economia capitalista:

1. Financiamento privado de importações;
2. Investimentos diretos ou capital de risco;
3. Empréstimos a governos locais.

Não deve haver dúvidas de que o capital estrangeiro na região foi muito mais eficiente que os capitais privado ou público nacionais. Os investimentos diretos ingleses e norte-americanos foram de tal ordem significativos que, podemos dizer, tiraram a região do seu sistema primitivo de operar as relações econômicas. Mais ainda: introduziram na região a infra-estrutura necessária para efetiva formação da riqueza regional oriunda da borracha em

ramos, tais como: navegação, serviços urbanos, comunicações, sistema portuário, transporte urbano e iluminação, construção civil, estrada de ferro e colonização (REIS, 1980, p. 134-135).

No quarto ítem da expansão da economia dos seringais, Santos trata do “Sistema do aviamento e formação do excedente na economia gomífera”. Faz inicialmente uma descrição da cadeia de aviamento que envolvia os seguintes agentes econômicos: extratores, aviadores de 2ª linha, aviadores de 1ª linha, casas aviadoras e exportadores e o mercado internacional.

O aviador de nível mais baixo fornecia ao extrator certa quantidade de bens de consumo e alguns instrumentos de trabalho, eventualmente pequena quantidade de dinheiro. Em pagamento, recebia a produção extrativa. Os preços dos bens eram fixados pelo aviador, o qual acrescentava ao valor das utilidades fornecidas juros normais e mais uma margem apreciável de ganho, a título do que se poderia chamar juros extras. Esse aviador, por seu turno, era aviado por outro e também pagava juros extras apreciavelmente altos. No cume da cadeia estavam as firmas exportadoras, principais beneficiárias do regime de concentração de renda por via do engenhoso mecanismo dos juros extras e do rebaixamento do preço local da borracha (SANTOS, 1980, p. 160).

A formação do excedente nos seringais ocorria, conforme Santos, pela eficiente cadeia de aviamento então existente, principalmente a partir dos extratores seringueiros.

Três foram, na verdade, as grandes parcelas de excedente para a acumulação de capital na economia gomífera, mas a forma de distribuí-lo teve pouco a ver com a coautoria e a procedência. A primeira resultava de extorquir do seringueiro, até o ponto de intolerância fisiológica, o máximo de rendimento com o mínimo de pagamento. O excedente era compartilhado pela rede de aviadores transportadores, governo, etc, inclusive pelos centros industriais. A segunda, bastante difícil de distinguir da primeira, mas teoricamente identificável, seria o lucro específico da atividade empresarial dos aviadores e seringalistas, remuneração de sua capacidade de organização, coragem e energia. A terceira parcela de excedente consistiu na renda das inversões em capital fixo e capital de giro enviados por não-residentes na região (SANTOS, 1980, p. 162).

O quinto item da expansão gomífera trata da “Visão geral dos setores econômicos: novos impulsos da demanda”. O autor faz uma análise da economia regional enfatizando o comportamento dos setores primário, secundário e terciário. O destaque é o setor primário, que aglutinava mais da metade da renda regional – cerca de 50,8%, “onde é eminente a participação da extração vegetal e quase outra metade é detida pelo terciário, no qual domina o comércio de mercadorias; o setor secundário é praticamente insignificante para a geração de renda e nele a construção civil se salienta mais que a indústria de transformação” (SANTOS, 1980, p. 179). O sexto item da expansão trata dos preços da borracha - movimento a médio e longo prazos. Neste item, Santos demonstra a contribuição de Dunlop, que inventou o pneumático, na subida do preço da borracha entre 1889 até 1898. Neste último, por sinal, a

borracha alcançou a cotação máxima de 12\$970 por quilo. Eram preços excelentes, com uma média de 10\$560, mas a partir de 1900 a oscilação avança para valores menores a tal ponto que em 1902 estava reduzida para 4\$952. Contribuiu para esta brusca diminuição do preço “uma queda real verificada nos mercados de Nova York e Londres e uma perda de câmbio decorrente da valorização externa do mil-réis” (SANTOS, 1980, p. 209). De forma geral, sobre esta questão da oscilação do preço da borracha, Santos destaca que o seu comportamento obedeceu a seguinte seqüência: de 1866 a 1888 ouve uma aceleração moderada no preço dos produtos. De 1889 a 1910 a aceleração se tornou mais intensa e a partir de 1911 até 1920 entra em seu declínio.

A terceira parte do livro de Santos trata da fase do declínio da economia da borracha englobando os capítulos 9 e 10. O capítulo nove enfatiza o grande colapso da produção gomífera. O autor, assim, inicia a sua análise destacando que este evento foi uma consequência direta da queda dos preços entre 1911 e 1914, “mas assenta sobretudo na natureza irreversível das mudanças que a precipitaram: a transformação e a diversificação definitiva das fontes de financiamento” (SANTOS, 1980, p. 257). Com a grande crise que se abateu no setor, muitas casas aviadoras foram à falência, ouve fechamento de seringais, além de prejuízos para os pequenos comerciantes. O reflexo foi de imediato na navegação fluvial - “Lanchas e vapores ociosos se alinhavam no porto e as tripulações sem serviços constituíam uma pequena massa de descontentes” (SANTOS, 1980, p. 257). O capítulo 10 trata da seqüência final da economia da borracha, aonde o autor explicita as variações que ocorreram com o rigor da crise nos setores primário, secundário e terciário. A renda interna per capita que em 1885 chegou a ser de 362 dólares, em 1920 chegou a ser de 74 dólares – inferior à renda de 1850 quando apenas se estava iniciando a economia da borracha.

A quarta parte do livro de Santos faz uma avaliação do crescimento econômico amazônico inserindo-a nos preceitos predominantemente neoclássicos. Dizia que nos quadros de uma organização capitalista da economia mundial o crescimento de economias regionais, como a Amazônia, é condicionado por dois requisitos básicos: a amplitude de mercado interno e externo e a disponibilidade de fatores de produção aptos a responder a demanda. Assim, no início do século XIX, o mercado interno da Amazônia era demasiadamente fraco para absorver a sua produção. Já no mercado capitalista, a inserção regional ocorre no final do século XIX motivado por quatro fatores: vigor e duração da demanda mundial de borracha, ingresso de novos contingentes de mão-de-obra, oferta de capital extra-regional e superação do estrangulamento do setor de transporte.

No geral, Santos interpreta a história da Amazônia da mesma forma que Cruz, Reis e

Moog. Para todos esses existem apenas dois momentos verificados na história econômica da região. O primeiro momento são as especiarias das drogas do sertão, no período colonial. Mas apesar dessas muitas especiarias como castanhas, óleos e madeiras, o desempenho da região ficou bem abaixo em termos comerciais em relação aos resultados da agricultura e da mineração das regiões nordeste e central do Brasil. O segundo momento se dá pela economia da borracha que, de certa forma, todos os autores citados concordam que sua evolução irá tirar a região do marasmo econômico que imperava desde a invenção da Amazônia pelos portugueses no século XVII com a fundação da Belém em 1616. O diferencial de Santos, entretanto, se dá por sua rigidez em manusear os dados históricos-quantitativos e pela abordagem neoclássica do capitalismo que faz do século XIX. Necessário dizer que discordamos em parte de sua abordagem teórica como mostraremos adiante, mas não do seu método de análise.

### 3.7 OBJETIVO DA PESQUISA

A pesquisa se propõe a apresentar a navegação regional como um mecanismo de transformação de mercado na economia da borracha a partir da segunda metade do século XIX, principalmente entre os anos compreendidos entre 1872 e 1910. Pretendemos destacar a abordagem da navegação regional no debate da formação econômica da Amazônia, principalmente a vapor, porque acreditamos que esta não só influenciou a formação do capitalismo na região, como foi determinante para as transformações que estavam ocorrendo nos seringais, principalmente na sua fase capitalista, a partir da década de 1870.

Esta questão da navegação, que consideramos central no debate da formação regional a partir da economia da borracha, quase nenhuma menção recebeu dos autores clássicos nacionais e regionais tratados aqui. Dos clássicos, apenas Santos e Reis fizeram algumas menções sobre o tema, mas ainda assim dentro de um quadro de superficialidade. Santos, por exemplo, descreve a navegação – no caso a vapor – como condição determinante para alavancar a economia da borracha em sua fase de expansão e, neste caso, foca a façanha de Mauá a partir da visão empreendedora deste – “Mauá compreendeu de imediato, com seu gênio e experiência, as possibilidades que se abriam ao comércio amazônico pela navegação a vapor” (SANTOS, 1980, p. 55).

No geral, Santos faz uma afirmação correta da importância da navegação na dinâmica inicial da borracha, mas não avança na discussão para explicitar a propagação de como

ocorreu todo este processo que culminou no apogeu da produção da goma elástica na década de 1890 até sua crise em 1910. O mesmo autor ainda envereda para comentar a abertura do rio Amazonas à navegação internacional, mas sua análise destaca que pouco de importância tinha a região e suas riquezas para as potências imperialistas da época: “[...] a verdade é que, por essa época, as grandes potências tinham sua atenção mais voltada para o Japão, a China a África e países americanos acima do Equador” (SANTOS, 1980, p. 57). Discordamos de tal posição, pois a partir de 1850 a Amazônia brasileira já se destacava como uma região de enorme potencial de comércio e grandes riquezas naturais e, conforme manifestação dos governantes da época, que veremos na análise, existia, sim, grandes interesses de países imperialistas em dominar o grande rio Amazonas.

Reis, ainda que não aprofunde na análise da navegação como mecanismo de transformação de mercado na economia da borracha, reconhece que sem o transporte fluvial teria sido inexistente a movimentação da riqueza oriunda dos seringais. Destaca, neste sentido, a importância dos barcos pequenos e também dos vapores no processo de formação capitalista amazônica: “Dentro dos seringais, para sua movimentação interna, os seringueiros utilizavam as canoas tipo igaratés e as montarias” (REIS, 1953, p. 105).

Ainda conforme Reis, sobre os barcos da empresa de navegação de Mauá, destaca que “sem o navio a vapor a corrida para os seringais teria sido realizada sem o aspecto dinâmico que a caracterizou. E os resultados não se apresentariam com o rendimento alcançado. O barco a vapor constituiu não só uma novidade, mas uma força nova que autorizou e deu rapidez ao esplendor gomífero” (REIS, 1953, p. 103).

Um pouco antes, ainda no século XIX, Tavares Bastos, político e intelectual, chegou a realizar uma análise da navegação e sua influência no comércio regional. Trata-se de uma análise de grande abrangência de dados para a época, mas que focou apenas a segunda metade da década de 1860. Como ainda não se tem a fase capitalista na região e nem a realização da grande corrida aos seringais, podia se perceber a movimentação do porto e do comércio do Pará, conforme o autor:

O porto do Pará cresce constantemente na escala do nosso comércio. D’antes era o Maranhão que remetia por cabotagem ao Pará grande quantidade de mercadorias estrangeiras despachadas naquela alfândega. Hoje é o Pará que, pelo contrário, já supre por cabotagem ao Maranhão e ao Ceará algumas dessas mercadorias superabundantes no seu mercado. Assim, a exportação do Pará por cabotagem (para outros portos alfandegados) de mercadorias estrangeiras, que em 1869-61 foi só de 65:853\$000, subiu em 1864-65 à soma de 779:366\$000, destinadas ao Maranhão, Ceará, etc. (BASTOS, 1937, p. 158-159)



O trabalho de Bastos é rico em detalhes sobre o comércio realizado entre Belém e Manaus e de Belém para resto do mundo. Destaca que nos primeiros anos da década de 1860 o comércio entre o Pará e os Estados Unidos já era dinâmico em decorrência da exportação da borracha. O envio das mercadorias regionais era realizado nos paquetes a vapor que ligavam Nova York e o Rio de Janeiro, sendo que a escala se dava no porto de Belém (BASTOS, 1937, p. 164). Manaus ficava fora, pois não era permitido, até então, ao seu porto, qualquer escala de navio estrangeiro.

Bastos ainda apresenta alguns relatórios da Marinha sobre o número de embarcações a vapor e a vela na primeira metade da década de 1860 – inclusive comparando com o início da década de 1850. Sua análise destaca que no exercício entre 1864-65 foram registrados no porto de Belém 24 barcos a vapor contra 73 a vela – principalmente escunas (BASTOS, 1937, p. 167). O ponto alto, entretanto, de sua análise sobre navegação, é a análise do relatório da empresa de navegação de Mauá, publicado em 1866 com os dados de 1865. Dizia que a “Companhia do Amazonas é a melhor das empresas do mesmo gênero no Brasil. O seu serviço é perfeitamente regular. Os seus paquetes têm boa marcha, boas acomodações, asseio e serviço dignos de elogio. São mais próprios para essa navegação que os vapores peruanos [...] A Companhia do Amazonas é superior à Companhia costeira (Brasileira de Paquetes), e honra o Brasil” (BASTOS, 1937, p. 177-178).

Bastos sempre lutou a favor da liberdade do comércio e da indústria no período e antecipou a grande contribuição dos interiores e das margens dos rios para a construção do desenvolvimento regional. Sobre a região:

[...] não é só nas margens do rio principal, é nos afluentes, nos igarapés, onde há terras firmes e a residência fixa é possível, é nessas paragens encobertas pelas ilhas e pelas florestas que abundam os gêneros, que se colhem os produtos naturais, que se preparam as drogas (BASTOS, 1937, p.158-159).

No final do século XX alguns estudos voltaram a tratar da navegação na região. O primeiro que destacamos é o trabalho de Ximenes (1992, p. 3-19) que, a partir de uma análise sociológica, foca a relação entre as embarcações, os homens e os rios na Amazônia. Também temos o estudo de Lins Neto (1991), mas que traça uma análise econômica contemporânea da navegação fluvial amazônica na perspectiva da integração regional ao mercado nacional. Uma obra clássica, ainda que sem rigor acadêmico, mas que apresenta bom conteúdo histórico, é do historiador amazonense Bittencourt (1957). Em sua análise foca a navegação do rio

Amazonas e os nomes dos portos da Amazônia na primeira metade do século XX.

A nossa intenção é de apresentar um trabalho aonde a navegação regional seja um elemento de avanço na formação do capitalismo da Amazônia. É introduzir a discussão da importância da navegação regional (não somente a vapor, mas principalmente este) na expansão capitalista dos seringais – a partir de uma interpretação do pensamento de Polanyi. Neste caso, dividimos a nossa pesquisa em dois grandes eixos, sempre com a interligação da realidade acumulativa da economia dos seringais e do seu impacto na navegação regional, subsidiada ou não pelos governos. A vapor ou não. Entendemos, neste sentido, neste primeiro eixo, que até antes de 1872 a borracha não se configurava como o principal produto extrativo da pauta da economia regional. Até este período o que prevalecia era uma economia fundamentada na produção e coleta do cacau. A estrutura de financiamento dos seringais até aqui igualmente não se firmava como uma unidade de produção capitalista e, conseqüentemente, não exigia uma estrutura de navegação mais sofisticada que a ofertada pela Companhia de Navegação de Mauá e mesmo pelas canoas tradicionais. Os seringais utilizavam força de trabalho meramente familiar, com mão-de-obra local, pequena propriedade e, conseqüentemente, o resultado era a pouca produtividade do trabalho. O aviamento igualmente não se encontrava em sua fase mais evolutiva, pois até antes de 1872 não se tem notícias das casas aviadoras operando em toda sua complexidade com o mercado interno e externo. Até 1872 o capital empregado na exploração da borracha era inexpressivo, geralmente oriundo da própria região. A navegação regional acompanhava este movimento da fase pré-capitalista dos seringais, sendo que a sua maior expressividade ficava reduzida aos barcos a vapor de Mauá - ainda que concorressem com estes os barcos a vela e as canoas da região.

A partir da década de 1870 se tem a ocorrência do segundo e principal eixo da pesquisa. A borracha assume-se como o principal produto da Amazônia ultrapassando a produção do cacau que deste o século XVIII estava à frente da economia da região. O resultado é a decadência da agricultura em conseqüência da corrida que se dá rumo aos seringais – corrida, esta, que foi motivada pela ampliação da utilidade do produto na Europa e nos Estados Unidos. A partir de 1872 os seringais se firmam como unidade de produção capitalista abandonando, de vez, o modo de produção cabocla. Entra em cena uma mão-de-obra de imigrantes, principalmente nordestina, buscando o aumento contínuo de sua produtividade tendo em vista a sua inserção na política de aviamento. É por esta política de aviamento entre o seringueiro, seringalista, casas aviadoras e exportadores que ocorre a

grande transformação dos seringais. Ou seja, os seringais passam, agora, a se inserir, definitivamente, no modo de produção capitalista com destaque para o papel dos seringueiros (mão-de-obra responsável pela coleta do produto e igualmente explorado) e casas aviadoras (organização empresarial financiadora do processo econômico que ocorria nos seringais).

O impacto dessas transformações nos seringais no setor de transporte regional foi intenso. Agora inserido em um quadro de latifúndio e da necessidade de avançar cada vez mais nos seringais além das proximidades de Belém e Manaus, a navegação regional ganha destaque. As casas aviadoras, no financiamento das mercadorias para os seringais, começam a implementar barcos a vapor para fazer frente à empreitada. Contudo, é pela empresa de navegação de Mauá que a produção de borracha ganha mercado. Ocorre que, em decorrência da forte expansão da produção interna da borracha, fruto da forte demanda externa, a empresa de navegação de Mauá não consegue manter a capacidade de financiamento de seus barcos a vapor. Assim, neste exato ano de 1872, a empresa criada com capital nacional é vendida para o capital estrangeiro. Conseqüentemente, a Companhia de Navegação de Mauá, criada em 1852 e que passou a operar em 1853, ao ser vendida para os ingleses em 1872 é transformada na *Amazon Steam Navigation Company Ltda* em 1874.

Com esta investida do capital estrangeiro na Amazônia, na navegação fluvial, se tem a primeira grande inserção do capital externo na região o que, com efeito, trará rebatimentos profundos na transformação do mercado regional dos seringais. Acreditamos, neste sentido, que não é mera coincidência ter em 1872 duas ocorrências que marcariam profundamente a segunda metade do século XIX ao mesmo tempo: i) ano da supremacia da borracha sobre todas as outras culturas; ii) ano da entrada do capital estrangeiro na região. Com efeito tudo isto reflete, igualmente, dois outros fatos que se encontram intimamente ligados: a internacionalização dos seringais e a internacionalização da navegação. Acreditamos que esses dois fatos foram determinantes para os seringais se firmarem como unidades produtivas competitivas – ainda que estes estivessem balizados em uma realidade de aviamento e que, erroneamente, faz lembrar que pouco se vivenciava de uma economia monetária de produção. Com efeito, a moeda, na estrutura dos seringais de padrão capitalista, se fazia presente na realidade dos seringalistas e, principalmente nos negócios das casas aviadoras e casas exportadoras – apenas acreditamos que sua circulação era insignificante na realidade monetária dos seringueiros. No geral, foi exatamente este contexto monetário presente na economia dos seringais a partir de 1872 que fez com que a navegação regional, iniciada como monopólio, se inserisse em uma nova realidade, tornando-se um mecanismo eficaz da

transformação de mercado na economia da borracha.

A partir da entrada do capital estrangeiro na navegação regional a política imperialista do grande capital monopolista e financeiro encontra plena corporificação no financiamento da economia da borracha na Amazônia. Neste sentido, o capital estrangeiro passa a se constituir no sustentáculo da atividade extrativa para toda a região, quer quanto ao crédito para as exportações e importações, quer como capital de giro e ainda empréstimo aos governos locais” (MARTINELLO, 1988, p. 31), quer para financiamento de embarcações a vapor para os seringais.

#### **4 A NAVEGAÇÃO E O MERCADO REGIONAL (1800-1852)**

A proposta deste capítulo é de apresentar alguns componentes que serão importantes para a compreensão do trabalho. Esta fase contempla a primeira metade do século XIX – e de forma diferente do que estava ocorrendo na Europa e nos Estados Unidos, que eram países que já se inseriam em um quadro de economia de mercado, aqui, na Amazônia, a realidade era outra. Prevalencia uma situação de mercado de economia pré-capitalista, onde o mercado interno era dominado pela baixa liquidez e pela falta de um sistema complexo de crédito – ainda que o comércio de longa distância, pela navegação de longo curso, já fosse relativamente desenvolvido.

O primeiro componente do capítulo é histórico e trata da navegação na Amazônia a partir da “descoberta” do rio Amazonas feita por Pison por volta de 1500. O destaque, aqui, é a importância das canoas, nas quais cruzando o Amazonas e seus afluentes, os aventureiros e conquistadores históricos perceberam que a empreitada para a conquista da Amazônia deveria começar e terminar por suas águas. Podemos dizer que a navegação dos primórdios, ou seja, desde a fundação da cidade de Belém em 1616 até 1852 pode ser caracterizada como a fase das canoas, conforme assinalou muito bem Bittencourt (1959, p. 34).

O segundo componente do capítulo é a proposta de identificar o sistema fluvial amazônico a partir de uma visão de autores do século XIX e início do século XX. A ênfase encontra-se no Rio Amazonas, considerado o rio mais importante e comerciável da região em todo o período da economia extrativa da borracha. Era por este rio que todos os barcos a vapor tinham que navegar, obrigatoriamente, até pela ligação natural estabelecida entre Manaus e Belém e daqui para o oceano Atlântico. Também destacamos outros afluentes navegáveis e muito utilizados no período, tais como: Xingu, Tocantins, Tapajós, Negro, Trombetas, Jarí, Juruá, Teffé, entre outros, inclusive os pequenos rios como Guamá, Guajará, Moju, Acará etc.

O terceiro componente do capítulo trata da navegação fluvial tradicional e sua relação com o comércio interno, realizado entre as várias localidades da Amazônia através das escunas, igarités, mas, principalmente, ubás e montarias. Trata-se de um período em que o domínio é das canoas, sendo que estas faziam a ligação de Belém com vilas e cidades do interior. Pelas canoas e igarités ocorria o abastecimento regional e a dinamização da agricultura e do comércio interno. O mercado existia, mas era de pouca importância – sua grande contribuição era ser um local de referência para o comércio de longa distância

(navegação oceânica). Neste período a Amazônia vivia a fase pré-capitalista citada por Polanyi.

O quarto componente do capítulo trata da navegação oceânica e o comércio regional após a abertura dos portos em 1808. Mostra a ligação da Amazônia com o comércio exterior, principalmente com Portugal, que era o país que regulava as relações econômicas entre Lisboa e Belém. Trata-se de uma navegação que era realizada por diversos tipos de navios como barcas, brigues, patachos, brigues-escunas e iates. Durante todo este período, Belém continuava fortemente dependente do interior para sustentar sua relação econômica com Portugal, mas agora também com França, Holanda, Inglaterra e Estados Unidos. O comércio de longa distância do Pará com vários países torna-se intenso, mas seu reflexo na economia regional era quase inexistente – ainda que se utilizasse o dinheiro e grandes atos de permuta. Para este cenário o quadro, também, é de economia pré-capitalista.

#### 4.1 A NAVEGAÇÃO AMAZÔNICA DENTRO DE UMA PERSPECTIVA HISTÓRICA

A história da navegação se confunde com a própria história da humanidade que, desde os seus primórdios, demonstra uma relação intensa existente, mais por necessidade que curiosidade, do homem com o mar. Na Bíblia, do antigo testamento, já se faz uma referência desta relação através da citação de Isaías (2001, p. 1370), quando diz existir, além dos mares da Etiópia, um povo que habita uma terra de boa riqueza na agricultura e em busca desta envia-se embaixadores navegando por mar em navios de papiro. Fato remoto que deve ter ocorrido há uns cinco mil anos.

Na Amazônia, talvez mais do que em qualquer outra parte do Brasil, a navegação se confunde com a sua própria história, pois por “ela tem sido e sempre há de ser, por este mar imenso que é o rio Amazonas, a principal via de comunicação para todos os habitantes e todos os produtos, de uns para outros lugares, até onde com as pontas dos pés repele as vagas do oceano” (ARANHA, 1852, p. 55). Não seria exagero dizer que a formação da Amazônia que se iniciou no século XVII tem, em seus primórdios, a sua mola mestra desencadeada pela navegação – sendo esta, igualmente, o instrumento principal e agente de inserção que tanto integrou a Região Amazônica à economia mundial, quanto serviu para a sua própria formação territorial. Isto pode ser visto numa breve perspectiva histórica que fazemos agora da navegação na região desde o final do século XV até início do século XIX.

O primeiro descobridor do rio Amazonas foi o navegador espanhol Vicente Pison, considerado o primeiro europeu a enfrentar as correntezas do grande rio – isto por volta de

1500. Nesta viagem, partindo do Porto de Palos, na Espanha, Pison abasteceu-se de víveres, seguiu rumo ao Norte do Brasil, a bordo de uma caravela, onde capturou 36 índios para ajudá-lo a seguir viagem. Chegando ao delta<sup>16</sup> do Amazonas, entretanto, foram obrigados a recuar, acuados pelo fenômeno da pororoca que colocando em risco as embarcações, levaram-no a tomar um rumo mais calmo – ou seja, a costa do litoral amapaense, no qual passa a explorar (BEZERRA NETO, 1999, p. 11-23). Por esta aventura, que não foi pouca coisa para a época, a Espanha resolveu nomear Pison como capitão e governador das terras amazônicas exploradas e do rio conquistado – inclusive foi Pison quem batizou o nome do rio Amazonas como Santa Maria de la Mar Dulce. Nesta missão, o navegador Pison foi seguido na foz do Amazonas por outro espanhol, Diego de Lepe, que como ele partira do porto de Palos, Espanha. Em sua tentativa de desembarque na foz do rio Amazonas, apenas alguns meses depois de Pison, Lepe terminou por travar um feroz combate com os índios que mataram 10 de seus homens – que na verdade eram parentes dos 36 índios salteados anteriormente por Pison (MIRANDA NETO, 1991, p. 52).

Motivados pelo tratado de Tordesilhas<sup>17</sup> assinado pela Espanha e Portugal em 1494, os espanhóis continuavam a fazer suas investidas na região através do rio Amazonas, que para muitos navegadores ainda se configurava em uma grande incógnita, onde a navegação era precária e temerosa. Durante o século XVI, ainda ocorreram outras expedições, agora tendo como ponto de partida a cidade de Iquitos, no Peru, até então um importante centro do império colonial espanhol na América. Por volta de 1541, Gonçalo Pizarro (irmão do conquistador espanhol Francisco Pizarro) e Francisco Orellana organizaram uma grande expedição espanhola de navegação com a missão de se apoderar das riquezas da floresta, além de fazer um efetivo reconhecimento do rio Amazonas até alcançar o Atlântico. Foi a primeira grande expedição européia para explorar a Amazônia: 220 espanhóis a cavalo, 4.000 índios, 2.000 lhamas, 4.000 porcos e 1.000 cães (MIRANDA NETO, 1991, p. 53). A expedição, entretanto, sofreu sérios revezes na travessia dos Andes e na penetração da floresta equatorial, fazendo com que Pizarro regressasse a Iquitos em 1542. Gusmão cita alguns desses revezes, como a falta de mantimentos, que assolavam a todos, a tal ponto que passaram a se “alimentar de couros, cintas e solas de sapato cozidos com algumas ervas, de maneira que era grande a

---

<sup>16</sup> Delta é uma foz ou embocadura de um rio. Corresponde a um ponto onde um rio termina desaguando no mar.

<sup>17</sup> Trata-se de um acordo em que a atual América do Sul foi dividida entre Espanha e Portugal, com o aval direto do Papa Alexandre VI. A parte que caberia a Portugal seriam as terras do Meridiano das Tordesilhas, uma linha reta imaginária unindo as atuais cidades de Belém do Pará à Laguna, em Santa Catarina. As terras do Oeste do Meridiano, abrangendo as terras da atual Amazônia brasileira seriam de domínio da Espanha.

fraqueza dos homens que mal podiam ficar de pé” (GUSMÃO, 1942a, p. 1).

Na desistência de Pizarro de enfrentar o rio Amazonas, com suas correntezas e seus revezes, Orellana seguiu viagem por sua conta e risco, com 57 homens em 5 canoas grandes e outras tantas que haviam sido tomadas dos índios. As dificuldades continuavam em decorrência do desconhecido, da limitação das embarcações e da fome que quase novamente faz a expedição abortar - mas a navegação contra a correnteza acabou por tornar esta vontade impossível. Mais à frente, entretanto, seguindo viagem, “encontram uma grande nação indígena, de nome Aparia, aonde fazem parada e se alimentam fartamente” (GUSMÃO, 1942a, p. 17). Em Aparia, Orellana percebe que não poderia cruzar o rio Amazonas e chegar ao oceano a bordo de pequenas canoas. Auxiliado pelos índios começa a construção de um Bergantim, com todos os seus homens trabalhando no novo barco. Os que não tinham força para cortar madeira carregavam os foles, enquanto os outros carregavam a água. O construtor do barco de Orellana é o entalhador Diogo Mexia, igualmente responsável pelas reformulações dos barcos, até então um pouco avariados. Portanto, não é de Quito, mas “da aldeia indígena de Aparia, no dia 2 de fevereiro de 1542” (CONDOMINE, 1944, p. 14) que parte a expedição de Orellana rumo ao Atlântico, chegando depois de 6 meses de aventura, dirigindo-se, em seguida, rumo ao Caribe, até chegar à Espanha a bordo do mesmo bergantim (BITTENCOURT, 1959). O padre Gaspar Carvajal, relator da expedição de Orellana, diz ter visto, em toda a extensão das margens do rio Amazonas, inúmeras pirogas<sup>18</sup> indígenas. Também fala em muitas e grandiosas povoações, todas densamente habitadas, erguidas nessas próprias margens dos rios ou nas ilhas, mas também nas aldeias ditas pequenas ou de tamanho médio.

Uma das grandes povoações encontrada por Orellana refere-se à nação indígena de Maquiparo, que recebeu a expedição de navegação em pé de guerra. Conforme Gusmão (1942a, p. 15) eram 8 mil índios distribuídos em 130 canoas, que totalizaram dois dias e duas noites de intenso combate. Observava-se, com isso, que não apenas as ilhas e as margens dos rios eram habitadas, uma vez que as viagens eram realizadas ao longo do rio Amazonas e seus afluentes, mas também o interior que tanto continha caminhos de roça quanto estradas para comunicação com outros povoados além de aldeias indígenas. De certo, mesmo, Orellana foi um grande navegador do Amazonas, mas fez de sua viagem uma narrativa fantasiosa, em que, entre outras peripécias, teria sido atacado por índios que, confundidos com guerreiras, assimiladas das lendas gregas, chamou-as de Amazonas – sendo este a razão do nome do rio

---

<sup>18</sup> Pequena canoa indígena esguia e aberta, feita de um tronco de árvore, escavado a fogo.



Amazonas. Sobre a narrativa fantasiosa de Orellana, Condomine chama a atenção dizendo que os relatos sobre a existência de guerreiras amazônidas pode ter um fundo de verdade. Destacou que os índios da tribo Aparia já tinham escutado falar de tais mulheres, inclusive chegando a destacar que existiu, de fato, uma “república de mulheres solitárias que habitavam, principalmente, as terras do rio Negro” (CONDOMINE, 1944, p. 77).

O resultado da façanha expedicionária de Orellana pode ser traduzido nos seguintes números: dos 4.000 índios capturados e domados para a missão espanhola não regressou nenhum e dos 220 espanhóis, apenas 40 retornaram com vida. Por sua empreitada e sucesso, Francisco Orellana obteve do Imperador Carlos V o título de capitão e governador das terras descobertas, sendo-lhe concedido o direito de conquistar e colonizar o vale amazônico. Com a intenção de conquistar os índios e colonizar a região pelos rios, Orellana, em sua segunda empreitada, saindo da Espanha, seguiu viagem em 11 de maio de 1545 com 1.500 homens rumo a Amazônia. A intenção seria começar a penetração pelo delta do Amazonas, mas a expedição fracassou em decorrência dos desgastes provocados pelas lutas com os índios. Assinalamos dois outros motivos para o fracasso desta segunda missão de Orellana: i) a falta de apoio financeiro da Coroa Espanhola ao navegador - inclusive fazendo com que o seu padrao hipotecasse os seus bens para a realização da empreitada e a ii) forte burocracia do Conselho das Índias, responsável pelas terras a serem conquistadas por parte da Espanha.

Outro espanhol em 1560 desce o rio Amazonas a partir de Iquitos, também com a intenção clara de “não somente descobrir novas riquezas da região, mas garantir a posse da terra desta importante região para os domínios da Coroa espanhola, haja vista a sua via de comunicação com o Atlântico e a sua relativa proximidade das minas de prata de Potosi, localizada na região andina (BEZERRA NETO, 1999, p. 13). Trata-se da expedição de navegação sob o comando de Pedro de Ursua. Este parte a bordo de uma caravela a frente de uma centena de aventureiros. Destacamos três fatos sobre esta expedição percebidos tanto por Condomine quanto por Gusmão (1942b): i) o apoio financeiro por parte da Coroa Espanhola foi muito escasso, que mal deu para comprar víveres e armas, ambos necessários para o sucesso da tarefa; ii) poucos companheiros confiáveis, portanto, viajou cercado de gente de caráter duvidoso; iii) ausência de capacidade para gerenciar conflitos, ou seja, falta de liderança. De fato, mesmo, foram muitos os conflitos percebidos na expedição. A dois dias de viagens, por exemplo, dois aventureiros ambiciosos pelo posto de Ursua provocam o primeiro incidente a bordo envolvendo a morte de um negro escravo. Nenhuma medida foi tomada pelo chefe do navio, pois “seduzido pelo posto do governador da nova província pensava apenas

em prosseguir viagens” (p. 53). As crises e os motins se sucediam quase que ininterruptamente na expedição, inclusive com “aventureiros assaltando um dos padres da expedição à mão armada” (p. 55). Alguns padres participavam da conspiração no navio e assim, em uma sexta-feira santa de 1561, Pedro de Úrsua é morto pelos companheiros de bordo.

Lopo de Aguirre, que tudo tramou com o apoio de alguns padres, é escolhido para chefiar a missão. O caráter de Aguirre, entretanto, era conhecido por todos e as conspirações não cessaram. Subindo ao rio Negro, o Cassiquarê e o Orinoco, saindo na ilha de Margarida, Lopo de Aguirre é capturado e condenado à morte por tantos crimes<sup>19</sup>. Esta seria a última expedição feita no rio Amazonas pelos navegadores espanhóis. À revelia dos direitos territoriais da Espanha sobre a área, conforme disposição observada no tratado de Tordesilhas, várias nações estrangeiras apresentavam disposição para se apossar dos rios e terras da Amazônia. Portugal, por exemplo, fez suas incursões na região. Por volta do ano de 1538, o aventureiro português Diogo Nunes, depois incorporado às tropas espanholas do Pacífico, desceu o rio Amazonas, solitário, a partir dos Andes. Sua saga não se sabe se terminou bem, nem como, nem onde, mas Diogo Nunes apareceu em São Vicente e dali retornou a Lisboa na companhia de Tomé de Souza, a quem certamente apresentou os seus relatos (PORRO, 1992, p. 17). Ingleses, holandeses e franceses igualmente tinham ambição pela posse da terra amazônica. Para tanto, buscaram ampliar seus domínios em direção à região da América do Sul, com os objetivos de conquista e colonização<sup>20</sup>. Assim, entre 1594 e 1595 navegadores ingleses comandaram viagens de reconhecimento pelo litoral das Guianas. Os holandeses, por sua vez, em 1598, realizaram expedições no litoral da Amazônia, já penetrando o rio Amazonas e estabelecendo pequenas feitorias na região, protegidas, inclusive, por fortificações militares (PINHO FILHO, 1979, p. 52).

Assim sendo, conforme Bezerra Neto (1999, p. 15), “em 1600 os holandeses haviam fundado as feitorias de Orange e Nassau nas margens do rio Xingu (afluente do rio Amazonas), ou seja, adentrando na bacia amazônica”. De certa forma, tanto holandeses quanto ingleses já ensaiavam suas primeiras tentativas de ocupação da região em busca da exploração mercantil de suas riquezas naturais, particularmente as especiarias chamadas de

---

<sup>19</sup> Condomine assinala que a morte de Aguirre ocorreu por esquartejamento, na Ilha de Trindade, em 1561, pelos mesmos companheiros que mataram Pedro de Ursua.

<sup>20</sup> Sobre uma discussão mais aprofundada do que é a sua colonização, em seu significado teórico e prático, a partir da problemática de território, ler Moraes (2001). O que o autor trata, basicamente, é a categoria de colonização na formação territorial do Brasil.

“drogas-do-sertão”. Os franceses, não menos ambiciosos, procuravam não apenas ocupar qualquer faixa de terra da costa brasileira – como litoral do Rio de Janeiro (1560) e Maranhão (1612), como as pertencentes à Amazônia. Em 1605 davam início à ocupação do território da Guiana, com várias investidas para fixar a posse da região do Amapá – chamada na época de Capitania do Cabo Norte. A fundação de Macapá, às margens do rio Amazonas, em 1764, ocorreu em decorrência do avanço francês. Holandeses e ingleses foram expulsos da região na primeira metade do século XVII pelas tropas portuguesas, agora já a serviço da Coroa espanhola, em decorrência do período da União Ibérica<sup>21</sup> (1580-1640). A disputa da região envolvendo França e Portugal extrapolou o período colonial, sendo o imbróglio resolvido somente nos primeiros anos da república, com o reconhecimento do direito brasileiro sobre a região.

A par do exposto, o que percebemos é que toda a dinâmica de conquista do território amazônico, na época que ainda pertencia à Espanha, feita por Portugal, ocorreu através dos rios da região, mediante, principalmente, a utilização de canoas. Significa dizer que todos que tinham ambição pela posse da terra amazônica – aqui incluídos, agora, franceses, ingleses e holandeses – faziam as suas incursões inicialmente com base nas caravelas, depois dos navios de vela entrava em cena as canoas. Foi pelas canoas, cruzando o rio Amazonas, que os aventureiros e conquistadores perceberam que a empreitada para a conquista da Amazônia deveria começar e terminar pelas águas.

Podemos notar, ainda, que esta fase de conquista da Amazônia pelos portugueses até o século XVII não foi feita com o objetivo do lucro. O que se objetivava, de fato, era a posse da terra para se explorar, dela, as riquezas naturais provenientes e direcioná-las para um outro território. Significa dizer que neste momento de transição do feudalismo para o capitalismo que se desenrolava na Europa, a Amazônia serviu mais como elemento de barganha de um padrão de mercado emergente (capitalismo) do que, propriamente dito, de território que pudesse oferecer lucro. Na esteira de Polanyi, esta concepção de lucro, principalmente em regiões atrasadas como a Amazônia antes do século XIX, ainda era uma realidade apenas incidental na vida econômica de seus habitantes. Não preponderante, portanto.

---

<sup>21</sup> Trata-se de um período de união entre Espanha e Portugal, isto é, em que o Rei da Espanha era o rei de Portugal. Os três reis da dinastia filipina governaram em Portugal entre 1580 e 1 de Dezembro de 1640 e foram: Filipe II (1580-1598), Filipe III (1598-1621) e Filipe IV (1621-1640). A união das duas Coroas peninsulares possibilitou a constituição de um grande império Ibérico que durou sessenta anos.

#### 4.2 O SISTEMA FLUVIAL NA VISÃO TRADICIONAL

Até a primeira metade do século XIX a navegação amazônica pouco difere da navegação utilizada nos primórdios da conquista da região. Passados quase 300 anos da conquista da região pelos portugueses, adotando a fundação da cidade de Belém (em 1616) como ponto inicial, a Amazônia ainda continuava imersa em um quadro clássico de condições de navegabilidade, que inclui navegação de longo curso, navegação de cabotagem e a navegação fluvial. A diferença passa a se dar nas teias de relações entre a navegação e o comércio, que agora passam a ser mais complexas, ainda que a sociedade local continuasse imersa em um quadro de relações pré-capitalistas da produção.

Do sistema fluvial amazônico o mais importante, sendo o mais comerciável de todos, é o rio Amazonas. Sousa, geógrafo da Capitania do Rio Negro, na primeira metade do século XIX, faz um comentário sobre o rio Amazonas e da impressão que este lhe causou quando visto pela primeira vez.

Trata-se de um rio celebrado por todos os escritores e avidamente apotecido[glorificado] pelo espanhóis: de água branca, caudoloso, magestoso, alegre e sadio. Caudoloso por sua profundidade, pois por ele podem navegar escunas, brigues até galeras. Magestoso por sua largura que se não tivesse tantas ilhas, ainda seria mais temível pelos navegadores. Alegre pelas numerosas multidões que tem de aves de toda a espécie como gaivotas, garças, araras, papagaios, periquitos e todas de diversas qualidade, que divertem e encantam com a melodia de seu canto. Sadio pela água que se bebe e ar que se respira (SOUSA, 1848, p. 416).

Ainda sobre o nome do rio Amazonas<sup>22</sup>, Condomine chama a atenção dizendo que antes da fundação da cidade de Belém pelos portugueses seu nome foi primeiramente rio Orellana, em uma homenagem ao capitão espanhol Francisco de Orellana. Mas antes chegou a se chamar rio Maranhón – nome de outro capitão espanhol. Foi, neste sentido, apenas após a fundação da cidade de Belém, no século XVII, após o reconhecimento dos portugueses, que o rio Maranhón ou Orellana passou a se chamar, definitivamente, de rio Amazonas e, mais acima, de rio Solimões. Mas no trecho do Peru, colonizado pelos espanhóis, ainda se chama, hoje, de Maranhón (CONDOMINE, 1944, p. 14). O apelido Maranhón, ou Maranhão, por outro lado, ganha destaque em território português, inclusive de tal forma que seu nome “[...] foi dado a uma cidade e a uma província inteira, ou capitania, vizinha à do Pará” (p. 15). Por sinal, Condomine foi um dos viajantes estrangeiros que percorreu a Amazônia no final da primeira metade do século XVIII (1746) e igualmente chama, em toda a sua obra clássica, o rio Amazonas de rio Maranhón. Sobre o nome Solimões, de determinado trecho do rio

---

<sup>22</sup> O nome Amazonas vem da palavra grego amazon, que significa as que não tem seio. Trata-se de guerreiras que para manejar o arco e a lança com destreza, arrancavam um dos seios (Pinho Filho, 1979).

Amazonas, diz que tal nome deriva da nação indígena Sorimão, ou seja, uma tribo que habitava aquelas bandas de lá. Com o decorrer do tempo, o nome Sorimão ganhou significado de “rio dos venenos”, nome que foi dado pelos portugueses em decorrência das várias flechadas envenenadas disparadas pelos índios desta mencionada tribo contra os conquistadores (SOUSA, 1848, p. 46). Vez por outra assopravam essas flechas, pequeninas e miúdas, da margem do rio para o alto e bastava que tocasse “ [...] muito levemente o inimigo para matá-lo logo em breve – eram as terríveis zarabatanas” (BENTO, 2003, p. 43). E assim muitos portugueses e espanhóis foram mortos, mas ficou a homenagem.

No século XIX o rio Amazonas era conhecido por todos como o “gigante dos rios” (MARAJO, 1992, p. 45), isto por ser o mais extenso e mais vasto do globo conforme percepção e estudo da própria época. Nas suas margens se achavam “[...] povoações importantes no período como as cidades de Óbidos, Santarém e Macapá, além das vilas de Alemquer, Monte Alegre, Gurupá e as freguesias de Prainha e Almeirim” (BRUSQUE, 1863, p. 72). Nele se destacavam, em toda a sua grande extensão no século XIX, produtos como borracha, cacau, salsa, castanha, cravo, breu, cumaru, baunilha e óleos diversos. Além do rio Amazonas e sendo afluente deste, o rio Tapajós<sup>23</sup> é outro destaque do sistema fluvial regional. Nasce do encontro dos rios Juruena e São Manuel (também conhecido como Teles Pires) na divisa dos estados do Pará, Amazonas e Mato Grosso e se lança no rio Amazonas, em cujo lado direito encontra-se a cidade de Santarém. É pobre de afluentes pela esquerda, mas pela direita destacam-se os seguintes rios encachoeirados: Três Barras e o Jamauxim. Pelas observações do presidente Brusque, da província do Pará:

[...] suas margens são habitadas por gente civilizadas encontrando-se nela as seguintes povoações: vila de Itaituba, Aveiros, Boim, Alter do Chão, Vila Franca e cidade de Santarém. Este rio é um dos mais ricos e poderosos da Província, pois abundam extraordinariamente em suas margens a borracha, tabaco, salsa, guaraná, castanhas, breu, estopa, cumaru e muitos outros produtos. Sua navegação é livre para uma distância de 60 léguas de sua barra, isto é, até as primeiras cachoeiras (BRUSQUE, 1863, p. 76).

O rio Xingu também é outro grande rio da Amazônia, localizado no Pará. Nasce no planalto do Mato Grosso. Conforme o presidente Brusque (1863, p. 75) e, no século XIX era:

[...] navegável livremente por embarcação de qualquer tamanho até a sua primeira cachoeira e com várias outras secções igualmente navegáveis. É habitado na parte superior à primeira cachoeira pelos índios Jurunas, Tucumpeuas, Xipócos,

---

<sup>23</sup> Pedro Teixeira foi o primeiro descobridor deste rio e que, também, fez nele a primeira navegação, em 1626 (BRANCO, 1956). O nome Tapajós é em decorrência da primeira tribo avistada nas margens dos rios – Tapajoles.

Tapayunas e outras tribos. A parte inferior é habitada por homens civilizados e encontram-se nela as povoações de Souzel, Pombal, Aveiros, Vila de Porto de Moz e Vilarinho Monte. Produtos deste rio são numerosos e distingue-se a borracha, cacau, castanha, estopa, cravo e breu.

Tocantins é outro rio de destaque comercial no século XIX e muito ligado ao Pará, e;

[...] um dos mais vastos rios da província, percorrendo uma extensão de território que atravessa numerosas cachoeiras de pequena queda, que alarga-se consideravelmente e passa sucessivamente pela vila de Baião, freguesia de Mocajuba e pela cidade de Cameté. Em suas margens desde a embocadura<sup>24</sup> até as cachoeiras encontra-se uma grande quantidade de produtos dos mais valiosos, como são: castanhas, borracha, estopa, breu, cravo e andiroba. Em todo o espaço ocupado pelas suas 27 cachoeiras não se encontram índios aldeados nem selvagens, nem mesmo povoações ou estabelecimentos civilizados (BRUSQUE, 1863, p. 74).

Sobre os rios Tocantins, Tapajós e Xingu, o presidente Cunha externou a sua preocupação, pois tendo uma imensa riqueza comercial a ser explorada pela província do Pará, apresentavam grandes obstáculos à navegação, pois não somente eram dominados pelas cachoeiras, mas também pelas correntezas e bancos de areia (CUNHA, 1853). O rio Negro e o rio Madeira, pertencentes à Província do Amazonas, eram também rios que no século XIX “não ofereciam fácil navegação para as embarcações, senão para barcas e canoas que demandam pouco fundo” (ANDRÉA, 1838, p. 31).

O rio Negro sempre foi um outro grande afluente do rio Amazonas e que teve grande destaque no século XIX. Nasce na Colômbia, depois corre para a linha equatorial para encontrar-se com o rio Amazonas, com a sua foz tendo grande largura e profundidade chegando a 80 metros em período de cheias. Sobre o rio Negro, vale verificar o comentário de um viajante quando diz:

Que espetáculo maravilhoso da natureza! Corre pomposo e soberbo, revolvendo em suas empoladas ondas madeiras pesadíssimas e ameaçando com estrago a tudo o que se lhe põe adiante, rico de cabedal imenso das águas que têm recebido de outros muitos rios, suas adjacências, sempre insaciável, não se demora jamais e continua cada vez mais a adquirir novos argumentos até entregar-se como tributo ao rio Amazonas e este, em fim, ao oceano (SOUZA, 1848, p. 482).

Os recursos produtivos deste são castanha, borracha, cacau, cravo, cumaru e salsa.

Os rios Jari, Trombetas, Negro, Juruá e Tefé também são rios da Amazônia que guardam suas especificidades, limitações e apresentam, no período de estudo, grande potencial de riqueza. O rio Jari se destacava na época da exploração da borracha por ter:

[...] um trecho navegável de mais de 30 léguas, seguindo-se depois as cacheiras,

---

<sup>24</sup> Corresponde a um ponto onde um rio termina desaguando no mar.

margens baixas e alagadiças em geral. Nestas há as seguintes tribos: Cuceamim, Uacapi, Oyapi, com a qual foi fundada em 1839 a povoação Atanacum, hoje em ruínas. Os produtos naturais nas matas deste rio são: borracha e salsa em abundância, cacau, castanhas, cumarú, cravo, breu e baunilha (BRUSQUE, 1863, p. 77).

O rio Trombetas, notável por sua extensão e falta de sinuosidade, também ofereciam, na época, boas condições para a navegação, até as primeiras cachoeiras.

As terras de suas margens são baixas e às vezes alagadiças até a barra do Cumiahú, até o aparecimento das primeiras cachoeiras. Nas terras altas e montanhosas habita uma tribo muito pacífica, que é a nação dos Caribas; a parte inferior é pouco habitada, havendo, todavia, alguns estabelecimentos civilizados e algumas cabanas de escravos fugidos. Os produtos naturais deste rio são abundantes, distinguindo-se, entre, castanha, cacau, borracha, cravo, cumaru e salsa, assim como excelentes madeiras de construção civil e naval (BRUSQUE, 1853, p. 77).

Os rios Juruá e Purus, localizados no Alto Amazonas, igualmente são dois rios de grandes destaques comerciais na Amazônia do século XIX, igualmente por suas vantagens comerciais – e também não se localizam nas terras paraenses. O rio Juruá é um dos tributários mais caudalosos do rio Amazonas, tendo um curso de, aproximadamente, 3.283 quilômetros. O rio Purus é outro grande afluente do Amazonas, tendo uma extensão de mais de 3 mil quilômetros – assim como o Juruá. Recebe inúmeros afluentes, inclusive de igarapés, que fazem aumentar consideravelmente o seu curso. Por sua vez, esses igarapés são encachoeirados, o que de certa forma é um aspecto diferente. Também grande parte do rio é ondulada. Os produtos naturais existentes nas margens desses rios vão da abundância da borracha, boas madeiras para a construção civil e naval, cacau, cravo e breu (MARAJO, 1992, p. 88).

Rios menores localizados no Pará e de boa navegabilidade durante todo o século XIX, principalmente para as canoas na época da borracha, eram os rios Guamá, Capim, Guajará, Moju e Acará, que “[...] não apresentavam grandes dificuldades a oferecer à navegação, só lhe restando apenas a ser vencida a correnteza (ANDRÉA, 1838, p. 31). O rio Guamá, na frente de Belém,

[...] tem um curso d’água pouco extenso até confluir com o rio Capim formando, ambos, o rio Guajará. No inverno é navegável na maior parte de seu curso, mas durante o verão apenas até a freguesia de São Miguel, onde então aparece uma pequena cachoeira. Nas suas margens encontram-se a vila de Ourém, a freguesia de São Miguel e de São Domingos e de Irituia. Seus principais produtos são breu, cravo, andiroba, óleo de copaíba e excelente tabaco, conhecido pelo nome de tabaco de Irituia (BRUSQUE, 1863, p. 73).

O rio Capim é um rio para pequenas canoas, sendo muito extenso e estreito em geral –

e por conter extensas curvas foi pouco navegado por embarcações na primeira metade do século XIX. Neste período:

[...] continuava a ser habitado na parte superior pelos índios Amanajás; na média pelos Timbiras e Turiúaras e na inferior domina a população civilizada. Na sua margem direita, a 26 léguas de Belém, se acha a freguesia de Santana. Os produtos naturais em suas matas são óleo de copaíba, de que há grande abundância, breu, cacau, andiroba e cravo. Suas terras são excelentes para cultivos de arroz, cacau, café e cana de açúcar (BRUSQUE, 1863, p. 73).

O rio Guajará é outro rio próximo de Belém que conforme o presidente Brusque (1863, p. 73) é:

[...] formado pela reunião dos rios Capim e Guamá em frente à freguesia de São Domingos, tendo também bom fundo para qualquer tipo de navegação. É habitado somente por homens civilizados, que se dão à cultura de vários gêneros alimentícios e da cana-de-açúcar. Seus produtos naturais são poucos, havendo algum breu, andiroba e pouco óleo de copaíba.

O rio Moju conflui-se com o rio Guajará, sendo a

[...] maior parte de seu curso localizado entre os rios Tocantins e Capim. É navegável pelas embarcações na metade de seu curso. Em suas terras são encontradas valiosas madeiras de construção civil e naval, castanhas, estopa, breu, urucu e pouco cacau. Nas suas cabeceiras há diversas tribos indígenas não aldeadas e a sua parte inferior é habitada por grande número de cultivadores e nele se acham a vila do Moju e a freguesia de Cairary (p. 74).

O rio Acará é um tributário<sup>25</sup> do rio Moju, sendo os seus produtos comerciais as madeiras de construção civil e naval, breu, castanha e estopa e óleo (MARAJÓ, 1992, p. 78).

É importante destacar que tanto nos comentários de Marajó quanto dos presidentes de províncias comentados acima, não se percebe nenhuma menção específica à produção da borracha. Mas Spix e Martius (1968, p. 56) notaram que a oferta da goma elástica ficava restrita às proximidades de Belém. Supõe-se, então, que dadas as comparações feitas pelos presidentes da província do Pará, no final da primeira metade do século XIX não mais existiam seringais nos arredores da capital do Pará. A mesma percepção tem Weinstein (1993, p. 57) que destacou que as maiores concentrações de *hevea brasiliensis* (borracha de qualidade superior), na primeira metade do século XIX, se dava nas regiões das ilhas e ao longo dos sistemas fluviais do Xingu e do Tapajós. Diz a autora que:

[...] as bacias do Tocantins e do Guamá, às quais se chega facilmente a partir da cidade de Belém, também continham áreas de seringueiras que, porém, deviam ser

---

<sup>25</sup> Trata-se da mesma coisa que afluente. Por exemplo, o rio Negro é um tributário do rio Amazonas.



inferiores em qualidade e em quantidade às das outras áreas mencionadas, já que se esgotaram rapidamente e, após 1900, produziam principalmente cernambi (borracha de baixa qualidade ) (p. 57).

Os igarapés e os furos também têm grande importância econômica na Amazônia do século XIX – principalmente no Pará. O igarapé é um riacho que em seu baixo curso cruza floresta de várzea. Geralmente os igarapés fluem por túneis de vegetação e apresentam águas escuras, devido à quantidade de sedimentos depositados nos leitos e por receberem pouca luminosidade solar. O termo vem dos vocábulos indígenas "igara" (que é a embarcação escavada num único de árvore) e "apé ou pé" (que significa caminho). Os "caminhos *de canoa*" foram fundamentais na ocupação da região pelos índios, e até hoje participam do dia-a-dia dos habitantes de suas margens. O furo é um canal, sem correnteza própria, que corta uma ilha fluvial - como os furos de Breves, do Combu, da Onça, da Paciência e das Marinhas. Liga braços de rios no meio de planícies à beira de rio com lago de várzea, dois lados de várzea e um paraná com o rio principal ou uma depressão de lago de várzea. A região dos furos mais famosos encontra-se na ilha do Marajó, inclusive apresentando duas opções de rota de navegação: o furo do Limão em conexão com o furo do Tajapuru e o furo dos Macacos em conexão com os rios do município de Breves. Na época do surto produtivo da borracha o furo do Limão foi muito utilizado pela navegação a vapor em virtude de apresentar uma extensão menor e maior largura do canal de navegação em média de 120 metros. A limitação ficava por conta da profundidade, que ficava em torno de 5,50 metros. Geralmente trafegavam vapores tipo gaiola, de calado baixo (WEINSTEIN, 1993, p 125). O furo paraense dos Macacos sempre foi mais sinuoso e tem o canal de navegação mais estreito, em média de 80 metros. A única vantagem sempre foi a possibilidade de tráfego de embarcações de até 7 metros de calado, sendo utilizado, portanto, por navios maiores. A rota do Tajapuru sempre apresentou boa navegabilidade a navegação, principalmente por embarcações de médio porte com calados não superiores a 5 metros. Neste trecho de cerca de 378 quilômetros o único núcleo populacional significativo é a cidade de Breves. O último trecho desta rota desenvolve-se no rio Pará e na baía do Marajó, que sempre apresentaram boas condições de navegabilidade. Os “produtos naturais encontrados nos furos e igarapés em abundância eram a borracha, a castanha, a estopa, o tabaco e o urucu” (BRUSQUE, 1863, p. 77).

#### 4.3 A NAVEGAÇÃO FLUVIAL TRADICIONAL E O MERCADO LOCAL

A navegação fluvial desempenhou na Amazônia, desde os seus primórdios, um

importante meio de interação econômica e social entre as populações das cidades e dos interiores – o presidente da província do Pará, Manoel Vellozo, destacou em um de seus relatórios ao Congresso, que apenas pela navegação era possível ligar aldeias, vilas e cidades na região (VELLOZO, 1844, p. 61). A relevância da navegação fluvial era percebida por todos, destacada constantemente pelas elites e políticos da época como deixa evidente a impressão do presidente Chermont sobre ela: “toda força e futuro desta província do Pará está na navegação fluvial” (CHERMONT, 1868, p. 32). As canoas tipo igarités eram as mais utilizadas e preferíveis no transporte das mercadorias, pois geralmente se poderia trafegar com mais de uma tonelada e assim compensar o custo do frete. As escunas, entretanto, eram as embarcações desejáveis, mas o preço para se obter uma era relativamente grande – como também era muito grande o custo do frete. Alugar uma escuna configurava-se um grande custo empresarial, pois o preço de seu aluguel também era muito elevado o que, no geral, acabava por debilitar o comércio local que ainda vivia imerso em um quadro de mercado pré-capitalista, com relações monetárias ainda não tão intensas.

Até o final da primeira metade do século XIX o comércio realizado entre as várias localidades da Amazônia era operado por canoas pequenas, igarités e escunas. Mas era principalmente pela canoa pequena, tipo ubá ou montaria, que a população se comunicava e o comércio interno fluía. Os fortes fluxos de mercadorias continuavam a se concentrar em poucas localidades, com destaque para Belém e seus arredores, além de Santarém, Manaus, Cameté e Bragança. O cacau, que décadas atrás conduziu a economia de muitos interiores nas proximidades de Belém, já não mais abundava nos mesmos locais e com a mesma facilidade que antes e os habitantes preferiam continuar na coleta e não cultivo do produto. O desafio era encontrar mais mão-de-obra, cacauzeiros cada vez mais longe e que o custo do transporte compensasse o investimento. O desafio, também, era motivar a mão-de-obra a permanecer nos cacauais, haja vista que já por volta do final da década de 1840 parte considerável dos indígenas e tapuios já preferiam trabalhar na extração da borracha, pois oferecia melhor retorno financeiro.

Esse predomínio das canoas na ligação entre todas as localidades do interior com a cidade Belém, então principal cidade da Amazônia e portão de entrada de outros grandes navios a vela que faziam a ligação da região com Portugal, ocorria de diversas formas – tanto no abastecimento regional, quanto na dinamização da agricultura e no comércio interno. Do lado do abastecimento, os produtos da pequena lavoura chegavam a Belém a bordo de pequenas canoas ou igarités vindo de diversas partes da Amazônia. Os produtos que vinham

do interior para Belém continuavam a ser arroz, algodão, cacau, café, pau amarelo, canela em pó, salsaparrilha, nozes e madeira de construção naval. Parte da madeira de construção naval ficava em Belém para a fabricação de pequenas canoas e igarités, além de outras embarcações (SPIX; MARTIUS, 1968, p. 45).

Até o final de 1838, existiam em toda a região do Pará, oficialmente, incluindo a Capitania do Rio do Negro (e sua capital, a cidade da Barra do Rio Negro, atual Manaus), 218 embarcações fluviais – entre escunas e igarités. Em 1840, esse número sobe para 438, mas o próprio presidente Miranda afirma que esse número não correspondia nem à décima parte dos barcos existentes. As canoas eram muito mais, se aproximando de quase 2.000 (MIRANDA, 1840, p. 74). Sobre as viagens oficiais registradas na Capitania dos Portos, que ocorria apenas entre Belém e Manaus, estas eram realizadas por uns 30 barcos a vela anualmente. Em 1850 essas viagens chegavam a 50 (BITTENCOURT, 1859, p. 13). Não seria exagero afirmar que, extra-oficialmente, as viagens eram muito mais do que estas citadas também – pelo menos cinco vezes mais.

No final dos anos de 1840, no Pará, alguns estabelecimentos rurais já se destacavam, como fazendas de criação de gado na ilha de Marajó e serrarias que faziam a extração de madeiras para construção e marcenaria. Também algumas indústrias manufatureiras de algodão, de tecido de palha, fábrica de louça e materiais de construção (COELHO, 1849, p. 114). O número de embarcações fluviais registradas na Capitania dos Portos refletia essa evolução no período que ocorria pelo abastecimento das cidades. De certo, toda a dinâmica de abastecimento, comunicação e comércio era realizada por pequenas embarcações que existiam em todas as localidades. Todas as atividades produtivas, a exemplo das cidades, se davam em torno dos rios, inclusive as roças do pequeno produtor que tudo ofereciam para a subsistência (CARVALHO, 1983, p. 121). Neste cenário as canoas pequenas e as escunas avançavam pela superabundância de riqueza existente em furos, igarapés e rios. Com farta madeira, farta terra e alimentos diversos extraídos tanto da floresta quanto dos rios, era intenso ainda o fluxo de comércio existente entre todas as localidades citadas acima, e da mesma forma se percebia – talvez herança do período pombalino – a forte relação de dependência (política e econômica) da produção exportadora regional entre a capitania do Pará e Portugal.

Por outro lado, existiam grandes problemas que afetavam a dinâmica de comércio e o próprio desenvolvimento da navegação fluvial. O dilema maior era das grandes distâncias que, por sua vez, tornavam os fretes muito caros – sendo este o principal item de custo para os comerciantes. O problema se agravava quando as embarcações eram os barcos a vela ou até

mesmo as canoas relativamente grandes com mais de 5 toneladas. O presidente Vellozo salienta essas dificuldades entre as cidades e vilas amazônicas no início do século XIX dizendo que:

[...] as grandes distâncias provocam embaraços na economia local. Apenas para se chegar de Santarém a Barcelos, levando mercadorias ou pessoas, leva-se dois meses de viagens em igarités. Em canoas pequenas o tempo é menos duro por serem mais velozes (VELLOZO, 1844, p. 60).

Nas distâncias maiores e para o transporte de mercadorias e tropas militares, as escunas, principal barco a vela, muitas vezes eram os navios mais utilizados – principalmente no que diz respeito ao abastecimento da capital, sendo que nas frotas de canoas a mão-de-obra utilizada, ou seja, os remeiros, eram os índios ou índios tapuios.

Sobre a questão do frete cobrado pelas embarcações tradicionais, o presidente Vellozo alertava que este deprimia intensamente o comércio do interior por tornar o preço do produto final elevado (p.61). Ainda assim, em que pese este grande problema, as mercadorias chegavam a Belém de diversas partes da Amazônia, por canoas pequenas, igarités ou escunas, vindo principalmente de seus arredores como Cametá, Gurupá, Santarém, além da Barra do Rio Negro. O extrativismo, tido como atividade econômica que explorava os produtos da floresta, continuava a conduzir toda a vida comercial pelos rios da Amazônia durante toda a primeira metade do século XIX.

Na esteira de Polanyi, neste período, na Amazônia, já existia a presença de mercado, mas sua incidência era regulada para atender o comércio de longa distância. Internamente, ainda que existisse o dinheiro para facilitar as relações de troca entre pessoas e localidades, a característica da economia regional continuava atrelada a um padrão de economia pré-capitalista. O mercado interno não era competitivo – significa dizer que na região não se tinha, até então, o indivíduo local com elevada propensão à troca, também não objetivava o lucro e da mesma forma o homem amazônico não tinha amplas especializações (divisão do trabalho) definidas.

#### 4.4 NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO DE LONGA DISTÂNCIA NA AMAZÔNIA A PARTIR DA ABERTURA DOS PORTOS EM 1808

Durante a primeira metade do século XIX (e até 1867) os políticos do Pará mantiveram o controle rigoroso do rio Amazonas à navegação estrangeira ainda que facilitassem as expedições de viajantes e naturalistas europeus - desde que esses assegurassem vantagens econômicas aos seus domínios. Portugal era a única nação privilegiada neste

contexto, pois tratava a região como colônia, sendo esta inserida no pacto colonial que regulava as relações econômicas de Belém com Lisboa. Assim, em 1805 o valor de mercadorias exportadas para aquele país chegou à cifra de 646:907\$222 contra uma importação de 625:614\$527, resultando numa situação superavitária de pouco mais de 21 contos de réis. Em 1808, ocorre a abertura dos portos do Brasil às nações amigas de Portugal que, de significativo, apenas atraiu a vinda de vários negociantes ingleses que, uma vez estabelecidos em Belém, passaram a operar com a Europa, sendo mais tarde a área de comércio dos produtos regionais ampliada para abranger os Estados Unidos e as Antilhas (WEINSTEIN, 1993, p. 34). Por esta ocasião não foi sentido um estímulo no comércio local, pois neste período foi interrompida toda a exportação paraense para Lisboa em consequência da ocupação desta cidade pelo exército francês. A crise do comércio refletiu diretamente na navegação e o que contribuiu para isto é o fato do cacau passar a experimentar uma tendência declinante e oscilante de seu preço – tendência, esta, que melhora após 1808, aonde a arroba chega a valer 3\$000 réis (BARATA, 1915, p. 25). O efeito imediato deste aumento foi que os portugueses começaram a se aventurar pelo investimento no setor naval - no final da década de 1810 construíram, utilizando quase dois mil empregados, quatro fragatas 26, três charruas 27, três bergantins 28 e doze chalupas e embarcações menores para a pesca e diligências no Arsenal da Marinha do Pará, que foi fundado em 1761 (BITTENCOURT, 1959, p. 14).

Em 1810 Belém revelava-se fortemente dependente do interior para sustentar a sua relação econômica com os outros países que, além de Portugal, passavam agora a ser França, Holanda, Inglaterra e Estados Unidos. Ou seja, em decorrência da abertura, já partir de 1810, tornavam-se fortes os laços comerciais estabelecidos de Belém com o estrangeiro a partir da navegação oceânica. Exportava-se, além de cacau, algodão, arroz, café, pau amarelo, canela em pó, salsaparrilha, nozes e madeira de construção naval para Portugal, mas também para outras nações como França, Holanda, Inglaterra e Estados Unidos. Importava-se, por outro lado, vinho, aguardente, azeite, artigos das Índias Orientais, tecidos de linho e de algodão, chapéus, farinha de trigo, biscoitos, sementes de aniz, licores, medicamentos, presuntos, bacalhau, frutas secas, genebra, cordame, lona, pedra calcária, manteiga, instrumentos de música, estatuárias, carruagens, utensílios de cobre, sapatos, armas, facões de mato, uniformes

---

<sup>26</sup> Menor que o bergantim, e com popa menos elevada, porém mais veloz, franco armamento e de melhor manobra. Apareceu na primeira metade do século XVII.

<sup>27</sup> Navio-transporte de três mastros, grande porão e fraco armamento, usado no século XVIII e em parte no século XIX.

<sup>28</sup> Antiga embarcação à vela e remo, esguia e veloz, com um ou dois mastros de galé e oito a 10 bancos para os remadores usada pelos portugueses.

militares, pólvora, aço, alcatrão e pez (SPIX; MARTIUS, 1968, p. 69). Esses produtos abasteciam, além de Belém, Santarém, Cameté e outras cidades da região. A distribuição dessas mercadorias internamente se fazia, na maioria das vezes, por canoas e igarités e algumas vezes por escunas, quando o frete compensava, ou seja, a abertura dos portos brasileiros às nações estrangeiras, em 1808, não reduziu os fretes das mercadorias cobrados pelas embarcações locais.

Por volta de 1815, Belém era a cidade brasileira que mais se destacava no quesito de número de itens de exportação. Continuava a exportar um grande número de produtos tais como açúcar, cachaça, melado, café, cacau, baunilha, algodão, bálsamo de copaíba, estopa, alcatrão, tatajuba (madeira cor de fogo, ou seja, amarelo muito vivo com serventia para corante), finas madeira de marcenaria (jacarandá), madeira de construção, fumo, piaçaba, salsaparrilha, tapioca, arroz, goma (principalmente da raiz da mandioca), borracha da seringueira, favas de pixurim (planta medicinal), tamarinada, cravo do maranhão, anil, urucu, castanha e pequenas quantidades de canela, cravo da Índia, guaraná, carajuru e âmbar (SPIX; MARTIUS, 1968, p. 71). Neste mesmo ano de 1815 o Pará experimenta uma situação superavitária em sua balança comercial, pois enquanto importou de Portugal e Inglaterra no valor de 146:564 em mercadorias, exportou 234:378\$. O resultado foi uma balança favorável de 87:813\$. Ainda que em um período de relativa estagnação econômica, acredita-se que a contribuição maior para este resultado favorável na exportação tenha sido a valorização da arroba do cacau – que em 1813 custava 1\$200, mas em 1815 passou da casa dos 2\$000. O arroz continuava com o preço da arroba em declínio, valendo neste ano apenas mil e duzentos réis (1\$200), chegando em 1816 a oitocentos réis (\$800).

A partir de 1817 o cacau experimenta novamente uma baixa em seu preço que, juntamente com a queda do preço do arroz, envolvem a região numa nova crise econômica – e isto acabou por afetar diretamente o número de embarcações que visitavam o porto de Belém. Por volta de 1818 entraram nele apenas duas galeras e 28 embarcações, mas em 1820 o movimento comercial volta a se intensificar tendo em vista a valorização do preço do cacau, onde a sua arroba se aproximou da casa de dois mil e duzentos réis (2\$200). Neste mesmo ano soma-se outro evento positivo que sinalizava um novo período de crescimento econômico para a região - entram sete galeras e 53 embarcações, de diversas toneladas, trazendo ao Pará mercadorias francesas, inglesas, africanas e portuguesas (MIRANDA, 1840, p. 73).

Mas esta sinalização de crescimento não se concretizou, pois um grande acontecimento político, revolucionário, afetará profundamente a província a partir de então. O

movimento revolucionário é a Cabanagem<sup>29</sup>, que teve início em 1823 e que, de vez, aprofundou a decadência econômica e comercial da região. O presidente paraense Miranda assinala suas impressões sobre a revolução, destacando que:

[...] de 1821 a 1825 enfraqueceram, decaíram e completamente se extinguíram as relações comerciais de Belém com os outros países. A liberdade, a boa fé, o sossego são agentes que dão alma e vida ao comércio. As moções políticas, as agitações e desordens não se casam com a sua franqueza. Os desastrosos e horríveis feitos da rebeldia subterram os habitantes da Província, o seu comércio, a sua agricultura e a sua indústria (p. 73).

Enumeramos três pontos que, de forma direta, contribuíram para não ativar a dinâmica econômica tanto da navegação oceânica quanto do comércio regional até 1840. O primeiro ponto é a questão dos fretes que continuavam elevados, o segundo ponto é o fechamento do rio Amazonas e dos principais rios da região às outras nações (a abertura dos portos em 1808 só valeu até o porto de Belém). O terceiro ponto é o movimento revolucionário da Cabanagem. A questão da política local de manter fechados os rios da Amazônia, principalmente o rio Amazonas, aos estrangeiros, motivou que vários acontecimentos ganhassem destaque, inclusive com repercussão internacional a partir da década de 1820. O primeiro caso teve como questão central o indeferimento do pedido de licença para que o navio *Amazonas*, de uma empresa inglesa, continuasse a viajar até Manaus (EL KAREH, 2003a, p. 106). A decisão foi tomada pelo presidente da província do Pará com o apoio do Conselho Municipal, autoridades civis, militares e eclesiásticas, em assembléia realizada no Palácio do Governo. O presidente Chermont (1866, p. 47) assinala que a causa do indeferimento dos participantes da Assembléia estava no temor da substituição da frota local pelos barcos vindo de fora. A companhia inglesa de navegação cobrou do Governo Brasileiro uma indenização pelas perdas e danos e os Estados Unidos aproveitaram a oportunidade para intensificar, através da imprensa, uma campanha contra a atitude brasileira que foi responsabilizada por crime contra os interesses da humanidade. Por causa deste episódio, neste mesmo ano, organizou-se nos Estados Unidos uma companhia que se propunha a

---

<sup>29</sup> A Cabanagem durou aproximadamente até 1836 e o seu reflexo foi intenso e negativo tanto no comércio quanto na agricultura, tanto interno quanto externamente. Internamente muitas propriedades rurais sofreram danos graves e irreparáveis em consequência da revolta. O impacto na agricultura foi intenso e imediato, refletindo-se na relação comercial do Amazônia com o mercado externo. Wallace que esteve na Amazônia após o fim do conflito observou que a agricultura se ressentia da falta de mão-de-obra para o cultivo do arroz e do açúcar, onde ambos eram exportados, ainda que fossem encarados como produtos secundários da pauta de exportação paraense (WALLACE, 1939, p. 57). A borracha ainda não era exportada em condições consideráveis, sendo que não chegou nem a 50 toneladas no final dos anos de 1830. Outro grave problema advindo da revolta foram as grandes perdas humanas que juntamente com a epidemia da varíola acabaram por ceifar 30 mil pessoas, de um total de uma população estimada em 130 mil antes da revolução. Ver mais em Rayol (1970, p. 145).

navegar o rio Amazonas e sua comunicação com os rios da prata, pela canalização ou pela descoberta de rios intermediários. Este projeto, apresentado sob diversas formas pela Legação dos Estados Unidos não logrou êxito e foi barrado na Câmara dos Deputados do Brasil.

Também na época da Cabanagem um episódio similar aconteceu. Em 1835 ocorreu um saque a um navio inglês em Salinas, onde as embarcações, que se dirigiam a Belém, foram atacadas pelos rebeldes. O navio trazia armamentos para Belém. O Governo Inglês exigiu indenização aos proprietários dos barcos e punição dos culpados (XIMENES, 1992). Com o final da Cabanagem o comércio interno se reanima, aonde, já a partir de 1838, começam a surgir “[...] algumas prosperidades na Província em decorrência do aumento da receita pública que passa a contar com 231 contos de reis” (CORDEIRO, 1920, p. 33). Passam a se multiplicar os estabelecimentos comerciais e industriais, bem como a lavoura, que pouco a pouco começam a desaparecer com o aumento de dinamismo econômico imposto, novamente, pela forte produção do cacau e castanha e também da borracha, que começava a despontar. Esse surto de prosperidade cresce de tal forma que se alarga o movimento de navegação de longo curso e de cabotagem no porto de Belém, chegando a entrar na cidade, conforme o presidente Miranda, 181 embarcações nos anos compreendidos entre 1836 e 1839 (MIRANDA, 1840, p. 75) - conforme a Tabela 11. Os tipos de embarcações que entraram no porto de Belém foram escunas, brigues, patachos e hiates (COELHO, 1849, p. 29).

**Tabela 11: Navegação oceânica e de cabotagem a partir do porto de Belém**

Anos financeiros	Navegação de longo curso		Navegação de cabotagem	
	Número de embarcações	Toneladas	Número de embarcações	Toneladas
1836-1837	66	9.309	34	4.534
1837-1838	54	9.269	24	4.912
1838-1839	61	9.339	22	2.679
TOTAL	181	27.917	80	12.125

Fonte: Miranda (1840, p. 75)

Sobre o reflexo da intensificação do comércio e da navegação oceânica pelas águas da Amazônia após o fim do movimento revolucionário, o presidente Miranda observou que:

[...] se tem aumentado a navegação, se tem crescido a exportação e importação, se os produtos que o Pará dá em permuta ao estrangeiro têm excedido talvez o triplo, é consequência evidente que as águas dos nossos rios tem sido mais freqüentemente sulcadas (MIRANDA, 1840, p. 77).



A Tabela 12 reflete tanto o aumento da importação quanto da exportação, sendo que esta passou a importação em 578 contos de réis no ano financeiro<sup>30</sup> de 1837-1838 para quase 900 contos de réis no biênio 1839-1840 – um aumento considerável de mais de 55% em dois anos. A exportação também, no período, evoluiu, saindo de 717 contos de réis no ano financeiro para aproximadamente 1.100 contos de réis – um aumento de mais de 52%.

**Tabela 12: Volume de comércio do Pará com o exterior, em mil réis**

<b>Anos financeiros</b>	<b>Importação</b>	<b>Exportação</b>	<b>Resultado</b>
1837-1838	578:584\$	717:620\$	+139:036\$
1838-1839	852:657\$	724:142\$	-128:515
1839-1840	899:577	1.092:949\$	+193:372

Fonte: Miranda (1840, p. 75)

Por outro lado, o volume de comércio realizado pelo Pará, pela navegação de cabotagem, com as outras províncias do Império, principalmente com o Rio de Janeiro e Pernambuco, continuava a ser tímido principalmente para a saída de mercadorias. Os produtos amazônicos eram direcionados, preferencialmente, para o mercado externo (Tabela 13).

**Tabela 13: Volume de comércio do Pará com outras províncias do Império, em mil réis**

<b>Anos financeiros</b>	<b>Entradas</b>	<b>Saídas</b>	<b>Resultado</b>
1836-1837	1.130:605\$		
1837-1838	709:006	104:002\$	-605:004\$
1838-1839	485:582\$	124:235\$	-361:347\$
1839-1840	659:761\$	143:907\$	-515854\$

Fonte: Miranda (1840, p. 75)

O certo é que após 1840 o Pará começa a experimentar um novo momento em sua história econômica. De um lado aparece fortemente a borracha que, após a invenção da vulcanização por Goodyear, em 1839, já passa a se inserir, definitivamente, na pauta do mercado mundial, dando e adquirindo um grande impulso comercial, chegando a produzir no ano de 1840, aproximadamente 400 toneladas para exportação – portanto, bem superior às 31 toneladas produzidas e encaminhadas para o mercado mundial em 1827. Além da borracha, já

<sup>30</sup> Um ano financeiro se dava de 30 de julho de determinado ano até 30 de junho do ano seguinte. Por exemplo, o ano financeiro de 1837-1838 compreendia o período de 30 de junho de 1837 a 31 de junho de 1838.

se percebe, em 1840, a existência de algumas fábricas no Pará como a de manteiga feita de ovos de tartaruga, aonde se utilizava a propria manteiga para tempero de panela e para a luz. “A produção é grande a tal ponto que faz acrescer as finanças da província com os dízimos. Também existia uma fábrica para trabalhar a banha e o azeite extraídos do peixe-boi, sendo os grandes consumidores as cidades como Belém e Manaus” (SOUSA, 1848, p. 420). A movimentação do porto de Belém refletia o bom desempenho comercial da nova dinâmica de economia de mercado da província paraense. Conforme o presidente Velloso, entraram em Belém, no ano de 1842, 70 embarcações com capacidade para transporte de carga em 10.216 toneladas. No ano seguinte entraram mais 71, com capacidade de 11.682 toneladas. De certa forma tudo isto já sinaliza o aumento do desempenho comercial da borracha que por volta deste ano exportava mais de 500 toneladas (VELLOZO, 1844, p.60).

A partir da segunda metade da década de 1840 o volume de comércio da Amazônia, através do porto de Belém, com o mercado externo e outras províncias do Império, ultrapassa a casa dos mil contos de réis. Conforme o presidente Coelho, no biênio de 1845-1846, a província consegue absorver de recursos financeiros com a compra de mercadorias mais de 1.100 contos de réis, contra a venda superando a casa no valor de 1.244 contos (COELHO, 1849, p. 110). A Tabela 14 reflete a balança comercial da região no período.

**Tabela 14: Volume de comércio do Pará com outros países e outras províncias do Império**

Anos financeiros	Entradas	Saídas	Resultado
1845-1846	1.121:199\$	1.244:102\$	+122:903\$
1846-1847	1.421:756\$	1.293:794\$	-127:962\$
1847-1848	1.178:573\$	1.129:761\$	-48:812\$
1848-1849	1.040:642\$	1.311:732\$	+270:090\$

Fonte: Coelho (1849, p. 110)

A Tabela 15, por sua vez, registra os principais produtos comercializados com o exterior no período de 1848-1850 com destaque para a exportação do cacau, que aglutinava, ainda, sozinho, 57% do total exportado – sendo superior inclusive à exportação de castanha e borracha, ainda que esta venha ganhando cada vez mais mercado, ano após ano. Também se vendiam óleos, salsa, além de várias especiarias. Juntos, borracha, castanha e cacau já somavam 94% do que era vendido para o exterior, principalmente para os “Estados Unidos,

Portugal, França e Inglaterra. Importava-se o sal, as fazendas de roupas, tapeçarias de todas as espécies, quinquilharia e muita outras diversas manufaturas e objetos de luxo” (COELHO, 1849, p. 112).

Na medida em que as exportações da borracha cresciam, também crescia o movimento mercantil trazido pelas embarcações. O presidente Coelho, por exemplo, registrou as embarcações que entraram no porto de Belém na proximidade da década de 1850. Destaca em suas anotações o destino das embarcações o tipo de navio, a quantidade, a nacionalidade de fabricação, a tonelada e a tripulação. Foram 66 embarcações que entravam em Belém entre 1847 e 1848, de várias nacionalidades e destinos. Os tipos de embarcações que se destacaram foram as barcas, brigues, hiate, patachos, galera, goleta, escuna e cutter. As mercadorias transportadas que saíram do porto de Belém se aproximaram de 13 mil toneladas, indicando que a navegação de longo curso e o comércio da Região Amazônica estavam em ascendência (COELHO, 1849, p. 141). A Tabela 15 registra as características dos barcos estrangeiros que entraram na Amazônia.

**Tabela 15: Navios estrangeiros que entraram no porto de Belém, 1847-1848**

Destino das embarcações	Tipo	Quantidade	Nacionalidade	Toneladas	Tripulação
	Barcas	3	Portuguesa	675	45
Lisboa	Brigues	6	Portuguesa	1.204	81
	Brigue	1	Brasileira	207	14
Porto	Barca	1	Portuguesa	242	14
	Brigue	5	Portuguesa	866	92
	Brigue	8	Americano	1.423	66
New York	Brigue escuna	1	Americano	171	7
	Hiate	1	Americano	72	7
	Brigue	6	Americano	950	56
Salém	Patachos	5	Americano	579	45
Londres	Brigue	1	Inglês	269	12
	Barca	1	Inglês	225	48
Liverpool	Brigue	4	Inglês	1.058	24
New Castle	Barca	2	Dinamarq	741	24
Gibraltar	Brigue	1	Inglês	124	10
	Galera	1	França	476	15
Havre	Barcos	2	França	532	27
	Brigue	1	França	203	10
Nantes	Barca	2	França	454	23
Marseille	Barca	2	França	465	22
	Escuna	1	Brasil	48	6
Cayena	Cutter	1	Brasil	29	9
	Goleta	1	França	62	7
Compenhague	Barca	1	Dinamarca	351	21
Fleisnsburgo	Barca	1	Dinamarca	351	13
Anvers	Patacho	1	Belga	169	7
	Patacho	3	Hamburgo	463	24
Hamburgo	Brigue	1	Dinamarca	189	11
St. Martin	Brigue	1	Dinamarca	121	11
TOTAL	XXXXXX	66	XXXXXXXX	12.937	749

Fonte: Coelho (1848, p. 141)

De forma geral, o que se percebe é que a navegação regional oceânica até a primeira metade do século XIX encontra-se imersa em dois momentos – o primeiro momento vai de 1800 até 1840, quando, de fato, a região experimenta um ambiente de crise econômica em decorrência do preço pouco competitivo do cacau no mercado internacional. Ainda neste momento se percebe o agravamento das questões burocráticas que acabam por debilitar o setor - questão como aumento do frete para as embarcações, o movimento da cabanagem e o fechamento do rio Amazonas. O terceiro momento ocorre a partir de 1840 – e aqui se percebe o crescimento da economia regional que irá refletir positivamente na navegação oceânica e regional. Nesses momentos já se pode perceber que a navegação regional não caminha solitariamente ou a reboque do que ocorre na economia paraense, mas sim vai determinando todos os acontecimentos econômicos a partir de então.

Por outro lado, não diferentemente dos mercados locais que Polanyi considera como meramente locais de encontro – ou pontos de referência – para o comércio de longa distância, a navegação de longo curso não contribuiu para criar uma pressão com vistas a inserir a região na construção de um mercado territorial – e muito menos com a intenção de integrá-la ao mercado nacional. Dessa transação internacional o grande beneficiado foi, principalmente, a Inglaterra – significa dizer que o comércio de longo curso na Amazônia, ainda que engendrasses complexos atos de permuta, inclusive com a utilização de moeda, no geral foi igualmente incidental na vida econômica.

## **5 A NAVEGAÇÃO A VAPOR SUBSIDIADA (1853-1872)**

Este capítulo trata da navegação regional com destaque para a introdução da navegação a vapor na segunda metade do século XIX – ou seja, até 1872. Com o advento da borracha, percebe-se que as canoas e os barcos a vela não tinham condições de sustentar a grande empreitada que se anunciava pela demanda externa do produto, principalmente por parte dos Estados Unidos e Europa. Assim é viabilizada a navegação a vapor em 1853 para, igualmente, viabilizar o transporte de passageiros, o abastecimento das cidades e, principalmente, o negócio da borracha, inclusive o abastecimento dos seringais.

A estrutura de financiamento dos seringais neste período ainda não se firmava como unidade de produção capitalista. A força de trabalho utilizada era meramente familiar, mão de obra local, pequena propriedade e, conseqüentemente, o resultado se dava na pouca produtividade do trabalho. O aviamento igualmente não se encontrava em sua fase mais evolutiva, pois até antes de 1872 não se têm notícias das casas aviadoras operando em toda complexidade de mercado. Os métodos de extração, também, antes da década de 1870, eram rudimentares, onde o látex escorria tronco abaixo a partir de numerosas e pequenas incisões feitas com machadinha. Igualmente a economia da borracha não exigia uma estrutura de navegação mais sofisticada que a ofertada pela Companhia de Navegação de Mauá com os seus vapores. A navegação a vapor já se configurava como um dos principais incrementos do crescimento da economia da borracha desde a sua introdução na região, por Mauá, em 1853 – ainda que este mesmo setor dinâmico não estivesse inserido em quadro de economia de mercado de padrão capitalista.

O primeiro componente deste capítulo, inserido numa realidade pré-capitalista, trata das primeiras tentativas de implementação da navegação a vapor na Amazônia. As vantagens apresentadas por este tipo de transporte eram várias, tais como: diminuição do frete, redução do tempo de viagem, aumento da capacidade de cargas e passageiros. Uma viagem de Belém a Manaus em igaratés podia durar até dois meses enquanto pelo barco a vapor o mesmo percurso se fazia em 10 dias. O primeiro navio a vapor que cruzou os rios da Amazônia foi o Guapiassu em 1843.

O segundo componente do capítulo, também inserido em uma realidade pré-capitalista, trata da efetiva implementação da navegação a vapor na Amazônia a partir da Companhia de Navegação de Mauá, em 1852. A borracha já começa a assinalar o seu caráter comercial com rebatimentos intensos no comércio de Belém. A navegação amazônica, incluindo aí as suas relações comerciais, até 1852, ocorreu mediante o uso intenso dos barcos

a vela ou canoas – e a partir deste ano a região passa a experimentar, pela primeira vez, a navegação a vapor, que tanto vem conviver normalmente com o padrão de navegação regional tradicional, quanto vem, também, revolucionar as relações comerciais locais.

O terceiro componente do capítulo mostra a dinâmica pré-capitalista do comércio exterior paraense no período – ou seja, mostra a ligação do Pará com o comércio exterior, sendo que os portos servidos a partir de Belém eram Nova York, Liverpool, Porto, Londres, Lisboa, Hamburgo, Havre e Barcelona. Na esteira de Polanyi, esses movimentos comerciais apenas serviram para desenvolver o mercado local, principalmente o porto de Belém, mas não para inserir a região nas práticas capitalistas. Conforme Polanyi (2000, p. 81), “os mercados se desenvolveram naturalmente em todos os lugares onde os transportadores (navios) tinham que parar, nos vaus, portos marítimos, cabeceiras de rios ou onde as rotas das expedições se encontravam”. Ou seja, a Amazônia, pelo comércio exterior, foi amadurecendo e organizando o seu mercado, o que não significa dizer que neste período a região já estivesse experimentando a economia de mercado de padrão capitalista.

O quarto componente do capítulo trata da abertura da navegação do rio Amazonas e alguns de seus afluentes a países estrangeiros amigos do Brasil. Com efeito a pressão dos Estados Unidos, da Inglaterra e da França foram determinantes para que isto ocorresse, mas um outro fator não foi menos importante – a pressão da economia de mercado. Em 1867, ano da abertura, já era claro para comerciantes e autoridades locais que a borracha, a cada momento, ganhava espaço no contexto de acumulação de capital de outras nações. A opção razoável, de fato, era efetivar a abertura do grande rio e assim a região abria caminho para a internacionalização dos seringais a partir da entrada do capital estrangeiro realizado na navegação.

## 5.1 AS PRIMEIRAS TENTATIVAS DE IMPLEMENTAÇÃO DA NAVEGAÇÃO A VAPOR NA AMAZÔNIA

A navegação a vapor teve sua origem no início no século XIX, na Europa, a partir do desenvolvimento da máquina a vapor – que, conforme Hobsbawn (1997, p.44), tratou-se de um invento que mudou a história da humanidade – inclusive sendo um dos grandes inventos responsáveis pela transformação de mercado da Revolução Industrial no final do século XVIII. Mas foram os Estados Unidos o primeiro país a utilizar a navegação a vapor como meio comercial, após, em 1819, colocar um barco equipado com um motor a vapor para atravessar o oceano Atlântico pela primeira vez. Com esta travessia, lançava-se, assim, as bases para a navegação a vapor em todas as partes do mundo. O desenvolvimento da

navegação a vapor caracterizou-se, depois disso, pela construção de navios cada vez maiores e mais potentes. Quase que imediato, o efeito foi a redução de utilização dos barcos a vela que já não eram rentáveis na navegação comercial, tanto pelos custos altos das viagens quanto pela pouca velocidade.

Na Amazônia, no início do século XIX, já se discutia a implementação dos barcos a vapor, pois a flotilha fluvial existente na região, compostas de barcos a vela e canoas, pequenas e grandes, era insuficiente para responder aos novos anseios do comércio – que não eram grandes nos primeiros 30 anos. O intenso movimento mercantil da Amazônia que começava a avançar a partir do final da década de 1830, e se intensificar nos anos da década de 1840, já sinalizava, por outro lado, esta questão em termos práticos. De um lado se tinha uma economia cacaueteira que ainda dava sinais de fôlego no comércio internacional. De outro, avançava cada vez mais a exploração da borracha nos seringais do Pará em decorrência do aumento da demanda pela borracha, principalmente a partir da década de 1840. Tornava-se, portanto, necessário introduzir a navegação a vapor nas águas amazônicas, pois suas vantagens eram inúmeras tais como aumento da velocidade de deslocamento do navio em relação aos barcos a vela, aumento da capacidade de transportes de cargas e passageiros, diminuição do preço do frete e a redução do fator tempo na duração de viagens.

O primeiro navio a vapor que chegou ao rio Amazonas foi o Guapiassu, da Armada Imperial, em 1843, cuja missão tinha por finalidade explorar o Vale do Rio Branco. O tempo gasto de Belém a Manaus, nesta incursão, foi de 10 dias conforme Bittencourt (1957, p. 13). Em 1818, 25 anos antes, a bordo de uma canoa, Martius e Spix fizeram o mesmo trajeto Belém-Manaus em um percurso que demorou 45 dias, mas em uma igarité grande, acima de duas toneladas, outros aventureiros fizeram esta viagem que durou 105 dias (SPIX; MARTIUS, 1968, p. 198). Outro fator que deve ser considerado como vantagem da introdução do barco a vapor na Amazônia refere-se à questão do Império brasileiro de se estabelecer, de fato, na região, exercendo de um lado o “o poder monárquico tanto real quanto simbólico, efetivo” (EL KAREH, 2003b, p. 33) e afastando, de outro, as ameaças estrangeiras que já se tornavam acentuadas. No ano de 1850, por exemplo, Teixeira de Macedo, representante do Brasil em Washington, denunciava secretamente ao Ministro das Relações Exteriores a ameaça que se avolumava nos Estados Unidos à soberania brasileira sobre o rio Amazonas, especialmente com o desenvolvimento da campanha do tenente Matthew Fontaine Maury, que toma corpo após a recusa de autorização à *Amazon Steam Navigation* para operar no região (FERREIRA, 2003, p. 4).



No ano de 1850 já era perfeitamente perceptível a importância da navegação a vapor como complemento – e também como concorrência - à flotilha fluvial existente, no crescimento comercial da Amazônia, principalmente a partir da grande importância que a borracha passava a assumir no mercado local e internacional. Apenas as canoas não eram suficientes como meio de transporte para sustentar a grande empreitada de demanda da *hevea* que se estabelecia nesse momento. Tornava-se cada vez mais necessário a borracha amazônica para fazer frente às inovações ocorridas na Europa e nos Estados Unidos – e, ora, maior produção de borracha sinalizava novos mercados que, por sua vez, demandavam grandes buscas por novos seringais. Para a otimização da produção da goma se tornava fundamental, neste sentido, o desenvolvimento de embarcações mais rápidas e potentes que pudessem se deslocar de forma mais efetiva pelo interior da floresta e seus rios. Portanto, traduzindo a demanda de economia internacional pela borracha duas medidas são tomadas neste ano de 1850 que irão marcar definitivamente a navegação e a própria historiografia econômica da região. A primeira medida foi a criação da província do Amazonas<sup>31</sup> e a outra, não menos importante, foi a criação da lei nº 586 que autorizava o governo a efetivar a navegação a vapor no rio Amazonas e seus afluentes.

Importante destacar, todavia, que antes da criação da lei que autorizava a navegação a vapor na Amazônia, em 1850, uma grande batalha chegou a ser travada nos corredores da política provincial, pois nem todos se posicionavam como seus defensores.

Alguns legisladores defendiam a navegação tradicional de canoas e barcos a vela e remo, em que alegavam que apenas esta flotilha poderia garantir tanto o escoamento quanto o abastecimento regional, inclusive sem comprometer o desempenho do comércio interno e produção da borracha. Por algumas vezes os legisladores do Pará não aprovavam as concessões para a implementação da navegação a vapor (ANDRÉA, 1838, p. 31) - foi o que ocorreu quando, em 1828, se tentou criar uma empresa de navegação, chamada “Promotora da Agricultura, Indústria e Navegação”, no Pará, que tinha a intenção de implementar a navegação a vapor na província e nas águas do rio Amazonas. Nomeada uma comissão para dar parecer sobre a intenção da empresa, inclusive com parecer positivo do relator Tenreiro Aranha, tal empreitada não foi avante pela má vontade política<sup>32</sup>.

---

<sup>31</sup> A Lei Imperial que autorizou a criação da Província do Amazonas foi a de número 582 de 5 de setembro de 1850. Sua inauguração ocorreu em 1º de janeiro, sendo o seu primeiro presidente João Batista de Figueiredo de Tenreiro Aranha, por Carta Imperial de 7 de janeiro de 1851. A instalação da nova Província ocorreu em 1852. O nome da capital é a cidade da Barra do Rio Negro, mas chamaremos aqui de Manaus.

<sup>32</sup> O parecer e o trabalho da Comissão chegou a ser publicado no Pará e foi transcrito com menção honrosa na

No ano de 1837 também se quis organizar uma outra sociedade para implementar a navegação a vapor nas águas do rio Amazonas e Pará. O Presidente paraense, Andréa, deu total apoio à empreitada, inclusive convocando alguns comerciantes abonados para levar o projeto adiante. Sua intenção era formar uma empresa de navegação que “[...] ligasse todos os rios e águas do Pará por meio do barco a vapor” (ANDRÉA, 1838, p. 31). Acreditava que apenas com a introdução de tão veloz meio de transporte se poderia prover melhor desenvolvimento tanto à população quanto ao comércio local. Não desconsiderava, por outro lado, a importância das canoas na navegação fluvial da região, nem dos barcos a vela, mas destacava que ambos eram limitados para avançar nos novos rumos do mercado de longo curso e encurtar distâncias que a economia da região passava a requerer. Pelo seu pensamento e defesa da navegação a vapor acabou sendo muito criticado. Mas ainda assim reservava à navegação tradicional alguns benefícios - como prova de sua defesa da navegação a vela, por exemplo, determinou, no início de seu mandato, o fim de alguns impostos que pudessem engessá-la. A intenção de tal medida era tanto agradar os armadores e alguns comerciantes locais quanto manter um nível grande de concorrência entre todos os tipos de navegação envolvida. Com tal medida, então, suspende a arrecadação de 200 réis (\$200) que cobrava por cada tripulante de embarcações lotadas na própria província. Continuava, entretanto, a cobrar os seguintes impostos, mas de embarcações de navegação oceânica e de outros países que chegavam nos portos do Pará. Os impostos não eram baixos: 6 mil réis (6\$000) por cada navio ou galera; 4 mil réis por cada bergantim, corveta ou hiate; 2.560 réis por cada sumaca ou penque e 4.280 réis (4\$280) por cada lancha (ANDRÉA, 1838, p. 39).

A tentativa do presidente Andréa de empreender uma companhia de navegação a vapor tinha algumas normas que vale registro - era permitido, por exemplo, entre os seus acionistas alguns sócios estrangeiros, mas não abria mão da agência e gerência da companhia ficar na cidade de Belém. Era sinalizado, ainda, para o “primeiro aventureiro que se lançasse em tal aventura” (p. 32) um privilégio exclusivo para monopolizar a navegação a vapor em toda a região, mas desde que apenas restrito às águas da Amazônia, sem tocar em outras províncias, o que, para tanto, precisaria da autorização da Assembléia Geral. Sobre a sociedade de navegação a vapor, já feitas as normas, reuniões, inclusive “já tendo inscrito um considerável número de ações e de capital”<sup>33</sup>, o próprio presidente Andréa solicitou o

---

Inglaterra, no “Apêndice do Padre Amaro, Parte 17<sup>a</sup>, do ano de 1830 a 31”. Mais a respeito ver: Aranha (1852, p. 58).

<sup>33</sup> ARANHA (1852, p. 58), presidente da comissão do projeto da criação associação, chegou a aprová-lo, sendo publicado no jornal “Treze de Maio”.

arquivamento do processo em andamento em decorrência das fortes pressões e interesses políticos contrários à empreitada tanto de se implementar a navegação a vapor quanto de introduzir, nela, sócios estrangeiros.

O presidente Miranda, aparentemente mais determinado que o anterior, via na navegação a vapor a única possibilidade da região se integrar definitivamente, com ganhos para todos, a uma economia de mercado mais desenvolvida, a começar pelo comércio local. Acreditava que “apenas pelo barco a vapor seria possível aproximar os diferentes pontos de comunicação e estabelecer melhor comércio entre as localidades” (MIRANDA, 1840, p. 78) onde todos pudessem ganhar. Dizia que a navegação a vapor nas águas do Pará não era luxo – mas uma necessidade mercadológica. Entretanto, a exemplo do anterior, não implementou nenhuma medida a seu favor justamente pelas pressões internas que se estabeleciam. Mas antes dos presidentes Miranda e Andréa manifestarem suas intenções em favor da navegação a vapor na Amazônia destacamos dois indivíduos abonados comercial e financeiramente. Estes tinham a intenção, de fato, de levar adiante a empreitada – e acima de tudo eram comerciantes além de ligados aos políticos locais. O primeiro foi o cidadão Joaquim José de Siqueira, que inclusive, no dia 1º de fevereiro de 1834, ganhou um privilégio de monopólio de 10 anos. Fracassou nesta e na outra tentativa, em 1836, pois os auxílios financeiros prometidos pelo governo não chegaram a ser colocados em prática (MIRANDA, 1840, p.78) e pelo fator precaução não investiu seus próprios recursos. A segunda tentativa foi feita pelo Barão de Jaguarary, agora tentando utilizar os seus próprios capitais. Conseguiu o privilégio de monopólio por 10 anos, dado em 30 de outubro de 1837, apenas para ligar Belém à ilha de Marajó. Novamente tal tentativa não obteve sucesso, pois seus capitais foram apenas timidamente investidos para tal empreitada e conta-se, ainda, a má vontade de muitos legisladores que não liberaram a concessão plenamente de navegação, sendo, portanto, vencido pela burocracia (p. 79) e por seus pares.

No ano de 1838 o legislador Tenreiro Aranha, achando-se na Corte do Império, apresentou um programa para a implementação da navegação a vapor na Amazônia. A resposta que teve foi que tal solicitação deveria ser encaminhada, primeiro, à Assembléia Provincial. Então, neste mesmo ano, e no ano seguinte, por duas resoluções, fez com que se concedesse privilégios “a quem empreendesse a dita navegação nas águas do Pará e para a ilha do Marajó” (ARANHA, 1852, p. 58). No ano de 1840 o mesmo legislador apresentou uma proposta, na mesma assembléia, que virou lei (Lei Provincial de 1840), que concedia um privilégio por dez anos e uma prestação de 40 contos (40:000\$000) de réis à companhia ou

empresário que estabelecesse a navegação a vapor pelo rio Amazonas e seus afluentes. No ano de 1841, pela Câmara dos Deputados da Assembléia Geral, se concede o primeiro privilégio por 40 anos a uma companhia de navegação que se instala no Pará. A empresa em questão é a “Companhia de Joaquim Pinheiro e outros”, que assumiu o compromisso de navegar nas águas do rio Amazonas a partir de Belém. O processo, que estava quase concluído, ficou emperrado no Senado. No ano de 1842, o negociante e proprietário Joaquim Francisco Danin, estabelecido no Pará, trazendo dos Estados Unidos uma barca de vapor, se propôs a formar uma companhia de navegação com o privilégio e o auxílio concedido pela Lei de 1840 da Província. “Achando-se tudo na melhor disposição para dar-se princípio à dita navegação, não quis o presidente da Província prestar-lhe o auxílio pecuniário concedido pela lei” (Lei Provincial de 1840, p. 59). Assim, o empresário acabou voltando para os Estados Unidos, ficando o Amazonas privado, mais uma vez, de ser navegado por vapores.

No ano de 1842 subiu pela primeira vez pelo rio Amazonas o Vapor Guapiassu, da Armada Imperial, fato este que iria, com efeito, introduzir para os políticos a conveniência da região praticar a navegação a vapor. Sob o comando do 1º tenente José Maria, que publicou o roteiro de sua viagem feita em 10 dias, não incluindo os que esteve fundeado, desde o porto de Belém até Manaus (Cidade da Barra do Rio Negro), a embarcação desenvolveu na volta (de Manaus a Belém) a metade do tempo. Com isto acabou mostrando “[...] a facilidade desse tipo de navegação aos olhos de todos quantos pensavam que era impraticável e arriscada” (p. 60). No ano de 1847 e explicitado na Lei do Orçamento, ficou estabelecido que o governo provincial empregasse 100 contos de réis na compra de um vapor para a navegação pelo Amazonas. A lei ficou sem andamento” (p. 60). Em novembro deste ano tornou a sair de Belém, com a finalidade de fazer recrutamento de marinheiros pela cidade da Barra do Rio Negro, a barca Guapiassu. Nesta viagem, até a cidade da Barra, foram gastos 12 dias e meio, voltando com cinco dias. “Nos portos, tanto de ida quanto de volta, ficou igualmente 12 dias para encontrar candidatos a marinheiros” (p. 60). No ano de 1848 foi apresentada uma emenda pelo legislador Aranha para que o governo provincial fosse autorizado a estabelecer a navegação a vapor pelo rio Amazonas e águas do Pará, com barcos da Armada Imperial ou com prestações à alguma companhia, de tal forma que todos os barcos servissem de correios, transportes e rebocagem. Igualmente essas propostas não mereceram aprovação dos outros legisladores.

No ano de 1850, já era reconhecida a importância da navegação e vapor e sua utilidade para o mercado regional, tanto que é sancionada pelo Imperador, inserida pelo Artigo 2,

Parágrafo 1º, a Lei n. 586, de 6 setembro de 1850. Os termos da lei são os seguintes:

O governo é autorizado à estabelecer desde já no Amazonas e águas do Pará a navegação a vapor, que sirva para correios, transportes, rebocagem até as províncias vizinhas e territórios estrangeiros confinantes, consignando prestações a quem se propuser a manter a dita navegação, ou empregando embarcações de Estado.

Portanto, a autorização da navegação a vapor na Amazônia torna-se, antes de tudo, a garantia oficial de que todos, legisladores locais e membros da Corte Imperial, deveriam unir esforços para a implementação de uma navegação mais rápida e eficiente, do ponto de vista da economia de mercado na Amazônia.

A navegação a vapor é autorizada em 1850. Não se trata de uma medida que irá substituir a navegação tradicional, tanto a vela, quanto pelas canoas, até porque sempre, na Amazônia, essas embarcações serão indispensáveis em todo o século XIX. Trata-se de uma medida que veio facilitar o comércio, baratear o frete além de facilitar a própria vida da população em termos de locomoção de um lugar para o outro e, inclusive, facilitar a exploração da borracha – isto sem mencionar o fato, já redundante, que encurtar as distâncias, sendo esta a sua principal vantagem, conforme as palavras do presidente Aranha (1852, p. 59) que diz que:

[...] com a navegação a vapor se faz em 10 dias o que era feito em embarcações a vela, a remo ou à sirga com tão penosos trabalhos em 60 ou 80 dias, desde o porto de Belém até Manaus.

## 5.2 A NAVEGAÇÃO A VAPOR NO AMAZONAS

No início da década de 1850 a Amazônia brasileira já se destacava como uma região que apresentava um enorme potencial para o mercado externo e interno – ainda que inserida dentro de uma realidade de economia pré-capitalista. A grande motivação, sem dúvida, eram os seus produtos naturais, tanto os de ordem agrícola como o cacau quanto os de ordem extrativista como a castanha e, principalmente, a borracha. Neste esteio de dinamismo mercadológico da Amazônia é que foi instituída a criação da província do Amazonas neste mesmo ano, sendo a sua instalação efetivada dois anos depois – em 1852. Ainda neste mesmo ano um outro acontecimento de destaque foi implementado na região que teve um peso maior no comércio e ocupação regional e, com efeito, não foi menos importante que a criação da nova província que acabara de se desmembrar do Pará. Trata-se da autorização oficial, dada pela Lei n. 586, de 6 de setembro de 1850, que instituía a navegação a vapor nas águas do rio

Amazonas, seus rios, furos, igarapés e lagos das províncias do Amazonas e Grão Pará.

Vencido este desafio de se instituir legalmente a navegação a vapor, que não agradava a todos<sup>34</sup>, o próximo passo seria encontrar algum empresário que se aventurasse a realizar os investimentos necessários para a implementação dos vapores na região. Foi realizada, então, uma primeira chamada de abertura de licitação, para qual, de início, ninguém se apresentou para o negócio. De fato existiam muitos riscos e incertezas embutidos em um negócio de grande vulto, se fosse levado em consideração que a localização do empreendimento ocorreria em uma região, até então, pouco conhecida no restante do Brasil. Era urgente e necessário emplacar a navegação a vapor, pois os negócios se intensificavam. Para tanto, o Governo Imperial fez nova intervenção utilizando, agora, o tráfico de influência, através do ministro do Império e presidente do Conselho, José da Costa Carvalho, Marquês de Monte Alegre. Este, na ocasião, convida o seu amigo pessoal, o Visconde de Mauá<sup>35</sup>, para que tomasse a frente esta empreitada de ocupar o rio Amazonas e seus afluentes pela navegação a vapor, com o privilégio exclusivo de monopólio de navegação por 30 anos.

Mauá aceitou o desafio e se propôs a reunir o capital necessário à montagem da empresa. Com efeito, pelo seu tino comercial, não se pode desconsiderar que o empresário aceitou o negócio de criar uma empresa na Amazônia acreditando tratar-se de uma aventura vantajosa para as suas ações, sendo a grande motivação tanto a subvenção quanto o monopólio em si. Aparentemente, em sua concepção, a empreitada compensava os riscos, ainda que fosse necessário entrar com dois terços do capital e se submeter à desconfiança dos acionistas da empresa onde muitos duvidavam do negócio (GANNS, 1998, p. 69). Assim, o Decreto Imperial nº 1.055, de 30 de agosto de 1852, concede o privilégio exclusivo de navegação por 30 anos a Irineu Evangelista de Sousa, então Barão de Mauá, para organizar uma empresa de navegação no rio Amazonas e seus afluentes. O Decreto nº 1.055, de 20 de outubro de 1852 aprova os Estatutos da Companhia de Navegação do Amazonas<sup>36</sup>. Em 1853 ocorre a criação da Companhia do Amazonas, ou seja, a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, ou apenas Companhia de Mauá. Belém, por ser a maior cidade e a

---

<sup>34</sup> Conforme visto anteriormente e reforçado pelo Presidente Cunha (1853, p.19), vários políticos e alguns comerciantes proprietários de canoas ou barcos à vela se opunham a este tipo de navegação.

<sup>35</sup> Irineu Evangelista de Souza, titulado Barão de Mauá em 1854 e depois Visconde de Mauá em 1874, nasceu no Rio Grande do Sul em 28 de dezembro de 1813 e faleceu em setembro de 1889. Foi um grande impulsionador da indústria brasileira no Império, sendo empresário, banqueiro e político. Realizou notáveis empreendimentos como construção de estaleiros para navios a vapor e a vela em Niterói-RJ. Introduziu o Brasil na epopéia do telégrafo submarino e nas estradas de ferro. Mais a respeito ver Ganns (1998).

<sup>36</sup> No anexo A encontra-se a base do contrato da Companhia de Navegação de Mauá e o Governo Provincial.

mais desenvolvida da região, por ter um comércio mais dinâmico e de oferecer a melhor infraestrutura, inclusive portuária, com condições para suportar os navios da Companhia e suas cargas, foi escolhida como sede da empresa.

As viagens da Companhia nos rios da região começaram no primeiro dia do ano de 1853, com os serviços da primeira linha partindo às seis horas da manhã de Belém, sob o comando do 1º tenente da Armada Francisco Paraybyna dos Reis, através da barca a vapor Marajó, de força de 80 cavalos. Após 10 dias de navegação chegou a Manaus e retornou numa viagem que demorou apenas 6 dias em decorrência da maré a favor do rio Amazonas – o que não ocorre no deslocamento das embarcações a partir de Belém. Os portos tocados nesta primeira viagem oficial da empresa, que não foram apenas simbólicas, foram Breves, Gurupá, Prainha, Santaré, Óbidos, Vila Bela de Imperatriz (Parintins) e Serpa (Itacoatiara) (PENNA, 1853, p. 46). A primeira impressão desta viagem pelo vapor Marajó<sup>37</sup> foi registrada pelo presidente Cunha que destacou que com ela se abria “[...] uma nova era às províncias do Pará e Amazonas, pois irá facilitar tanto o comércio quanto a vida de todos, ainda que os lucros iniciais da empresa não sejam muitos inicialmente” (PENNA, 1854, p. 19). O presidente Chermont comentou que com a navegação a vapor que se iniciava com esta viagem nas águas da Amazônia se experimentava, de fato, o primeiro momento de desenvolvimento e a verdadeira descoberta da região (CHERMONT, 1866, p. 9).

Inicialmente a Companhia de Mauá começou a operar na região através de duas linhas de navegação. Na primeira, entre Belém e a capital da província do Amazonas, as escalas compreendiam as vilas de Breves, Gurupá, Freguesia da Prainha, cidades de Santarém e Óbidos no Pará e Vilas de Serpa (Itacoatiara) e Bela Imperatriz (Parintins) no Amazonas. A abertura desses portos foi um acontecimento que abriu um vasto horizonte na vida econômica da região, com forte rebatimento nas localidades citadas. Já no início da viagem nesta linha, “[...] os barcos da Companhia não tem podido receber toda a carga que se lhes oferece nesses pontos, tanto na subida quanto na descida. E o número de passageiros já por diversas vezes excedeu a quarenta na chegada e saída de Belém” (PENNA, 1854, p. 33). Os preços das passagens estipulados pela empresa de Mauá foram os seguintes: Belém a Breves, 20\$000; Belém a Gurupá, 30\$000; Belém a Prainha, 40\$000; Belém a Santarém, 50\$000; Belém a

---

<sup>37</sup> “Até julho de 1853 a barca Marajó continuou a fazer o mesmo serviço de viagens, tendo muitas vezes que parar em alguns portos para o embarque de lenha. Pela noite o perigo se aproximava, pois era quase certo o encontro da barca com enormes troncos de árvores que o rio Amazonas despeja na enchente. É preciso navegar com muito cuidado para livrar os barcos de tais encontros, que são perigosíssimos”. Depois de julho esta linha de navegação ligando Belém a Manaus foi substituído pela barca “Rio Negro”, mais potente. A pioneira barca Marajó passou a ser empregada na linha de Manaus à Nauta, no Peru (PENNA, 1853, p. 47).

Óbidos, 60\$000; Belém a Parintins, 75\$000; Belém a Itacoatiara, 85\$000; Belém a Manaus, 100\$000 (cem mil réis). Os passageiros da 2ª classe podiam pagar a metade destas quantias e os passageiros de convés a quarta parte. “É gratuito a passagem para todas as crianças menores de três anos, e na câmara de ré pagam a metade as de três até nove anos, mas sem direito à camarote separado” (p. 33). A subvenção anual dada pelo governo para esta primeira linha foi da ordem de 160 contos de réis para o trecho de Belém a Manaus (GANNS, 1998, p. 69).

Em 1854 é inaugurada a segunda linha de navegação da Companhia de Mauá com uma subvenção de 40 mil reis pagos pelo governo peruano, estabelecendo a ligação entre Manaus (Barra do Rio Negro) e Nauta, no Peru, com contrato realizado em 4 de setembro de 1852 e revogado em 9 de julho de 1859. A viagem, de Manaus até Nauta, durava em média 36 dias e 18 horas, tocando os seguintes portos brasileiros: Coary, Tefé, Caiarahy, Tonantins, Santo Antônio do Içá, São Paulo de Olivença e Tabatinga. Nos portos do Peru, antes de chegar à Nauta, tocava as localidades de Loreto, Cochiquinas, Pucallpa e Iquitos. A tabela 12 indica as distâncias e o tempo gasto nas viagens entre os portos principais das escalas da primeira e segunda linha da Companhia do Amazonas em 1855. Na primeira linha, o total de milha percorrida chegava a 862 milhas, sendo a maior distância percorrida a linha entre Manaus e Belém e a menor distância percorrida a linha entre Gurupá e Prainha e, depois, Óbidos e Parintins. Na segunda linha, que chegava a 859 milhas navegadas, a maior distância entre os portos ficava por conta de Manaus a Coari com 254 milhas, a menor, de Tonantins a São Paulo com 95 milhas. A linha sustentada pelo governo peruano (Tabatinga na fronteira a Yurimaguas, no porto do Juallaga) é a menor de todas, percorrendo uma extensão de 709 milhas, fazendo uma só viagem por mês em conexão com o pacote da segunda linha de vapores brasileiro (PENNA, 1854, p. 35).



**Tabela 16: Distâncias entre os portos e escalas da primeira e segunda linha**

<b>Primeira linha</b>		<b>Segunda linha</b>	
<b>Portos</b>	<b>Distâncias (Milhas)</b>	<b>Portos</b>	<b>Distâncias (Milhas)</b>
Belém a Breves	150	Manaos a Coary	254
Breves a Gurupá	102	Coary a Tefé	119
Gurupá a Prainha	123	Tefé a Fonte Boa	149
Prainha a Santarém	91	Fonte Boa a Tonantins	135
Santarém a Óbidos	69	Tonantins a São Paulo	95
Óbidos a Parintins	91	São Paulo a Tabatinga	107
Parintins a Itacoatiara	130		
Itacoatiara a Manaus	106		
<b>TOTAL</b>	<b>862</b>	<b>TOTAL</b>	<b>859</b>

Fonte: Penna (1854, p. 35)

Ainda em 1854 Mauá sinalizou para o Governo Imperial que queria um aumento de sua subvenção anual e que estava disposto a renunciar ao privilégio do monopólio da navegação no rio Amazonas e afluentes. Alegou que o custo da navegação continuava alto. Assim, o contrato assinado em agosto de 1852 foi modificado pelo de outubro de 1854, conforme Decreto nº 1.445, de 02.10.1854. Neste novo contrato de 1854, Mauá desistia do privilégio da navegação, mas a sua companhia deveria manter as duas linhas já inauguradas e criar outras. A terceira linha de navegação implementada pela Companhia de Mauá (ou Companhia do Amazonas) teve início em 1855, tendo o seu ponto de partida a cidade Belém que seguindo o rio Tocantins, chegava à vila de Baião, tocando na cidade de Cametá, com duas viagens mensais. Em 1854 Mauá estabeleceu pelos vapores da Companhia uma quarta linha que começava no porto de Manaus e terminava em Santa Isabel, com uma viagem mensal com escalas nas seguintes localidades: Tanapessassu, Airão, Moura, Barcelos, Moreira, Thomas e Santa Isabel.

Os principais produtos transportados pelos vapores da primeira linha, tomando com base apenas o primeiro semestre de 1858, foram: cacau (225 toneladas e 74:660\$); borracha (80 toneladas e 56:320\$); chapéus de bombonagem (32.022 alqueires e 100:000\$); Pirarucu (224 toneladas e 74:805\$); couros (30 toneladas e 10:005\$), carne (30,150 toneladas e 12:000\$); castanha (1735 alqueires e 4:166\$); salsaparrilha (22 toneladas e 87:960\$) e tabaco

(8.580 toneladas e 22:800\$). Alguns outros produtos transportados superavam a casa dos mil contos de réis apenas neste ano, tais como guaraná e puxuri. Da província do Amazonas, os destaques de portos que embarcavam os seus produtos na respectiva linha correspondiam à Manaus, Itacoatiara e Parintins. Manaus se destacava comercialmente nos chapéus (32.022 alqueires); Itacoatiara no pirarucu (47.580 toneladas), cacau (19.350 toneladas) e borracha (23.490 toneladas). Da província do Pará, os produtos conduzidos pela Companhia do Amazonas eram os seguintes: Óbidos, com cacau (117.390 toneladas), carne (22.605 toneladas), couro (24.475 toneladas) e pirarucu (16.275 toneladas). De Santarém embarcavam, principalmente, cacau (24.150 toneladas) e carne (21.900 toneladas). De Gurupá, apenas borracha e cacau, respectivamente, 20.400 e 10.470 toneladas. Breves, também, borracha e cacau, respectivamente, 23.025 e 224.880 toneladas. No global, o valor total das mercadorias transportadas nesta linha foi de 464:178\$. Na segunda linha este valor chegou a apenas 192:205\$. Os principais gêneros conduzidos no mesmo período pela Companhia foram chapéus (32.088 alqueires), manteiga (237 potes), pirarucu (35.820 toneladas) e salsa (11.700 toneladas). A borracha, até então, não era destaque nos portos da segunda linha, sendo que neste período conduziu do produto apenas 540 quilos (324 réis). Todos os chapéus que foram transportados nesta linha foram embarcados no porto de Nauta, no Peru (CUNHA, 1858, p. 39).

De acordo com o relatório do presidente Cunha, em 1858, no seu primeiro semestre, a Companhia transportou borracha, cacau, castanha, couros, sabão sebo, tapioca e azeite de andiroba, sendo os mais acionados pela navegação comercial o cacau (205 toneladas e 68:375\$) e borracha (8.880 toneladas e 5:920\$). O somatório dos valores transportados no período chegou a 79:816\$, com o cacau absorvendo quase 87% do valor total transportado. Bittencourt assinala que apenas a primeira linha dava lucro para a Companhia de Mauá, mas ainda assim com o reforço das subvenções. Sobre a segunda linha, de Manaus a Nauta, esta era puro prejuízo, e apenas esta “não compensava os sacrifícios de uma navegação demorada e perigosa, porque toda a carga, habitualmente, descia em batelões. O seu fim era político” (BITTENCOURT, 1959, p. 15).

Por outro lado, algumas insatisfações apareciam por parte de alguns comerciantes e políticos de outras localidades que reclamavam a exclusão de seus respectivos portos no negócio da navegação a vapor, que cada vez mais dinamizava o comércio local. Alertava o presidente Rohan que:

[...] pontos existem em que não chegam os vapores como são os de primeira linha,

que excluem Monte Alegre e Porto de Moz. As cidades de Macapá e a Vila de Chaves, à entrada do rio Amazonas, também estão privadas dos benefícios da navegação a vapor. E o mesmo acontece com as cidades de Bragança, Vigia, Vilas de Cintra e Monsarás (ROHAN, 1857, p. 25).

Assinalavam que tais privações debilitavam intensamente tanto o comércio quanto uma expectativa de crescimento econômico.

No final da década de 1850 já era perfeitamente percebido que toda a dinâmica comercial iniciada pela companhia em 1853 nas águas da Amazônia beneficiava acentuadamente a capital da província do Pará<sup>38</sup>. Para esta, pelos vapores da Companhia, chegavam e saíam os principais produtos que seriam tanto utilizados no mercado interno quanto exportados. De Cametá, principal porto da terceira linha, vinha borracha, cacau, sabão de cacau e couro - principalmente cacau e depois borracha. Da província do Amazonas e seus principais portos (Manaus, Itacoatiara e Parintins), todos os produtos de grande valor comercial dirigiam-se para o porto de Belém. Os portos de Óbidos, Santarém, Prainha, Gurupá e Breves também direcionavam, pelos vapores da Companhia, todas as mercadorias exportáveis. Belém crescia e concentrava riqueza em toda a primeira década de 1850. Os principais produtos que chegavam ao seu porto eram cacau, borracha, carne, chapéus peruanos que eram exportados para a Europa, além de salsaparrilha, pirarucu e tabaco. O cacau continuava a se destacar como um dos principais produtos regionais, mas em 1859 o rio Amazonas teve uma grande cheia que provocou reflexos diretos na produção do produto que ocorria intensamente nas margens do Tocantins. Assim, os vapores que conduziram no 1º semestre de 1858 um total de 223.980 toneladas de cacau, no 1º semestre de 1859 o total conduzido não chegou a 60 mil toneladas. Sobre o ocorrido com o cacau o presidente Vasconcellos observou que não obstante a Província do Pará ter sofrido essa dura redução de um de seus principais produtos na pauta de exportação paraense, os vapores conduziram para Belém quantidade de mercadoria superior em relação ao mesmo período do ano passado. No primeiro semestre de 1858 o valor transportado global chegou a 360:239\$ mil réis contra 387:653\$ mil réis no primeiro semestre de 1859 (VASCONCELLOS, 1859, p. 61).

No final da década de 1850 já se percebia o grande movimento de passageiros pelos

---

<sup>38</sup> O presidente Cunha Júnior (1873, p. 12) destaca da seguinte forma a relação Belém-Manaus no final da década de 1860: “Esta província do Amazonas, principalmente a cidade de Manau, encontra-se em inteira dependência da praça de Belém do Pará. Não havendo comunicação direta com o estrangeiro, os gêneros da produção da província gozam dos preços que ali correm, e de lá vem as mercadorias estrangeiras que suprem o mercado. Por ora todo o comércio que se faz no Amazonas, pelo rio Amazonas e seus afluentes, estão na dependência do Pará”.

navios a vapor da companhia de Mauá. Se no início das operações realizadas pela primeira linha de vapor, de Belém a Manaus, o número não chegava a 50, agora, em 1860, chega a mais de 4 mil pessoas. Conforme relatório do presidente Brusque, somando a operação das três linhas, em 1860, os vapores transportaram 6.085 pessoas, sendo 4.008 na primeira linha, 928 pessoas na segunda linha e 1.149 na terceira linha apenas em 1860. O aumento foi significativo em relação ao ano anterior, tanto em relação a fretes quanto em relação a passagens - em 1859 aglutinaram em fretes 102:114\$ mil réis contra 201:186\$ mil réis, ora um aumento de quase 100% (BRUSQUE, 1863, p. 75). O valor arrecadado em passagens aumentou também de 57:411\$ mil réis para 84:078\$ mil réis, um aumento de aproximadamente 70%. Ora, com efeito tais aumentos refletem não somente o desempenho da companhia em si, mas o próprio desempenho do comércio (leia-se borracha) que acabava por provocar o surgimento de novas linhas de navegação.

O resultado do dinamismo comercial regional é que no início da década de 1860 as subvenções da companhia de Mauá aumentaram para 720 mil contos de reis, apenas para trafegar nas seguintes condições: na 1ª linha, realização de duas viagens completas de ida e volta por mês, com um total de 41.376 (862 x 4 x 12) milhas percorridas por ano; na 2ª linha, realização de uma viagem completa de ida e volta por mês, com um total de 20.616 (859 x 2 x 12) milhas percorridas por ano; na 3ª linha, realizar duas viagens completas de ida e volta por mês, com um total de 4.800 (100 x 4 x 12) milhas percorridas por ano. A Companhia do Amazonas recebia, ainda, outros auxílios financeiros para seus paquetes através da província do Pará. i) Subvenção pela linha entre Arary, Soure, Chaves e Macapá no valor de 60 contos de réis (60:000\$000); ii) Subvenção para os vapores da primeira linha tocarem no Porto de Moz no valor de 6 contos de reis. Nas palavras do presidente Reis, o futuro na província do Pará estava definitivamente na dependência da navegação a vapor. Dizia que todos os sacrifícios e subvenções:

[...] trará após si imediata compensação e mais tarde a riqueza e prosperidade para o comércio e comerciante. É necessário subvencionar mais ainda a Companhia do Amazonas, pois além do rio Amazonas são inúmeros os outros rios que cortam a província do Pará em todas as direções, e eles constituem as únicas vias de comunicação e transporte que a região possui (REIS, 1860, p. 6).

Até o ano de 1863 as linhas de navegação da companhia de Mauá, que navegavam os rios do Pará, até a província do Amazonas, eram essas que estão refletidas na Tabela 17. Disparadamente coube à primeira linha movimentar mais recursos tanto em relação ao número de passagens quanto de quantidade de carga. Do total de valores aglutinou mais de

88%, sendo que permanecia como única linha que dava lucro para a companhia. Em relação ao início da operação, em 1853, a receita total da companhia do Amazonas continuava crescendo, triplicando em 1862, o que a levou a mesma a ampliar a sua frota para oito barcos a vapor até 1863. O sucesso da companhia ia de fato de vento em popa e como reflexo direto do aumento de demanda de seus principais produtos no mercado internacional – borracha, cacau e castanha. Em Belém, naquele ano, criou uma oficina naval e outra de máquina para obras, reparos e consertos dos seus vapores, empregando 104 pessoas e tendo 50 aprendizes em sua escola industrial. Um grande problema enfrentado pelos vapores de Mauá, entretanto, ainda até esse início de década, era a falta de combustível para as embarcações, ou seja, faltavam as lenhas para queimar nas caldeiras. Somente por volta de 1863 é que são criados os chamados “*portos de lenha*”, um novo mercado suscitado pelas necessidades da navegação a vapor na região (BRUSQUE, 1861, p. 66). Esses portos ficavam nas margens dos rios ou de proximidades de igarapés ou lagos, mas que se localizassem nas rotas dos navios ou próximo delas. Não necessariamente se localizavam nos portos de parada obrigatória dos navios a vapor (MAGALHÃES, 1864, p. 56).

**Tabela 17: Linhas de navegação da Companhia de Mauá, em mil réis**

<b>Linhas de vapor</b>	<b>Passageiros</b>	<b>Renda de passagens</b>	<b>Rendas de carga</b>	<b>Total</b>
1ª linha de Belém a Manaus	3.449	55:501\$	153:418\$	208:919\$
3ª linha de Belém a Cametá	1.220	7:513	6:090\$	13:603\$
4ª linha de Belém a Soure	301	2:841	3:116\$	5:958\$
5ª linha de Belém a Arary	155	466\$	\$	466\$
6ª linha de Belém a Chaves	401	1:290\$	21\$	1:311\$
<b>TOTAL</b>	<b>5.526</b>	<b>67:612</b>	<b>162:647</b>	<b>235:260</b>

Fonte: Brusque (1863, p. 66)

Nota: A segunda linha só operava na província do Amazonas

A Tabela 18 mostra os nomes dos vapores que se encontravam servindo à navegação fluvial amazônica no ano de 1864. Os vapores da primeira linha tocavam, em suas viagens para Manaus, saindo de Belém, os seguintes portos: Breves, Tajapurú, Gurupá, Porto de Moz, Prainha, Santarém e Óbidos. O vapor da segunda linha só viaja na província do Amazonas. O vapor da terceira linha tocava Abaeté e São Domingos. Os vapores da quarta e quinta linha não tocavam porto algum, senão nos extremos - de Belém ao Arary a quarta linha e de Belém a Soure, a quinta. O vapor da sexta linha tocava Muaná, Breves e Furo da Cidade de Macapá.

Os vapores Manáos, Tabatinga, Explorador e Soure encontravam-se em reparos na oficina da empresa de Mauá. O vapor Inca ficava na província do Amazonas e os vapores Belém e Tapajós faziam a viagem quinzenal entre Belém e Manaus. O vapor Icamíaba realizava as viagens de Belém a Cametá, Belém a Chaves, de Belém a Arary e de Belém a Soure (MAGALHÃES, 1864, p. 56).

**Tabela 18: Nome e características dos barcos a vapor da Companhia de Mauá**

Nome dos vapores	Força dos cavalos	Lotação em toneladas	Tripulação	Marcha em milhas	Linhas a que servem
Manáos	200	18.000	52	16	1ª linha
Belém	200	18.000	52	16	1ª linha
Tapajós	200	18.000	52	15	1ª linha
Inca	100	10.000	46	15	2ª linha
Icamíaba	100	10.000	46	12	3ª, 4ª, 5ª, 6ª linhas
Tabatinga	60	5.000	32	10	
Explorador	45	3.000			
Soure	100	10.000	45	12	
TOTAL	960	89.000	326		

Fonte: Magalhães (1864, p. 64)

Ainda por volta de 1867 surgem os novos registros efetivos do número de passageiros e do valor das cargas, ambos transportados pela companhia de navegação de Mauá apenas em águas paraenses, excluindo-se a linha para o Amazonas (Tabela 19). Na 5ª e 6ª linhas só se transportam encomendas. Na 1ª linha foi celebrado o contrato com a vila de Monte Alegre pela Lei Provincial de n. 505, de 20 de novembro de 1866. Na linha provincial entre Belém e Chaves foram incorporadas duas escalas – uma em Currálinho e outra de Boa Vista, esta entre Muaná e Currálinho. O comércio do Pará aumenta. Sobre o tráfego de cargas, que reflete o aumento do comércio, o presidente Vellozo destaca que este passa a ter “[...] notável progresso devido às grandes safras de borracha, cacau e castanha, de tal forma que os vapores são insuficientes para o transporte necessário” (VELLOZO, 1867, p. 24). Uma solicitação que se destacava na Assembléia Legislativa era que fosse viabilizado o mais rápido possível o benefício da navegação ao furo de Breves, porto central para o recebimento dos rios Anajás e outros adjacentes, posto que de lá saem anualmente 750 toneladas de borracha pelos barcos a vela (p. 24).

**Tabela 19: Linhas e valores de navegação da Companhia de Mauá, em mil réis**

<b>Linhas de vapor</b>	<b>Passageiros</b>	<b>Valor de cargas</b>	<b>Fretes</b>	<b>Passagens</b>
1ª linha de Bel a Óbidos	2.500	1.988:724\$	59:844\$	32:865\$
3ª linha de Bel a Cametá	2.228	288:996\$	5:592\$	9:527\$
4ª linha de Bel a Chaves	1.328	881:491\$	19:588\$	11:932\$
5ª linha de Bel a Arary	425	-	-	1:269\$
6ª linha de Bel a Soure	574	-	-	2:107\$
<b>TOTAL</b>	<b>7.055</b>	<b>3.159:212\$</b>	<b>85:050\$</b>	<b>57:701\$</b>

Fonte: Vellozo (1867, p. 23)

Por volta deste ano de 1867 já dava perfeitamente para fazer uma comparação de desempenho da navegação a vapor e da navegação a vela nos rios da Amazônia. Não se trata, aqui, de discutir a preferência ou não por este ou aquele meio de transporte. O certo é que até 1852 todo o tráfico dos gêneros de comércio existente na província do Pará era feito por canoas, que na ida e volta a Manaus demoravam numa média de até 5 meses. Ainda pela navegação a vela, os fretes eram caros, sendo calculados de acordo com os comerciantes e o seu padrão de riqueza e influência (LAMARE, 1867, p. 7). Na navegação a vapor o preço dos fretes fica reduzido, as distâncias diminuem, as comunicações tornam-se rápidas, as transações comerciais tornam-se mais ativas, multiplicando-se, conseqüentemente, tanto o comércio interno quanto o externo. E aumenta a renda da província. Ou seja, a renda pública que acompanha a marcha do comércio de perto passa a igualmente participar das vantagens resultantes da “revolução econômica e pacífica produzida pelo vapor nas águas do Amazonas e afluentes” (LAMARE, 1867, p. 7).

A Tabela 20 faz uma comparação entre as rendas da província do Pará antes da introdução da navegação a vapor e depois. Em 1852, por exemplo, antes da navegação a vapor a renda gerada para a província foi de 197:759\$. Em 1853, ano da introdução da navegação a vapor na região, a renda provincial foi de 405:761\$, portanto um aumento de mais de 208 contos de réis. Ou seja, são as rendas gerais que dão tratamento mais completo das vantagens resultantes da navegação a vapor na Amazônia e a influência da borracha torna-se direta em todo este processo (Tabela 20).

**Tabela 20: Rendas arrecadadas pela província do Pará**

## antes da navegação a vapor

Exercícios (anos financeiros)	Renda Arrecada (em mil réis)
1840 a 1841	699:757\$
1841 a 1842	580:554\$
1842 a 1843	681:183\$
1843 a 1844	714:200\$
1844 a 1845	598:095\$
1845 a 1846	625:676\$
1846 a 1847	673:029\$
1847 a 1848	677:626\$
1848 a 1849	695:356\$
1849 a 1850	759:101\$
1850 a 1851	1.038:219\$
1851 a 1852	991:740\$
1852 a 1853	1.250:256\$
<b>TOTAL ARRECADADO</b>	<b>9.248:434</b>

Fonte: Chermont (1867, p. 8)

Comparando os dados das Tabelas 20 e 21 percebe-se a diferença brutal existente entre o período que engloba os últimos 13 anos antes da navegação a vapor e os 13 anos após a introdução do barco a vapor nas águas do Pará. Entre 1840 até o final de 1852 a navegação a vela proporcionou de arrecadação para a província pouco mais de 9 mil contos de réis. Com a navegação a vapor o valor arrecadado quase triplicou, chegando a um patamar de aproximadamente 27 mil contos de réis - resultado imenso para uma região de grande território, mas com pequena população, e onde até 1853 a agricultura e a indústria não estavam ainda inseridas em um quadro efetivo de uma economia de produção capitalista. O presidente Lamare comenta da seguinte forma a sua impressão da navegação a vapor nas águas do Pará:

Antes a província do Pará era apenas um mundo d'água, uma região imensa que, em geral, ninguém conhecia e que, por isso mesmo, era vista por escritores ignorantes como insuportável por seu calor e perseguida de enfermidades. Agora a província ganha vida, força e futuro pelo poder da navegação a vapor. Esta é a alma da civilização, a mola de seu comércio, o principal e mais poderoso agente de prosperidade. É isto que se comprova no Pará (LAMARE, 1867, p. 4).

**Tabela 21: Rendas arrecadadas pela província do Pará**



## após a navegação a vapor

<b>Exercícios (anos financeiros)</b>	<b>Renda Arrecadada (em mil réis)</b>
1853 a 1854	2.122:188\$
1854 a 1855	2.087:879\$
1855 a 1856	1.528:478\$
1856 a 1857	1.784:757\$
1857 a 1858	1.850:927\$
1858 a 1859	2.220:558\$
1859 a 1860	2.150:595\$
1860 a 1861	2.410:914\$
1861 a 1862	2.289:607\$
1862 a 1863	2.114:784\$
1863 a 1864	2.587:407\$
1864 a 1865	2.524:409\$
1865 a 1866	2.945:573\$
<b>TOTAL ARRECADADO</b>	<b>28.618:079</b>

Fonte: Chermont (1867, p. 8)

Durante a década de 1850 a companhia de Mauá foi a única empresa de navegação a operar os seus vapores nos rios da Amazônia e seus afluentes. Mas já por volta do final desta mesma década o monopólio da empresa de Mauá começa a ser quebrado. Assim, através do decreto nº 2.197 de 26 de junho de 1858, o Imperador aprova o contrato celebrado pelo Ministério do Império com a Companhia de Navegação a Vapor do Maranhão, para a navegação costeira, entre os portos de São Luiz do Maranhão, Belém e Fortaleza. Em 1866, foi celebrado um contrato de nº 503, de 23 de novembro, com a Companhia de Navegação Costeira do Maranhão, na qual a empresa se obrigava a tocar com os seus barcos a vapor os portos de Vizeu, Cintra, Vigia e Bragança, todos uma vez por mês. A ajuda financeira do governo a esta empresa ficou na casa de 9 contos de réis (9:000\$000), “[...] que apenas deixará de receber quando interromper a navegação, perdendo proporcionalmente aos portos que deixar de tocar” (CHERMONT, 1866, p. 17.). Em 11 de fevereiro do ano seguinte, 1867,

servindo-se da Lei Provincial nº 499, de 17 de novembro de 1866, que consigna uma subvenção de 34 contos de réis para a navegação a vapor nas localidades de Cairary, Acará e Tupinambá, o presidente Vellozo assina contrato com a empresa do Sr. João Augusto Corrêa para que seja feita a navegação nesses respectivos portos, a partir de Belém. A partir desta data de assinatura de contrato, o empresário João Augusto obriga-se a estabelecer a navegação nesses portos em 12 meses:

[...] com vapores nunca menos de 30 cavalos e com proporções para carregar nunca menos de 30 toneladas, com os seus serviços distribuídos em três linhas. A 1ª linha compreendendo o porto da capital, Moju e Cairary; a 2ª linha o da capital e Acará; e a 3ª linha o da capital, Bujaru, São Domingos, São Miguel, Irituia e Tupinambá, devendo dar pelo menos duas viagens mensais em cada uma das linhas e demorarem-se os vapores seis horas nos portos extremos e uma nos intermediários, quer na ida quer na volta (VELLOZO, 1867, p. 26).

Ainda neste ano de 1867 é consignado um novo contrato, de 30 contos de réis, para uma empresa de navegação a vapor que possa ligar o porto de Belém a Macapá, tocando as seguintes localidades: Currallinho, Muaná, Breves, Melgaço, Portel, rio Anajás e Mazagão. Sobre esta respectiva linha, até o ano seguinte não chegou a ser contratada nenhuma empresa, sendo que a única proposta oferecida foi do empresário João Augusto, que não pude ser contratado pelo fato de ainda não ter emplacado o compromisso anterior.

No ano de 1867, outra empresa subvencionada pela quantia de 100 mil reis passa a operar nos rios do Pará. Trata-se da Companhia Fluvial Paraense, uma iniciativa particular de tentar emplacar na região viagens pelos rios do Pará através de navios de pequenos calados, sendo suas embarcações bastante utilizadas principalmente em épocas de vazantes. Ligando Belém a Manaus, seus vapores faziam escalas nos portos de Breves, Gurupá, Porto de Moz, Prainha, Santarém, Óbidos, Parintins e Itacoatiara, com três viagens mensais. No ano de 1869 ocorre a constituição de uma outra empresa de navegação a operar nos rios do Pará e do Amazonas. Trata-se da Companhia Fluvial do Alto Amazonas, de propriedade de Brito Amorim, conforme Decreto nº 4.374, de 25.05.1869 e dando início à operação neste mesmo ano. São propostas duas linhas pela empresa, que serão trabalhadas por dois vapores – vapor Madeira e vapor Purus. A primeira linha compreendia a ligação dos portos de Manaus a Santo Antônio do rio Madeira. A segunda, do porto de Manaus ao rio Purus.

Até o ano de 1868 a Companhia do Amazonas continuava a funcionar regularmente, tendo já sete linhas, tocando com os seus vapores povoações de Solimões, desde Manaus até Tabatinga; desde Macapá até Manaus, as cidades de Cametá no Tocantins e seus portos intermediários, os portos da ilha do Marajó, entre os quais as vilas de Soure, Muaná,

Curralinho, Breves e Chaves, além de alguns pontos do estuário amazônico como Jacaré, Conceição e Furo da Cidade. A sétima linha ligava Belém apenas a Óbidos. No Pará as subvenções da companhia cresciam, tendo sido acrescentado mais 129 contos de réis aos 620 contos que recebia do Governo Imperial. Dessa subvenção do Governo do Pará, 60 contos eram destinadas à linha de navegação de Belém para Arary, Breves, Muaná, Soure, Chaves e Macapá; 9 mil contos de réis destinados aos vapores de Manaus que tocassem Porto de Moz e Monte Alegre e 6 contos de réis para outra linha de navegação especial, de Belém a Óbidos, que tocassem os portos de Breves, Gurupá, Porto de Moz, Prainha, Monte Alegre e Santarém.

Até o final da década de 1860 as principais mercadorias que saíam de Belém pelos vapores da 1ª linha da Companhia de Mauá com destino a Breves, Gurupá, Porto de Moz, Prainha, Monte Alegre, Parintins, Itacoatiara e Manaus eram as seguintes: açúcar, bebidas, fazendas diversas, vinho, bolacha, arroz, remédios, comestíveis e armamentos. Os principais centros consumidores dessa linha eram Manaus, seguido por Itacoatiara, Santarém, Óbidos e Parintins. Dessas localidades, no sentido inverso, pelos vapores da 1ª linha, chegavam a Belém os seguintes produtos: borracha (principalmente), cacau, chapéus do Peru, pirarucu e guaraná. As localidades que mais mandavam borracha para Belém eram os portos de Manaus e Itacoatiara no Amazonas e do Pará os portos de Gurupá e Porto de Moz. Com exceção dos portos de Óbidos e Santarém, o cacau pouco era transportado pelos outros portos do Pará com destino a Belém. Os portos que mais contribuía com esta carga eram os de Manaus, Itacoatiara e Parintins. A província do Amazonas, até a década de 1860 continuava profundamente dependente do comércio de Belém. A borracha comandava toda a dinâmica da navegação a vapor na primeira linha. Pelos vapores da terceira linha as principais mercadorias transportadas de Belém para Cametá foram comestíveis, fazendas diversas, tabaco, café e açúcar. De Cametá para Belém seguiam a borracha e o cacau. A borracha comandava o destaque comercial da terceira linha. Na segunda linha que ficava no Amazonas, a borracha era o carro chefe da companhia (LAMARE, 1868, p. 66).

Nos ano de 1870 a companhia de Mauá passa a ter 9 linhas em plena execução no Pará, sendo a oitava inaugurada no dia 1º de agosto ligando Belém a Itaituba (linha de Itaituba) e a nona, inaugurada no dia 15 do mesmo mês, ligando Belém a Faro (linha de Faro). Tanto Itaituba quanto Faro começavam a se destacar na produção da borracha. O ano de 1872 reflete esse grande movimento comercial da companhia de Mauá e o dinamismo do comércio regional. No fim deste ano, nas nove linhas, foram transportadas 15.685 pessoas, sendo os valores arrecadados no global de 626 contos de réis, sendo arrecadados por frete 435 contos

de réis – quase 70% do total.

Em 1871 a Companhia Fluvial do Alto Amazonas, mediante uma subvenção de 44 contos de réis do Governo Paraense, começou a operar a linha de Belém-Manaus, com escala nos portos de Breves, Gurupá, Porto de Moz, Prainha, Santarém, Óbidos, Villa Bela (Parintins) e Serpa (Itacoatiara), com três viagens mensais. Já no primeiro trimestre de 1872 se percebe o potencial da companhia, pois era grande o movimento de mercadorias e passageiros. Por exemplo, neste curto período de atividades, a empresa transportou 448 passageiros, sendo 204 na linha Madeira, 147 na linha Purus e 97 de Belém. Em 1873, a Companhia Fluvial começou a explorar a linha de Manaus a Marary, no rio Juruá. As escalas ocorriam nos seguintes portos: Anamá, Badajós, Manacapuru, Cadajás, Coary, Tefé, Fonte Boa, Juruapuca, Gavião, Pupunhamirim e Chauá.

Até 1872 as empresas subvencionadas de navegação a vapor pelo Governo Imperial continuavam a ser: Companhia de Comércio e Navegação do Amazonas de Mauá, Companhia Fluvial Paraense, Companhia Costeira do Maranhão, Companhia Fluvial do Alto Amazonas e a Empresa de Navegação do Tocantins e Araguaya. A primeira permanecia neste ano com as suas nove linhas, a segunda com 7 linhas, a terceira, a Companhia Costeira do Maranhão, continuava a fazer a viagem de ida e volta de Belém e São Luiz tocando os portos intermediários, a quarta continuava a fazer uma viagem mensal de Belém a Óbidos e a Empresa de Navegação do Tocantins e Araguaya continuava a ligar “[...] a foz do Amazonas a do Prata, por uma imensa via fluvial, interrompida apenas por 40 léguas de terra e muitas cachoeiras” (OLIVEIRA, 1870, p. 15). No ano seguinte, de todas as subvencionadas citadas, apenas a Empresa do Araguaya e Tocantins deixa de funcionar, em decorrência da alegada pouca subvenção e altos custos da operação.

De 1853 até 1873 a companhia de Mauá, entre todas as companhias de navegação na Amazônia, continuava a operar nos rios do Pará de vento em popa. Da análise de seus resultados verifica-se que a maior parte de sua renda advinha das subvenções do Estado, seguida da renda advinda do transporte de cargas (fretes) e, por último, do transporte de passageiros. Os maiores gastos da companhia de Mauá ficavam por conta das manutenções e renovações de sua frota de vapores e saveiros<sup>39</sup>. Mas apesar de resultados tão animadores e promissores, Mauá enfatizava que a subvenção no valor de 720 contos de réis, ou seja,

---

<sup>39</sup> Embarcação de fundo chato, de forma semelhante à meia lua, de proa mais elevada que a popa, e usada especialmente para conduzir as redes que se lançam em frente à praia.

superior à maior receita da empresa, obtida em 1870, no valor de 674:414\$000 (Seiscentos e setenta e quatro contos e quatrocentos e quatorze mil réis), era insuficiente. De fato, há, aqui, um exagero do maior empresário do Império que queria cada vez mais obter melhores retornos.

### 5.3 O DESEMPENHO DA NAVEGAÇÃO OCEÂNICA NÃO SUBSIDIADA

No início da década de 1850 o Pará continuava, a exemplo das décadas anteriores, profundamente ligado ao comércio exterior pela navegação marítima. Os portos servidos pelos produtos paraenses, principalmente borracha, cacau e castanha, eram Nova York, Liverpool, Porto, Londres, Lisboa, Hamburgo, Havre e Barcelona. No começo da década de 1850 a maioria dos navios que faziam a ligação de Belém ao resto do mundo ainda era a vela. Conforme o presidente Barros, entre julho de 1851 e junho de 1852 deixaram o porto de Belém 85 embarcações, sendo 3 a vapor, levando mais de 17 mil toneladas de mercadorias. No ano financeiro seguinte, 1852-1853, saíram levando mais de 18 mil toneladas de mercadorias 97 navios – 90 sendo a vela. No ano financeiro de 1853-1854, ano da introdução do barco a vapor na Amazônia, deixaram o porto de Belém 108 navios, com mais de 22 toneladas de mercadorias – principalmente borracha e cacau, sendo 94 à vela e o restante a vapor (BARROS, 1854, p. 43). Esses navios, pertencentes a negociantes estrangeiros, não recebiam nenhum tipo de subvenção do governo provincial. Quanto à preferência dos negociantes pelos barcos a vela, isto se dava em decorrência do momento histórico da Segunda Revolução Industrial, que ainda estava provocando a transição para a utilização do barco a vapor. No geral, o volume de comércio exterior do Pará com os países citados acima foi da ordem de mais de mais de 20 mil contos de réis – sendo que a importação foi superior à exportação, no período, conforme se pode ver na Tabela 22. Apenas no ano financeiro de 1853-1854, período da introdução do barco a vapor nos portos do Pará, a balança comercial teve um comportamento superavitário, da ordem de mais de 713 contos de réis.

**Tabela 22: Volume de comércio do Pará com o exterior, em mil réis**

<b>Anos financeiros</b>	<b>Importação</b>	<b>Exportação</b>	<b>Resultado</b>
1851-1852	2.299:636\$	1.839:927\$	-459:709\$
1852-1853	2.866:239\$	2.596:287\$	-269:952\$
1853-1854	4.573.656\$	5.286:916\$	+713\$260\$

Fonte: Barros (1854, p. 38)

Por outro lado, o comércio do Pará com as outras províncias do Império continuava profundamente inferior ao que era desenvolvido com o mercado externo. Se no triênio apresentado o volume de transação com os portos estrangeiros superou a casa de mais de 20 mil contos de réis, no mesmo período o volume de comércio com as províncias do Nordeste e do Sul não chegou sequer à casa dos 2 mil contos de réis. De fato mesmo, a exemplo de todos os decênios anteriores, a preferência do Pará foi pelo comércio externo, ainda que ocorresse uma relação de compra e venda de mercadorias com o Rio de Janeiro, Pernambuco, Ceará, Maranhão e Parnaíba. Com essas províncias, o Pará mais comprava que vendia produtos – no ano financeiro de 1851/52 entrou no Porto de Belém mercadorias no valor de 379:007\$ contra 88:784\$ de saída. No ano financeiro seguinte, de 1852-1853, entrou 518:235\$ e saiu pouco mais de 65 contos de réis. No ano financeiro de 1853-1854 entrou na cidade de Belém mais de 847:101 contos contra a saída de 51:596 contos de réis. Portanto, neste triênio financeiro, no mercado nacional, a relação do Pará foi de intenso déficit. Por outro lado, refletindo o pífio comércio com as outras províncias, deixaram o porto de Belém, no período, 73 embarcações com pouco mais de 8 mil toneladas (BARROS, 1854, p. 43) (Tabela 23). Neste triênio, percebe-se, então, que o comércio feito pela navegação de longo curso foi aumentando de modo prodigioso – exceção feita à navegação de cabotagem, que até diminuiu no período.

**Tabela 23 Navegação oceânica e de cabotagem que deixaram o porto de Belém**

<b>Anos financeiros</b>	<b>Navegação de longo curso</b>		<b>Navegação de cabotagem</b>	
	<b>Número de embarcações</b>	<b>Toneladas</b>	<b>Número de embarcações</b>	<b>Toneladas</b>
1851-1852	85	17.716	16	2.039
1852-1853	97	18.088	29	2.455
1853-1854	108	22.269	28	3.948
TOTAL	290	58.363	73	8.442

Fonte: Barros (1854, p. 43)

O quinquênio seguinte, que vai de 1853 até 1857, percebido na Tabela 24, denota o comportamento do comércio do Pará com o mercado externo. Novamente os destaques de exportação continuavam a ser a borracha, o cacau e a castanha – sendo que a borracha continua a ser extraída em quantidade menor que o cacau. Comparado com o quinquênio anterior, que se exportou 6,8 mil toneladas, neste quinquênio, a quantidade exportada desses produtos sobe para mais de 13 toneladas. Por outro lado, em relação ao quinquênio anterior, a exportação de cacau diminui de 16 mil para pouco mais de 13 mil toneladas. O preço do quilo da borracha continuava a ser a maior atratividade para a província – agora neste quinquênio valia 1\$053 (um mil e cinquenta e três réis) contra \$231 réis por quilo médio exportado do cacau. A borracha avançava.

**Tabela 24: Preço e quantidade de borracha, cacau e castanha – 1853-1857**

Anos	Borracha		Cacau		Castanha	
	Quilos	Mil Réis	Quilos	Mil Reís	Litros	Mil Réis
1853	1.707.090	1.430:773\$	3.145.095	453:402\$	3.185.120	110:380\$
1854	2.520.105	3.577:235\$	4.241.985	719:557\$	2.207.240	100:681\$
1855	2.667.150	2.718:981\$	1.808.130	358:870\$	2.686.200	216:121\$
1856	2.108.250	2.700:297\$	1.528.320	356:292\$	1.447.440	82:467\$
1857	1.370.205	521:471\$	3.153.495	1.330:756\$	1.671.240	176:045\$
TOTAL	10.372.800	10.928:757\$	13.877.025	3.218:877\$	11.197:240	685:694\$

Fonte: Chermont (1868, p. 28)

Além dos produtos acima, o Pará exportou no período outras mercadorias, tais como Algodão (70 contos), animais vivos (4 contos), arroz (250 contos), açúcar (60 contos), couro (450 contos), cumaru (10 contos), goma de peixes (100 contos) e mel (80 contos). Alguns outros produtos que não chegaram ao patamar de mil contos de réis (1000:000\$000) réis) também eram exportados, tais como café (439 contos). O destino desses produtos que saíram do porto de Belém em mais de 400 navios no período, foi para países como como os Estados Unidos, a Inglaterra, Portugal, a França, a Bélgica, a Holanda e a Espanha, com destaque para os seguintes portos (VASCONCELLOS, 1859, p. 36). New York, Liverpool, Lisboa, Havre, Nantes, Porto, Salém, Londres, Hamburgo, Antuérpia, Havana, Trintade, Antilhas, Barcelona

e Jamaica. A borracha seguia para os Estados Unidos e a Europa. Os produtos que chegavam do estrangeiro eram os mais diversos, tais como armas de fogo, azeites, batatas, calçados, chá, botões, ferragens, jóias de ouro, livros brancos e impressos, carvão de pedra, chapéus, manteiga, fazendas, vinhos, sal, sabão, queijos, pólvoras, tintas, móveis, louças, fumos, perfumes e moedas (CUNHA, 1858, p. 31-34).

A Tabela 25 continua a destacar o desempenho da exportação dos principais produtos da pauta do comércio de Belém – borracha, cacau e castanha. Nota-se que no quinquênio 1858-1862 a exportação da borracha aumenta timidamente em relação ao quinquênio anterior, mas o preço do quilo médio sobe de 1\$053 para 1\$310 réis. O preço médio do quilo do cacau, por sua vez, mantém-se inalterado. A castanha no período se valoriza, chegando agora, à media, de \$084 (oitenta e quatro réis) por livro. Em relação ao primeiro quinquênio, a exportação da borracha caiu drasticamente, mas aumentou neste em relação ao quinquênio anterior. Os portos e os produtos comercializados continuam os mesmos do período anterior, mas o número de navios estrangeiros que visitavam o porto de Belém aumentava – apenas no ano financeiro de 1858-59 deixaram Belém 104 navios, com 29.376 toneladas e 1.372 tripulantes, incluindo aqui 3 navios das outras províncias. Estados Unidos, Inglaterra, Portugal e França continuavam a ser os países que mais encaminhavam navios para o porto da capital paraense (VASCONCELLOS, 1859, p. 36).

**Tabela 25: Exportação do Pará do quinquênio 1858-1862**

Anos	Borracha		Cacau		Castanha	
	Quilos	Mil réis	Quilos	Mil réis	Litros	Mil réis
1858	1.596.060	3.360:342\$	3.009.795	1.330:435\$	3.553.760	290:638\$
1859	1.728.840	1.864:864\$	5.340.540	1.111:163\$	3.362.720	169:831\$
1860	2.557.980	3.402:330\$	3.246.900	1.286:505\$	1.759.520	220:439\$
1861	2.463.525	2.863:946\$	3.551.430	1.475:799\$	2.301.320	238:728\$
1862	2.262.975	2.408:895\$	3.047.325	1.265:743\$	2.019.200	182:200\$
TOTA	10.609.380	13.900:377\$	18.195.990	6.469:645\$	12..996.520	1.101:836\$

L

Fonte: Chermont (1868, p. 28)

Os navios do Império que visitavam Belém eram de Rio de Janeiro, Pernambuco, Parnaíba, Ceará e Maranhão, sendo que desses locais vinham os seguintes produtos: doces



diversos, aguardentes, amarras de piaçaba, algodão a fio, café, calçados, charutos, carne, farinha de mandioca, feijão, aves, animais vivos, amendoim, açúcar, fogo artificial, milho, redes, roupa feita, sal, sabão, pano de algodão, mobília, queijos, medicamentos e rapaduras entre outros. No ano financeiro de 1858-1859 entraram em Belém trazendo mercadorias das províncias citadas acima 40 embarcações com 23.173 toneladas e 1.093 passageiros – no ano financeiro anterior foram 57 embarcações com 21.135 toneladas e 1.562 passageiros que deixaram o porto de Belém (VASCONCELLOS, 1859, p. 36).

No ano de 1863, o comércio de longo curso se intensifica de Belém com o resto do mundo. Apenas neste ano entraram no porto da capital da Província do Pará 130 navios (33 barcas, 38 brigues, 7 escunas, 34 patachos, 13 iates e 2 lugres) com mais de 36 mil toneladas e 1.374 tripulantes. Esses barcos pertenciam às seguintes nacionalidades: ingleses (38), franceses (23), norte-americanos (23), portuguesas (26), espanhola (1), dinamarquesas (7), hamburquesas (5), norueguesa (1), hanoverianas (6). Neste ano, do lado da cabotagem, entraram 65 embarcações, com lotação de 26 toneladas e 1.934 tripulantes, sendo identificados 37 vapores, 1 brigue-escuna, 2 patachos e 24 iates (BRUSQUE, 1863, p. 64). O presidente destacou que juntando a navegação de longo curso e de cabotagem no ano financeiro de 1862-1863 e comparando com o ano financeiro de 1861-1862, onde neste as embarcações lotadas chegaram a 152, o resultado é a favor do ano mais recente – e isso mostrando, por si, a evolução do comércio da província do Pará.

A Tabela 26 mostra a evolução da exportação no quinquênio 1863-1867, onde se percebe que a exportação da borracha dispara para mais de 20 milhões de quilos, contra 10 milhões exportados no quinquênio anterior, sendo a motivação o preço médio por quilo que continuava elevado (1\$019), mas inferior ao quinquênio anterior (1\$310). O preço médio do quilo do cacau, por outro lado, continuava muito inferior em relação à borracha, pois na média valia, no quinquênio, apenas \$378 réis para exportação. Especificamente sobre a borracha, no ano de 1867, o Pará exportou quase a totalidade de tal produto para a Inglaterra (2.800 contos) e Estados Unidos (2.700 contos). O cacau, por outro lado, era vendido, principalmente, para a França (1.700 contos), Hamburgo (588 contos) e Portugal (333 contos). A castanha era vendida principalmente para os Estados Unidos e Inglaterra. Exportavam-se, ainda, outros gêneros, tais como urucu, grude de peixe, arroz, óleo de copaíba, cumaru, piaçaba, algodão e outros poucos gêneros, sendo a maior parte se deslocava, durante todos os anos anteriores tratados para Inglaterra e Estados Unidos. Para buscar as mercadorias no Pará, nestes anos, ingleses, americanos, portugueses e franceses enviaram 155

navios de um total de 176, sendo o maior comércio realizado com os ingleses, através de 61 embarcações (44 a vapor) (CHERMONT, 1867, p. 27). Percebe-se que à medida que os anos passam mais se torna a navegação oceânica inserida na navegação a vapor.

**Tabela 26: Exportação do Pará do quinquênio 1863-1867**

Anos	Borracha		Cacau		Castanha	
	Quilos	Mil Réis	Quilos	Mil Reis	Litros	Mil Réis
1863	3.060.645	3.233:386\$	3.954.165	1.369:531\$	2.793.360	207:637
1864	3.484.320	3.695:373\$	3.518.115	1.132:441\$	2.217.480	196:928
1865	4.227.360	3.619:978\$	3.547.260	1.178:120\$	2.773.800	273:777
1866	3.545.850	4.628:562\$	2.658.540	1.195:613\$	117.040	11:844
1867	6.305.760	5.846:758\$	2.943.810	1.418:496\$	3.466.680	394:596
TOTAL	20.623:935	21.024:057\$	16.621.890	6.294.201\$	11.368.360	1.084:782\$

Fonte: Chermont (1868, p. 28)

#### 5.4 A INTERNACIONALIZAÇÃO DOS RIOS DA AMAZÔNIA

Na literatura tradicional se observa que a abertura da livre navegação do Amazonas e seus principais afluentes teve um elevado grau de pressões internacionais (CHERMONT, 1867, p. 27). De fato, desde o início do século os Estados Unidos, a França e a Inglaterra estavam dispostos a obter a livre navegação no Amazonas a qualquer preço, motivados, intensamente, tanto pela suspeita de riquezas fabulosas existentes na região, como pela necessidade imediata e crescente de explorar melhor tanto o cacau quanto a borracha. Em 1826 já se tinha organizado em Nova Iorque uma empresa para navegar o rio Amazonas por barco a vapor tanto apoiada pela Inglaterra quanto pela França. Essa pretensão não foi atendida pela Câmara dos Deputados do Brasil, “[...] o que depois deu causa à reclamação de uma forte indenização feita por M. Wise por ordem de seu Governo em nota de 17 de novembro de 1845<sup>40</sup>”.

Os Estados Unidos também se juntavam aos países ribeirinhos e fronteiriços com o Brasil, na intenção de buscar a liberalização da navegação a fim de escoar os seus produtos para o Atlântico. Buscava então pressionar outros países do menor poder econômico como

<sup>40</sup> Ata do Conselho do Estado de 01/04/1854, p. 171-180, apud El Kareh (2003a, p. 2).

Colômbia, Equador, Peru e Bolívia, sendo que esses mesmo países também faziam pressões ao governo brasileiro para a abertura da livre navegação no rio Amazonas. Neste sentido, motivados pelo assédio de norte-americano e europeus, esses países ribeirinhos se reúnem e proclamam, em Lima, no Peru, em 1847, a liberdade de navegação aos barcos de qualquer nacionalidade. Bolívia vai além e;

[...] declara livre para todo o comércio e navegação de todas as nações do globo as águas de seus rios navegáveis que, correndo pelo território boliviano, desembocavam no Amazonas e no Paraguai, inclusive admitindo em seus portos os navios de guerra das nações amigas (EL KAREH, 2003a, p. 107).

Nesta altura dos acontecimentos as imprensas americana, inglesa e francesa alardeiam a decisão brasileira que continuar a exercer a clausura do Amazonas e seus afluentes. A preocupação do governo brasileiro era afastar, principalmente, os interesses norte-americanos<sup>41</sup> que pairavam sobre a região – e é neste contexto que ocorre a segunda fase do processo de ocupação da Amazônia, em 1850, pela criação da província do Amazonas. No mínimo os navegantes estrangeiros pelas águas brasileiras encontrariam pontos habitáveis em suas margens, sendo que isto equivalia a uma prova de ocupação real (p. 12). Conforme El Kareh a ocupação da Amazônia era agora questão de Estado – e podemos acrescentar que a implementação da navegação a vapor por Mauá entra, também, neste contexto, inclusive assumindo compromissos de estabelecer 12 colônias nas margens das províncias do Pará e Amazonas que, por sinal, não chegaram a lograr êxitos (p. 18). Contudo, no mínimo, pela navegação a vapor, se teria de forma mais eficaz um melhor escoamento da borracha dos seringais, uma maior e mais dinâmica interligação regional e um maior desenvolvimento das cidades.

No dia 31 de dezembro de 1863, como uma forma de melhorar as relações com o Peru, um dos países ribeirinhos mais influentes, e sobre quem também americanos, ingleses e franceses tinham muito influência, o governo expeliu o decreto n. 3.217, dando regulamento especial e provisório para a navegação do Amazonas por parte de suas embarcações. Sobre este regulamento, pode, agora:

---

<sup>41</sup> “[...] o Brasil tem muito mais a temer da ambiciosa, insaciável e inquieta atividade dos americanos, que pautam somente pelo seu interesse as noções do direito, de que das nações da Europa [...] pois que à medida que a sua ambição, atuada pela democracia, se desenvolve, e vai lançando suas vistas para o exterior, o Governo dos Estados Unidos procura modificar e esticar, no sentido que lhe convém, os princípios do Direito das Gentes que têm afinidade com suas pretensões”. Ata do Conselho do Estado de 01.04.1854, p. 145 e 149. Citado em El Kareh (2003a, p. 105).

[...] as embarcações peruanas navegar e comunicar livremente nos portos habilitados de Manaus a Tabatinga, onde foram criadas as mesas de renda e no Pará, foram designados os portos de Óbidos, Santarém, Prainha e Breves, para nesses locais tocarem as embarcações que tiverem problema (MAGALHÃES, 1864, p. 61).

Essa medida do governo brasileiro para o Peru em nada diminuiu a pressão dos norte-americanos. Enfim, depois de muito pressionado externamente, o governo abre a navegação para todas as nações amigas, em 1866, inclusive os Estados Unidos, a Inglaterra e a França. O presidente Chermont registra a solenidade da abertura da navegação da seguinte forma:

Raiou o dia 7 de setembro com o 46º aniversário da nossa emancipação política, começando uma nova era de prosperidade e de progresso para o Império Segundo. Conforme estava previamente determinado, dirigi-me com um imenso orgulho para a Catedral às 8 horas da manhã a assistir ao Te-Deum e oração análoga recitada pelo ilustre cônego Luiz Barros de Bastos. Findos estas cerimônias religiosas e seguindo à risca o programa, voltei com o mesmo acompanhamento ao Palácio de Governo para assistir a parada geral, salvas e continências do estilo e em ato continuado teve lugar o mais brilhante cotejo. Depois do cotejo, às 10 horas, dirigi-me com o mesmo séqüito para o trapiche da Companhia do Amazonas do empresário Mauá, onde embarcamos com destino à Corveta Paraense. Revela aqui declarar que à Companhia do Amazonas cabe uma menção honrosa pelo esmero, asseio e postura com que se ostentou e aos festejos, com aparatosas alegorias em toda a extensão de seu trapiche coberto de troféus e bandeiras de todas as nações. Era digno o complemento da rica decoração que apresentava as ruas do Imperador e Belém. Apenas chegado a bordo da Paraense, largou ela galhardamente rio abaixo e acompanhada dos vapores Pará e Jurupenseu, de propriedade do Governo, os vapores Belém e Inca pertencentes à Companhia do Amazonas e Odorico Mendes, da Companhia Costeira Maranhense. Seguimos todos até a ponta do Mosqueiro de onde tomando o rumo do oeste costeamos à ilha de Cotijuba e em frente dela na vasta baía do Marajó teve lugar o ato solene da inauguração da abertura do Amazonas e seus principais afluentes (CHERMONT, 1868, p. 31-32).

O próprio presidente Chermont, representando o Imperador e na qualidade de Delegado do Governo Imperial, leu o seguinte decreto sobre a abertura:

Em nome da Sua Majestade, O Imperador O Senhor Dom Pedro 2º, declaro aberto à navegação comercial de todas as nações amigas os rios Amazonas até a fronteira do Império, Tocantins até Cametá, Tapajós até Santarém, Madeira até Borba e Rio Negro até Manaus (CHERMONT, 1868, p. 31).

O decreto mencionado foi de n. 3.749, de 7 de setembro de 1866, e garantiu, perante todas as nações, o compromisso de franquear a navegação do rio Amazonas e seus principais afluentes às bandeiras estrangeiras. A importância deste evento pode ser percebida nos discursos e mensagens dos presidentes ligados à província do Pará e à província do Amazonas. O presidente Chermont atribuiu à abertura da navegação na Amazônia como uma “[...] data tão célebre nos fatos da navegação fluvial, quanto à Carta Régia que abriu em 1808

todos os portos do Brasil ao comércio estrangeiro” (CHERMONT, 1868, p. 32). O presidente Vellozo, por exemplo, destacou que tal iniciativa fazia parte da expectativa de todos os comerciantes habitantes comuns e que agora esse momento “[...] irá assinalar uma época de grande progresso e riqueza, aonde todos venham a ter grande benefício” (VELLOZO, 1867, p. 22). O presidente Lamare se manifestou também positivamente em relação à abertura, dizendo que essa

[...] sábia medida interessa principalmente à província do Pará pelo fato de tocar a navegação do Amazonas e Tocantins. Ainda que seus efeitos dependam da ação lenta do tempo, exercerá incontestavelmente grande influência sobre o desenvolvimento do comércio, indústria e riqueza pública do Pará. Assim, o dia 7 de setembro, que marca na história do Império a sua época mais memorável, será este ano festejado com duplo motivo, por ser também o dia em que vão ser franqueados a atividade de todos os povos amigos os tesouros que rio Amazonas e outros ligados à sua dimensão, encerra em seu domínio (LAMARE, 1867, p. 3-4).

El Kareh resume bem o que significou esta medida:

Abrir a navegação do Amazonas e seus afluentes, desdenhando as ameaças estrangeiras, significava que a Corte do Rio de Janeiro, em vinte anos de uma aliança frutífera com a empreendedora burguesia brasileira, fora suficientemente competente para garantir a ocupação da Amazônia, desenvolvendo economias extrativas de exportação das províncias do Amazonas e do Pará, agora mais do que nunca assimiladas ao Império, e realizar, assim, seu projeto de unificação territorial e centralização do poder monárquico (LAMARE, 1867, p. 22).

Entendemos que esta abertura do rio Amazonas foi um evento menos relacionado às pressões internacionais e mais, muito mais, fruto de uma necessidade da própria da lógica da acumulação de capital que se anunciava – ampliação de mercado externo com intensas parcerias entre países. De uma forma ou de outra a abertura do grande rio ocorreria pela própria necessidade de ampliação de comércio – o que se quer dizer, então, que as pressões eram naturais. Comparando-se a abertura do rio Amazonas – que em termos práticos significava avançar além do porto de Belém - com a introdução da navegação a vapor em 1853, ainda temos o segundo evento como o mais importante. A navegação a vapor trouxe embutida uma revolução silenciosa não apenas no meio de transporte, mas, também, nas próprias relações comerciais que mudaram a face da economia amazônica – e não apenas paraense. Foi o primeiro evento concreto para viabilizar o capitalismo na região 20 anos depois. A corrida aos seringais da Amazônia não teria logrado êxito se os meios de transportes continuassem a ser os tradicionais – barcos a vela, por exemplo.

Por outro lado, a abertura do rio Amazonas não foi um evento de pouca importância. De fato apresentou alguns benefícios concretos à economia local – ou seja, vários armadores

estrangeiros que só chegavam até Belém passam, agora, a operar em vários portos. O movimento comercial, como se verá mais adiante, também aumenta acentuadamente e abrirá caminho para a entrada do capital estrangeiro no setor. O porto de Manaus igualmente se beneficia, inclusive mais que Belém. Em 1871, por exemplo, Manaus estabelece um contrato de operação com a *Boat Steamship Co. Ltd.* para que ligasse o seu porto aos portos de Liverpool, Hamburgo e Nova York, de 20 em 20 dias (BENCHIMOL, 1995, p. 35) e assim, abrir caminho para tentar superar Belém no domínio da formação de riqueza regional pela movimentação dos portos mediante a circulação da borracha.

## **6 O AVANÇO DA NAVEGAÇÃO REGIONAL A PARTIR DA INTERNACIONALIZAÇÃO DOS SERINGAIS (1872-1910)**

A primeira metade da década de 1870 assinala alguns acontecimentos que irão influenciar, definitivamente, no mercado local. Em 1872 a borracha se torna o principal produto da Amazônia superando a produção de todos os outros produtos regionais e provocando na lavoura, pouco a pouco, o seu desaparecimento (GRAÇA, 1871, p. 26) abandona-se o sítio, o cacau, o cafezal e o engenho. A corrida aos novos seringais da Amazônia passa a impor à região a ampliação das áreas de exploração fazendo com que o negócio da seringa seja visto como um empreendimento de possibilidades ilimitadas. Os seringais que interessam ao capital estrangeiro não estão mais localizados no Pará (margens dos rios Acará, Capim, Guamá, Moju, ilha do Marajó, rio Xingu e margens do rio Tapajós) e sim no Amazonas (Solimões, Madeira, Juruá e Purus). Nesta nova corrida, a Amazônia é introduzida, de vez, no sentido de capitalismo de Karl Polanyi, ou seja, as novas características regionais passam a ser as seguintes: maior expressividade do capital estrangeiro, mais investimentos na infra-estrutura de Belém e Manaus, os seringais passam a ser grandes latifúndios, a mão-de-obra deixa de ser familiar, o sistema de crédito fica mais complexo ocasionado pelo aumento da produtividade da borracha.

O que de fato passa a ocorrer no período é o aumento da utilização da borracha que avança na Europa e nos Estados Unidos com o seu emprego tornando-se crescente e obrigatório para centenas de objetos, de uso diário ou de uso doméstico, de uso industrial ou uso comercial, de uso nos hospitais, laboratórios, nos institutos de pesquisa, nos centros de fabricação de material de guerra, nos estaleiros de construção naval, nas usinas de onde saíam artefatos de segurança (REIS, 1953, p. 61) e seu reflexo torna-se certo na região. Neste contexto, a borracha da Amazônia: “[...] era a que oferecia mais seguras e amplas possibilidades pela quantidade de seringueiras que parecia fabulosa pela riqueza que as árvores apresentavam em látex” (GRAÇA, 1871, p. 26).

Neste início da década de 1870, em decorrência do aumento da demanda externa pelo principal produto da Amazônia, tem início uma transformação em curso que provocará grandes rebatimentos na navegação regional. A partir de 1872, com a borracha ultrapassando a produção do cacau em decorrência do aumento da demanda externa e do preço atrativo, os seringais se firmam como unidade de produção capitalista, abandonando, de vez, a estrutura de produção isolada, tão característica da fase inicial da exploração. O principal agente responsável pela internacionalização dos seringais pós década de 1870 é a presença do capital

estrangeiro no setor de aviação – principalmente Estados Unidos e Inglaterra. Muito do capital de giro necessário ao andamento dos negócios nos seringais do Pará e Amazonas teve como origem recursos americanos e/ou ingleses. As firmas exportadoras, que determinavam a quem vender o produto, pertenciam exclusivamente a comerciantes estrangeiros – e vendiam integralmente a produção aos industriais estrangeiros.

Nem todos os industriais estrangeiros da borracha dependiam, todavia, dos fornecimentos dos exportadores. A United States Rubber, por exemplo, responsável por cerca da metade das compras de borracha realizadas na Amazônia em 1907 ...organizou e implantou um sistema de compras da matéria-prima diretamente aos aviadores, libertando-se do julgo opressor do especulador (SANTOS, 1980, p. 129).

O comportamento do capital nacional em relação aos investimentos nos seringais era tímido. Os bancos, por exemplo, apresentavam participação incipiente no negócio. Este fato ocorria em decorrência da descrença que o Banco Central do Pará e o próprio Banco do Brasil tinham em relação ao negócio da borracha, pois consideravam que o preço do produto oscilava muito e, portanto, o risco era demasiadamente grande. “O próprio Banco do Brasil foi posteriormente acusado de não carrear recurso algum para a região” (MARTINELLO, 1988, p. 35).

De certa forma a mudança na estrutura de mão-de-obra também contribuiu para a transformação capitalista dos seringais – sai a mão-de-obra familiar e entra em cena os imigrantes nordestinos, principalmente cearenses. Estima-se que em decorrência da grande seca no interior nordestino que durou de 1877 a 1880 tenha sido introduzido na Amazônia aproximadamente 400 mil pessoas (FURTADO, 2002, p. 131). O resultado é o aumento da produção nos seringais sendo que a política de aviação foi determinante para este fim. O método de extração também melhorou a partir desta década – prendiam-se, agora, pequenos copos sob cada incisão. A sangria era feita em dias alternados em cada estrada a fim de permitir que as árvores se recuperassem. Esta coleta resumia-se aos seis meses de menor pluviosidade (DEAN, 1989, p. 68).

Um outro alicerce legal da transformação dos seringais é o que trata da propriedade fundiária. Em 1874 foi baixado um decreto (número 5.655 de 3 de junho) que visava criar nas províncias da Amazônia o hábito da lavoura. O fato é que esta tentativa deu errado – a exemplo das anteriores. Outro fato é que os seringais não podiam ser constituídos dentro dos padrões das legislações estabelecidas. Ou seja, um seringal não podia se inserir em um quadro de pequena propriedade. O latifúndio, então, passou a partir desta década a ser o imperativo



geográfico e econômico para a exploração da borracha. Isto é, o latifúndio passou a ser a característica maior dos seringais em virtude da grande demanda internacional da borracha. Portanto, o que de fato passa a ocorrer a partir da década de 1870 nos seringais da Amazônia é a sua internacionalização, em decorrência, também, do latifúndio que viabilizava a grande produção. Por internacionalização dos seringais não se trata apenas da entrada do capital estrangeiro no setor pelas casas aviadoras – o que de fato ocorreu em grande intensidade. É muito mais que isto. Trata-se de uma condição de mudança no padrão de vigência de mercado a partir da política de aviamento posta em prática. Ou seja, foi por esta política de aviamento entre o seringueiro, o seringalista, as casas aviadoras e os exportadores que ocorreu a profissionalização dos seringais e a efetivação da economia de mercado. Agora os seringais passam a se inserir, definitivamente, no modo de produção capitalista com destaque para o papel dos seringueiros (mão-de-obra responsável pela coleta do produto e igualmente explorados) e casas aviadoras (organização empresarial financiadora de todo o processo econômico que ocorria nos seringais).

Este capítulo apresenta três componentes de análise. O primeiro trata do capital estrangeiro na navegação fluvial; o segundo trata do avanço da navegação a vapor com capital nacional e o terceiro comenta sobre o desempenho da navegação oceânica após a abertura do rio Amazonas e alguns de seus afluentes à navegação estrangeira, tanto como resultado da pressão dos compradores de borracha quanto pela necessidade interna de ampliação do mercado para o mesmo produto.

O destaque deste capítulo é a navegação fluvial a vapor subsidiada, de capital estrangeiro, ou seja, a Amazon River. Em 1912 se tornou o empreendimento amazônico mais avançado do ponto de vista das relações capitalistas e com os ativos assumidos após a compra da *Amazon Steamship*, torna-se a maior empresa de navios a viajar nos rios da região, chegando a ter neste ano uma frota composta de 54 barcos a vapor e 16 mil funcionários.

## 6.1 O CAPITAL ESTRANGEIRO NA NAVEGAÇÃO FLUVIAL

A partir de 1872, em decorrência da forte demanda externa pela borracha amazônica e com o seringal se inserindo em um quadro de latifúndio para se firmar como unidade de produção capitalista, grandes são os rebatimentos no setor de transporte regional. As casas aviadoras, no financiamento das mercadorias para os seringais, começam a implementar barcos a vapor para fazer frente à empreitada. Contudo, é pela empresa de navegação de Mauá

que a produção de borracha ganha mercado e os seringais ganham importância. Ocorre que, em decorrência da forte expansão da produção interna da borracha, a empresa de navegação de Mauá não consegue manter a capacidade de financiamento de seus barcos a vapor. Assim, em 1872, a Companhia de Navegação de Mauá, do Amazonas, criada em 1852, e que passou a operar no ano seguinte, acaba por ser vendida para os ingleses. É transformada na *Amazon Steam Navigation Company Ltda* efetivamente em 1874 - o que não é pouca coisa se for considerado que, até então, nenhum capital estrangeiro tinha-se disposto a realizar uma grande inversão na região, não obstante algumas investidas de outros países já vistas aqui.

O personagem central que contribuiu decididamente para a vinda de capital inglês para a região foi a figura do Barão de Mauá, sendo inclusive quem solicitou a transferência de sua empresa (a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas) para uma outra companhia de navegação organizada por ele fora dos domínios do Império brasileiro. Pelo capital estrangeiro, foi criada a *Amazon Steam Ship Navigation Company Limited*, com sede em Londres, que nasceu da incorporação de outras duas empresas regionais - a Companhia Fluvial do Alto Amazonas e a Companhia Fluvial Paraense. A efetivação da transferência deste negócio, que levou dois anos para ser concluído (1872-1874), utilizou um capital inicial de 600 mil libras esterlinas – sendo Mauá ainda o maior acionista. Essa iniciativa de Mauá de inserir o capital estrangeiro na navegação regional refletia a grande dificuldade econômica que seus negócios estavam vivendo no Governo Imperial, principalmente a partir do agravamento do conflito da Guerra do Paraguai, que provocou grandes e graves problemas na filial de seu banco em Montevidéu, Uruguai (GANNS, 1998, p. 227). A certeza de sucesso dos acionistas e do próprio Mauá no negócio ocorria motivado pela crença do lucro certo da borracha, que já se estabelecia com bons preços no comércio internacional acima de qualquer outro produto.

Destacamos, ainda, que antes da fusão da Companhia do Amazonas com as companhias de navegação Fluvial Paraense e Fluvial do Alto-Amazonas, que deu origem à *Amazon Steam Ship*, existia uma grande rivalidade entre elas, em razão da competição pela supremacia dos rios, das linhas de navegação e dos subsídios envolvidos. A Companhia Fluvial Paraense iniciou suas operações em 11 de fevereiro de 1867, com uma subvenção de 34:000\$000, com contrato vigorando até 11 de fevereiro de 1878, operava seis linhas – 1ª. Moju, Cairary; 2ª Acará; 3ª Bujaru, São Domingos, São Miguel, Irituia e Tupinambá; 4ª. Oeiras, Currálinho, Muaná, Breves, Melgaço, Portel, Anajás, Mazagão e Macapá; 5ª Igarapé Miri e Abaeté; 6ª Cametá, Tocantins, Mocajuba e Baião. A Companhia do Alto Amazonas era

menos competitiva, mas não menos ameaçadora. Detinha a linha de Belém a Manaus, pelos portos de Breves, Gurupá, Porto de Moz, Prainha, Santarém e Óbidos, através de um contrato que se iniciou em 29 de outubro de 1869, com prazo de validade de 10 anos, mediante uma subvenção de 30:000\$000 réis. Detinha também as linhas dos rios Madeira (Santo Antônio do rio Madeira) e Purus, até o porto do Pará, em escala no porto de Silves e mais a linha Manaus-Santo Antônio, onde seus vapores faziam uma viagem por mês, com escalas nas localidades de Borba, Sapucaia, Jumas, Manicopé, Canumã, Tobocal, Santa Rosa, Crato, Humaitá, São Pedro, São Francisco, Cavalcante e Jamari (AZEVEDO, 1874, p. 7). Embora desaparecesse o monopólio da navegação da empresa de Mauá, tudo indica que o grande empresário do Império não admitia nenhum tipo de concorrência que lhe ameaçasse a supremacia.

Com esta fusão de empresas de navegação, a *Amazon Steam Ship* passou a possuir 20 vapores, representando todos a força nominal de 2.480 cavalos com uma tripulação total de 490 homens. A capacidade de carga superava a casa de 9 mil toneladas, tendo capacidade para receber 4.477 toneladas de carga. Passa a manter, no total, 19 linhas de navegação, em virtude de seus contratos com o governo imperial e com os das províncias do Pará e Amazonas, nas quais percorria 226.23 milhas, fazendo exatas 288 viagens de ida e volta. No último semestre em que esta companhia funcionou sem ter feito a fusão com a empresa Fluvial do Alto Amazonas, transitaram em suas linhas 8.097 passageiros que produziram a renda de 82:271\$372. A massa de carga transportada foi de 6.734.513 quilos, o que produziu fretes no valor de 206:121\$700. A expectativa do comércio com a fusão era de que os serviços melhorassem e o preço dos fretes caísse em algumas linhas, de tal forma que tantos os empresários da navegação quanto os comerciantes e a população local pudessem colher os benefícios resultantes (AZEVEDO, 1875, p. 103). O presidente Benevides (1876, p. 16) em seu relatório salientou que os serviços, em boa parte dos vapores e das linhas de navegação, tinham piorado acentuadamente com a incorporação, bem como o preço dos fretes também tinha aumentado.

Por volta de 1877 algumas linhas de navegação da *Amazon Steam Navigation Company* tiveram o serviço suspenso, como, por exemplo, a linha de Igarapé Miri e Pederneiras. De certo, mesmo, o governo não quis renovar o contrato, que despendia da província do Pará a quantia de 28:000\$000 réis (p. 15). O presidente Mello Filho destacou que muitas linhas precisavam ser revistas, pois em algumas não compensava a subvenção dada pelo governo e também pouco acrescentava ao comércio paraense. Dizia que era necessário, então, reduzir as despesas bem como incentivar a livre concorrência dos vapores particulares

não subvencionados, “[...] os quais já hoje navegam quase todos os pontos percorridos pela Companhia do Amazonas” (MELLO FILHO, 1877, p. 147-148). Assim, ainda neste ano, novas linhas da *Amazon Steam Navigation Company* são suprimidas, como as linhas de Soure, Arary, Acará e Cairary. Da supressão dessas linhas a economia ganha pelo governo foi de 50 contos de réis – ou seja, do total de 240 contos ficou reduzida para 190:000\$000 réis. A Tabela 27 reflete o contrato do Governo do Pará com a Companhia do Amazonas e da redução das subvenções em virtude do acordo feito em 13 de agosto de 1876 entre essas duas partes. Na tabela deve-se observar que as linhas de Belém, Mazagão, Portel e Macapá foram contratadas ainda pela Companhia Fluvial Paraense em 1867. As linhas entre Belém, Cayrary, Tupinambá e Acará foram contratadas pela mesma companhia em 1868. Também as linhas de Belém, Óbidos, Porto de Moz, Prainha e Santarém foram contratadas, ainda, pela Companhia Fluvial Paraense, em 1869, portanto, tudo antes da fusão.

**Tabela 27: Linhas de navegação contratadas pelo Governo do Pará com a *Amazon Steam Ship***

<b>Linhas</b>	<b>Data do final do contrato</b>	<b>Subvenções</b>	<b>Redução das subvenções.</b>	<b>Subvenção líquida</b>
1 <sup>a</sup> , 2 <sup>a</sup> e 3 <sup>a</sup> entre Belém e o Arary, Soure, Muaná, Macapá e Chaves	07.10.1877	60:000\$000	20:000\$000	40:000\$000
1 <sup>a</sup> , 2 <sup>a</sup> e 3 <sup>a</sup> entre a capital e a cidade de Óbidos, com escalas em Breves, Porto de Moz, Prainha, Monte Alegre e Santarém e deste até Itaituba, com escala por Vila Franca, Aveiros e Boim e de Santarém a Faro com escala por Óbidos	07.10.1877	60:000\$000		60:000\$000
De Belém a Manaus com escala por Porto de Moz e Monte Alegre	07.10.1877	12:000\$000		12:000\$000
1 <sup>a</sup> e 2 <sup>a</sup> linhas entre Belém, Mazagão, Portel e Macapá	15.10.1879	30:000\$000		30:000\$000
1 <sup>a</sup> , 2 <sup>a</sup> e 3 <sup>a</sup> linhas entre Belém, Cayrary, Tupinambá e Acará	11.08.1878	34:000\$000	18:000\$000	16:000\$000
Entre Belém e Óbidos com escala por Breves, Gurupá, Porto de Moz, Prainha e Santarém	01.11.1882	44:000\$000		44:000\$000
<b>TOTAL</b>		<b>240:000\$000</b>	<b>50:000\$000</b>	<b>190:000\$000</b>

Fonte: Mello Filho (1877, p. 148)

No ano de 1880 ocorre a renovação de contrato de navegação da *Amazon Steam Ship* com o governo provincial do Pará em que pesem todas as críticas deste e dos armadores privados contra as subvenções oferecidas à empresa inglesa. Uma das cláusulas dizia que a companhia devia estender suas viagens até Marajó-Assu, na ilha de Marajó, com vapores provenientes de Marzagão, Amapá. Também, neste contrato, a companhia se comprometia a navegar no rio Xingu, pela subvenção anual de 6 contos de réis, além de implementar duas linhas de navegação ligando Belém às localidades de Portel e Piriá, sendo que para esses dois portos a subvenção foi acrescida em 15 contos de réis. No início da década de 1880, de fato mesmo, a Companhia do Amazonas continuava a ser a maior empresa de navegação a operar nas águas do Pará, tanto em relação ao número de embarcações quanto de número de pessoal nela empregado – e com efeito as subvenções correspondiam ao principal estímulo. A Companhia se destacava, também, no quesito de formar a sua própria força de trabalho - por sua escola industrial, montada em suas oficinas, 57 menores adquiriam conhecimentos práticos de mecânica – e que conforme o presidente Abreu seriam os futuros maquinistas e oficiais de diversas áreas dos navios a vapores da região (ABREU, 1881, p. 49).

As linhas de navegação da empresa no início da década de 1880 eram as seguintes: 1ª linha de Belém a Manaus tocando em 58 portos. 2ª linha de Belém ao rio Madeira tocando em 12 portos. 3ª linha de Belém ao rio Purus, tocando em 84 portos. 4ª linha de Belém a Macapá tocando em 20 portos. 5ª linha de Belém a Mazagão tocando em 40 portos. 6ª linha de Belém a Portel tocando em 24 portos. 7ª linha de Belém a Piriá tocando em 24 portos. 8ª linha de Belém a Baião tocando em 9 portos. 9ª linha de Belém a Óbidos tocando em 9 portos. 10ª linha de Belém ao rio Tapajós, tocando em 25 portos, incluindo do rio Xingu. 11ª linha de Belém a Arary. 12ª linha de Belém a Jurymaguas (Peru). Dessas linhas são subvencionadas pelo governo imperial as de Belém a Manaus, cujas viagens são efetuadas nos dias 1 e 20 de cada mês e de Macapá no dia 15 e a de Belém a Baião também no dia 15. De Belém a Manaus no dia 10 de cada mês; a de Portel no dia 3 de cada mês; Piriá no dia 18; a de Juruty (Óbidos) no dia 3; a de Itaituba (Tapajós e Xingu) no dia 18 e a do Arary (por conta da subvenção para a navegação do Xingu) no dia 15 de cada mês (p. 50). A Tabela 28 apresenta o nome dos 14 vapores e suas características nas ditas linhas acima. Além desses, a companhia tem os vapores Madeira e Gurupá que não navegam. Os vapores Óbidos, Rio Branco, Ariman e Moju navegam apenas nas águas da província do Amazonas.

**Tabela 28: Vapores da *Amazon Steam Ship* e suas características – 1881**

Nome	Toneladas	Cavalos (potência)	Nº de tripulação
Marajó	1.474	240	45
Favary	876	90	37
Arary	780	180	47
Belém	181	180	46
Manáos	681	180	46
Inca	414	100	34
Ycamiaba	414	100	34
Tapajós	400	120	32
Soure	369	100	34
Acre	351	90	32
Ten. Augusto	240	160	32
Anajás	240	140	32
Andirá	351	100	32
Furuá	315	100	32

Fonte: Abreu (1881, p. 50)

No ano de 1881 a única empresa de navegação subvencionada pela União continuava a ser a *Amazon Steam Ship*, que mantinha em operação as seguintes linhas: De Belém a Manaus, de Manaus a Iquito (Peru), de Manaus a Santo Antônio no rio Madeira, de Manaus a Hyutanahan, no rio Purus, Manaus a Santa Isabel no rio Negro e Manaus a Marary, no rio Juruá. Nessas viagens os produtos embarcados eram, em geral, matérias-primas, produtos de alimentação e para exportação, tais como borracha (principalmente esta), piaçaba em rama e espigas, breu, estopa, castanha, salsa, óleo de copaíba e cacau. Para o consumo regional, produtos como tabaco, peixe seco, mixira e manteiga de tartaruga. No ano seguinte, de 1882, ocorre um grande feito para a província do Amazonas – trata-se da ligação entre Manaus com a Capital do Império (Rio de Janeiro), através da subvenção da União à Companhia Brasileira de Navegação a Vapor, que passou a fazer uma viagem mensal do Rio de Janeiro a Belém e Manaus (PARANAGUÁ, 1883).

Entre os anos de 1882 e 1885 a *Amazon Steam Ship*, entretanto, continuava a ser fortemente subvencionada pelo governo provincial, no total de 133 contos de réis por ano. Da mesma forma, por conveniência tanto do governo quanto do comércio, algumas linhas são suprimidas e outras são autorizadas a funcionar como a substituição da escala do Porto de Moz, da 1ª linha, pela de Monte Alegre, conforme decreto nº 8.126 de 4 de junho de 1882. No

ano de 1885 a companhia de Mauá avançava na província do Amazonas - fazia a linha de Manaus ao rio Purus, mensalmente, com escalas nas seguintes localidades: Manacapuru, Anamam, Beruri, Paricatuba, Arumã, Guajaratuba, Boa Vista, Piranhas, Itaituba, Jatuarana, Arimã, Tauariá, Jaburu, Cancitama, Boa Esperança, Bella Vista (Parintins), Vista Alegre, Labrea, Providência e Sapatini. A viagem durava, em média, 27 dias. Neste mesmo ano de 1885 é firmado um novo contrato de 5 anos entre a Companhia do Amazonas e o governo do Pará para as seguintes linhas: a) Belém a Manaus, com escalas em Breves, Gurupá, Porto de Moz, Prainha, Monte Alegre, Santarém, Óbidos, Maratapera, Villa Bela e Serpa (Itacoatiara); b) Belém a Conceição, com escalas em Breves, Gurupá, Porto de Moz, Prainha, Monte Alegre, Óbidos, Juruti e Faro; c) Belém até Chaves, com escalas em Ponta de Pedras, Muaná, São Sebastião da Boa Vista, Currálinho, Breves, Mapuá, Mazagão e Macapá; d) Belém a Itaituba, com escalas em Breves, Gurupá, Prainha, Alenquer, Santarém, Vila Franca, Alter do Chão, Boim e Aveiros; e) Belém até Portel, com escalas em Abaeté, São Domingos, São Sebastião da Boa Vista, Currálinho, Bagre, Oeiras e Melgaço e f) Belém a Piriá, com escalas em todas as localidades da linha de Portel.

Para todas as linhas de navegação com as suas respectivas escalas, a frota de embarcação continuava sendo 19, mas se comparado com a frota de 1881, ocorreu um crescimento na tonelagem média dos vapores – 6,33% - quanto na tonelagem total – 30,98%, o que reflete, de certa forma, uma maior capacidade de carga e um maior dinamismo da economia da borracha que já estava experimentando o seu auge. No ano de 1888, a *Amazon Steam Ship* continuava a ser a maior frota a operar nos rios da Amazônia, contando com 19 vapores com deslocamento variável entre 240 e 1.474 toneladas, conforme nome dos vapores a seguir: Cametá, Marajó, Andirá, Mauá, Princesa Isabel, Içá, Conde d'Eu, Moju, Pedro II, Santarém, Macapá, Imperatriz Tereza, João Augusto, Acre, Juruá, Esperança, Pará, Perseverança e Ajudante (FONSECA, 2004). Em 1889 dois vapores são acrescentados à companhia – Rio Branco e João Alfredo.

Na década de 1890 apenas algumas linhas da *Amazon Steam Ship* passam a ser subvencionadas pelo governo provincial do Pará: de Itaituba e Juruty (50 contos de réis), Manaus (50 contos de réis), Pinheiro (24 contos de réis), Mosqueiro (15 contos de réis) e Soure (27 contos de réis), totalizando 166 contos de réis (GUEDES, 1891, p. 51). Especificamente sobre o contrato de Soure, este é assinado em 1889.

Aos dezenove dias do mês de julho de mil oitocentos e oitenta e nove, na seção do contencioso do tesouro público provincial do Pará, perante o dr. Augusto Américo Santa Rosa, procurador do mesmo tesouro, em virtude do ofício da presidência de 17

do corrente mês, sob o número três mil quatrocentos e oitenta, mandei lavrar de acordo com as bases juntas ao mesmo ofício e nos termos da autorização concedida pela lei n. mil trezentos e sessenta e três de abril corrente ano, contrato com a Amazon Steam Navigation Company, Limited, para a navegação a vapor entre o porto da capital e a vila de Soure (DANIN, 1889, p. 30).

No ano de 1901 termina o contrato subvencionado entre a *Amazon Steam Ship* para a navegação diária entre Belém, Pinheiro (Icoaraci) e Mosqueiro, mas ainda assim a empresa estrangeira continuava a predominar nos rios da região tendo, incontestavelmente, a maior frota naval do Pará. Esta supremacia era decorrente da forte subvenção dada pelo governo que ratificava o domínio da empresa e afastava concorrentes à altura.

## 6.2 O AVANÇO DA NAVEGAÇÃO A VAPOR COM CAPITAL NACIONAL

Depois de introdução da navegação a vapor nas águas do Pará pela Companhia do Amazonas em 1853, outras empresas passam a operar na região na década de 1860 como a Companhia Fluvial Paraense em 1867 e a Companhia Fluvial do Alto Amazonas em 1869. Com essas, novas linhas passam a descortinar os rios da Amazônia bem como as localidades que mais passam a se destacar comercialmente. De certa forma, também, outras empresas são estimuladas a realizar o mesmo serviço, motivadas agora tanto pela subvenção garantida pelo governo provincial quanto pela perspectiva do aumento do comércio regional que cada vez mais avança a partir da década de 1870 - tanto pelo aumento da produção da borracha quanto de outros produtos como cacau e castanha. A empresa de navegação do Araguaia e Tocantins, de propriedade do brigadeiro José Vieira Couto de Magalhães, é uma dessas que se inicia em 1874, ligando os portos de Santa Maria, na província de Goiás e o porto de Itacaiúna na província de Mato Grosso a partir do porto de Belém. Esta linha possui dois vapores e um rebocador a vapor, sendo os dois primeiros denominados de Araguaia e Mineiro e o último chamado de Colombo. Da mesma forma que a Companhia do Amazonas, esta linha possuía, também, uma oficina movida a vapor para reparar embarcações em avarias, além de sete barcos de reboque, de 15 a 30 toneladas de arqueação cada um. O presidente Azevedo destaca que em que pese os vales do Tocantins e Araguaia apresentarem uma boa população, acima de 100 mil habitantes, não tão cedo se tornarão tão prósperos quanto a província do Pará, pois seus obstáculos para a navegação a vapor vão desde a existência de cachoeira quanto:

[...] de numerosos índios selvagens e ferozes que ainda infestam ambas as margens do rio em uma extensão de mais de 100 léguas e que de sorte, até agora, não houve um só atentado contra a vida dos cristãos. Em algumas partes, apesar de viverem ainda nus, já fabricam quase toda a lenha que consomem os vapores do Araguaia



(AZEVEDO, 1875).

Ainda no final da década de 1860 passa a funcionar no Pará a empresa de navegação a vapor que será responsável pelo abastecimento de gado da cidade de Belém. Trata-se da Empresa de Marajó, que na média dos primeiros cinco anos da década de 1870 transportou pelos seus dois vapores – Apihy e Aruan – 1890 cabeças de gado procedentes das ilhas de Marajó, Caviana e Mexiana. Além do serviço de transporte de gado, as embarcações da companhia empregavam-se, ainda, na navegação do Tocantins e também em algumas viagens para a província do Amazonas, de onde se comprava gado do Pará. Até o ano de 1877 são sete as linhas de navegação estabelecidas a partir do porto de Belém por parte desta empresa: 1ª linha da costa setentrional do Marajó com duas viagens mensais, quer haja quer não haja gado para transportar para Belém. As 2ª, 3ª e 4ª linhas para o Arary, Câmara e Igarapé-Grande, igualmente para transportar gado para Belém, quando houver. 5ª linha do Tocantins, com uma viagem mensal até Travessão dos Patos. 7ª linha para o Portel, com uma ou duas viagens mensais, dependendo da quantidade de gado. Em virtude da extinção do acordo da Companhia do Amazonas com a província do Pará sobre a linha de Soure, a Empresa de Marajó, sem ônus algum, prestou-se a fazer mensalmente a viagem, transportando neste ano 2564 passageiros (MELLO FILHO, 1877, p. 154-155).

A partir de 1874 começam a surgir também os primeiros navios a vapor de particulares que se propõem a navegar nos rios da Amazônia, ainda que com pequeno número de passageiros. São barcos pertencentes a comerciantes ligados, principalmente, ao negócio da borracha e sem subvenção alguma por parte do governo provincial. Entre esses barcos destacava-se o navio Curuzu, da firma Lobo & Siqueira, o Arapiranga, da firma Thury & Irmão, o Madeira, da firma Stone & Hermida e o navio Manicoré, de Elias José Nunes da Silva & Cia. Alguns desses particulares passarão, inclusive, a fazer linhas regulares com pequenas subvenções do governo, como a empresa de navegação Almeida, Irmão e Companhia que em 1879 passou a realizar a ligação de Belém com Soure – com 18 viagens por ano e subvenção de 10 contos de reis. Neste mesmo ano foi contratada, ainda, a navegação diária para Pinheiro, com viagens semanais para Benfica, afim de ligar Benevides a Belém – com linha igualmente subvencionada de 5.292 contos de reis (CORDEIRO, 1920 p. 111).

Em 1881 a Empresa Marajó ampliou suas linhas de navegação, já sendo a segunda empresa de navegação a vapor a operar na Amazônia, também no Pará, passando a tocar as

seguintes linhas e portos: 1ª linha da costa setentrional de Marajó, tocando os vapores em 42 portos; 2ª linha do rio Xingu e Jari, tocando em 20 portos; 3ª linha Igarapé Miry tocando em 31 portos; 4ª linha Cairary tocando em 9 portos; 5ª linha Patos, no rio Tocantins, tocando em 19 portos; 6ª linha Maués, tocando em 22 portos; 7ª linha rio Purus, tocando em 37 portos; 8ª linha rio Trombetas, tocando em 21 portos; 9ª linha Iquitos (Peru) tocando em 55 portos. Destas são subvencionadas pela província do Pará a 1ª linha para o transporte de gado em pé, a 3ª e a 4ª, e pelo governo imperial a 5ª. A Tabela 29 reflete as características dos vapores. Pelos vapores ditados abaixo foram transportados para o matadouro de Belém 1274 rezes, sendo 772 provenientes das ilhas de Marajó e Mexiana e 502 de outras procedências nos termos da autorização concedida pelo ofício de 9 de julho de 1877. O número de passageiro foi da ordem de 1599, sendo 643 na 1ª classe, 26 na 2ª classe e 930 na 3ª classe. O capital da empresa foi orçado neste ano em 400 contos de réis (ABREU, 1881, p. 52). Apenas para Igarapé-Miry, a partir de Belém e depois de Belém pelo rio Moju até Cairary a subvenção foi da ordem de 15 contos de réis.

**Tabela 29: Vapores da Empresa Marajó - 1881**

<b>Nome</b>	<b>Toneladas</b>	<b>Cavalos (Potência)</b>	<b>Nº de tripulação</b>	<b>Capacidade de Passageiros</b>
Trombetas	200	300	35	200
Arapixy	419	150	32	100
Apihy	193	80	21	80
Parintins	500	162	32	160
Augusto	600	198	29	100
Valeano	60	12	8	30

Fonte: Abreu (1881, p. 52)

A Empresa de Navegação a Vapor para o Pinheiro foi outra que se destacou na atuação pelos rios do Pará. Além das viagens diárias para o povoado de Santa Izabel do Pinheiro, fazia a empresa duas viagens por semana para Benfica e duas para Mosqueiro. Para o serviço de navegação, a empresa dispunha de dois vapores – o vapor Belém (35 toneladas, 30 cavalos e acomodações para 150 pessoas) e o vapor Elephante (de 20 toneladas, 18 cavalos e acomodações para 50 passageiros). O presidente Abreu observa, entretanto, que o vapor Elephante só operava na navegação fluvial quando o vapor Belém encontrava-se com problemas. No ano de 1880, de junho a dezembro, a empresa transportou, na linha de

Pinheiro, 1.676 passageiros de 1ª classe e 4.789 na 2ª classe. Na linha de Mosqueiro foram transportados 131 passageiros na 1ª classe e 20 na 2ª classe. Na linha de Benfica foram transportados 878 passageiros de 1ª classe e 2.770 na 2ª classe. A receita total da companhia de navegação neste ano foi da ordem de 4:989\$540 réis, inclusive a subvenção e a despesa de 8:365\$606 (ABREU, 1881, p. 53). O contrato desta companhia foi assinado no dia 12 de junho de 1880 com Faria e Barbosa mediante uma subvenção anual de 3 contos de réis.

Com apenas um vapor – São Miguel - de força de 28 cavalos, 53 toneladas e 18 tripulantes e com acomodações para 50 passageiros, a Empresa do Guamá e Capim mantinha as seguintes linhas nos rios do Pará: 1ª do Guamá, cujas viagens eram realizadas nos dias 19 e 31 de cada mês; 2ª do Acará, nos dias 5 e 25; 3ª do Guamá e Capim, no dia 7; 4ª linha, de Cameté, no dia 12, sendo que apenas esta não era subvencionada. Apenas para demonstrar a viabilidade operacional da companhia o presidente Abreu destaca que de 01.06.1880 até 31.12.1880, na linha do Guamá, transitaram 336 passageiros, sendo 180 de 1ª classe e 156 de 2ª classe. Na linha do Capim, transitaram 65 passageiros, sendo 42 de 1ª classe e 23 de 2ª classe. Na linha do Acará o trânsito de passageiros foi de 21 de 1ª classe e 18 de 2ª classe, total 39. Neste ano, a renda bruta foi de 2 contos de réis com 3 contos de despesa (ABREU, 1881, p.54).

A Empresa de Navegação de Soure fazia a ligação de Soure com a cidade de Belém mediante uma viagem mensal no verão e duas nas demais estações. A empresa realizava, ainda, navegação interna na província do Pará e algumas viagens para a província do Amazonas, além de Peru e Colômbia. Os vapores utilizados eram o Cauaticú (101 toneladas e 80 cavalos), Carapajó (87 toneladas e 24 cavalos), Gião (118 toneladas e 35 cavalos), Elias (379 toneladas e 75 cavalos), Arara (20 toneladas e 6 cavalos), Despique (50 toneladas e 15 cavalos), Morona (peruano), Caquetá (colombiano), Thcotonio (inglês) e Villa Bella (inglês) – sendo que esses dois últimos tiveram a licença caçada em virtude da falta de higiene. Por ordem do governo, foram direcionados para a condução de gêneros e mercadorias dentro da província do Pará (ABREU, 1881, p. 54). Ainda neste início de década de 1880 outras linhas de navegação passam a ser contratadas, refletindo o aumento do dinamismo do comércio interno bem como a grande aceitabilidade do produto regional no mercado internacional. Em 22 de junho, por exemplo, foi celebrado contrato de 6 anos com Martinho Izidoro Guimarães para a ligação de Belém até a vila do Acará, mediante a subvenção anual de cinco contos e duzentos mil réis (5:200\$000) (DANTAS FILHO, 1882, p. 111). A Tabela 30 denota as 10 linhas de navegação dos vapores do Pará utilizando como referência o ano de 1882.

**Tabela 30: Linhas de navegação subvencionadas pela província do Pará**

<b>Linhas de navegação</b>	<b>Início do contrato</b>	<b>Término do contrato</b>	<b>Subvenção anual</b>	<b>Observações</b>
Navegação da Ilha de Marajó, Caviana e Mexiana	01.02.1874	01.02.1884	58:000\$000	Linha para condução de gado
Navegação de Juruty e Itaituba	03.08.1879 (Juruty) 18.08.1879 (Itaituba)	03.08.1887 13.08.1887	40:000\$000	Serviço a cargo da Companhia do Amazonas
Navegação de Belém a Manaus com escala em Breves, Gurupá, Porto de Moz, Santarém e Óbidos	24.02.1871	24.02.1883	44:000\$000	O serviço foi contrato em 1869
Navegação de Igarapé Miry	03.07.1880	03.07.1890	15:000\$000	Serviço a cargo da Empresa Marajó
Navegação do Guamá e Capim	01.06.1881	01.06.1886	12:000\$000	Serviço a cargo de Martinho Izidoro Pereira Guimarães
Navegação do Pinheiro, Mosqueiro e Benfica	23.11.1879	23.11.1889	10:000\$000	A serviço dos negociantes Faria e Barbosa
Navegação entre Belém e Soure	10.10.1879	10.10.1885	10:000\$000	A serviço dos negociantes Almeida & Irmão
Navegação do Acará e Moju	06.08.1880	06.08.1886	5:200\$000	A serviço do negociante Martinho Izidoro Pereira
Navegação de Portel e Piriá	18.08.1880	18.08.1888	15:000\$000	A serviço da Companhia do Amazonas

Fonte: Chaves (1882, p. 33-36)

A Companhia de Navegação Costeira de Maranhão recebe, ainda neste ano de 1882, anualmente, da província do Pará, uma subvenção de 4:800\$000, ficando seus vapores obrigados, tanto na ida quanto na volta, a tocar no porto de Vizeu. Por sinal, dois anos antes, é assinada a Lei n. 1031 de 1880 que determina ao comerciante Mello & Cia, mediante uma subvenção anual de 39 contos de réis, fazer o serviço de navegação entre Belém e Vizeu com escala em Colares, Vigia, São Caetano, Curuçá, Marapanim, Cintra e Bragança (CHAVES,

1882, p. 36). A Assembléia Provincial não aprovou este contrato por achá-lo muito dispendioso. Para a mesma linha, então, o Presidente Galvão abre concorrência sendo o edital publicado nas cidades de Belém, Salvador e Rio de Janeiro. Venceu a concorrência o comerciante Lourenço Lins de Holanda que exclui de seus barcos a vapor o furo do Pagé, por ser estreito e sinuoso. A navegação de Vizeu foi contratada por 37:000\$000 réis, obrigando-se o proponente a empregar vapor apropriado para a navegação da costa paraense. O problema que persistia era o dilema da navegação da vila de Irituia, pois o rio Irituia continuava a não oferecer condições de navegabilidade. O presidente Galvão destaca que:

[...] o rio Irituia é navegável por lanchas de pequeno calado somente nos meses de março a julho entre a foz e a vila. Esta navegação entretanto é feita com grande dificuldade em consequência de achar-se o rio muito obstruído. De agosto em diante, ainda mesmo que o rio seja desobstruído, a navegação a vapor torna-se completamente impraticável pela razão de ficar o mesmo rio muito abaixo, de sorte que as pequenas canoas que ali navegam são obrigadas aguardar a influência da enchente num lugar denominado barco, que costuma ficar completamente seco (GALVÃO, 1884, p. 115).

De fato para os vapores tradicionais o rio Irituia tornava-se um obstáculo a ser vencido, mas com vapores apropriados era possível a sua navegação. É neste sentido que o presidente Souza contrata com Felipe de Santiago Cordeiro o serviço de navegação pelo referido rio, mediante a autorização dada pela Lei n. 1171 de 21 de abril de 1883 e dada uma subvenção de 5 contos de réis. O serviço seria feito por lanchas a vapor, de pouco calado, devendo sempre ser o ponto de partida o porto da Vila de S. Miguel do Guamá. Por outro lado, cada vez mais a Companhia Costeira do Maranhão avançava nas águas do Pará, assim é que no dia 07 de janeiro de 1885 um novo contrato com ela é celebrado, sendo a sua nova obrigatoriedade a parada obrigatória de seus vapores no porto de Cintra mediante uma subvenção anual de 4:5000\$000 réis. A Tabela 31 revela o quadro de subvenções da província do Pará com as companhias de navegação.

**Tabela 31: Empresas e subvenções da província do Pará – 1885**

<b>Empresas de navegação</b>	<b>Valor das subvenções em mil réis</b>
<i>Amazon Steam Ship</i>	133:000\$
Empresa de Marajó	15:000\$
Empresa do Capim e Guamá	17:200\$
Empresa de Irituia	5:000\$
Empresa do Alto Xingu	25:000\$
Empresa do Salgado	13:500\$
Companhia do Maranhão	9:300\$
Navegação diária para o Pinheiro	12:000\$
<b>TOTAL</b>	<b>230:000\$</b>

Fonte: Souza (1885, p. 49)

Além desta subvenção percebida na tabela acima, a Companhia do Amazonas recebe do governo geral mais a quantia de 520:000\$000 por viagem do Amazonas e Tocantins, o que lhe dá por ano a soma total de 677:000\$000. A navegação a vapor do Alto Xingu foi autorizada a navegar pela lei n. 1.191 de 03.11.1884 com o seu contrato tendo iniciado em 7 de setembro do corrente ano após a assinatura da província com o negociante Francisco Januário Amorim & Cia. A subvenção dada a esta companhia e as outras citadas acima na tabela já estava sofrendo, neste período, uma grande condenação, em virtude de dificultar a iniciativa particular por buscar de novos vapores. O presidente Henriques destaca que para muitos pontos de navegação no Pará é dispensável o auxílio do governo.

Empresas particulares, que vivem particularmente de seus recursos se sustentam, apesar da concorrência oficial, percorrendo os mesmos pontos visitados pelos vapores subvencionados, o que bastava para deter e paralisar a febre de contratos injustificáveis (HENRIQUES, 1886, p. 144).

A Companhia Brasileira de Navegação a Vapor, com sede no Rio de Janeiro (capital do Império), também faz suas incursões pelos rios da Amazônia. 1882 é o ano em que se iniciam as suas viagens no contrato especificado de uma vez por mês na Amazônia. No ano de 1885 ocorre a renovação do contrato de concessões e subsídios dos governos do Pará e Amazonas onde se suprime as escalas de Itacoatiara, Parintins e Óbidos. Em troca a empresa se comprometeria a dar um desconto de 10% sobre o frete do gado embarcado no Ceará e Maranhão e 5% de desconto nas passagens entre os portos de Belém e Manaus. Outra companhia de destaque a operar nos rios da Amazônia, no ano de 1883, especificamente na

província do Amazonas, foi a Companhia de Navegação do Pará e Amazonas, inclusive sendo a segunda maior empresa em número de embarcações – 8. O nome dos vapores: Araguay, Aripuaná, Pará e Amazonas, Oyapock, Paumary, Aripunã, Iaco e Acará. Os rios servidos pela companhia foram Purus, Madeira, Solimões e região do baixo Amazonas, pertencentes ao Pará.

No ano de 1886 a subvenção do governo provincial do Pará dá um salto para 344:300\$000, distribuída da seguinte maneira: *Amazon Steam Ship* (157 contos), Empresa de Marajó e Tocantins (128 contos), Companhia Costeira do Maranhão (10:8000\$000), Empresa do Guamá (17 contos); Empresa do Salgado (13:500\$000) e Empresa do Alto Anajás (18:000\$000). Alguns contratos são rescindidos como o contrato de Igarapé Miry, Moju e Cairary, aonde o governo solicitava junto à companhia de navegação tanto a diminuição da subvenção quanto o acréscimo de mais uma escala. O contrato da empresa de Irituia também é refeito, agora os vapores tocando em Inhangapy e Bujaru. O governo solicitou, ainda neste ano, uma revisão de contrato para a navegação da Costa do Salgado, com revisão de subvenção de 15 contos para 8 contos, acrescentando, ainda, uma escala até a vila de Salinas (BARRADAS, 1886, p. 49). Todavia, pela própria necessidade dos empresários locais, ainda no ano de 1891, tanto as linhas de Igarapé Miry quanto do Acará são novamente restabelecidas. Assim, até o início da primeira década de 1890, as empresas, suas linhas e os valores da subvenção passam a ser os seguintes, conforme a Tabela 32 – excetuando as subvenções dada à Companhia do Amazonas de Mauá.

**Tabela 32: Empresas e subvenções da província do Pará – 1891**

<b>Empresas de navegação</b>	<b>Linhas contratadas</b>	<b>Valor das subvenções em mil réis</b>
	Linha do Alto Xingu	25:000\$
Empresa de Marajó	Linha do Arary, Cachoeira e	24:000\$
	Linha de Chaves e Faro	58:000\$
	Linha do Amapá	50:000\$
Companhia Costeira do Maranhão	Linha de Vizeu	4:800\$
	Linha de Cintra	4:000\$
Cerdeira & Cia	Linha de Cayrari e Irituia	17:500\$
Freire Castro & Cia	Linha do Alto Anajás e Mocoões	17:000\$
Tenente Coronel Miranda	Linha de Igarapé Miry	3:000\$
Empresa de Fernandes de Oliveira Sobrinho	Linha do Acará	4:000\$
Companhia Pará e Amazonas	Linha de Santa Júlia	48:000\$
Martinho Izidoro Guimarães	Linha de Guamá e Capim	12:000\$
Linha do Salgado		13:500\$
<b>TOTAL</b>		<b>280:000\$</b>

Fonte: Montenegro (1901, p. 48)

No final de década de 1890 a navegação subvencionada era um fato e uma necessidade para a economia paraense, mas, por outro lado, constituía um dos mais pesados ônus do orçamento do estado. O governador Augusto Montenegro (MONTENEGRO, 1901, p. 50) declarou a respeito que as subvenções devem ser dadas apenas como proteção a exploração de novos rios ou quando o serviço manifestado for de grande utilidade para o estado. Uma das primeiras medidas tomadas pelo referido governador, tentando atenuar o impacto das subvenções no orçamento paraense, foi de diminuir os dispêndios – assim, provocou uma rescisão amigável com as empresas que estavam explorando os contratos de navegação com as localidades de Cachoeira, Monsarás, Chaves, Costa do Mazagão, Baquiá, Canaticu, Piriá, Atuí e Anajibu. O alívio nas contas do tesouro ficou por volta de 40:150\$000. Também foi reduzida para uma viagem a navegação feita pela Companhia Paraense aos portos de Bragança e Vizeu. Em sua mensagem lida na Assembléia Legislativa do Estado, em 10 de setembro de 1901, solicita a supressão de todas as subvenções contratadas, mas tal solicitação não foi aprovada.

Nos primeiros anos do século XX os custos das subvenções eram elevados e de fato



esses subsídios impactavam negativamente as contas do estado. O governador Carvalho, defensor das subvenções, na contramão do Governador Montenegro, dizia que a navegação costeira precisava ser cada vez valorizada pelos subsídios – o mesmo entendendo, também, para a navegação costeira e transatlântica. Destacava que o desenvolvimento do Pará só poderia ser alcançado por benefícios e estímulos concretos dados a todas as navegações – e como recompensa o desenvolvimento da região se daria nos planos industrial, comercial e financeiro. “Uma grande contribuição da navegação está sendo dada agora pela corrente de imigração nacional. Foi, portanto, pelos rios que o Pará foi e ainda continua a ser povoado” (CARVALHO, 1901, p. 95).

A posição favorável do governador Carvalho sobre a navegação como elemento indutor de progresso e desenvolvimento pode ser melhor apreciado pelas medidas que tomou a frente de seu governo para favorecê-la:

- i) pela lei n. 663, de 19 de junho de 1899, autorizou o governo a auxiliar com a soma de 60 contos de réis, anualmente, à companhia ou empresa de navegação a vapor que criasse uma linha mensal, ligando Rio de Janeiro e Nova York, tocando na ida e na volta nas capitais da Bahia, de Pernambuco e em Belém.
- ii) pela lei n. 673, de 5 de março de 1900, autorizou o contrato de uma linha entre Pará e Nova York, com as escalas convenientes, pelo prazo de 12 anos, com 12 viagens de ida e volta no primeiro ano e 24 viagens de ida e volta nos seguintes, mediante subvenção de 70 contos de réis por ano.
- iii) pela lei n. 691, de 19 de março de 1900, autorizou o governo a abrir concorrência para uma linha de navegação a vapor de Belém a Buenos Aires e outros pontos que julgasse conveniente. A subvenção seria de 95 contos de réis, obrigando-se a empresa a realizar duas viagens por mês, destinadas ao transporte de gado para o consumo desta capital.
- iv) pela lei n. 720, de 2 de abril de 1900, autorizou o governo a mandar abrir concorrência para uma linha de navegação a vapor entre Belém e o porto da Rússia, no mar báltico, com escala por Madeira ou Funchall, Lisboa, Havre, Anvers e Hamburgo, não devendo a subvenção exceder 250 contos de réis por 12 viagens anuais, de ida e volta, por 10 anos.

Não obstante toda a boa intenção do governador Carvalho, apenas algumas linhas internacionais foram efetivadas, tais como para o mediterrâneo, através da empresa “Ligure Brasileira”. O contrato foi firmado em 18.01.1897 com a empresa recebendo uma subvenção anual de 360 contos, com 12 viagens de ida e volta de Belém a Gênova, com escala de ida e volta por Marselha, Cadix, Tanger e Ponta Delgada. Inicialmente no contrato Óbidos e Santarém foram contemplados, mas seus portos não possuíam condições de alfandegamento, condição indispensável ao acesso de embarcações estrangeiras (CARVALHO, 1901, p. 96).

A par das divergências entre os governadores Carvalho e Montenegro, o certo é que por volta de 1901 as linhas de navegação existentes no Pará chegavam a ser 34 – compreendidos tanto as linhas fluviais, como costeira, duas continentais e duas transatlânticas. O valor total despendido em subvenções equivalia a 685:244\$000 réis. Entretanto, efetivamente contratadas existiam apenas 19 linhas – sendo 17 fluviais, uma costeira e uma transatlântica. Especificamente sobre a navegação fluvial, ainda neste ano de 1901, existiam também linhas que não estavam sendo providas – o que deixava certas localidades sem um apoio de ligação mercadológica oficial a partir desses interiores para Belém. As linhas não providas eram as seguintes:

- i) de Belém a Xingu e Jari
- ii) de Santarém ao alto Tapajós
- iii) de Belém a Irituia
- iv) de Alenquer ao Alto Curuá e Paranamiry
- v) de Belém a Beja, Conde e Barcarena
- vi) de Gurupá a Arrayollos
- vii) de Belém ao Óbidos Branco
- viii) de Santarém ao Lado Grande da França
- ix) de Monte Alegre a Mayracuru
- x) de Acará a Miry
- xi) de Faro ao Paraná, Aduacá e Lago

Alguns fatos referentes à navegação merecem ser mencionados no início da década de 1890 – no ano de 1901, por exemplo, termina o contrato da Companhia Costeira do Maranhão

que, com os seus vapores, tocavam os portos da região do Salgado. Apenas em 1909 é que essas linhas voltarão a ser restabelecidas, agora incluindo a linha da região do Salgado, que passa a ser operada pela lancha Maracanã, mas sem subvenção alguma. Apenas para esta linha não subvencionada a economia foi de 26:000\$000 – que era quanto se pagava à empresa de navegação anterior. Vale dizer que neste início de século XX nem todas as companhias de navegação em operação no Pará eram subvencionadas – um exemplo concreto era a Companhia de Navegação Pará e Amazonas, que chegou a se tornar a segunda maior empresa em número de navios (sete embarcações). Esta empresa servia na província do Amazonas os seringais do rio Purus, Madeira e Solimões. No Pará, servia às cidades e seringais do baixo Amazonas. A outra empresa subvencionada era a Empresa Marajó, que servia as mesmas linhas, exceto o rio Madeira.

Nesta década, tanto outras empresas de navegação passam a ganhar importância bem como novas linhas na região, quanto avança, também, o serviço de navegação a vapor por parte de empresários particulares, principalmente os relacionados ao ramo da borracha, que sempre tentavam fugir dos altos fretes que a Companhia de Mauá ainda impunha aos comerciantes (PERNAMBUCO, 1889, p. 72). De certa forma, a riqueza dos empresários da borracha levava alguns comerciantes a adquirirem o seu próprio barco a vapor, sendo que a posição do governo local, sobre isto, era favorável, pois quanto menos se pagava de subvenção, mais sobrava para os cofres da província e do Império.

### 6.3 A NAVEGAÇÃO OCEÂNICA APÓS A INTERNACIONALIZAÇÃO DO RIO AMAZONAS

A partir da década de 1870 a navegação de longo curso a partir do porto de Belém avança acentuadamente, tanto como consequência da abertura dos principais rios da região às nações estrangeiras quanto fruto do aumento do dinamismo comercial da produção da borracha. Em 1874, de Belém para o exterior, a navegação oceânica foi realizada por 23 barcos a vapor e 66 embarcações a vela, com 1.527 tripulantes e 51.587 toneladas. A navegação por cabotagem foi realizada por 70 vapores e 23 embarcações a vela, com 2.660 tripulantes e capacidade para 68.417 toneladas – contra 49 vapores e 47 embarcações a vela que faziam a navegação fluvial, aonde empregavam 1.470 pessoas com capacidade de 21.223 toneladas. Dessas 93 embarcações que faziam a navegação de cabotagem, apenas 10 detinham a bandeira nacional indicando, portanto, facilidade do governo geral provincial conferida aos armadores estrangeiros (AZEVEDO, 1874, p. 75). Em que pese os barcos a vapor já serem

reconhecidos no período como o mais eficiente para o comércio e sociedade local em decorrência de suas inúmeras vantagens, os barcos a vela ainda existiam com muita frequência, inclusive fomentando o comércio mundial e nacional. A Tabela 33 registra os gêneros paraenses saídos do Pará para outras províncias, inclusive os exportados para outros países.

**Tabela 33: Produtos que deixaram a província do Pará com destino a outros países e outras províncias, 1874**

Gêneros	Unidade de medida	Quantidade	Valor (Em mil réis)
Aguardente	Litros	445	85\$
Algodão	Quilos	1.710	885\$
Açúcar	Quilos	17.920	2:953\$
Arroz pilado	Quilos	1.223	224\$
Cacau	Quilos	2.031.359	593:299\$
Castanha	Quilos	720.454	96:852\$
Couro verde	Quilos	273.977	94:376\$
Couro seco	Quilos	9.390	11:376\$
Borracha	Quilos	3.448.308	5.504:548
Grude de peixe	Quilos	18.026	40:304\$
Óleo de copaíba	Quilos	18.315	30:929\$
Peleteria	Quilos	31.774	44:773\$
Piassava	Quilos	40.703	2:923\$
Salsa parrilha	Quilos	7.836	13:786
Tapioca	Quilos	399	99\$
Urucu	Quilos	30.360	14:050\$
Vários artigos	-		13:591\$
<b>TOTAL</b>			<b>6.497:859\$</b>

Fonte: Azevedo (1874, p. 76-77)

Em termos de valor arrecadado pelas vendas, apenas a borracha aglutinou 85% do valor de tudo que foi exportado ou vendido para fora da província do Pará – com mais de cinco mil e quinhentos contos (5.500:000\$000). Depois, o segundo produto mais importante, também em venda, foi o cacau (com mais de quinhentos e noventa contos), seguido de longe pela castanha (noventa e seis contos). Por outro lado, em termos de quantidade produzida, a borracha abocanhou uma diferenciação menor em relação ao cacau, indicando que a grande diferença entre ambos se dava pelo alto preço médio praticado pela respectiva goma elástica

no mercado internacional. Considerando as quatro modalidades de borracha existentes e todas extraídas da seringueira, os preços médios praticados no Pará neste período eram os seguintes: 3\$100 réis por quilo para a borracha fina (qualidade superior), 2\$850 réis por quilo para a borracha entrefina, 1\$900 réis por quilo para a borracha grossa e 1\$750 réis para a borracha sernamby (qualidade inferior). O preço médio do cacau chegava a apenas \$300 réis. Com o preço da borracha elevado, grandes lucros para os empresários do setor extrativista e altas rendas para a província eram gerados. Por outro lado, para o encaminhamento desses produtos para o exterior, mediante a navegação de longo curso, foram utilizados apenas um patacho de 538 toneladas com 11 tripulantes no total, sendo 6 brasileiros e 5 estrangeiros, que neste ano realizou duas viagens de ida e volta. Para a navegação de cabotagem foram utilizados seis barcos a vapor com capacidade de 1.380 toneladas com 176 tripulantes – 80 brasileiros, 90 estrangeiros e 6 escravos (MELLO FILHO, 1877, p. 51). A Tabela 34 mostra a quantidade e o valor da borracha exportada pela alfândega do Pará, sendo que a quase totalidade deste produto que chegava aos portos de Belém para ser exportado também deixava o porto de Manaus.

**Tabela 34: Quantidade e valor da borracha exportada pelo porto de Belém**

<b>Exercício financeiro</b>	<b>Toneladas</b>	<b>Valor em contos de réis</b>
1874-1875	5.522	9.982
1875-1876	5.565	9.962
1876-1877	6.175	11.033
1877-1878	6.641	11.742
1878-1879	6.454	11.366
1879-1880	6.880	12.242
<b>TOTAL</b>	<b>37.237</b>	<b>66.327</b>

Fonte: Pedrosa (1882, p. 48)

Os dois principais países que demandavam a borracha da Amazônia, conforme deixa claro em seu relatório o presidente Pedrosa, são os Estados Unidos e a Inglaterra. Verificados a exportação por quinquênio, para esses dois países, a partir da província do Pará, percebe-se que, de 1839 a 1844, a Amazônia produziu 1.445 toneladas com valor oficial de 701 contos de réis. No quinquênio de 1874 a 1879 a produção, que era quase toda exportada em 98% do total, pois “era insignificante o consumo da borracha no Império” (PEDROSA, 1882, p. 49), chega a superar a casa das 30 mil toneladas – ou seja, um aumento muito significativo (Tabela

35).

**Tabela 35: Demonstrativo da evolução da exportação e valor da borracha por quinquênio**

Quinquênio	Toneladas exportadas	Valor em contos de reis	Aumento	
			Toneladas	Valor
1839-44	1.445	701		
1844-49	2.875	1.093	1.429	391
1849-54	7.839	7.240	5.018	6.146
1854-59	9.800	9.672	1.907	2.432
1859-64	13.829	15.603	4.028	5.931
1864-69	21.397	29.527	7.567	3.924
1869-74	28.006	48.102	6.608	8.574
1874-79	30.360	54.087	2.353	5.984
<b>TOTAL</b>	<b>115.608</b>	<b>166.029</b>	<b>28.914</b>	<b>53.385</b>

Fonte: Pedrosa (1882, p. 49)

Pela Tabela 35 se depreende, ainda, que o valor exportado apenas da borracha no quinquênio 1874-79 foi da ordem de pouco mais de 54 mil contos de réis. Por outro lado, o valor exportado de todos os produtos na província neste mesmo quinquênio foi da ordem de 70 mil contos de réis, significando dizer que a borracha, neste período, representou 77% de tudo que foi exportado pelo Pará. A Tabela 36 reflete o comportamento da importação e da exportação por quinquênio tirado do relatório de Pimenta Bueno, mas citado no relatório do presidente Pedrosa. Nesta, se percebe o comportamento do balanço de pagamento, sendo que de 1849 até 1864 havia aproximadamente um equilíbrio entre exportação e importação, mas a partir de 1869 a província começa a ter um quadro superavitário, inclusive impactando diretamente na arrecadação alfandegária. Ou seja, pela grande exportação da borracha, a renda da alfândega aumenta exponencialmente dando condições para a província do Pará cada vez mais subvencionar a navegação fluvial.

**Tabela 36: Balanço de pagamento e renda da província do Pará, em contos de réis**

Quinquênio	Importação	Exportação	Total	Renda
1849-54	13.108	13.223	26.331	4.368
1854-59	18.471	18.958	37.429	6.070

1859-64	23.749	27.261	51.010	8.205
1964-69	29.930	42.814	72.744	12.599
1869-74	38.104	63.090	101.194	21.245
1874-79	38.692	70.009	108.701	17.825
<b>TOTAL</b>	<b>162.057</b>	<b>235.359</b>	<b>397.416</b>	<b>70.314</b>

Fonte: Pedrosa (1882, p. 50)

Pela Tabela 36, a média das importações dos últimos seis quinquênios foi de 27 mil contos de réis contra 30 mil contos de reis da média da exportação. Comparando os resultados do balanço de pagamento, tomando por base o ano financeiro de 1879-1880, entre as províncias do Pará e do Amazonas, percebe-se a grande supremacia comercial exercida pelo primeiro durante todo o século XIX, conforme a Tabela 37. Tanto na exportação quanto na importação, a província do Pará apresentou resultado superior significativo em relação a do Amazonas. Decompondo as exportações paraenses, a borracha propiciou 12.242 contos, a castanha (com 6.738 toneladas exportadas) 1.473 contos e o cacau (1.539 toneladas exportados) 1.002 contos, sendo a exportação total das duas províncias 15.497 contos.

**Tabela 37: Balanço de pagamento do Pará e Amazonas, 1879/1880**

<b>províncias</b>	<b>Importação (mil réis)</b>	<b>Exportação (mil réis)</b>	<b>Total</b>
Pará	8.017:700\$	14.549:200\$	22.566:900\$
Amazonas	444:500\$	948:400\$	1.392:900\$
<b>TOTAL</b>	<b>8.462:200\$</b>	<b>15.497:600\$</b>	<b>23.959:800\$</b>

Fonte: Pedrosa (1882, p. 50)

Deste cenário de exportação, a agricultura pouco colaborou no período, sendo a sua influência praticamente nula sobre o balanço de pagamento. O seu estado de decadência é um fato, conforme se percebe pelo desempenho do cacau, que sendo de cultura fácil e altamente remuneradora não excede a média anual dos 1.200 contos dos produtos agrícolas exportados. As províncias do Pará e do Amazonas importam açúcar, café, milho, feijão, arroz a farinha de mandioca. A borracha, 3º produto da pauta de exportação do Brasil, é o carro chefe da economia Amazônica. Além da borracha, do cacau e da castanha, no início da década de 1880 a salsaparrilha, o óleo de copaíba, o cumaru e similares também fazem parte da balança comercial paraense, mas juntas, incluindo a castanha, apresentam uma média anual de 1.800 contos de valor exportado. Nesta relação comercial da província com o mercado internacional

o Pará passa a ocupar o quinto lugar nacional na escala de comércio marítimo de longo curso, apenas cedendo a primazia ao Rio de Janeiro (1º lugar), Pernambuco (2º lugar), Bahia (3º lugar) e São Paulo (4º lugar). Rio de Janeiro e São Paulo pela produção e exportação do café e Pernambuco e Bahia pela produção e exportação do açúcar. Portanto, depois do café e do açúcar, a borracha, nesta primeira metade da década de 1880 é o terceiro produto mais importante do Império, ainda que recaia sobre ela uma taxa de 24% e que os coletores continuem sendo os “[...] tapuyos (habitantes de origem indígena) e agora os cearenses que fugiram da calamidade que se abateu sobre o Ceará” (PEDROSA, 1882, p. 60).

A partir da segunda metade da década de 1880 já era nítida a devastação dos seringais do Pará e a constante migração de mão-de-obra para a província do Amazonas. Começou a ocorrer, entre elas, então, uma luta financeira, pois o Pará era diretamente o beneficiário da borracha produzida no Amazonas e conseqüentemente o seu governo era quem mais arrecadava. Em 1886 arrecadou 2.775 contos de réis contra 2.578 arrecadado em 1887, sendo representada por 957 contos pelo imposto de exportação, 1.280 contos pelo imposto de desembarque, 235 contos de impostos diversos e 106 contos de réis de impostos sujeitos a lançamentos. Também neste ano, a exemplo dos anteriores, foi a província que mais despachou a borracha para o exterior – 6.996 toneladas contra 4.023 do Amazonas. A exportação do Pará neste ano pode ser assim especificada: borracha fina 3.638 toneladas, entrefina 684 toneladas e sernamby 2.346 toneladas. Em relação ao ano anterior praticamente a mesma quantidade de borracha foi exportada – 6.986 toneladas, sendo o preço médio no ano de 1887 de 2\$685 para a borracha fina, 2\$485 para a borracha entrefina e 1\$785 para a borracha sernamby (CARDOSO JUNIOR, 1887, p. 34).

Neste ano de 1887 a exportação do cacau do Pará também se elevou em relação ao ano anterior – passou de 1.812 para 3.842 toneladas, onde o preço médio ficou na casa de 600 réis. Se comparado ao Amazonas, este exportou apenas 412 toneladas do produto neste último ano. O valor das exportações apenas do Pará foi de 2.250 contos, propiciando uma receita para a fazenda local da ordem de 112 contos de réis. Sobre a castanha, do porto de Belém foram despachados para o exterior 4.419 hectolitros, sendo 3.162 provenientes do Pará e apenas 1.257 toneladas da província do Amazonas. O preço médio, bem superior ao do cacau, 10\$000. O valor oficial exportado chegou a 610 contos de réis, sendo arrecadado de imposto para os cofres paraenses 42 contos de réis – 30 contos de imposto de exportação (5%) e 12 contos de imposto de desembarque (2%). Outros produtos exportados foram cachaça, tabaco e cumaru, que eram igualmente taxados numa média de 5% de imposto no ato de desembarque.



Os navios que desembarcavam na província também eram taxados na média de 200 réis por tonelagem – e em 1887 a província arrecadou mais de 15 contos de réis com este serviço, sendo este conhecido como a renda do trapiche (CARDOSO JUNIOR, 1887, p. 33-35).

Por volta de 1888 a borracha, o cacau e a castanha continuam a se estabelecer como os três principais produtos da pauta de exportação paraense. Neste ano, com o seu preço cotado numa média de 2\$050 réis, foi exportado da província do Pará 7.447 toneladas de borracha contra 3.811 toneladas exportadas da província do Amazonas. Do total do valor exportado foi propiciado à província aproximadamente 14 mil contos de reis, gerando uma arrecadação de 1.800 contos. De cacau o Pará exportou 6.906 toneladas contra 181 do Amazonas com o seu preço médio fixando na casa de 400 réis. Dos 2.633 contos como total exportado, deixou para a província 5% relacionados ao imposto de exportação – portanto 131 contos. De castanha o Pará exportou 93 hectolitros contra 29 hectolitros da província do Amazonas com um valor global de 630 contos de réis mediante o preço médio de 7\$340 réis, aonde a província arrecadou 31.540 contos (BRAGA, 1889, p. 54-56). Por esse turno, as importações que passam a chegar a partir da década de 1890 passam a ser os mais diversos, refletindo, com efeito, a riqueza produzida principalmente pela borracha. Assim, pela empresa de navegação a vapor de linha oceânica *Ligure Brasileira* apresentamos os diversos itens que abasteciam tanto o comércio quanto a elite de Belém e Manaus.

Do porto de Genova vinham os seguintes itens: mortadela, leite, piano, mármore, louças, conservas, fazendas, chapéus, feijão, manteiga, candeeiros, livros, cebolas, licores, vinhos, água mineral, entre outros. De Lisboa: bois em pé, pimenta, sardinhas, espingardas, cachimbos, vinhos, feijão, cimento, chouriços, espelhos, vidraças, piano, ladrilho, tomate, uvas, jornais etc. De Marselha: chumbo, licores, queijos, água mineral, perfumes, fazendas, biscoitos, cimentos, mármore, doces, papel para cigarros, telhas de zinco etc. Do Porto: feijão, alho, conservas, azeitonas, vinhos, violões, louças, ferragens, presunto, cebolas, batatas etc. De São Miguel: batatas, cebolas, vinho, queijo, artigos diversos. Da Ilha da Madeira: vinho, manteiga, cebolas, calçados, maçãs, batatas e repolho. De Vigo: vinhos, frutos, medicamentos. De Barcelona: nozes, tijolos, telhas de arame, aguardente, água mineral, instrumento musical, champagne, vinho, alhos, cebolas, tinta etc. De Tanger: vinho cognac, licores, arroz, fazendas, remédios, feijão, aguardente etc. (MONTENEGRO, 1901, p. 87-90).

Belém, com efeito, no final da década de 1890, se configurava como uma cidade aberta definitivamente ao comércio universal, pela navegação de longa distância a vapor e poucos barcos a vela, de onde oferecia o produto que todos queriam na Europa e nos Estados

Unidos – a borracha. Continuavam, entretanto, as críticas feitas por diferentes administradores ao principal produto da província, pois cada vez mais a ocupação nos seringais roubava os braços das atividades tradicionais, o que implicou na redução de outras atividades produtivas como a agricultura, a criação, a pesca e o próprio extrativismo e também na redução na comercialização de peles e gorduras animais, seivas e óleos vegetais, ervas medicinais, peixe seco, castanha do Pará e cacau. Mas as críticas pouco interferiam nos acontecimentos que estavam ocorrendo na economia de mercado local. Belém e a Amazônia, definitivamente, tinham mudado no decorrer de todo o século XIX e adquirido uma nova faceta de capitalismo – agora uma economia de mercado mais madura, mais dinâmica, de mercado de trabalho mais intenso e aonde o dinheiro afetava diretamente a vida das pessoas e das empresas, portanto, uma efetiva economia capitalista, ainda que patrocinada por apenas um produto.

No início do século XIX a borracha dominava ainda mais a economia paraense – e era o principal produto da pauta de exportação amazônica. Inglaterra e Estados Unidos, países que capitaneavam tanto a revolução tecnológica quanto o imperialismo capitalista, assinalavam a absorção da goma elástica por seus dois principais portos – Nova York e Liverpool. A Tabela 38 mostra que apenas para Nova York, no ano financeiro de 1906-1907, foram exportadas mais de 8 mil toneladas de borracha fina, sendo que a maior quantidade saiu dos portos de Manaus (4.635 toneladas) e Belém (4.123 toneladas). Na borracha entrefina, Manaus exportou para Nova York também mais quantidade do produto – 1.111 toneladas contra 912 toneladas de Belém. Apenas na produção de sernamby Belém superou a capital do Amazonas – 4.389 toneladas contra 1.445 toneladas de Manaus.

**Tabela 38: Exportação de borracha para Nova York–1905-1906, em toneladas**

<b>Portos</b>	<b>Borracha fina</b>	<b>Borracha entrefina</b>	<b>Borracha sernamby</b>	<b>Caucho</b>	<b>Total</b>
Iquitos	25	-	3	-	28
Manaus	4.635	1.111	1.445	1.026	8.218
Itacoatiara	891	-	1	-	890
Belém	4.123	913	4.389	601	10.026
<b>TOTAL</b>	<b>8.784</b>	<b>2.024</b>	<b>4.388</b>	<b>1.627</b>	<b>18.276</b>

Fonte: Montenegro (1907, p. 11)

A Tabela 39 mostra, por sua vez, a exportação da borracha amazônica para Liverpool, a partir dos portos de Iquitos, Manaus, Itacoatiara e Belém. No ano financeiro de 1906-1907, tanto Iquitos quanto Itacoatiara apresentaram uma quantidade modesta de volume exportado, cabendo a supremacia do mercado regional a Belém e Manaus. Para o porto inglês, entretanto, Belém exportou muito mais que Manaus, tanto no que diz respeito à borracha fina, quanto entrefina e sernamby – apenas na produção de caucho Manaus suplantou Belém. Do total das 13 mil toneladas exportadas, Belém exportou mais de 60% do global – e da mesma forma, a maior quantidade exportada ficou por conta da borracha fina.

**Tabela 39: Exportação de borracha para Nova York – 1906-1907, em toneladas**

<b>Portos</b>	<b>Borracha fina</b>	<b>Borracha entrefina</b>	<b>Borracha sernamby</b>	<b>Caucho</b>	<b>Total</b>
Iquitos	381	348	282	394	1.406
Manaus	2.621	306	633	1.839	5.660
Itacoatiara	35	5	21	494	67.423
Belém	3.860	353	1.413	1.194	6.820
<b>TOTAL</b>	<b>6.897</b>	<b>1.214</b>	<b>2.351</b>	<b>3.432</b>	<b>13.395</b>

Fonte: Montenegro (1907, p. 11)

Ainda neste ano agrícola de 1906-1907 – período de 12 meses que vai de julho de 1906 até junho de 1907 – o Pará exportou pelo porto de Belém 18.192 toneladas de borracha, sendo distribuídos da seguinte forma: Hamburgo, 599 toneladas; Antuérpia, 28 toneladas e Havre, 718 toneladas. Manaus exportou para Hamburgo 1.315 toneladas e para Havre 1.419 toneladas. De Belém, o total exportado chegou a 18,192 toneladas contra 16,554 toneladas de Manaus (MONTENEGRO, 1907, p. 12). Por outro lado, no período de 1900 a 1910, podemos

perceber que a produção de caucho e de borracha exportados do Pará foi direcionada, principalmente, para os Estados Unidos e a Inglaterra (Tabela 40).

**Tabela 40: Borracha e caucho exportados pelo Pará entre 1900 e 1910, em toneladas**

Países	1900	1902	1904	1906	1908	1910
EUA	9.700	5.300	6.500	9.300	9.500	7.500
Inglaterra	7.300	5.000	5.600	6.000	7.700	8.500
França	500	1.000	700	1.000	400	1.300
Outros	200	100	-	800	100	400

Fonte: Coelho (1911, p. 18)

As localidades, conforme a Tabela 41, que mais produziam borracha para a exportação a partir de Belém foram o próprio Pará e o território do Acre. Enquanto a sua produção dos seringais do rio Purus em 1904 foi da ordem de 462 toneladas, cinco anos depois salta para mais de 6 mil toneladas. A produção do Amazonas, por outro lado, já a partir de 1900, apresenta uma participação mínima no envio da borracha ao mercado internacional.

**Tabela 41: Exportações de borracha do porto de Belém, por área de origem – 1900-1910, em toneladas**

Ano	Pará	Mato Grosso	Amazonas	Acre	Peru	Bolívia	Total
1900	9.729	-	5.841	-	296	2.003	17.869
1901	10.051	-	250	-	397	2.201	12.899
1902	10.501	46	394	-	-	-	10.942
1903	11.136	19	38	-	-	-	11.194
1904	11.437	38	45	462	-	-	11.983
1905	11.333	60	67	4.418	-	-	15.879
1906	11.737	73	68	4.053	-	-	15.931
1907	10.415	109	62	5.232	-	-	15.818
1908	11.016	142	30	4.779	-	-	15.968
1909	11.586	181	51	5.432	-	-	17.251

Fonte: Coelho (1911, p. 16)

Em relação à produção mundial de borracha, entre 1900 e 1910, considerando as

posições de Brasil, África e América Central, e Ásia, podemos perceber que durante toda a década o Brasil (Amazônia) configurou-se como o maior produtor, saindo de 26.750 toneladas em 1900 e chegando em 1910 a 40.800 toneladas. Por outro lado, a produção da Ásia apresenta-se crescente – sai de 3 toneladas em 1900 e chega a 1910 com mais de 8.753 toneladas (Tabela 42).

**Tabela 42: Produção mundial de borracha, 1900-1910**

Anos	Produção (toneladas)			
	Brasil	África e América Central	Ásia	Total
1900	26.750	27.180	3	53.933
1901	30.290	24.549	4	54.843
1902	28.700	23.640	7	52.347
1903	31.095	24.830	19	55.944
1904	30.650	32.080	41	62.771
1905	35.000	27.000	171	62.171
1906	36.000	29.700	615	66.315
1907	38.000	30.170	1.014	69.493
1908	38.860	24.600	2.014	65.474
1909	42.000	24.000	3.685	69.685
1910	40.800	21.900	8.753	71.453

Fonte: Anuário estatístico – mercado estrangeiro, ano 4, n. 8, 1970.

O consumo mundial da borracha igualmente encontrava-se refletindo o aumento da demanda dos países desenvolvidos – principalmente Inglaterra e Estados Unidos. De fato, com a invenção do pneumático e do avanço dos veículos, o consumo da borracha dispara – e conforme a Tabela 43, sai de 51.581 toneladas em 1900 e chega em 1910 a mais de 76.000 toneladas. E o preço acompanhava esta lei básica da economia – quanto maior a demanda, maior o preço. Assim, em 1910, ocasionado pelo pico da demanda do mercado internacional, a borracha chega ao preço médio mais valorizado por tonelada – tanto em libra quanto em dólar.

**Tabela 43: Consumo e preço mundial da borracha – 1908-1914, em toneladas**

Ano	Consumo	Preço	
		Londres (libra)	Nova York (dólar)
1900	51.581	275,5	1.276,9
1901	52.543	248,0	1.124,4
1902	50.298	248,0	1.090,6
1903	54.330	275,5	1.390,2
1904	59.199	303,1	1.559,8
1905	65.856	330,7	1.667,4
1906	71.671	647,6	1.733,3
1907	68.769	509,8	1.599,7
1908	68.028	484,6	1.291,7
1909	70.075	780,8	1.858,9
1910	76.020	<b>964,5</b>	<b>2.267,2</b>

Fonte: Anuário estatístico – mercado estrangeiro, ano 4, nº 8, 1970. Preço médio de importação dos Estados Unidos para toda a série. Idem no Reino Unido até 1906.

No ano de 1910 a borracha, juntamente com a castanha e o café, correspondiam aos três principais gêneros da pauta de exportação do Pará – de um total exportado de 17.000 toneladas, a borracha entrou com 10.257 toneladas, contra 3.497 toneladas de castanha e 2.306 toneladas de cacau. Em termos relativos, a borracha representou, neste ano, 60% de tudo que foi exportado – sendo que a sua exportação foi direcionada prioritariamente para a Inglaterra e depois para os Estados Unidos. Somada ao caucho, foram encaminhadas para o exterior 15 toneladas – sendo 8 toneladas apenas para a América do Norte e 7 toneladas para a Inglaterra.

Os portos principais para onde se direcionavam os produtos paraenses foram Nova York, Liverpool, Hamburgo, Lisboa e Havre. Por outro lado, em que pese a borracha aglutinar apenas 60% da pauta da exportação local, em termos quantitativos sua representatividade foi maior – ou seja, no ano de 1910 arregimentou 95% das divisas geradas pelo Estado conforme supremacia refletida na Tabela 44.

**Tabela 44: Valor oficial dos principais produtos de exportação do Pará, 1910**

Gêneros	Valor (em contos de réis)
Borracha	66.828

Castanha	1.149
Cacau	1.291
Couros	366
Grude, plumas etc.	419
<b>TOTAL</b>	<b>70.123</b>

---

Fonte: Coelho (1911, p. 16)

Os produtos paraenses que seguiam para o exterior continuavam a cargo da principal linha oceânica do período – a *Ligure Brasiliense*, que partia tanto de Belém quanto de Manaus.

Neste ponto, a navegação oceânica torna-se a condição determinante para inserir a Amazônia, pela grande produção da borracha, na economia de mercado internacional. Com o preço da borracha elevado, o comércio exterior assume-se como posição de vanguarda capitalista, com grande reflexo na sociedade local. Na esteira de Polanyi, o mercado deixa de ser apenas um apêndice da realidade regional passando, agora, a conduzir não apenas as transações monetárias, mas, também, as relações sociais. É o auge do capitalismo local no início do século XX.

## 7 O COLAPSO DA NAVEGAÇÃO E OS CAMINHOS PARA A ESTATIZAÇÃO (1911-1945)

Este capítulo trata da questão da navegação regional na primeira grande crise da economia de mercado, pois uma coisa é fato: o desempenho da navegação fluvial da região, neste período, sofreu forte influência de todos os setores da economia da borracha. O destaque do capítulo é a companhia inglesa de navegação – Amazon Steamship Navigation, que durante todo o início do século XX, precisamente até 1910, comandou a navegação regional. A partir deste ano aproxima-se o fim do contrato e a companhia resolve não seguir as condições do governo.

O outro componente do capítulo é o tratamento que se dá a uma nova companhia de navegação inglesa, que substitui a Amazon Steamship – a Amazon River. Trata-se da maior companhia de navegação a operar na Amazônia de todos os tempos – e, inclusive, com o maior dos contratos que se pagou a uma empresa de navegação, ainda mais em momentos de crise. As linhas e a escalas de navegação delineavam, sempre, o negócio da borracha, ainda que este já sinalizasse que entraria em crise aguda, como de fato ocorreu.

### 7.1 DA AMAZON STEAMSHIP NAVIGATION À AMAZON RIVER

Durante toda a primeira década de 1900, a navegação fluvial foi comandada, principalmente, pela companhia inglesa – *Amazon Steamship Navigation*. A navegação de cabotagem, que ligava Belém a Fortaleza, Santos e Rio de Janeiro era realizada pela empresa Lloyd Brasileiro e a navegação marítima ou oceânica – ou de longo curso - foi comandada por grandes companhias inglesas, alemãs e italianas, que ligavam Belém – e também Manaus – aos portos de Nova York, Liverpool, Havre, Leixões, Hamburgo e Gênova. Especificamente, sobre a navegação fluvial, é interessante observar o desempenho das firmas comerciais de Belém em tentar servir os rios da região pelas linhas de navegação a partir de Belém – e não ficarem, assim dependentes, exclusivamente, da *Amazon Steamship*. Em 1881 essas firmas compuseram uma frota de 20 embarcações com capacidade de deslocamento de 9.028 toneladas e em 1907 esse número sobe para 60 barcos a vapor, com capacidade de deslocamento de 13.734 toneladas<sup>42</sup>. A Tabela 45 reflete o desempenho da flotilha das várias empresas comerciais de borracha de Belém com destino para Itaituba, então uma região de vários seringais em atividade. Para os rios Javary, Juruá e afluentes os vapores que seguiam

---

<sup>42</sup> Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (1986, p. 102) apud Fonseca (2004).



viagem eram Ituhy (460 t), Aliança (310 ton) e Jurupary (280 t). Os vapores que seguiam para o rio Juruá e ilhas eram o Velhote Silva (380 t), Parnahyba (322 t) e Mapuá (190 t). Para os rios Tocantins, Juruá e afluentes seguiam os seguintes vapores – Costeira (402 t), Paraense (400 t), Moa (280 t), Lucania (260 t). Para o rio Madeira seguiam de Belém os seguintes vapores – Humaytá (390) e Monte Negro (320 t). Para o baixo Amazonas e Acre partiam, de Belém, apenas um vapor particular – Urariá (136 t). Para o Rio Juruá, afluentes e outros, seguiam os seguintes vapores – Juruá (331 t), Contreiras (287 t), Sobral (280 t), Gilberto (138 t) e Jacy (128 t). Para as ilhas e diversos rios os vapores foram esses – Freire Castro (337 t), Castello (280 t), Cidade de Anajás (270 t), Solteiro Motta (248 t), Breves (258, Silva Cunha (210 t), União (148 t), Luis de Figueiredo (240\0 e José Júlio (140 t). Para o rio Xingu, ilhas e diversos rios seguiam os vapores Pucuruhy (240 t) e Cochrane (250 t). Para o rio Guamá e ilhas partiam os seguintes vapores – Parintins (120 t) e Cosia Martins (94 t).

**Tabela 45: Flotilha de várias firmas comerciais de Belém, 1907**

<b>Destino</b>	<b>Vapores</b>	<b>Toneladas</b>
	Iracema	460
	Netptuno	416
	Rio Purus	394
	Marcial	382
	Mamoré	370
	Eurico	338
	Baturité	260
	Pauhini	442
	Amazonense	412
	São Luiz	390
	Cearense	380
	Cassiauã	360
	Antimary	300
Rio Tapajós e afluentes	Cidade do Pará	287
	Amazonas	265
	Rio Tarauacá	225
	Arino	158
	Victor Porto	130
	Seringueiro	103
	Maria Thereza	96
	Castilla	160
	Braga Sobrinho	241
	Prompto	180
	Ajuricaba	260
	Rio Xapury	110
	Pereira Junior	12
	Acarahú	50

Fonte: Fonseca (2004)

O total de toneladas da flotilha das empresas particulares de navegação instalada em Belém, conforme destacado acima, chegou ao patamar de 13.743, com uma média de 229 toneladas – bem maior, portanto, à tonelagem média das embarcações a vapor em 1881 que chegava a 451 toneladas. Com efeito isto reflete o avanço da construção naval regional e, conseqüentemente, a ampliação dos investimentos nas embarcações, maiores linhas de

navegação e maior capacidade de carga no transporte dos produtos regionais, principalmente borracha. Além das empresas, indivíduos, também, disponibilizaram investimento na navegação regional, geralmente aplicando um pequeno capital se for comparado ao que era investido pelas firmas comerciais. Entre as ilhas e os rios do Pará, em 1907, existiam os seguintes vapores e lanchas de particulares – Tucunaré (190 t), Taioca (253 t), Ipu (418 t), Tejo (322 t), Ipixuna (227 t), Cordeiro (130 t), Loreto (68 t), Rápido (36 t), Santa Rosa (31 t), Chaves (14 t), Jayme (12 t), William (77 t), Pato (5 t), Veloz (32 t), Carvalho (12 t), Ainda (8 t), América (30 t), Greaves (24 t). Com efeito essas embarcações, de pequeno porte, refletiam o crescimento da riqueza individual no Pará e muito serviam para o deslocamento de carga de uma localidade próxima para a outra (COELHO, 1912, p. 33).

A *Amazon Steamship* desde 1874 continuava a ser incontestavelmente a maior empresa de navegação a operar nos rios da Amazônia. O avanço de sua tonelagem média reflete isto – em 1907 era de 453, mais que o dobro, com efeito, da tonelagem média dos vapores comerciais de todas as firmas comerciais do Pará. Sua frota de quarenta e três embarcações a vapor, a maioria de ferro e produzidos na Inglaterra, mais que duplicou em relação ao ano de 1881 (FONSECA, 2004). A Tabela 46 apresenta os vapores pertencentes à companhia de navegação inglesa com suas respectivas toneladas.

**Tabela 46: Vapores da *Amazon Steam Ship* com as suas respectivas toneladas, 1907**

Vapores	Toneladas	Vapores	Toneladas
Alfredo	762	Antônio Olyntho	760
Justo Chermont	738	Belém	444
Esperança	922	Oyapock	448
Aymoré	441	Campos Salles	738
Perseverança	922	Ajudante	450
Cassiporé	420	Sabiá	350
Princesa Isabel	499	Purus (rebocador)	300
Mauá	470	Rio Branco	762
Cametá	960	Augusto Montenegro	236
Lauro Sodré	472	Tucunaré	120
Paes de Carvalho	657	Colibri (rebocador)	-
Prudente de Moraes	504	Gaivota	145
Conde D'Eu	538	Audirá	212
Santarém	870	Guarany	334
Labrea	444	Tupy	441
Rio Tapajós	451	Teffé	319
Rio Mar	666	Imperatriz Teresa	465
Sapucaia	451	Jaués (lança)	-
Javary	343	Alba (lança)	-
Índio do Brasil	435	Oficinas (lança)	-
Madeira	343	TOTAL	19.478
Tabatinga	343	MÉDIA	453
Inca	303		

Nota: IBGE, Transporte, 1986, p.101, citado em Fonseca (2004)

Em 1910, ano de maior preço da borracha no mercado internacional, aproxima-se o fim do contrato assinado pela *Amazon Steam Ship* com o Governo Federal para a navegação entre Belém e Manaus. Havia até uma pré-disposição para o contrato ser assinado novamente, mas a União destacou que só faria isto se a empresa chegasse com os seus vapores até os altos rios do Amazonas em tempo de estiagem. A *Amazon Steam Ship* não aceitou as condições e, assim, resolveu dar fim às suas atividades logo que terminasse o seu contrato – e faltavam dias para que isto acontecesse. Esta brusca interrupção da navegação desta empresa levaria, com efeito, prejuízo – não somente ao setor de transporte, mas a todo o sistema de produção amazônico. Sabedor disto, imediatamente o governo convocou os armadores e aviadores da

praça de Belém para a possibilidade de substituírem a companhia na navegação das linhas subvencionadas. De certo, mesmo, esta primeira rodada de reunião mostrou o quanto era necessário a manutenção dos serviços desta empresa, ainda que fortemente subvencionada. O fato claro era que as empresas de navegação de particulares, das firmas comerciais de borracha, dos aviadores ou seringalistas, não tinham como responder a toda a demanda por carga de borracha, nem de passageiros que o mercado local exigia. Os barcos a vapor pertencentes a particulares também eram insuficientes para dar conta da demanda.

A solução encontrada para evitar o caos foi a solicitação do governo paraense à empresa *Amazon Steam Ship* onde foi pedido uma prorrogação de contrato até que os armadores locais pudessem aparelhar-se para assumir as linhas – o que foi concordado pela empresa. A prorrogação foi de três meses, sendo que neste período foi igualmente mantida a subvenção à empresa estrangeira que tinha Mauá como o seu maior acionista. Já no ano de 1911, depois de algumas prorrogações sofridas, agora em vias de findar o contrato da *Amazon Steamship* de forma definitiva, era imperativo solucionar o problema da navegação que se anunciava. Neste sentido, a União garantiu preservar as mesmas subvenções dadas à empresa anterior para quem se anunciasse a encarar o tão grande desafio. Neste primeiro momento alguns armadores regionais apareceram – empresas Castro, Meirelles & Cia – na qual resolveram tomar para si todas as linhas, com exceção da linha do Madeira, no estado do Amazonas, que ficou a cargo da empresa B.A. Antunes & Cia. Mas esta empreitada dos particulares não foi adiante. Para complicar, no dia 11 de maio terminou definitivamente o contrato do Governo Federal com a empresa de capital inglês e apenas alguns serviços passam a ser mantidos com muita dificuldade. Porém, no dia 18 de julho do mesmo ano, em concorrência novamente aberta, o serviço subsidiado de navegação do rio Amazonas e seus tributários e linhas marítimas até o Oiapoque é vencido pela *Amazon River Comp. Lt.*

## 7.2 A AMAZON RIVER E OS CAMINHOS PARA A ESTATIZAÇÃO DO SETOR

Na historiografia econômica da Amazônia o ano de 1911 se torna um período propício para ser estudado – trata-se do ano em que o preço da borracha amazônica já começara a entrar em declínio, após ter experimentado seu preço mais alto em 1910. Também é o ano em que a União realiza o maior contrato de subvenção dado a uma companhia de navegação, também de capital estrangeiro, cujos valores exatos de subsídio chegavam a ordem de 873:948\$200. Ou seja, com a saída da *Amazon Steamship* de circulação, sendo encampada esta pela *Amazon River*, é assinado pelo Governo Federal o maior contrato de subvenções

dentre todas as companhias a operarem nos rios da Amazônia. Com todos os ativos assumidos da empresa anterior, a *Amazon River* torna-se a maior empresa de navios a viajar nos rios da região, chegando a ter em 1912 uma frota composta de 54 barcos a vapor, deslocando 16.440 toneladas e utilizando mais de 16 mil funcionários.

O desempenho da navegação fluvial refletia, neste período, a forte influência em todos os setores da economia da borracha. Os vapores da companhia, de especificidades diferentes, refletiam a demanda regional pelas mercadorias (cargas, animais), serviços (correio) e passageiros bem como os rigores da temperatura, sendo, em sua maioria, abertos nas laterais para que o ar se renovasse continuamente. Assim, os navios da *Amazon River* poderiam ser de pequenos calados (de três a doze pés) e motor de pouco potência, neste caso com a destinação de navegar os rios menores durante a vazante e entrar nos seringais. Alguns autores (BENCHIMOL, 1995, p. 5-6; REIS, 1953, p. 103-104) deram o nome para este tipo de navio de dois andares de navio tipo gaiola e destacam que apenas por este tipo de navio o homem do seringal podia manter contato com o mundo exterior. A capacidade de carga dessas embarcações gaiolas chegava no máximo a 100 toneladas, ou seja, não eram tão grandes e pesadas, mas todos eram construídos no exterior - na Inglaterra principalmente, mas também na Holanda, Dinamarca e Estados Unidos.

O navio gaiola tinha peculiaridades do financeiro ao econômico, onde a sua construção era acessível a empresários que não possuíam a capacidade de investimento das grandes empresas de navegação. O apelido de gaiola era decorrente da estrutura do navio, que se parecia com uma gaiola, principalmente no andar inferior que vivia cheio de redes, umas por cima das outras. A *Amazon River* também possuía barcos ainda menores que as embarcações tipo gaiolas, como lanchas, batelões e alvarengas<sup>43</sup>, que eram construídos nos estaleiros de Belém, Manaus e Santarém ou outras localidades do interior amazônico onde existiam trabalhadores com capacidade técnica de construção de barcos regionais e eram considerados barcos auxiliares que ajudavam a abastecer os seringais do interior e a escoar a produção, além da borracha, de outros gêneros como castanha e o cacau (BENCHIMOL, 1995, p. 37). Existiam os navios denominados também de chatinhas, que eram as gaiolas de fundo chato, também de pequeno porte, destinados à navegação de rios de menor volume d'água.

Os navios gaiolas maiores, portanto navios de maior porte, calado e tonelagem,

---

<sup>43</sup> Embarcação para carga e descarga de navios.

variando de 100 a 1.000 toneladas, e com melhores acomodações foram chamados de vaticanos - nome dado em consequência do porte altivo da embarcação que lembrava a nobreza da residência papal. Essas embarcações podiam navegar no curso inteiro do rio Amazonas o ano todo e nas cheias em seus principais afluentes. Esses barcos gaiolas, de grande porte, eram os mais utilizados pela *Amazon River*, pois assegurava à empresa a possibilidade de trafegar nos rios mais distantes. Especificamente, dentro dos seringais, a movimentação interna continuava a se dar da mesma forma que no início da exploração da borracha – ou seja, continuavam a ser preferidos as canoas tipo igarités e as montarias, ou ainda as canoas tipos cobertas (REIS, 1853, p. 103).

O contrato da União com a *Amazon River* foi assinado na gestão do governador paraense João Antônio Luiz Coelho, em 31 de agosto de 1912, e o valor da subvenção (873:948\$200) deveria ser paga mensalmente conforme o número de milhas navegadas efetivamente, multiplicado pela valor da milha expressa no contrato (ver anexo). As linhas de navegação deveriam partir de Belém e Manaus. De Belém eram em número de oito, sendo configurado da seguinte maneira: Belém/Manaus, Belém/Itaituba, Belém/Maués, Belém/Benjamin Constant, Belém/Santo Antônio do Madiera, Belém/Sena Madureira, Belém Oiapoque e Belém/Pirabas. As linhas partindo de Manaus eram em número de seis e focavam os seguintes pontos: Manaus/Altazes/Castelo, Manaus/Santa Izabel do Rio Negro, Manaus/Santo Antônio do Madeira, Manaus/Jatuarana/Rio Japura, Manaus/Xapuri/Rio Purus e Manaus/Cruzeiro do Sul (Juruá). A Tabela 47 reflete as distâncias dessas linhas e suas subvenções por linha e por milha.

**Tabela 47: Linhas de navegação da *Amazon River* – 1912, em mil réis**

<b>Linhas</b>	<b>Milhas percorridas ida e volta</b>	<b>Subvenção por milha</b>	<b>Subvenção por linha</b>
Belém/Manaus	1.850	1\$000	22:200\$
Belém/Itaituba	1.315	1\$000	15:780\$
Belém/Maués	1.318	1\$200	18:979\$
Belém/Benjamin Constant	3.500	1\$500	63:000\$
Belém/Sto. Antônio Madeira	3.075	1\$250	46:125\$
Belém/Sena Madureira	6.438	2\$000	90:132\$
Belém/Oiapoque	1.460	6\$500	170:820\$
Belém/Pirabas	400	6\$500	46:800\$
Manaus/Autazes/Castelo	650	5\$000	39:000\$
Manaus/Sta. Izabel do R. Negro	846	6\$000	60:912\$
Manaus/Sto. Antônio do Madeira	1.340	1\$250	20:100\$
Manaus/Jatuarana/Rio Japura	1.552	5\$000	93:120\$
Manaus/Xapuri/ Rio Purus	3.700	2\$000	70:100\$
Manaus/Cruzeiro do Sul (Juruá)	4.870	2\$000	116:880\$

Fonte: Benchimol (1995, p. 5-6)

As linhas subvencionadas (Anexo C) ficaram no total de 14 – sendo oito saindo de Belém e o restante partindo de Manaus. Isto não é por acaso – Belém, de fato, refletia, ainda em 1912, a capital regional que representava o próprio apogeu da goma elástica. Do total da subvenção aprovada, Belém aglutinou a maior parte – 473:836\$000 réis ou 54% do total. O restante ficou com Manaus que aglutinou 46% da subvenção dada à companhia. Muitas das cidades da Amazônia – não somente do Pará- faziam parte das escalas das linhas de navegação da empresa *Amazon River*. Vilas e seringais também, tanto os localizados no Pará quanto no Amazonas. Na Tabela 48, denotamos essas escalas em vilas, povoados e cidades da Amazônia nos quais os vapores da empresa tinham obrigatoriamente que parar. Focaremos apenas as linhas de navegação da companhia saindo de Belém, mas não localizados necessariamente no Pará. O negócio da borracha era que delineava a navegação – principalmente para os seringais localizados no Madeira e no Purus/Acre.



**Tabela 48: Portos e escalas das diversas linhas de navegação da *Amazon River*, 1912**

<b>Linhas</b>	<b>Escalas</b>
Belém/Manaus	Breves, Gurupá, Porto de Moz, Monte Alegre, Santarém, Alemquer, Óbidos, Parintins, Urucurituba, Itacoatiara, Manaus
Belém/Tapajós	Antonio Lemos, Gurupá, Prainha, Monte Alegre, Boim, Aveiros, Urucurituba, Brasiléia Legal e Itaituba
Maués	Boa vista, Curralinho, Antonio Lemos, Gurupá, Almeirim, Prainha, Monte Alegre, Santarém, Alenquer, Óbidos, Vila Juruty, Faro, Parintins, Barreirinha e Maués
Solimões/Javary	Manaus, Manacapuru, Codajós, Coari, Tefé, Caiçara, Fonte Boa, Tonantins, São Paulo de Olivença, Tabatinga e Remate de Males.
Madeira	Urucurá, Silves, Itacoatiara, Borba, Vista Alegre, Boca do Rio Aripuanã, Santa Rosa, Manicoré, Bom Futuro, Boca do Carapanatuba, Boca das Três Casas, Cintra, Humaitá, Missão de São Francisco, Boa Hora e Boca do Jamaré e Santo Antonio do Rio Madeira.
Purus/Acre	Nos sete meses da vazante, de abril a outubro, um viagem mensal até Xapury, no rio Acre; até Sena Madureira, no rio Purus com escalas em Manaus, Manacapuru; Boca do Purus, Berury, Guajaratuba, Piranhas, Arimã, Tauaria, Jaburu, Boca do Tapauá, Caratiá, Canutama, Bela Vista, Axioma, Assahytuba, Lábrea, Providência, Sepatiny, Hyutanahã e Cachoeira.
Oiapoque	Chaves, Bailique, Amapá, Calçoene e Counani.
Pirabas	Collares, Porto Salvo, Vigia, São Caetano, Curuçá, Marapani, Maracunan e Salinas.

Fonte: Coelho (1912, p. 40)

Em 1913, com a crise da borracha se agravando, o problema dos preços dos fretes cobrados pela *Amazon River* se revelava como custo tanto para os aviadores quanto para os seringalistas – por sinal, este assunto, neste respectivo ano, tomava um bom tempo das pautas da Associação Comercial do Pará. De certo mesmo, os preços dos fretes cobrados pela *Amazon River* contribuíram para encarecer a produção da borracha e de outros produtos, dificultando a fluidez da renda tanto por parte do seringalista quanto, principalmente, das casas aviadoras, que bancavam o aviamento como um todo no estado – e na região. Sobre esta dificuldade, vale outra colocação de Benchimol, quando diz:

O deputado Eloy Souza, relator da Comissão Mista do Congresso Nacional, verificou, também, que a borracha da região do Madeira-Mamoré pagava 800\$000 por tonelada do produto que acrescido do frete fluvial significava uma despesa de 1:500\$000 por tonelada, sem contar os fretes para os mercados de Londres, Liverpool e Hamburg (REIS, 1853, p. 6).

De fato, mesmo, saía muito caro já produzir borracha na Amazônia. A Tabela 49,

utilizando um exemplo real (de Belém a Cruzeiro do Sul), reflete os valores por toneladas cobrados da *Amazon River* sobre uma demanda de frete de uma empresa particular.

**Tabela 49: Fretes cobrados pela Amazon River em 1913, em mil réis**

<b>Produtos</b>	<b>Valor</b>
Farinha de trigo	24\$000
Açúcar	490\$000
Café ou Charque	344\$000
Arroz	355\$000
Banha	853\$000
Fósforo	933\$000

Fonte: Benchimol (1995, p. 6)

Ainda neste ano de 1913, alegando prejuízo de 1.500:000\$000 em seu déficit operacional, a empresa solicita um novo aumento. Tal pleito foi negado, pois, já imersos na crise, destacaram que a empresa precisava se ajustar aos novos tempos. Salientaram um fato não novo – que as empresas de navegação dominadas por armadores particulares continuavam a operar sem subvenções e ainda de forma satisfatória. Tal fato não era verdade – o certo, mesmo, é que com a crise, a flotilha fluvial dos particulares de Belém – também de Manaus – estava agora encostada, relegada, mesmo, à prostração econômica. A saúde financeira, por esta ocasião, não apenas do estado, mas também dos proprietários dos seringais estava debilitada. Em 1914, ano intenso de crise no preço da borracha amazônica, a *Amazon River* chegou a ter 54 vapores. Entretanto, a sua dificuldade já era um fato – fato este não apenas agravado pelo intenso subsídio dado pela União. Ainda assim vários de seus vapores, neste ano, foram encostados por falta de movimento comercial. Belém já vivia a calamidade da queda no preço do seu principal produto e o seu reflexo na navegação foi igualmente intenso e perverso.

Durante a Primeira Guerra Mundial a navegação fluvial no estado do Pará sentiu os efeitos da crise da borracha e da própria guerra, inclusive rompendo o contrato com algumas companhias de navegação e suprimindo outras linhas. O governo estadual passou a priorizar poucas linhas, como a linha de Belém-Soure, que passou a ser feita sem subvenções e ficou a cargo dos sindicatos dos fazendeiros. Em 1920 foi rompido, ainda em decorrência da crise, o contrato da linha de navegação Belém-Mosqueiro, que era feita por particulares e subsidiada

pelo estado do Pará – ainda assim, no geral, as subvenções dadas pelo Pará às empresas de navegação chegaram, em 1921, a 135 contos de réis – contra pouco mais de 100 contos no ano seguinte, refletindo tudo isto a própria crise (CASTRO, 1922, p. 45). Os efeitos da guerra no estado vizinho foi duplamente pior. Conforme Fonseca (2004, p. 303), o estado do Amazonas ficou praticamente isolado durante o conflito, situação que começou a ser melhorada somente em 1920, quando foram restabelecidas as linhas da Booth Line para os Estados Unidos e Europa. Também com Rio de Janeiro a capital do Amazonas ficou sem comunicação durante a guerra, pois os navios do Lloyd tinham como destino apenas o porto de Belém. Após o final do conflito bélico o governo estadual (CASTRO, 1922, p. 47) recomenda a construção de estaleiros de grande porte para a construção de navios de madeira ao invés de estimular a compra de vapores de outros países. Justificava que no atual momento de crise no setor gumífero era necessário não apenas incentivar a produção agrícola, mas, também, investir nos barcos que conduzem a navegação amazônica.

No final da década de 1920 já era claro o reordenamento dos investimentos no setor de navegação regional, pois se tornava extremamente caro sustentar uma linha de navegação subsidiada – os governos sempre estavam reclamando do déficit na contabilidade (FONSECA, 2004, p. 306). Ainda assim, a *Amazon River*, subsidiada pela União, continuava a ser a principal empresa de navegação a operar nas águas do Pará, sendo, inclusive, a responsável tanto pelo transporte de mercadorias e serviços quanto pela ligação da capital do estado com o interior. Mas o certo é que durante toda a década de 1920 e anos da década de 1930 já existia pouco movimento de carga e passageiros – e não seria exagero afirmar que a grande contribuição que esta companhia passa a desempenhar neste momento de crise na região é o caráter da integração regional. O governador Dionísio Bentes (1927, p. 111) destaca que o papel desempenhado pelos navios a vapor pertencentes às várias casas armadoras também era significativo na questão da ligação interregional.

Durante a Segunda Guerra Mundial, considerando ainda o Pará imerso na crise da borracha, haja vista que o desempenho da navegação fluvial e oceânica dependia em menor ou maior grau dela, a União resolve ampliar o seu controle sobre a navegação – assim, em 1940, opta por nacionalizar a *Amazon River Steam Navigation Company Ltd.* Tal medida não representou a redenção do setor, pois com a queda da produção extrativa e a conseqüente decadência da economia regional, tanto a nova empresa quanto os vapores dos particulares sofreram uma baixa sensível. A frota do Serviço de Navegação e Administração do Porto do Pará (SNAPP), companhia estatal que incorporou a *Amazon River*, detinha, em 1942, apenas

um terço da frota que operava na Amazônia em 1910 (MARTINELLO, 1988, p.190). Outro grande problema encontrado pelo SNAPP é que a frota incorporada necessitaria de um grande reaparelhamento, pois os barcos a vapor já eram velhos e superados, em média 40 anos, não podendo suportar um movimento que prometia se intensificar com o novo surto da exploração da borracha que estava prestes a acontecer. Apenas alguns barcos a vapor foram recondicionados, às pressas, para a nova e urgente empreitada demandada, agora, pelos aliados de guerra, principalmente os Estados Unidos (MARTINELLO, 1988, p.190).

## 8 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O século XIX configura-se como um período de intensas modificações para a história econômica e social da Amazônia, pois nele ocorreram alguns dos acontecimentos que terão rebatimentos diretos e profundos em toda a extensão do século XX. A própria criação do Banco de Crédito da Borracha (atual Banco da Amazônia) em 1942, Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA) em 1953 e da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (Sudam) em 1966 foram eventos ligados diretamente à falência de desenvolvimento gerado pela economia de borracha que, de forma intensa, impactou todos os setores da vida regional.

O ponto de partida, que entendemos, onde deve ocorrer toda a compreensão da economia da borracha, que provocará profundas modificações na economia regional até chegar na navegação, é a primeira metade do século XIX – principalmente nos primeiros 40 anos. Nesses primeiros quarenta anos, o certo é que o comércio de borracha ainda era incipiente, sendo que a navegação amazônica se resumia à utilização de alguns barcos a vela e muitas canoas tipos ubás, montaria e igarités, embarcações, estas, movidas pelo esforço humano. A partir de 1840, entretanto, quando a demanda da borracha intensifica-se no mercado europeu, conseqüentemente passam a ser mais utilizadas as canoas e as embarcações a vela para fazer frente ao novo dinamismo do comércio paraense. Com a introdução da navegação a vapor em 1853 é proporcionada a grande revolução no setor de transporte do Pará – passam a ocorrer maior rapidez no transporte das mercadorias e abre-se caminho para maciças exportações de goma elástica para a Europa e os Estados Unidos. Na esteira de Polanyi, concordamos que tal situação de dinamismo no comércio exterior não significa dizer que a região chegou a experimentar uma situação de economia de mercado. Apenas engendrou grandes atos de permuta, com a utilização de dinheiro na relação de troca desigual com os países citados. Ou seja, até 1872, o mercado amazônico não funcionava dentro de sua própria economia, mas fora dela, através do comércio de longa distância. A mão-de-obra utilizada no extrativismo era familiar, não havia um sistema de crédito complexo envolvendo bancos e havia pouca produtividade do trabalho.

Sinalizada como uma grande revolução regional, as vantagens da introdução da navegação a vapor foram várias na economia da borracha da fase pré-capitalista. No plano interno, do mercado local, o preço do frete e o tempo de viagem passaram a ser mais baratos e o percurso percorrido entre Belém e Manaus passou a ser feito com menor duração. Apenas para exemplificar: um transporte de mercadorias de aviamento de Belém para os seringais do

alto Tapajós em barcos a vela podia demorar 45 dias – a vapor, apenas 8 ou 10 dias. Com efeito a navegação a vapor representou para a Amazônia a primeira revolução no segmento de transporte. Mas isto tudo, até 1870, não introduziu a Região Amazônica nos pressupostos do capitalismo de Polanyi. O mercado regional continuava sem importância sendo a produção da borracha e de outros produtos regulados pelo mercado internacional – e sem a internalização mínima de inversões e rendas.

Agora vejamos a hipótese central da pesquisa:

**Hipótese central:** a navegação a vapor foi o elemento central na expansão do domínio do capital internacional sobre a economia regional da borracha, inclusive ao avançar nos longínquos seringais, ao mesmo tempo em que, dialeticamente, a lucratividade do comércio internacional da borracha viabilizava a expansão, na região, da navegação a vapor, o mais moderno meio de navegação existente, até então.

O fato confirmado na pesquisa é que a navegação regional, aqui englobando os barcos a vapor (principalmente) e a navegação tradicional, com destaque para as canoas pequenas, passou a ser um mecanismo eficaz de transformação de mercado em toda a extensão da economia dos seringais a partir, principalmente, do ano de 1872. Um dos elementos determinantes para esta condição ser confirmada foram os movimentos que aconteceram na economia regional a partir da década de 1870. O elemento impulsionador de todas as transformações na navegação, inclusive quando esta deixa de lado o capital nacional, foi o seringal, que, a partir de 1872 passa a se firmar, de vez, como unidade de produção capitalista abandonando a unidade de produção familiar. Entra em cena, para isto, uma mão-de-obra de imigrantes, principalmente nordestina, buscando o aumento contínuo de sua produtividade tendo em vista a sua inserção na política de aviamento. No geral, os seringais, quando se inserem definitivamente no modo de produção capitalista - com destaque para o papel dos seringueiros (mão-de-obra responsável pela coleta do produto e igualmente explorado) e casas aviadoras (organização empresarial financiadora de todo o processo econômico que ocorria nos seringais) – provocam grandes rebatimentos em todos os setores da vida econômica regional – inclusive na navegação. Por sua vez, o setor de navegação a vapor passa a introduzir uma força de encadeamento que repercutirá diretamente na economia da borracha - setor chave de toda a economia local.

Na navegação regional a vapor, o impacto da transformação do modelo de seringal foi

profundo, pois ele irá ser responsável pela entrada do capital estrangeiro no setor. Ou seja, até então, a navegação regional a vapor, que era conduzida pelo capital nacional de Mauá, passa, agora, para as mãos dos capitalistas ingleses. A contribuição da *Amazon Steam Ship* para a navegação regional deve ser analisada, neste sentido, a partir da ampliação dos negócios da borracha que ano após ano vinha aumentando a tal ponto que, em 1872, supera a produção do cacau. A estrutura produtiva e de financiamento dos seringais foram os elementos que determinaram todas essas transformações que não apenas impulsionaram o negócio da borracha, mas ativaram todo o comércio regional.

Deve-se destacar um outro fato que, também, contribuiu para inserir a navegação regional na transformação para o mercado capitalista – mas que novamente tem a ver com o negócio dos seringais. Trata-se da abertura de trecho do rio Amazonas e seus afluentes aos estrangeiros. Sobre a abertura, ainda que tenha facilitado a entrada de novos navios na região favorecendo a província do Amazonas que até então vivia isolada e profundamente dependente economicamente da província do Pará, não se deve esquecer que este evento foi muito importante para os negócios da borracha – e conseqüentemente para o comércio local. A partir deste evento são abertos os caminhos para que a região ampliasse sua relação comercial, de parceria e subordinação, com os Estados Unidos, a França e a Inglaterra. Estava aberto o caminho para a maior exploração das riquezas naturais aqui existentes.

Nesta conjuntura da navegação regional a figura de Mauá merece ser referenciada pela historiografia regional. Homem de visão de negócios foi Mauá quem criou a primeira empresa de navegação a vapor na Amazônia – Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas. A posição de Mauá foi de agir como um empreendedor e deve ter os seus méritos reconhecidos por ter viabilizado o transporte fluvial em um momento que poucos empresários do Império optariam por trabalhar com riscos em uma região desconhecida do emergente capitalismo brasileiro. Por outro lado, Mauá aceitou o desafio de investir na Amazônia por um motivo maior – a subvenção do Governo Imperial. Não fossem os subsídios, porém, ou seja, uma ajuda financeira que compensasse os riscos de se investir sem decepcionar os acionistas, dificilmente Mauá se aventuraria nos rios da floresta e lograria êxito inicial com os seus vapores. É neste contexto de subvenções, de forte apoio do governo imperial e do governo provincial do Pará que a empresa inglesa *Amazon Steam* resolve operar na Amazônia incorporando tanto a empresa de Mauá como as outras duas companhias de navegação já mencionadas - Companhia Fluvial Paraense e Companhia Fluvial do Alto Amazonas.

Das cidades para os seringais os barcos a vapor avançavam rios a dentro, pois não se

podia entrar ou sair dos seringais que não fosse pelos rios pequenos. A frota dos barcos a vapor e das pequenas canoas cada vez mais aumentava refletindo o próprio avanço dos negócios da borracha. Agora, por volta de 1880, não mais se tem apenas os barcos da *Amazon Steam Ship* cruzando os rios da Amazônia, mas já há uma concorrência com vapores pertencentes a empresários particulares, principalmente de seringalista ou mesmo de proprietários de casas aviadoras. Podemos afirmar que a partir desta década até 1910 ocorre o auge da navegação a vapor, subsidiada ou não pelo governo, como reflexo do dinamismo da economia da borracha.

Na movimentação interna dos seringais, em rios menores, a movimentação da navegação regional ficava restrita a canoas – ubás, igarités ou cobertas todas fabricadas nos pequenos estaleiros regionais. Muitos seringais ficavam plantados em áreas próximas de igarapés, de furos ou lagos e para esses valia a utilização de transportes menores e com menor calado. Existia, então, uma frota de pequenos barcos para atender a essas demandas bem como, também, contribuir para o abastecimento local. Ou seja, o aceleração dos negócios da borracha encontrou, também, na navegação tradicional, principalmente das canoas, um elemento muito importante para o seu dinamismo comercial, inclusive no final do século XIX e início do século XX.

A partir de 1911 o comando da navegação regional passa a ser de uma outra empresa de capital internacional – a *Amazon River*, com contrato assinado em 1912 e com sua frota composta de navios de diversas características como vaticanos, gaiolas, chatas, batelões, alvarengas e outras menores ainda, que ajudavam a abastecer os seringais e a escoar a produção de borracha quando barcos de maior calado não conseguiam. Sobre esta empresa, devem-se comentar dois fatos. O primeiro diz respeito ao valor do subsídio para as quatorze linhas (sendo oito de Belém e seis de Manaus) de navegação, que se torna o maior de todos os subsídios já dado a uma empresa de navegação na Amazônia. Este fato representou um grande custo para a União e para os estados mencionados, que passavam a experimentar a forte crise da borracha em decorrência da concorrência das plantações do Oriente a partir de 1910. O segundo fato diz respeito à própria crise que passa a experimentar o setor, inclusive a empresa *Amazon River*, que desde o seu início já concorria com a frota dos armadores e aviadores, sendo estas não subsidiadas.

Para a *Amazon River*, a solução encontrada pelo governo brasileiro para a sua crise foi a sua própria estatização. No nosso entendimento tratou-se de uma medida certa tendo em vista a preservação da navegabilidade dos rios da região e a própria manutenção dos negócios



e da vida regional. Não se podia contar com as embarcações a vapor dos particulares, que após a crise da borracha muitos acabaram por aposentar ou vender a preço baixo seus barcos ou mesmo sair de Belém. Por outro lado, o Estado, ao estatizar a *Amazon River*, não criou condições para que melhorasse a condição de uso desses barcos a vapor, que muito contribuíram para a interligação regional.

De todo o exposto, os rios da Amazônia, desde os seus primórdios, sempre foram suas “estradas”. Não apenas os rios, mas seus igarapés, furos e lagos – e foram por essas “estradas”, pela navegação a vapor e pelos barcos a vela, também pelas canoas, que a região realizou o seu momento de efetiva inserção da região no capitalismo do século XIX. Pela navegação desses barcos o Pará pôde se inserir na riqueza da borracha e esta, por sua vez, conseguiu viabilizar sua movimentação, abastecimento e negócio, mas não inserindo a Amazônia, de forma concreta, na dinâmica da formação do capitalismo brasileiro. A integração da região com o restante do país somente iria ocorrer a partir da criação da Operação Amazônia<sup>44</sup>, em 1966, e Programa de Integração Nacional<sup>45</sup> e Programa de Redistribuição de Terras<sup>46</sup>, em 1970. Portanto, muito tempo depois do fim da economia da borracha.

#### Pontos conclusivos da pesquisa:

- A grande contribuição da economia da borracha foi ter introduzido a Região Amazônica na economia de mercado de padrão capitalista - fato que ocorreu na região a partir da década de 1870 com a entrada do capital estrangeiro na navegação a vapor.
- A navegação tradicional das canoas tipos ubás, montarias, igarités e cobertas desempenhou um papel muito importante na economia dos seringais, tanto em sua fase pré-capitalista quanto capitalista.

---

<sup>44</sup> Tentativa de estratégia de desenvolvimento colocado em prática pelo presidente Castello Branco, em 1966, para desenvolver a Amazônia. Portanto, visava introduzir um modelo de desenvolvimento econômico na região, com base em obras de infra-estrutura – como a abertura de rodovias - e em incentivos fiscais e créditos à iniciativa privada. Entre as diretrizes estabelecidas, merece destaque a criação da [Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia](#) (Sudam) e do Banco da Amazônia (BASA).

<sup>45</sup> Este também fez parte da estratégia de desenvolvimento dos militares para a Amazônia. O Programa de Integração Nacional (PIN) formulou uma série de ações como a construção da rodovia Transamazônica, ligando o Nordeste e a rodovia Belém-Brasília à Amazônia Ocidental e a construção da rodovia Cuiabá-Santarém (BR-163), ligando o Mato Grosso à Transamazônica. Todas essas ações estavam relacionadas à mudança do modelo desenvolvimento brasileiro operada nas décadas de 1960 e 1970, com a inserção do país na economia mundial.

<sup>46</sup> Também fez parte da estratégia de desenvolvimento dos militares para a Amazônia. O Programa visava assentar famílias do Nordeste nas estradas criadas pelo PIN.

- O barco a vapor foi o instrumento de transporte que transformou a vida social e comercial das capitais – Belém e Manaus. Foi o símbolo da Revolução Industrial dos países desenvolvidos no espaço amazônico.
- As subvenções dadas pelos governos sucessivos a partir da década de 1850 foram determinantes para viabilizar a própria navegação a vapor e a economia da borracha – principalmente no estágio de economia capitalista, ou seja, a partir de 1870.
- A *Amazon River*, criada em 1912, subsidiada pela União, foi a maior, a mais moderna e a principal empresa de navegação a operar nas águas do Pará em todo o século XX, sendo a responsável direta tanto pelo transporte de mercadorias e serviços quanto pela ligação da capital do estado com o interior, inclusive avançando nos seringais com a ajuda da navegação tradicional das canoas.
- A navegação moderna da Amazon River apressou o final do “ciclo da borracha”, pois quando os preços do produto caem, eles não sustentam a própria navegação subvencionada por muito tempo, até então tida como muito dispendiosa para a época. A *Amazon River* foi o empreendimento mais inovador da economia da borracha e durante toda a primeira metade do século XX.
- A estatização da *Amazon River* não representou a salvação do setor, pois com a queda da produção extrativa e a conseqüente decadência da economia regional, tanto a nova empresa estatal (SNAPP) quanto os vapores dos particulares sofreram uma baixa sensível e até mesmo sucateamento.
- O capital estrangeiro na navegação transformou a vida produtiva dos seringais. Os seringais ganharam expressão econômica e ajudaram a integrar pela economia e política a Amazônia ao Brasil. A borracha chegou a ser o segundo produto mais importante da pauta de exportação nacional perdendo apenas para o café.
- Mauá foi o maior empresário do ramo da navegação que a Amazônia já teve e o primeiro grande empreendedor regional fluvial.
- A economia da borracha não lograria êxito econômico algum sem a navegação a vapor e o apoio interno das canoas tipo ubás, montarias, igarités e cobertas nas relações de exploração dos seringais.
- A navegação regional sempre andou a reboque da economia da borracha – mesmo quando foi criada a *Amazon River* no início da grande crise da economia de mercado

local – crise dos preços da borracha.

- A navegação regional a vapor tanto integrou a Amazônia, ligando cidades e interiores, quanto pode ser considerada como o primeiro e principal instrumento de transformação de toda a economia da borracha.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Bonifácio de. **Relatório** apresentado pelo exmo. sr. Barão da Villa da Barra em 5 de novembro de 1872 por ocasião da passagem da administração da Província do Pará ao 2º vice-presidente e exmo. sr. Barão de Santarém. Pará, typ. do Diário do Grão Pará, casa 29, 1872.

ABREU, José Coelho da Gama e. **Relatório** apresentado à Assembléia Legislativa Provincial na 2ª sessão da 22ª legislatura em 15 de fevereiro de 1881 pelo exmo. sr. dr. José Coelho da Gama e Abreu. Pará, Typ. do Diario de Noticias de Costa & Campbell, 1881.

AGASSIZ, Luiz. **Viagem pelo Brasil: 1865-1866**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1938.

ANDREA, Soares de. **Discurso** com que o presidente da Província do Pará fez abertura da 1ª sessão da Assembléia Provincial no dia 2 de março de 1938.

ANUÁRIO ESTATÍSTICO - **Mercado Estrangeiro**, ano 4, n. 8, 1970.

ARANHA, João Batista de Figueiredo de Tenreiro. **Relatório** que em seguida ao do Exmo sr. presidente da Província do Pará, e em virtude da circular de 11 de março de 1848, fez, sobre o estado da Província do Amazonas, depois da instalação dela, e de haver tomado posse o seu 1º presidente, o exmo sr. João Baptista de Figueiredo Tenreiro Aranha em 30 de abril de 1852. Amazonas, Typ. de M. da S. Ramos, 1852.

AVÉ-LALLEMANT, Robert. **Viagem pelo norte do Brasil no ano de 1859**. Rio de Janeiro: MEC/Instituto Nacional do Livro, 1961.

\_\_\_\_\_. **No Rio Amazonas (1859)**. Belo Horizonte; São Paulo: Editora Itatiaia; Editora da Universidade de São Paulo, 1980.

AZEVEDO, Pedro Vicente de. **Relatório** apresentado a Assembléia Legislativa Provincial na primeira sessão da 19ª legislatura pelo presidente da Província do Pará, o excelentíssimo senhor doutor Pedro Vicente de Azevedo, em 15 de fevereiro de 1874. Pará, Typ. do Diario do Gram-Pará, 1874.

\_\_\_\_\_. **Relatório** apresentado ao exmo. sr. dr. Francisco Maria Corrêa de Sá e Benevides pelo exmo. sr. dr. Pedro Vicente de Azevedo, por ocasião de passar-lhe a administração da Província do Pará, no dia 17 de janeiro de 1875. Pará, [Typ. de F.C. Rhossard], 1875.

BARATA, Manuel M. C. **Formação Histórica do Pará**. Belém: UFPa, 1974.

\_\_\_\_\_. **A antiga produção e exportação do Pará: estudo histórico-econômico**. Belém: Typ. da Livraria Gillet, 1915.

BARKER, Paul. **Rubber: history, production and manufacture**. U. S. Department of Commerce, Washington, 1940.

BARRADAS, Joaquim da Costa. Fala com que o Exmo. Sr. Joaquim da Costa Barradas abriu a sessão extraordinária da Assembléia Legislativa Provincial do Pará em 20 de novembro de 1886. Belém, typ. do Diário Notícias, 1887.

BARROS, Sebastião do Rego. Presidente da Província do Pará. **Fala** de 15 de agosto de 1854.

BASTOS, Aureliano C. T. **O valle do Amazonas**. 2. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1937.

BATES, Henry W. **Um Naturalista no rio Amazonas**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1944.

BENCHIMOL, Samuel. **Navegação e transporte na Amazônia**. Edição reprográfica, Manaus, julho de 1995.

\_\_\_\_\_. **Amazônia: um pouco-antes e além-depois**. Manaus: Editora Humberto Calderaro, 1977.

BENEVIDES, Francisco Maria Corrêa de Sá e. **Relatório** apresentado pelo exmo sr. dr. Francisco Maria Corrêa de Sá e Benevides, presidente da Província do Pará, á Assembléia Legislativa Provincial na sua sessão solene de instalação da 20.a legislatura, no dia 15 de fevereiro de 1876. Pará, 1876.

BENJAMIM, André Cursino. **Repertório** geral das leis da Assembléia legislativa Provincial do Gram Pará (1838-1853). Chefe de seção da tesouraria da Fazenda do Pará. Repertório geral, 1853.

BENTES, Dionysio Ausier. **Mensagem** do dia 07 de setembro de 1927. Governador do Estado do Pará. Belém, Diário Oficial, 1927.

BENTES, Rosineide. Apropriação ecológica de seringais na Amazônia e a advocacia das *rubbers plantations*. **Revista de História da USP**, São Paulo, n.1, p.116-149, 1 Sem. 998.

BENTO, Cláudio M. **Amazônia brasileira: conquista, consolidação e ocupação (1616-2003)**. Porto Alegre: Gênese, 2003. p. 43

BEZERRA NETO, José M. A economia da borracha e o esforço de guerra. **Pontos da história da Amazônia**. Belém: Paka-Tatu, v. 2, p. 27-45, 1999.

BITTENCOURT, Agnello. **Bacia amazônica: vias de comunicação e meios de transporte**. Rio de Janeiro: INPA, 1957.

\_\_\_\_\_. **Navegação do Amazonas e portos da Amazônia**. Rio de Janeiro: SPVEA, 1959.

BLOCK, Fred. Karl Polanyi and the The Great Transformation. **Theory and Society** 32: p. 275-36, 2003

BRAGA, Antonio José Ferreira. **Relatório** com que o exmo. sr. dr. Antônio José Ferreira Braga, Presidente da Província do Pará, abriu a sessão da 26ª legislação da Assembléia Legislativa do Pará em 18 de setembro de 1889. Pará, typ. Fructuoso Costa, 1889.

BRANCO, José M. B. C. Nos vales do Xingu e Tapajós: aspectos de sua revelação e de suas conquistas. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**, Rio de Janeiro, v. 231, p.3-137, abr./jun. 1956.

BRAS, Jean Le. **Fundamentos de ciência y tecnologia del caucho**. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1960.

BRUSQUE, Francisco Carlos de Araújo. **Relatório** dirigido à Assembléia Legislativa da Província do Pará na segunda sessão da XII legislatura pelo exmo. sr. dr. Francisco Carlos de Araujo Brusque, presidente da mesma província, em 17 de agosto de 1861. Pará, Typ. do Diario do Gram-Pará, [n.d.].

\_\_\_\_\_. **Relatório** apresentado à Assembléia Legislativa da Província do Pará na segunda sessão da XIII legislatura pelo exmo. sr. presidente da província, doutor Francisco Carlos de Araujo Brusque, em 1.º de novembro de 1863. Pará, Typ. de Frederico Carlos Rhossard, 1863.

BUENO, Pimenta M. A. **A borracha: considerações**. Rio de Janeiro, Typografia Imperial e Constitucional de J. Villeneuve & Co., 1882.

CARDOSO JÚNIOR, Francisco José. **Fala** com que o exmo. sr. conselheiro Francisco José Cardoso Junior, 1º vice-presidente da Província do Pará, abriu a 2ª sessão da 25ª legislatura da Assembléi Provincial em 20 de outubro de 1887. Pará, Typ. do Diario de Noticias, 1887.

CARVALHO, David F. **Formas de acumulação e dominação do capital na agricultura e campesinato na Amazônia**. 1983. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 1983.

CARVALHO, José C. M. **Viagem filosófica pelas capitâneas do Grão-Pará, Rio Negro, Mato Grosso e Cuiabá (1783-1793): uma síntese no seu bicentenário**. Belém: Museu Paraense Emílio Goeldi/Brasília: CNPq, 1983.

CARVALHO, José Paes. **Manifesto** do Estado do Pará pelo Governador José Paes de Carvalho em 01 de fevereiro de 1897. Belém, typ. do Diário Oficial, 1897.

\_\_\_\_\_. **Mensagem** dirigida ao Congresso Legislativo pelo Governador José Paes de Carvalho em 01 de fevereiro de 1901. Belém, Diário Oficial, 1901.

CASTRO, Antônio de Sousa. **Mensagem** apresentada ao Congresso Legislativo do dia 07 de setembro de 1922. Belém, Diário Oficial, 1922.

CHAVES, João Rodrigues. **Relatório** com que o sr. dr. Justino Pereira Carneiro passou a administração da Província do Pará ao conselheiro João Rodrigues Chaves, 1º vice-presidente da Província, em 25 de agosto de 1882. Pará, Typ. Comércio do Pará, 1882.

CHERMONT, Lacerda. **Relatório** da presidência do Pará, apresentado à respectiva Assembléia Legislativa Provincial pelo excellentissimo senhor vice-presidente barão de Arary, em 1 de outubro de 1866. Pará, Typ. do Jornal do Amazonas, 1866.

\_\_\_\_\_. Presidente da Província do Pará. **Relatório** do dia 1º de junho de 1867, p.32.

\_\_\_\_\_. **Relatório** que o exmo. sr. presidente do Pará, Barão de Arary, passou a administração da mesma para o exmo. sr. vice-almirante Joaquim, Raymundo de Lamare, no dia 1º de junho de 1867. Pará, typ. de Frederico Rhosário, 1867.

\_\_\_\_\_. **Fala** que o exmo sr visconde de Arary, primeiro vice-presidente da Província do Pará dirigiu à Assembléia Legislativa Provincial no dia 15 de agosto de 1868, por ocasião da abertura da primeira sessão da 16.a legislatura da mesma Assembléia. Pará, Typ. do Diario do Gram-Pará, 1868.

COELHO, Jerônimo Francisco. **Fala** dirigida pelo exmo sr. conselheiro Jeronimo Francisco Coelho, presidente da Província do Gram-Pará, à Assembléia Legislativa Provincial na abertura da sessão ordinária da sexta legislatura no dia 1.o de outubro de 1848. Pará, Typ. de Santos & filhos, 1848.

\_\_\_\_\_. **Fala** dirigida pelo exmo sr. conselheiro Jeronimo Francisco Coelho, presidente da Província do Gram Pará à Assembléia Legislativa Provincial na abertura da segunda sessão ordinária da sexta legislatura no dia 1.o de outubro de 1849. Pará, Typ. de Santos & filhos, 1849.

COELHO, João Antônio Luiz. **Mensagem** dirigida pelo exmo. sr. governador João Antônio Luiz Coelho ao Congresso Legislativo do Pará no dia 7 de setembro de 1910. Belém, Pará, Imprensa Oficial do Estado do Pará em 1910.

\_\_\_\_\_. **Mensagem** dirigida pelo exmo. sr. governador João Antônio Luiz Coelho ao Congresso Legislativo do Pará no dia 7 de setembro de 1910. Belém, Pará, Imprensa Oficial do Estado do Pará em 1911.

\_\_\_\_\_. **Mensagem** dirigida pelo exmo. sr. governador João Antônio Luiz Coelho ao Congresso Legislativo do Pará no dia 7 de setembro de 1910. Belém, Pará, Imprensa Oficial do Estado do Pará em 1912.

CONDOMINE, Charles M. de La. **Viagem na América Meridional:** descendo o rio das Amazonas. São Paulo: Edições Cultura, 1944.

CORDEIRO, Luiz **Estado do Pará, seu comércio e indústria de 1719 a 1920.** Belém: Tavares Cardoso, 1920.

COUTO, Jorge. O Brasil pombalino. **Revista de Letras e Culturas Filosóficas**, Lisboa, n. 15/16, p. 53-74, jun./jul. 2003.

CRUZ, Ernesto. **História do Pará.** Belém: UFPA, 1963.

\_\_\_\_\_. **Colonização no Pará.** Belém: Conselho Nacional de Pesquisas. Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia, 1958.

CRUZ, Guilherme Francisco. **Relatório** com que o exmo. sr. doutor Guilherme Francisco Cruz, 3º vice-presidente, passou a administração da Província do Pará ao exmo. sr. doutor Pedro Vicente de Azevedo em 17 de janeiro de 1874.

CUNHA, Ambrosio Leitão da. **Relatório** lido pelo exmo. sr. vice-presidente da Província do Pará, dr Ambrosio Leitão da Cunha, na abertura da primeira sessão ordinária da XI legislatura da Assembleia Legislativa Provincial no dia 15 de agosto de 1858. Pará, Typ. Commercial de Antonio José Rabello Guimarães, 1858.

CUNHA, José Joaquim da. **Fala** que o Exm.o sr. dr. José Joaquim da Cunha, presidente da Província Pará, dirigiu à Assembléia Legislativa Provincial na abertura da mesma Assembléia no dia 15 de agosto de 1853. Pará, Typ. de Santos & filhos, 1853.

CUNHA JUNIOR. **Relatório** com que o exmo. sr. doutor Domingos José da Cunha Junior, Presidente da Província do Pará, abriu a 2.a sessão da 18.a legislatura da Assembléia Legislativa Provincial em 1.o de julho de 1873. Pará, Typ. do Diario do Gram-Pará, 1873.

DANIN, José de Araújo Roso. **Relatório** com que o sr. José de Araújo Roso Danin, 1º vice-presidente, passou a administração da Província do Pará ao exmo. sr. Dr. Antonio José Ferreira Braga, presidente nomeado em 22 de julho de 1889. Pará, typ. de A. Frutuoso da Costa, 1889.

DANTAS FILHO, Manuel Pinto de. Relatório com que o exmo. sr. presidente, dr. Manuel Pinto de Souza Dantas Filho, passou a administração da Província do Pará ao exmo. sr. 1º vice-presidente, dr. José da Gama Malcher em 04 de janeiro. Pará, Typ. do "Liberal do Pará," 1882.

DAOU, Ana Maria. **A Belle Époque amazônica**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000.

EL KAREH, Almir C. A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas e a defesa da Amazônia brasileira: "*O imaginado grande banquete comercial*". **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**, Rio de Janeiro, v. 418, ano 164, p.101-118, 2003a.

\_\_\_\_\_. O Rio de Janeiro e as primeiras linhas transatlânticas de pacotes a vapor (1850-1860). **História econômica & História de empresas**. São Paulo, v.VI.2, p.33-56, 2003b.

\_\_\_\_\_. A Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor e a centralidade do poder monárquico. In: **História econômica & história de empresas**. São Paulo, v. 2, p.7-27, 2002.

DEAN, Warren. **A luta pela borracha no Brasil – um estudo de história ecológica**. São Paulo: Nobel, 1989.

FERREIRA, Alexandre R. Diário da viagem filosófica pela capitania de São José do Rio Negro com a informação do estado presente. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**, Rio de Janeiro, t.48, parte I, 1885.

\_\_\_\_\_. **Viagem filosófica ao rio Negro**. Belém: Museu Paraense Emílio Goeldi, 1983.

\_\_\_\_\_. Notícia história da Ilha de Joanes ou Marajó. Sep. **Revista do Livro**. Rio de Janeiro, 26:137-164, set. 1964. (periódico).

FERREIRA, Anete C. **Anotações contábeis no ciclo da borracha**. Belém, 2003. Trabalho não publicado.

FONSECA, Dante R. **Pesca e abastecimento na Amazônia**. 2004. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido) – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2004.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. 31. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2002.



GALVÃO, Gustavo. **Fala** com que o exmo sr. general visconde de Maracajú presidente da Província do Pará, pretendia abrir a sessão extraordinária da respectiva Assembléia no dia 7 de janeiro de 1884. Pará, Diario de Noticias, 1884.

GANNNS, Cláudio. **Visconde de Mauá**: autobiografia. 3.ed. Rio de Janeiro: TopBooks, 1998.

GRAÇA, Abreu. **Relatório** apresentado à Assembléia Legislativa Provincial na segunda sessão da 17ª legislatura pelo dr. Abel Graça, presidente da Província do Pará. Pará, Typ. do Diario do Gram-Pará, em 15 de agosto de 1871.

\_\_\_\_\_. **Relatório** apresentado à Assembléia Legislativa Provincial na primeira sessão da 18ª legislatura em 15 de fevereiro de 1872 pelo presidente da Província do Pará, dr. Abel Graça. Pará, Typ. do Diario do Gram-Pará, 1872.

GUEDES, Duare Huet de Bacellar Pinho. **Relatório** com que o ser. Capitão Tenente Duare Huet de Bacellar Pinho Guedes passou a administração do Estado do Pará ao Governador Dr. Lauro Sodré em 24 de junho de 1891. Pará, Typ. do Diario do Gram-Pará, 1891.

GUIMARÃES, Miguel Antonio Pinto. **Relatório** que o exmo. sr. coronel Miguel Antonio Pinto Guimarães, segundo vice-presidente da Província do Pará, dirigiu à Assembléia Legislativa Provincial no dia 8 de novembro de 1869. Pará, Typ. do Diario do Gram-Pará, 1869.

GUSMÃO, Clóvis de. O Eldorado e a geografia fantástica do Século XVII. In: O Amazonas: a vida de um rio. **Revista Cultura Política**. Rio de Janeiro, 2 (13) 13-22, março de 1942a.

\_\_\_\_\_. Aventuras e aventureiros. In: O Amazonas: a vida de um rio. **Revista Cultura Política**. Rio de Janeiro, 2 (14) 49-60, abril de 1942b.

HENRIQUES, João Antonio de Araújo. **Relatório** com que o sr. dr. João Antonio de Araújo Henriques passou a administração da Província do Pará ao sr. dr. Joaquim da Costa Barradas em 16 de outubro de 1886. Pará, Typ. da República, 1891.

HOBSBAWN, Erick. **A era das revoluções**: Europa 1789-1848. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997.

HUBERMAN, LEO. **História da riqueza do homem**. 21.ed. Rio de Janeiro: LTC, 1986.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Transportes**. Rio de Janeiro, 1986.

ISAIAS. **A Bíblia Sagrada**. São Paulo: Paulus, 2001. p. 1370.

KRIPPNER, Greta. **Polanyy Symposium: a conversation on embeddedness**. **Sócio-Economic Review** (2004), 2, 109-135

\_\_\_\_\_. The elusive market: embeddedness and the paradigm of economic sociology. **Theory and Society**, n. 30, p. 775-810, 2001.

LAMARE, Joaquim Raymundo de. **Relatório** apresentado à Assembléia Legislativa Provincial por sua excelência o sr. vice-almirante e conselheiro de guerra Joaquim Raymundo de Lamare, presidente da Província do Pará, em 15 de agosto de 1867. Pará, Typ. de Frederico Rhossard, 1867.

\_\_\_\_\_. **Relatório** com que o exmo. sr. vice almirante e conselheiro de guerra, Joaquim Raymundo de Lamare, passou a administração da Província do Grão Pará ao exmo. sr. Visconde de Arary, 1º vice-presidente, em 06 de agosto de 1868. Pará, typ. do Diário do Grão Pará, 1868.

LANGSDORFF, Grigory I. **A expedição científica de Langsdorff ao Brasil, 1821-1829.** Brasília: Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 1981.

LE CONTE, Paul. **L'Amazonnie brésiliense.** Lê pays – ses habitants e ses resources. Notes et 1920. Paris, Augustin Challamel, 2 vol., 1922.

LINS NETO, Tertuliano. **A navegação fluvial na Amazônia na perspectiva da integração regional ao mercado nacional.** Campinas: Unicamp, 1991.

MAGALHÃES, Couto de. **Relatório** dos negócios da Província do Pará. Pará, Typ. de Frederico Rhossard, 8 de agosto de 1864. At head of title: Dr. Couto de Magalhães, presidente do Pará, 1864. Cover title: Relatório dos negócios da Província do Pará seguido de uma viagem ao Tocantins até a cachoeira das Guaribas e às baías do rio Anapú, pelo secretario da província, Domingo Soares Ferreira Penna.

MARAJÓ, José C. G. Abreu, Barão de. **As regiões amazônicas:** estudos chorographicos dos estados do Gram Pará e Amazonas. 2. ed. Belém: Secult, 1992. (Lendo o Pará, n. 12)

MARTINELLO, Pedro. **A batalha da borracha durante a Segunda Guerra Mundial.** Rio Branco, 1988, p. 23-61. (Cadernos UFAC, Série Estudos e Pesquisas, 1).

MATTOS, João Wilkens. Presidente da Província do Amazonas. **Relatório** de 25 de março de 1870, p.40.

MELLO FILHO, João Capistrano Bandeira. **Fala** com que o exmo sr. dr. João Capistrano Bandeira de Mello Filho abriu a 2ª sessão da 20ª legislatura da Assembléia Legislativa da Província do Pará em 15 de fevereiro de 1877. Pará, Typ. do Livro do Comércio, 1877.

MENDES, Armando. **A borracha no Brasil.** 2. ed. São Paulo: Editora Difusão, 1943.

\_\_\_\_\_. **A crise amazônica e a borracha no Brasil.** Estado do Pará, 1909.

MENDES, José Amando. **A crise amazônica e a borracha.** Belém, typografia do Instituto Lauro Sodré, 1908.

MIRANDA, João Antonio de. **Discurso** recitado pelo exm. sr. doutor João Antonio de Miranda, presidente da Província do Pará na abertura da Assembléia Legislativa Provincial no dia 15 de agosto de 1840. Pará, Typ. de Santos & menor, 1840.

MIRANDA NETO, Manoel J. **O enigma Amazônia:** desafio ao futuro. Belém: CEJUP, 1991.

MONTENEGRO, Augusto. **Mensagem** dirigida ao Congresso Legislativo do Pará pelo exmo. sr. Governador Augusto Montenegro ao Congresso Legislativo do Pará no dia 10 de setembro de 1901. Belém, Imprensa Oficial, 1901.

MOOG, Clodomir Vianna. **O Ciclo do Ouro Negro**: Impressões da Amazônia. Belém: Conselho Estadual de Cultura, 1975. (1ª edição de 1936).

NOVAIS, Fernando A. **Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)**. São Paulo: Hucitec, 1979.

OLIVEIRA, João Alfredo Correa de. **Relatório** do Presidente da Província do Pará dr. João Alfredo Correa de Oliveira passando a administração da mesma ao 4º vice-presidente dr. Abel Braga em 17 de abril de 1870. Pará, typ. do Diário do Gram Pará, 1870.

OLIVEIRA FILHO, João P. O caboclo e o brabo: noções sobre duas modalidades de força de trabalho na expansão da fronteira amazônica no século XIX. Encontros com a Civilização Brasileira, Rio de Janeiro. **Encontros com a Civilização Brasileira**, v. 2, p. 101-140, 1989.

OLIVEIRA, Adélia E. **Amazônia**: desenvolvimento, integração e ecologia. Brasília: Editora Brasiliense, 1983.

\_\_\_\_\_. Amazônia: Modificações sociais e culturais decorrentes do processo de ocupação humana na Amazônia (séc. XVII ao XX). **Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi**, Belém, v. 4, 1988. p.65-114.

PARANAGUÁ, José Lustosa da Cunha. **Relatório** apresentado à Assembléia Legislativa Provincial do Amazonas na abertura da segunda sessão da décima sexta legislatura em 25 de março de 1883 pelo presidente, José Lustosa da Cunha Paranaguá. Manáos, Typ. do Amazonas, 1883.

PEDROSA, João José. **Fala** com que o exmo sr. dr. João José Pedrosa abriu a 1ª a sessão da 23ª legislatura da Assembléia Legislativa da Província do Pará em 23 de abril de 1882. Pará, Typ. de Francisco da Costa Junior, 1882.

PENNA, Herculano Ferreira. **Fala** dirigida à Assembléia Legislativa Provincial do Amazonas, no dia 1 de agosto de 1854, em que se abriu a sua 3ª sessão ordinária, pelo presidente da província, o conselheiro Herculano Ferreira Penna. Barra do Rio Negro, Typ. de M.S. Ramos, 1854.

\_\_\_\_\_. **Fala** dirigida à Assembléia Legislativa Provincial do Amazonas, no dia 1.º de outubro de 1853, em que se abriu a sua 2ª sessão ordinária, pelo presidente da província, o conselheiro Herculano Ferreira Penna. Amazonas, Typ. de M.S. Ramos, 1853.

PERNAMBUCO, Miguel José Almeida. **Fala** com que o exmo. sr. dr Miguel José Almeida Pernambuco, presidente da Província do Pará, abriu a 2ª sessão da 26ª legislatura da Assembléia Legislativa Provincial do Pará em 2 de fevereiro de 1889. Pará, Typ. de A.F. da Costa, 1889.

PINHO FILHO, Ernesto. **Amazônia entre contrastes**. Belém: Mitograph Editora, 1979, 52

PINTO, Nelson Prado. **Política da borracha no Brasil: a falência da borracha no Brasil.** São Paulo: Hucitec, 1984, p.29.

POLANYI, Karl. **A grande transformação: as origens de nossa época.** Rio de Janeiro: Campus, 1980.

PORRO, Antônio. Crônicas do rio Amazonas: os povos indígenas da Amazônia à chegada dos europeus. In: HOORNAERT, Eduardo. (Org.). **História da igreja na Amazônia.** Petrópolis: Vozes, 1992. p. 11-54.

PRADO JÚNIOR, Carlos. **Formação do Brasil Contemporâneo.** 22 .ed. São Paulo: Brasiliense, 1998.

\_\_\_\_\_. **Formação econômica do Brasil.** 43. ed. São Paulo: Brasiliense, 1998.

RAYOL, Domingos A. **Motins políticos ou história dos principais acontecimentos políticos da província do Pará desde o ano de 1821 até 1835.** Belém: UFPA, 1970. (Coleção Amazônica, Série José Veríssimo)

REIS, Arthur C. F. **O seringal e o seringueiro.** Rio de Janeiro: Editora do Serviço de Informação Agrícola do Ministério da Agricultura, 1953.

REIS, Fábio Alexandre de Carvalho. **Relatório** apresentado ao exmo sr. Ângelo do Amaral, primeiro vice-presidente da Província do Grão Pará, por parte do exmo sr. dr. Fábio Alexandre de Carvalho Reis em 8 de agosto de 1860, vice-presidente. Pará, tip. Comercial Antonio José Guimarães, rua dos mercados, casa 6, AA, 1860.

RODRIGUES, João. **Endogenous preferences and embeddedness: a reappraisal of Karl Polanyi.** Journal of Economics Issues, Mar 2004; 38, 1; ABI/INFORM Global, pp. 189-200.

ROHAN, Henrique de Beaurepaire. **Relatório** apresentado à Assembléia Legislativa Provincial do Pará no dia 15 de agosto de 1857, por ocasião da abertura da segunda sessão da 10ª legislatura da mesma Assembléia pelo presidente Henrique de Beaurepaire Rohan. [n. p.], Typ. de Santos & filhos, 1857.

SANTOS, Roberto. **História econômica da Amazônia (1800-1920).** São Paulo, Queiroz Editor, 1980.

\_\_\_\_\_. **História econômica da Amazônia (1800-1920).** 1977. (Dissertação de Mestrado) – Universidade de São Paulo, 1977. v. 1 e 2

SARGES, Maria de N. **Belém: riquezas produzindo a Belle-Époque (1870-1912).** Belém: Paka-Tatu, 2000.

SMITH, Adam. **A riqueza das nações: uma investigação sobre sua natureza e suas causas.** São Paulo: Abril Cultural, 1983.

SPIX, Johan B.; MARTIUS, Carl F. **Viagem pelo Brasil (1817-1820).** 2. ed. São Paulo: Melhoramentos, 1968.

SODRÉ, Lauro. **Mensagem** dirigida pelo exmo. sr. governador dr. Lauro Sodré ao Congresso do Estado do Pará em sua segunda reunião em 01 de julho de 1892. Belém, impresso na typ. do Diário Oficial de 1892.

SOUSA, Antônio F. de. Notícias geográficas da Capitania do Rio Negro no grande rio Amazonas. **Revista Mensal de História e Geografia**, 4 Trim. 1848, tomo x, p. 441-504.

TOCANTINS, Leandro. **O rio comanda a vida**: uma interpretação da Amazônia. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1961.

TRISCIUZZI NETO, Lins. **Rios da Amazônia**. 2. ed. Belém: Coletânea de Dados Pequeno Roteiro, 1981.

VASCONCELLOS, Manoel de Frias. **Fala** dirigida à Assembléia Legislativa da Província do Pará na segunda sessão da XI legislatura pelo exmo sr. tenente coronel Manoel de Frias e Vasconcellos, presidente da mesma província, em 1 de outubro de 1859. Pará, Typ. Comercial de A.J.R. Guimarães, [n.d.]

VELLOZO, Manoel Paranhos Silva. **Discurso** recitado pelo exmo snr. desembargador Manoel Paranhos da Silva Vellozo, presidente da Província do Pará, na abertura da primeira sessão da quarta legislatura da Assembléia Provincial no dia 15 de agosto de 1844. Pará, Typ. de Santos & menores, 1844.

VELLOZO, Pedro Leão. **Relatório** com que o exmo. sr. presidente da Província do Pará, dr. Pedro Leão Vellozo, passou a administração da mesma ao excellentissimo senhor 1.º vice-presidente, barão do Arary, no dia 9 de abril de 1867. Pará, Typ. de Frederico Rhossard, 1867.

VERGULINO, José Raimundo O. **A borracha extrativa e a economia amazônica**: 1890 a 1930. 1975. Dissertação (Mestrado em Economia) – PIMES, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 1975.

VINHA, Valéria. Polanyi e a nova sociologia econômica: uma aplicação contemporânea do conceito de enraizamento social (social embeddedness). **Revista Econômica da UFRJ**, Rio de Janeiro, v. 3, n. 2, dez. 2001.

WAGLEY, Carlos. **Uma comunidade amazônica**: estudo do homem nos trópicos. 2. ed. São Paulo: Editora Nacional, 1977.

WALLACE, Alfred R. **Viagens pelo Amazonas e Rio Negro**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1939.

WEBER, Max. **A ética protestante e o espírito capitalista**. São Paulo: M. Claret, 2001.

WEINSTEIN, Barbara. **A borracha na Amazônia**: expansão e decadência – 1850/1920. São Paulo: Hucitec, 1993.

WIED, Maximillian A. P. **Viagem ao Brasil, 1815-1817**. São Paulo: Melhoramentos, 1969.

XIMENES, Teresa. A navegação fluvial no desenvolvimento da Amazônia. In: \_\_\_\_\_. (Org). **Embarcações, homens e rios na Amazônia**. Belém: UFPA, 1992. p. 3-19.

## **ANEXOS**

## ANEXO A

CONTRATO DE NAVEGAÇÃO ENTRE A COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO DE MAUÁ  
E A PROVÍNCIA DO PARÁ DE 20 DE DEZEMBRO DE 1853

## ANEXO B

CONTRATO DE SUBVENÇÃO FEDERAL DA UNIÃO COM A *THE AMAZON RIVER  
STEAM NAVIGATION COMPANY (1911) LIMITED* PARA O SERVIÇO DE  
NAVEGAÇÃO DO RIO AMAZONAS E SEUS TRIBUTÁRIOS, DE 31 DE AGOSTO DE  
1912

## ANEXO C

DISTÂNCIAS EM MILHAS NAVEGADAS PELOS RIOS DA AMAZÔNIA CONFORME  
A EMPRESA *THE AMAZON RIVER STEAM NAVIGATION COMPANY (1911) LIMITED*

## ANEXO D

NOTAS SOBRE MOEDA, MEDIDAS E ORTOGRAFIA

## ANEXO A

**CONTRATO DE NAVEGAÇÃO ENTRE A COMPANHIA DE NAVAGEÇÃO DE MAUÁ E A PROVÍNCIA DO PARÁ DE 20 DE DEZEMBRO DE 1853.**

*“Bases do contrato para a navegação a vapor autorizada pela Lei Provincial n. 230, de 20 de dezembro de 1853”*

*1ª Condição: A Companhia obriga-se a ter um fundo capital nunca superior de 500:000\$000 réis para estabelecer e sustentar a navegação por barcos a vapor nas três linhas indicadas na supradita Lei.*

*2ª Condição: A mesma navegação terá por ponto de partida das ditas linhas o porto de Belém, capital da Província, devendo tocar nos lugares intermédios que forem designados no Regulamento, e que poderão ser alterados se com o tempo e experiência assim julgar conveniente o Governo da Província.*

*3ª Condição: No mesmo regulamento se marcará o tempo de demora que os vapores deverão ter em cada um dos portos das referidas linhas, podendo ser também nesta parte alterado, como fica estabelecido na condição anterior.*

*4ª Condição: O dia e hora marcados para a saída dos vapores do ponto de partida não poderão ser antecipados nem transferidos sem prévia aquiescência do Governo da Província.*

*5ª Condição: A Companhia terá três vapores pelo menos e se compromete a principiar a navegação com o primeiro dentro de seis meses da data do contrato com o primeiro e segundo dentro de oito e com os três dentro de dez.*

*6ª Condição: Enquanto só tiver um vapor, será a mesma Companhia obrigada a fazer com ele três viagens por semana na linha de Marajó.*

*7ª Condição: Dentro de seis meses, a datar da chegada do segundo vapor, se obriga, além disso, a Companhia, a fazer pelo menos duas viagens mensais a Cametá e duas a Vigia, nos três primeiros meses e nos três seguintes, três viagens a Cametá e três a Vigia e daí em diante quatro em cada um delas, sendo uma por semana.*

*8ª Condição: Os vapores deverão ter pelo menos a força de oitenta cavalos e marcha médio de nove milhas por hora e calamento d'água tal que possam sem dificuldades aproximar-se dos portos de embarque, nos pontos das suas escalas, e penetrar facilmente nos furos e igarapés, cuja navegação convenha aproveitar-se para encurtar as viagens e para mais segurança deverão ter o governo do leme à proa.*

*9ª Condição: O vapor ou vapores destinados especialmente à linha de Marajó deverão ser, além disso, de construção apropriada e ter os cômodos necessários para transportarem convenientemente acondicionado o gado em pé ou talhado, que tiver de ser por eles conduzido.*

*10ª Condição: A Companhia perceberá anualmente, durante três anos, a contar da primeira viagem, a parte da subvenção marcada pela Lei citada, que corresponder a cada uma das linhas, que já estiver restabelecida, devendo ser a mesma subvenção distribuída pela maneira seguinte: 15:000\$000 réis pela capital à Ilha de Marajó; 10:000\$000 réis pela da capital a Vigia e 5:000\$000 réis pela da capital a Cametá, e serão todas essas quantias pagas em prestações iguais mensalmente se outra forma não foi estipulada em contrato.*



*11ª Condição: Se a Companhia deixar de efetuar o número de viagens estipulado para cada mês, não só perderá as quantias correspondentes as que não fizer como também incorrerá por cada uma delas na multa de 200\$ a 400\$000 réis. Esta mesma multa lhe será imposta no caso de que trata a condição 4.*

*12ª Condição: As penas impostas na condição precedente e na quarta não terão lugar quando as faltas nelas indicadas provierem: 1º) de força maior, sinistro ou qualquer outro acidente que não possa ser imputado a culpa ou negligência da Companhia e de seus agentes; 2º) de ter tido algum dos vapores durante a viagem, em socorro de navio naufragado, ou em perigo; 3º) de ter sido empregado pelo Governo de acordo com a Companhia, ou por virtude do contrato em alguma comissão de interesse público.*

*13ª Condição: Os vapores da Companhia transportarão gratuitamente as malas do correio e a correspondência oficial, sendo os respectivos comandantes obrigados ao seu recebimento e entrega nas estações competentes, dando os convenientes recibos ou exigindo-se das agências ou pessoas por estas devidamente autorizadas.*

*14ª Condição: Será também gratuito o transporte em cada viagem dos ditos vapores: 1º) de 4 passageiros de estado sem comedorias; 2º) qualquer soma de dinheiro pertencente aos cofres públicos; 3º) de uma carga por conta do governo que não exceda duas toneladas; 4º) de dez praças militares que pagarão somente as comedorias que forem convencionadas. Por tudo o mais que o governo tiver de mandar conduzir, pagará dez por cento menos do que o preço estabelecido para os particulares.*

*15ª Condição: No caso de transporte, por conta do governo, de pólvora ou outros gêneros sujeitos a explosão, poderá ser ele realizado em barcos próprios rebocados pelos vapores, pagando o mesmo governo por este serviço o frete que for ajustado, contanto, porém, que a lotação destes barcos não exceda de cinqüenta toneladas.*

*16ª Condição: A Companhia organizará e submeterá à aprovação do governo a tabela do preço de passagem e de fretes, que deverão pagar os particulares, não lhes sendo permitido alterá-la sem que proceda autorização do mesmo governo.*

*17ª Condição: Se dentro dos prazos designados na condição 5 não ficar a Companhia começado a navegação nas respectivas linhas, pagará por cada mês de demora, em cada uma, a multa de 500:000\$000 réis. E se dentro de um da data do contrato não estiver a mesma navegação definitivamente estabelecido nas três, ficará o contrato sem nenhum efeito e pagará além disso a Companhia a multa de cinco contos de réis, sem direito a qualquer quota de subvenção que ainda esteja por receber.*

*18ª Condição: Os vapores da Companhia deverão ser nacionalizados brasileiros, seja qual for o lugar da sua construção; e a respeito das tripulações se observará o mesmo que se pratica com as das embarcações nacionais.*

*19ª Condição: Todas as multas de que tratam as presentes condições, bem como as demais que houverem de ser estipuladas no contrato com a Companhia, serão-lhes impostas administrativamente pelo Governo da Província, e cobradas executivamente pelo Tesouro Provincial.*

*Secretaria do Governo da Província do Pará, 16 de janeiro de 1854.”*

## ANEXO B

### CONTRATO DE SUBVENÇÃO FEDERAL DA UNIÃO COM A *THE AMAZON RIVER STEAM NAVIGATION COMPANY (1911) LIMITED* PARA O SERVIÇO DE NAVEGAÇÃO DO RIO AMAZONAS E SEUS TRIBUTÁRIOS, DE 31 DE AGOSTO DE 1912

Aos trinta e um dias do mês de agosto de mil novecentos e doze, presentes na Secretaria do Estado da Viação e Obras Públicas, no Rio de Janeiro, o Sr. Engenheiro José Barbosa Gonçalves, ministro de Estado da mesma repartição, por parte do Governo Federal dos Estados Unidos do Brazil e o Sr. Carlos Lopes Larranega, representante da *THE AMAZON RIVER STEAM NAVIGATION COMPANY (1911) LIMITED*, conforme procuração que exibiu e fica arquivada nesta Secretaria de Estado, declarou o Sr. ministro que, nos termos do decreto número 9.788, de 07 deste mês de agosto, em observância ao disposto no parágrafo segundo, parte final do artigo 49 da lei número 2.356, de 31 de dezembro de 1910, revigorado pelo artigo 38 da lei número 2.544, de 4 de janeiro do corrente ano, usando da autorização contida no artigo 33, verba 4, desta mesma lei, e em vista do resultado da concorrência a que se procedeu, segundo o edital de 19 de junho último, ficava contratado com *THE AMAZON RIVER NAVIGATION COMPANY (1911) LIMITED*, o serviço de navegação do rio Amazonas e seus tributários e linha marítima até o Oiapoque, mediante as seguintes cláusulas:

**Primeira:** A sede da empresa contratante será em Belém, do Pará. Deverá, porém, ter uma sucursal em Manaus, Amazonas.

**Segunda:** A contratante obriga-se a manter com regularidade as seguintes linhas de navegação a vapor e viagens redondas:

Com partida inicial em Belém, no estado do Pará.

**Um:** Linha de Manaus – uma viagem mensal até Manaus, no Estado do Amazonas, com escalas nos portos de Breves, Gurupá, Porto de Moz, Prainha, Monte Alegre, Santarém, Alemquer, Óbidos, Urucurituba e Itacoatiara.

**Dois:** Linha de Tapajós – uma viagem mensal até Itaituba, no rio Tapajós, com escalas pelos portos de Antonio Lemos, Gurupá, Prainha, Monte Alegre, Santarém, Boim, Aveiras, Urucurituba e Braziléia Legal.

**Três:** Linha de Maués – uma viagem mensal até Maués, com escalas pelos portos de Boa Vista, Currálinho, Antonio Lemos, Gurupá, Almeirim, Prainha, Monte Alegre, Santarém, Alemquer, Óbidos, Vila Juruty, Faro, Parintins e Barreirinha.

**Quatro:** Linha de Solimões-Javary – uma viagem mensal até Remate de Males, no rio Javary, com escalas pelos portos de Manaus, Manacapuru, Codajaz, Coary, Tefé, Caiçara, Fonte Boa, Tocantins, São Paulo de Olivença e Tabatinga.

**Cinco:** Linha do Madeira – uma viagem mensal até Santo Antonio do Rio Madeira, com escalas pelos portos de Urucurá, Silves, Itacoatiara, Borba, Vista Alegre, Boca do rio Aripuanã, Santa Rosa, Manicoré, Bom Futuro, Boca do Carapanatuba, Boca das Três Casas, Cintra, Humaytá, Missão de São Francisco, Boa Hora e Boca do Javary.

**Seis:** Linha do Purus-Acre. Nos sete meses da vazante, isto é, mais ou menos de abril a outubro de cada ano, uma viagem mensal até Xapury, no rio Acre; até Sena Madureira no rio Purus, com escalas pelos portos de Manaus, Manacapuru, Boca do Purus,

Berury, Guajaratuba, Piranhas, Arimã, Tauariá, Jaburu, Boca do Tapauá, Caratiá, Canutama, Bela Vista, Axioma, Assahytuba, Labrea, Providência, Sepatiny, Hyutanahã e Cachoeira, e daí em diante com escalas pelos portos das margens dos respectivos rios. Não podendo os navios prosseguir, a viagem terminará no porto acessível, sem prejuízo da subvenção normal.

**Sete:** Linha do Oiapoque – dezoito viagens anuais até Oiapoque, com escalas pelos portos de Chaves, Bailique, Amapá, Calçoene e Counani.

**Oito:** Linha do Pirabas – dezoito viagens anuais até Pirabas, com escalas por Colares, Porto Salvo, Vigia, São Caetano, Curuçá, Marapanin, Maracanan e Salinas. As viagens destas duas últimas duas linhas deverão ser feitas com intervalos iguais o mais possível, devendo-se, porém, atender às condições de navegabilidade dessas regiões.

Com partida inicial de Manaus, no estado do Amazonas.

**Um:** Linha de Autazes – uma viagem mensal até Castelo, no rio Autaz-assú, com escala pelos portos de Boca dos Autazes, Bom Futuro, São Joaquim, Coapiranga, Japeina, Pantaleão, Piratininga, São José e Campo Alegre.

**Dois:** Linha do Rio Negro – uma viagem mensal até Santa Izabel no rio Negro, com escalas pelos portos de Tauapessassú, Ayrão, Moura, Carvoeiro, Barcellos, Moreira e Thomar.

**Três:** Linha do Madeira – uma viagem mensal até Santo Antonio, no rio Madeira, com escala pelos portos de Borba, Vista Alegre, Boca do Aripuanã, Santa Rosa, Manicoré, Bom Futuro, Boca do Carapanatuba, Boca das Três Casas, Cintra, Humaitá, Missão de São Francisco, Boa Hora e Boca do Jamarý.

**Quatro:** Linha do Japurá – uma viagem mensal até Jatuarana, no rio Japurá, com escalas pelos portos de Codajás, Tefé, Coary, Boca do rio Japurá, Juruba, Jaraqui, Bom Futuro, Floresta, Recreio, Mameloca, Igualdade, Maguary e Vila Bittencourt.

**Cinco:** Linha do Purus – nos meses das cheias, isto é, mais ou menos de novembro a março do ano seguinte, uma viagem mensal até Xapury, no rio Acre, e outra até Sena Madureira, no rio Purus, com escalas pelos portos de Manacapuru, Boca do Purus, Berury, Guajaratuba, Piranha, Itaituba, Ariman, Tauariá, Jaburu, Boca do Tapajós, Caratiá, Bela Vista, Axioma, Assahytuba, Labrea, Providência, Sepatiny, Hyutanahan e Cachoeira e daí em diante com escalas pelos portos das margens dos respectivos rios.

**Seis:** Linha do Juruá – uma viagem mensal até Cruzeiro do Sul, no rio Juruá, com escalas pelos portos de Tefé, Boca do Juruá, Marary e São Felipe. Na época da vazante, não podendo os navios prosseguir, a viagem terminará no ponto acessível, sem prejuízo da subvenção normal.

**Terceira:** Fica entendido que, além das viagens determinadas para cada linha, na cláusula anterior do presente contrato poderá a contratante fazer outras viagens extraordinárias, extra-contrato, as quais não se regerão pelas cláusulas deste, para satisfazer as necessidades do comércio, e se julgá-las convenientes aos seus próprios interesses. Além das escalas determinadas para cada linha poderá, outrossim, o Governo, de acordo com a contratante, estabelecer outras escalas, suprimir ou substituir as que ficam mencionadas, por outras que mais convenham aos interesses gerais, contanto que, no primeiro caso, não haja aumento de despesa para os cofres públicos e, no segundo caso, se a extensão da linha for diminuída, haja uma redução proporcional na respectiva subvenção.

**Quarta:** De conformidade com os dados atuais, fica oficialmente fixada a extensão em milhas para uma viagem de ida e volta, em cada uma das linhas e para o total das viagens por ano marcadas na cláusula II, a saber:

**Início em Belém**

**Um:** Linha de Manaus – de Belém a Manaus: mil oitocentos e cinquenta milhas a doze viagens por ano: vinte duas mil e duzentas.

**Dois:** Linha do Tapajós – de Belém a Itaituba: mil trezentas e quinze milhas a doze viagens por ano: quinze mil setecentos e oitenta.

**Três:** Linha de Maués – de Belém a Maués: mil trezentas e dezoito a doze viagens por ano: quinze mil oitocentos e dezesseis.

**Quatro:** Linha do Solimões-Javary – de Belém a Remate de Males: três mil e quinhentas milhas a doze viagens por ano: quarenta e duas mil.

**Cinco:** Linha do Madeira – de Belém a Santo Antonio: três mil e setenta e cinco milhas a doze viagens por ano: trinta e seis mil e novecentas.

**Seis:** Linha de Purus-Acre – de Belém a Xapury e Sena Madureira: seis mil quatrocentos e trinta e oito milhas a sete viagens por ano: quarenta e cinco mil e sessenta e seis.

**Sete:** Linha do Oiapoque – de Belém a Oiapoque: mil e quatrocentas e sessenta milhas a dezoito viagens por ano: vinte e seis mil e duzentas e oitenta.

**Oito:** Linha de Pirabas – de Belém a Pirabas: quatrocentas milhas a dezoito viagens por ano: sete mil e duzentas. Total: duzentas e onze mil duzentas e quarenta e duas.

**Início em Manaus**

**Um:** Linha dos Autazes – de Manaus a Castelo: seiscentos e cinquenta milhas a doze viagens por ano: sete mil e oitocentas.

**Dois:** Linha do Rio Negro – de Manaus a Santa Izabel: oitocentas e quarenta e seis milhas a doze viagens por ano: dez mil cento e cinquenta e duas.

**Três:** Linha do Madeira – de Manaus a Santo Antônio: mil trezentas e quarenta milhas a doze viagens por ano: dezesseis mil e oitenta.

**Quatro:** Linha do Japurá – de Manaus a Jatuarana: mil quinhentas e cinquenta e duas milhas a doze viagens por ano: dezoito mil seiscentos e vinte quatro.

**Cinco:** Linha do Purus-Acre: de Manaus a Xapury: três mil e setecentas milhas a cinco viagens por ano: dezoito mil e quinhentas.

**Idem** – de Manaus a Sena Madureira: três mil trezentas e dez milhas a cinco viagens mensais por ano: dezesseis mil quinhentas e cinquenta.

**Seis:** Linha do Juruá – de Manaus a Cruzeiro do Sul: quatro mil oitocentas e setenta milhas a doze viagens por ano: cinquenta e oito mil quatrocentas e quarenta. Total: cento e quarenta e seis mil cento e quarenta e seis. Total geral: trezentas e cinquenta e sete mil trezentas e oitenta e oito.

**Quinta:** os vapores empregados nas mencionadas linhas devem satisfazer as seguintes condições: a) os destinados à linha de Maués, do Tapajós e do Madeira terão a capacidade para transportar duzentas, no mínimo, toneladas de carga, além do combustível, acomodações

proporcionais para sessenta passageiros de câmara, em beliches, e alojamentos para duzentos de proa, e marcha mínima contínua de dez milhas por hora; b) os destinados às linhas de Pirabas, Javary, Purus-Acre, Juruá e Oiapoque terão capacidade para cem toneladas de carga, no mínimo, além do combustível, acomodações proporcionais para trinta passageiros de câmara e cinquenta de proa, e marcha média contínua de dez milhas por hora; c) os destinados à linha do Rio Negro, do Japurá e dos Autazes, terão a capacidade para oitenta toneladas de carga, no mínimo, além de combustível, acomodações para quinze passageiros de câmara e trinta de proa, e marcha média contínua de oito milhas por hora; d) todos os vapores serão providos de aparelhos para filtração de água, de ventilação e iluminação elétricas, de banheiros e sanitárias; os novamente construídos deverão ter câmaras frigoríficas para conservação das vitualhas e outros aperfeiçoamentos modernos.

**Sexta:** os vapores deverão ser em número suficiente para os serviços das linhas e com capacidade precisa para satisfazer as exigências do comércio de todas as escalas. Antes de ser encetado o serviço, serão examinados pela Inspetoria Geral de Navegação. No caso de serem aceitos os navios, a contratante entregará o documento de custo e o certificado de construção de cada um a mesma inspetoria. Os planos e descrição dos vapores que a contratante tenha de fazer construir serão previamente submetidos à aprovação do Governo.

**Sétima:** os vapores deverão ter a bordo os sobressalentes, aprestos e material necessários para o serviço de atracação, carga e descarga, para acidentes de navegação e incêndio, objetos de serviço dos passageiros e da tripulação e número do pessoal marcado pelos vigentes regulamentos de marinha.

**Oitava:** o início de que tratam as cláusulas segunda, letra b e linhas cinco e seis, e quarta, letra b e linhas cinco e seis, é só pa os efeitos da subvenção.

**Nona:** a contratante obrigar-se-á a não comerciar, por sua conta ou conta de outro, nos mercados servidos pelas linhas de navegação, de que se incumbir, e a impedir, por todos os meios ao seu alcance, que, igualmente, comerciem os seus subordinados embarcados nos vapores.

**Décima:** a contratante obrigar-se-á a iniciar o serviço contratado dentro do prazo de três meses contado da data de assinatura do presente contrato, podendo esse prazo ser prorrogado até o máximo de doze vezes para as novas linhas criadas e, não o fazendo, será o contrato rescindido, de pleno direito, por decreto do Governo, sem dependência de interpelação ou ação judicial, é a caução de que trata a cláusula vigésima terceira não lhe será restituída.

**Décima primeira:** os vapores que se inutilizarem no serviço ou se perderem no serviço por acidente serão substituídos por outros que satisfaçam as condições acima, dentro do prazo máximo de dezoito meses. Da época do acidente até a substituição do navio inutilizado ou perdido, poderá ser o serviço feito por navio tomado a frete e aceito pela Inspetoria Geral de Navegação.

**Décima segunda:** os vapores gozarão dos privilégios e isenções de paquetes ficando, porém, sujeitos aos regulamentos de Polícia, Saúde, Alfândega e Capitania dos Portos.

**Décima terceira:** em qualquer tempo, durante o prazo do presente contrato, o Governo terá o direito de comprar ou tomar o frete, compulsoriamente os vapores da contratante, ficando esta obrigada a substituí-los por outros nas condições exigidas neste contrato, no prazo de dezoito meses, os que forem comprados e, desde logo, os que forem fretados. A compra ou fretamento nos casos acima previstos serão efetuados mediante prévio acordo sobre o respectivo preço. Nos casos de força maior, o Governo poderá lançar mão dos vapores, independente de acordo prévio, sendo posteriormente regulada a indenização.

**Décima quarta:** as viagens de cada linha serão feitas com partidas fixas; os dias de saídas dos vapores, em cada uma das linhas da cláusula segunda, a demora nos portos de escala e o prazo máximo da viagem redonda, ressalvado o caso de força maior, serão afixados em tabela organizada pela contratante, de acordo com o fiscal junto à empresa, sujeita à aprovação do Ministério da Viação e Obras Públicas, dentro de noventa dias da data de assinatura do presente contrato. Os prazos de demora nos portos contar-se-ão do momento em que os vapores fundearam, quer seja em dia útil, quer seja em dia feriado, entendendo-se que o maior tempo de demora nos portos não é obrigatório, devendo as autoridades locais despachar os vapores antes da terminação deste prazo, sempre que seja possível, logo que esteja concluído o serviço de carga ou descarga.

**Décima quinta:** quando os portos de Urucurá e Silves, nos meses de setembro a dezembro, se tornarem inacessíveis, devido à vazante dos rios, deixarão de ser visitados pelos respectivos vapores sem prejuízo da subvenção, obrigando-se, porém, a contratante, durante esse tempo, a fazer o serviço de malas, cargas e passageiros do porto de Urucurituba, que fica próximo.

**Décima sexta:** a contratante obriga-se a transportar gratuitamente nos seus vapores: primeiro, o inspetor geral e o sub-inspetor de navegação e os fiscais, quando viajarem em serviço; segundo, os empregados do Correio, Alfândega e do fisco estadual, quando seguirem em serviço do mesmo vapor não excedendo, porém, em cada viagem, de um empregado de cada repartição; terceiro, dois funcionários públicos em serviço, designados pelos governos pelos governos dos estados do Pará e Amazonas ou do território do Acre, em cada vapor e viagem; quarto, as malas que serão entregues a recebidas nas respectivas agências postais, mediante recibo, sendo que o reconhecimento delas terá lugar e uma hora antes da fixada para a partida do vapor e a entrega quando este chegar ao porto, também uma hora, no máximo, depois de ter fundeado. A condução das malas de terra para bordo e vice-versa será gratuitamente feita pela contratante; quinto, os dinheiros ou valores pertencentes ou destinados aos cofres federais ou estaduais, territórios do Acre ou municípios. Nas capitais dos do Pará e Amazonas e nas prefeituras do território do Acre a contratante receberá e entregará os volumes de dinheiro ou valores por seus agentes ou prepostos, passando e recebendo quitação nas competentes repartições; no interior, os comandantes dos vapores farão a entrega e o recebimento a bordo, não sendo, entretanto, quer nas capitais, quer no interior, obrigatória a verificação das importâncias, cessando a responsabilidade da contratante desde que na ocasião da entrega se reconhecer acharem-se intactos os selos apostos, sem nenhum sinal de violação; sexto, os objetos remetidos à Secretaria de Viação e Obras Públicas, ao Museu Nacional do Pará, do Amazonas e do Acre; sétimo, os objetos destinados às exposições oficiais ou auxiliadas pelo Governo Federal ou o dos estados; oitava, as sementes e mudas de plantas destinadas aos jardins e estabelecimentos público; nona, os animais reprodutores de raça pura, à requisição do Governo Federal, dos estados ou da administração do Acre não excedendo de dois em cada vapor e viagem, correndo o trato pelo requisitante; décimo, as máquinas agrícolas e adubos químicos, à requisição do Governo Federal, dos estados ou da administração do Acre, até duas toneladas de peso, em cada vapor e viagem; décimo primeiro, duas toneladas de carga pertencente o Governo Federal, ao do Estado ou à administração do Acre, não incluindo os objetos mencionados nos parágrafos anteriores; décimo segundo, um ou dois práticos do Governo que for ou forem encarregados de verificar os canais.

**Décima sétima:** as tarifas de fretes serão confeccionadas com o abatimento de quarenta por cento para os gêneros alimentícios e de quinze por cento para todas as outras mercadorias sobre as tarifas aprovadas pelo Governo para a THE AMAZON STEAM NAVIGATION COMPANY LIMITED, podendo ser apresentada à aprovação do Governo até noventa dias, improrrogáveis, contados da assinatura do presente contrato. Para as tarifas de mercadorias ou de outros transportes por conta do Governo Federal, ou da Administração do Acre, serão

feitos nas novas tarifas os abatimentos de quinze por cento. As tarifas de passagens não poderão ser maiores do que as aprovadas para a The Amazon Steam Navigation Company Limited, devendo, para as passagens por conta do Governo Federal, Estadual ou da administração do Acre, haver um abatimento de trinta por cento. As novas tarifas serão postas em vigor desde que sejam aprovadas, só podendo ser alteradas de dois em dois anos pela revisão das mesmas, de mútuo acordo.

**Décima oitava:** a contratante apresentará ao seu fiscal, segundo os modelos que lhe forem apresentados, a estatística do movimento de passageiros e cargas, receita e despesas dos vapores, quer nas linhas subvencionadas, quer nas linhas extra-contrato, discriminadamente e por trimestres, obrigando-se, neste particular, a ministrar, com brevidade, à Inspeção Geral de Navegação as informações e dados que lhe forem requisitados, a fim de servir de base ao certificado que, na forma dos regulamentos da Fazenda Nacional, houver de ser expedido para gozo de quaisquer favores sobre o pagamento de direitos aduaneiros, conferidos por lei às empresas de navegação. Apresentará igualmente a contratante, com a necessária antecedência, uma relação minuciosa dos gêneros e artigos destinados ao uso e consumo dos navios, passageiros e pessoal de bordo, que tiver de importar em cada semestre, com direito àqueles favores, devendo a relação ser organizada de acordo com o consumo médio, verificado nos semestres anteriores e visado pelo fiscal junto à contratante.

**Décima nona:** as vistorias a que, pelo regulamento das capitânicas dos portos estão sujeitos os vapores de contratante, assistirá, o fiscal junto à empresa, sendo o mesmo fiscal avisado com vinte e quatro horas de antecedência. Além das vistorias regulamentares, ficam os vapores da contratante sujeitos àqueles que forem julgados indispensáveis pelo fiscal junto à empresa.

**Vigésima:** para as despesas de fiscalização entrará a contratante para o Tesouro Nacional, por semestres adiantados, com a quantia de doze contos de reis anuais.

**Vigésima primeira:** pela inobservância das cláusulas do presente contrato, se não for provada causa de força maior, a contratante ficará sujeita às seguintes multas: primeiro, de quantia igual à importância que teria de receber, se deixar de trazer alguma das viagens deste contrato que será rescindindo se a interrupção das viagens exceder o prazo de noventa dias, em qualquer linha; segundo, de um conto de réis a dois contos de réis se a viagem começada não for concluída, caso em que não terá direito à respectiva subvenção. Se a viagem for, porém, interrompida por motivo de força maior, não lhe será imposta a multa nem deixará de receber a subvenção devida ao número de milhas navegadas, que será calculado pela derrota entre o ponto inicial da viagem e o lugar em que se tiver dado o impedimento; terceiro, de cem mil réis a trezentos mil réis por prazo de doze horas que exceder do prazo fixado para a saída do vapor dos portos iniciais e dos das respectivas escalas. Esse prazo será contado somente quando a demora for maior de três horas; quarto, de cem mil réis a duzentos mil réis por dia de demora na chegada dos vapores; quinto, de duzentos mil réis a quatrocentos mil réis pela demora na entrega das malas postais ou pelo mal acondicionamento delas; de quinhentos mil réis em caso de extravio; sexto, de trezentos mil réis pela infração ou inobservância de qualquer cláusula deste contrato para a qual não haja multa especial. As multas serão impostas pela Inspeção Geral de Navegação por proposta do fiscal junto à empresa, com recurso ao Ministério da Viação e Obras Públicas e deverão ser pagas na Delegacia Fiscal do Trabalho do Tesouro Nacional do Estado do Pará dentro do prazo de dez dias a contar do dia da imposição ou descontadas da quota da subvenção que a contratante tenha de receber.

**Vigésima segunda:** a contratante poderá receber subvenções e favores do governo dos estados do Pará e do Amazonas, sem prejuízo da subvenção e favores que receba do Governo Federal.

**Vigésima terceira:** a contratante, para a garantia da execução do presente contrato, depositará

no Tesouro Nacional, em moeda corrente ou em títulos da União, a caução de oitenta contos de réis, apresentando o respectivo documento no ato da assinatura do contrato.

**Vigésima quarta:** em retribuição dos serviços acima especificados, a contratante receberá uma subvenção anual até oitocentos e setenta e três contos, novecentos e quarenta e oito mil e duzentos réis, assim dividida:

Linhas com início em Belém:

Um: linha de Manaus, vinte e dois contos e duzentos mil réis;

Dois: linha do Tapajós, quinze contos e setecentos e oitenta mil réis;

Três: linha de Maués, dezoito contos novecentos e setenta e nove mil e duzentos réis;

Quatro: linha de Solimões-Javary, sessenta e três contos de réis;

Cinco: linha do Madeira, quarenta e seis contos cento e vinte e cinco mil réis;

Seis: linha do Purus-Acre, noventa contos, cento e trinta e dois mil réis;

Sete: linha do Oiapoque, cento e setenta contos, oitocentos e vinte mil réis;

Oito: linha de Piraba, quarenta e seis contos e oitocentos mil réis, total quatrocentos e setenta e três contos, oitocentos e trinta e seis mil e duzentos réis.

Linhas com início em Manaus:

Um: linha do Autazes, trinta e nove contos de réis;

Dois: linha do Rio Negro, sessenta contos, novecentos e doze mil réis;

Três: linha do Madeira, vinte contos e cem mil réis;

Quatro: linha do Japurá, noventa e três contos cento e vinte mil réis;

Cinco: linha do Purus-Acre, setenta contos e cem mil réis;

Seis: linha do Juruá, cento e dezesseis contos, oitocentos e oitenta mil réis.

**Total: quatrocentos contos, cento e doze mil réis.**

Geral: oitocentos e setenta e três contos, novecentos e quarenta e oito mil e duzentos réis. Os pagamentos da subvenção serão feitos no Tesouro Nacional, mensalmente, segundo o número de milhas efetivamente navegadas multiplicado pelo valor da linha e de acordo com as disposições de cláusulas segunda no que respeita às linhas da Purus-Acre e Juruá. Para recebê-la, a contratante dirigirá um requerimento ao Ministério da Viação e Obras Públicas acompanhado dos atestados comprobatórios do serviço passado pelo fiscal junto à contratante, no qual se determinará o número de milhas navegadas e visados pelo Inspetor Geral de Navegação.

**Vigésima quinta:** de conformidade com a subvenção estipulada na cláusula anterior para cada linha e segundo a sua extensão, marcada na cláusula quarta, o preço da milha navegada fica assim determinado: a) linhas de Manaus e do Tapajós, mil réis; b) linha de Maués, mil e duzentos réis; c) linha do Madeira, mil e duzentos e cinquenta réis; d) linha do Javary, mil e quinhentos réis; e) linha do Juruá e Purus-Acre, dois mil réis; f) linha de Japurá, cinco mil réis; g) linha do rio Negro, seis mil réis; h) linha do Oyapoque e de Pirabas, seis mil e quinhentos réis.

**Vigésima sexta:** a contratante apresentará, quando iniciar o serviço, um mapa demonstrativo da distância, em cada linha, entre os portos de partida e os das escalas, até os respectivos termos, de acordo com o disposto na cláusula segunda.



**Vigésima sétima:** a contratante obrigar-se-á a estabelecer com as empresas de navegação que servem os portos de Belém, no Pará, e Manaus, no Amazonas, o tráfego mútuo e bem assim com as estradas de ferro que venham a ter os portos servidos pela contratante, acautelados os interesses promovidos pela contratante serão submetidos à aprovação do Governo antes de se tornarem efetivos.

**Vigésima oitava:** o presente contrato durará pelo prazo de dez anos, contados da data da assinatura do mesmo.

**Vigésima nona:** em caso de desinteligência sobre a interpretação de cláusula do presente contrato entre o Governo e a contratante, será a questão submetida ao Ministério da Viação e Obras Públicas. Se a contratante não se conformar com a resolução deste, será a questão resolvida por arbitramento, segundo as fórmulas legais. Fica entendido as questões previstas ou resolvidas em cláusulas do presente contrato, como as de multa, rescisão e outras, não são compreendidas na presente cláusula.

**Trigésima:** a concessionária não poderá transferir o seu contrato sem prévia autorização do Governo.

**Trigésima primeira:** a contratante obriga-se a cumprir fielmente todos os regulamentos que existem ou vierem a existir referentes e aplicáveis ao serviço de navegação que lhe é concedido e que não forem contrários às presentes cláusulas.

**Trigésima segunda:** o presente contrato estando sujeito ao selo proporcional e não se podendo prefixar o valor total exato sobre o qual devemos assentar a dedução do respectivo imposto, a concessionária, de acordo com a regra do artigo quarto, número dezessete do decreto número três mil e quinhentos e sessenta e quatro, de vinte e dois de janeiro de mil e novecentos, pagará parceladamente por ocasião do recebimento, no Tesouro Nacional, das subvenções mensais que lhes couberem, conforme as ordens deste Ministério.

**Trigésima terceira:** a despesa que decorre da cláusula quarta, do presente contrato, será dela, neste exercício, por conta das consignações, da verba quarta da vigente lei orçamentária que, sob o título – “Subvenção de Companhias de Navegação” – se destinam respectivamente – “ao serviço de navegação do rio Amazonas e outros nos Estados do Amazonas e do Pará” – “e para o aumento e melhorias do serviço de navegação no Amazonas e seus tributários”. Nos exercícios seguintes essa mesma despesa será levada à conta dos créditos consignados nas respectivas leis orçamentárias para o mesmo fim. Por assim haverem acordado e ter sido prestada a caução de oitenta contos de réis, em apólices da dívida pública federal, de que trata a cláusula vigésima terceira deste contrato e, pago o selo de privilégio de prazo, na importância de trezentos e dois mil e quinhentos réis, o que tudo se verifica dos respectivos conhecimentos do Tesouro Nacional, sob o número seis mil seiscentos e cinquenta e quatro e seiscentos e sessenta e três, de vinte e um do corrente mês de agosto, que ficam arquivados nesta Secretaria de Estado, mandou o senhor Ministro lavrar o presente contrato que, depois de lido e achado conforme, assina com o referido representante da concessionária “The Amazon River Steam Navigation Company (1911), Limited”, com as testemunhas Antonio Lourenço Pacheco, terceiro oficial e Ivan Artõe, terceiro oficial e comigo, Arthur Leal Nabuco de Araújo, segundo oficial, que o escrevi. – Rio de Janeiro, 31 de agosto de mil novecentos e doze. José Barbosa Gonçalves. – Carlos Lopes Larranaga. – Antonio Lourenço Pacheco. – Ivan Artoe. – Arthur Leal Nabuco de Araújo.

Confere, em 4-9-1912. –Ivan Artoe, 3º Oficial. – Esta conforme, em 4-9-1912. –A. Nabuco, 2º Oficial. – Visto, Otaviano A. de Figueiredo, diretor de secção, interino.

## ANEXO C

**DISTÂNCIAS EM MILHAS NAVEGADAS PELOS RIOS DA AMAZÔNIA  
CONFORME A EMPRESA *THE AMAZON RIVER STEAM NAVIGATION COMPANY*  
(1911) LIMITED**

1. LINHA DO BAIXO AMAZONAS – DISTÂNCIA EM MILHAS A PARTIR DO PORTO DE BELÉM

Palheta	35	Bom Jesus do Leão	593
Ilha do Joroca	49	São Jorge	599
Atata	56	São Luiz	601
São Francisco da Jararaca	63	Providência	603
Cocal	77	Muratubinha	603
São Sebastião da boa vista	80	São Bernardo	605
Ponta W. da Ilha de Paquetá	85	Paraná de D. Rosa	607
Ponta E. da Ilha do Caim	92	Portos dentro do Paraná:	
Curralinho	102	São Luiz	613
Farol do Camaleão	112	Fazenda Antônio Diniz	615
Ponta E. da Ilha das Araras	121	São Braz do Amaral	617
Farol de Santa Helena	131	Itamarati do Vieira	621
Farol do Buiçu	133	São Bartolomeu	624
Breves	146	Nazaré	628
Antônio Lemos	177	Veneza	632
Fortaleza	179	Santo Antônio	635
Boca do Laguna	181	São José do Lobo	636
Primavera	202	São Raimundo	640
Bom Jardim	203	Conceição	644
Liverpool	204	São Benedito	648
Humaitá de Itaquara	215	Santa Luzia	651
São Francisco de Itaquara	220	Ipiranga	654
Itamarati do Gaspar	228	Recreio	658
Farol da Floresta	233	Nova Vida	660
Areias	236	Santa Cruz	665
Ponta W. da Ilha do Urutaí	243	Santana	668
Foz do Pucuruí	248	São Vicente	670
Paraíso	255	Vista Alegre	672
Ponta E. da Ilha do S. Salvador	265	Boca do Curumucuri	674

Gurupá	270	Foz do Paraná de Juruti:	623
Ponta E. da Ilha do Sarapoi	282	Portos dentro do Paraná:	
Ponta do Jariúba	292	Juruti	627
Arumanduba	332	Boa Vista	530
Almeirim	335	Boca do Balaio	636
Boca do Aquiqui	345	São Salvador	640
Boca do Guajará	374	São Joaquim	646
Prainha	414	Santa Júlia	649
Outeiro	417	Boca da Valéria	651
Ponta E. da Ilha do Mouratuba	429	Ponta W. da Ilha de Parintins	661
Farol do Peregrino	440	Boca do Itaboraí	663
Foz do Paraná de Monte Alegre	452	Vila Amazônia	668
Monte Alegre	457	Foz do Paraná do Ramos	668
Ponta do Cataú	472	Foz do Paraná das Ciganas	668
Ponta W. da Ilha de Curuá	478	Portos dentro do Paraná:	
Cacaual Grande	490	Santana	675
Boca do Paraná do Urubuquaquá	512	Nazaré	676
Santarém	516	Pampeiro	677
Boca do Paraná do Urubuquaquá	526	São Joaquim	677
Portos dentro do Paraná do Tapara:		Aurora	678
Santana do Tapará	523	Santa Rosa	679
Barreiras do Tapará	525	Mal-Acabado	681
Paraná de Alenquer	535	São José do Maia	682
Alenquer	547	Parintins	679
Santa Rita de Alenquer	550	Ponta W. da Ilha das Ciganas	684
Bom Jardim	552	São José do Cabori	696
Urucarituba de Alenquer	551	Ponta E. da Ilha do Arari	701
Boca do Araperi	552	Paraíso	709
Macambira	555	Boca do Mocambo	715
Guajará	561	Ponta do Paurá	719
Boca do Lago Grande	563	Ponta do Remanso	724

Patacho	565	Morro da Fortaleza	728
Pau Pixuna	567	Morro do Paurá	733
Cacau Imperial	568	Ponta E. da Ilha do Bejuassú	735
Paraná-Mirim de Alenquer	572	Boca do Albano	738
Portos dentro do Paraná:		Boca do Comprido	740
Monteiro do Nunes	573	Jurupari	745
Paraná-Mirim	574	Boca das Garças	750
República do Paraná-Mirim	575	Ponta dos Mundurucus	753
Santa Cruz	576	Urucurituba	766
Nova Vida	577	Ponta da Ressaca	776
Retiro da Ponta	578	Foz do Paraná dos Silves	784
Santa Maria	579	Ponta W. da Ilha do Panumã	794
São Mateus	580	Boca dos Mouras	797
Paraná de Óbidos	576	Paraná do Serpa	797
Portos dentro do Paraná:		Ponta do Tabocal	802
Santana	577	Itacoatiara	817
Boca do Igarapé Pinto	578	Ponta E. da Ilha da Trindade	823
São Raimundo do Prata	579	Foz do Rio Madeira	841
São João do Piranha	580	Santa Maria do Rama	841
Santa Rita do Prata	581	Iracema	844
Santo Antônio do Felinto	582	Santo Antônio	847
Boca do Piaba	582	São José do Amatari	852
Paraná do Amador	580	Ponta do Passarinho	860
Portos dentro do Paraná:		Ponta E. da Ilha da Eva	865
Boca do Araraquara	586	Belo Horizonte	882
Santana do Anastácio	581	São Carlos	887
Santana do Cassiano	582	São Joaquim	888
Nova Vila do Andrade	582	São Pedro	891
Óbidos	584	Porto Acre	894
Santo Antônio do Pena	587	Ponta do Tabocal	897
Livramento	588	Guajará	900
Foz do Rio Trombetas	589	Boca do Jatuarama	902

Portos dentro do Rio Trombetas:		Farol do Moronas	905
Maria Tereza	590	Foz do Rio Solimões	911
Boa Vista	590	Ponta Pelada	918
São Lourenço	597	Manaus	921
Oriximiná	601		925

## 2. LINHA DO RIO ACRE – DISTÂNCIA EM MILHAS A PARTIR DE BELÉM E MANAUS

PORTOS	DE BELÉM	DE MANAUS	PORTOS	DE BELÉM	DE MANAUS
Boca do Acre	2.422	1.497	Bosque do Acre	2.423	1.498
São João	2.425	1.500	Fortaleza	2.425	1.500
Tambaqui	2.436	1.501	Gamari	2.427	1.502
Boa Esperança	2.430	1.505	Floresta	2.430	1.505
Cemitério	2.432	1.507	Terra Firme de Santa Rita	2.434	1.509
Santo Antônio	2.437	1.512	Prainha	2.439	1.514
Laranjal	2.440	1.515	Barra Nova	2.441	1.516
Apuí	2.442	1.517	Pangaré Novo	2.444	1.519
Pangaré Velho	2.445	1.520	Revolta	2.447	1.522
Triunfo	2.450	1.526	Goiabal	2.452	1.527
São Felismino Velho	2.453	1.528	Barra do Sol	2.455	1.530
Tabatinga	2.455	1.530	Santa Luzia	2.457	1.532
Camitiú	2.456	1.531	Madeirinha Velha	2.458	1.533
Vila do Antimari	2.459	1.534	Pau Mulato	2.462	1.537
São Francisco	2.465	1.540	Campinas	2.473	1.548
Porto Central	2.475	1.550	Santa Filomena	2.476	1.551
Santa Filomena	2.476	1.551	Lua Nova	2.479	1.554
Salvação	2.483	1.558	Bom Jardim	2.486	1.561
Arati	2.487	1.562	Redenção	2.488	1.562
Redenção	2.488	1.563	Pelotas de Andirá	2.489	1.564
Andirá	2.490	1.565	Boca do Riosinho do Andirá	2.490	1.565
Prainha	2.491	1.566	Paperi	2.492	1.567

Maranguape	2.495	1.570	Veneza	2.496	1.571
Novo Axioma	2.496	1.571	Porto Alegre	2.496	1.571
Porto Franco	2.497	1.572	Novo Encanto	2.497	1.572
Novo Encanto	2.497	1.572	Vila Dias	2.497	1.572
Pirapora	2.497	1.572	Nova Granada	2.498	1.573
Imperatriz	2.498	1.573	Pau Chumbado	2.499	1.574
Macapá	2.500	1.575	Boa Vista Velha	2.501	1.576
Boa Vista Nova	2.503	1.578	Esperança	2.504	1.579
Caquetá	2.507	1.580	Porto Acre	2.507	1.582
São Jerônimo	2.510	1.582	Floresta	2.513	1.588
Telheiro	2.515	1.590	Bom Destino	2.516	1.591
Belo Porvir	2.516	1.593	Glória Velha	2.519	1.594
Samaúma	2.521	1.596	Humaitá	2.523	1.598
Glória Nova	2.521	1.596	Pau Rosa	2.524	1.599
União	2.527	1.603	Boa União	2.532	1.607
Preferência	2.534	1.609	Novo Horizonte	2.535	1.610
Gameleira	2.537	1.612	Três Chalés	2.541	1.616
Transwal	2.547	1.622	Colibri	2.550	1.625
Cajueiro	2.556	1.631	Bagaço	2.559	1.634
Apuí	2.565	1.640	Água Boa	2.565	1.640
João Carlos	2.566	1.641	Oriente	2.568	1.643
Baixa verde	2.570	1.645	São Salvador	2.570	1.645
Nova Olinda	2.571	1.646	Livramento	2.572	1.647
Vista Alegre	2.574	1.649	Catuaba	2.578	1.653
Arvoredo	2.581	1.656	Liberdade	2.584	1.659
Belo Jardim	2.585	1.660	Panorama	2.586	1.661
Fonte Nova	2.589	1.664	Rio Branco	2.590	1.665
Volta da Empresa	2.591	1.666			
Bagé	2.592	1.667	Novo Amapá	2.592	1.667
Amapá	2.593	1.668	Nova Empresa	2.594	1.669
Salvaterra	2.594	1.669	Boca do Riosinho	2.597	1.675
Pavons	2.600	1.675	Flor do Ouro	2.605	1.680
Benfica	2.611	1.686	Volta do Carapanã	2.616	1.691
Iza	2.617	1.692	Niterói	2.620	1.695

Guarani	2.625	1.700	Boca do Mocó	2.628	1.703
Floresta do Mazagão	2.629	1.704	Candeia	2.630	1.705
Santa Clemência	2.631	1.706	Paraíso (antigo Corredeira)	2.631	1.706
Catapará	2.634	1.709	Placília do Catapará	2.634	1.709
Belo Horizonte	2.634	1.709	São João do Itú	2.636	1.711
Boa Vista do Itú	2.642	1.711	Japão	2.636	1.714
Itú	2.640	1.715	São José do Itú	2.642	1.717
Cordilheira	2.650	1.725	Terra Firme do Botelho	2.655	1.730
Remanso	2.658	1.733	São Luiz do Remanso	2.659	1.734
Boca do Jary	2.659	1.734	Terra Firme da Castanheira	2.660	1.734
Amélia	2.662	1.737	São Gabriel	2.662	1.737
Wanda	2.665	1.740	Nova Amélia	2.668	1.743
Nova Castilha	2.670	1.745	Perseverança	2.672	1.747
Vila Nova	2.673	1.750	Pau Mulato	2.675	1.750
Terra Firme de Santa Luzia	2.676	1.751	São Francisco de Iracema	2.677	1.752
Iracema	2.681	1.756	Cajuí	2.681	1.756
Bom Jardim	2.683	1.758	Terra Firme da Boa Fé	2.688	1.763
Belém	2.690	1.765	Boa Vista	2.693	1.768
Boa Vista	2.693	1.768	São Joaquim do Iracem	2.697	1.772
Independência	2.698	1.773	Europa	2.699	1.774
São Rufino	2.700	1.775	Pau Mary	2.705	1.780
Carão	2.711	1.786	Fonte Boa	2.712	1.787
Fonte Nova	2.713	1.788	Pau Marizinho	2.714	1.789
Aripuanã	2.715	1.790	Nova Castilha	2.716	1.790
Aquidabam de Baixo	2.717	1.792	José Casemiro	2.717	1.792
Aquidabam de Cima	2.719	1.794	Cajazeira	2.722	1.797
São Miguel	2.726	1.801	Terra Firme da Recompensa	2.728	1.803

Soledade	2.732	1.807	Porangaba	2.734	1.809
Yrapuru	2.738	1.813	Nova Aurora	2.740	1.815
Limoeiro	2.742	1.817	Samaúma	2.745	1.820
Jatobá	2.747	1.822	Santa Luzia Nova	2.747	1.822
Guarani	2.749	1.824	Equador	2.752	1.827
Mucuripe	2.755	1.830	Veneza	2.756	1.831
Mirari	2.757	1.832	Palmeira	2.760	1.837
Ipú	2.763	1.838	Fortaleza	2.763	1.838
São José	2.764	1.839	Porto Franco	2.765	1.840
Jaci	2.765	1.841	Santa Luzia	2.676	1.842
Sitiá	2.768	1.843	Novo Iquitos	2.769	1.844
Jacaúna	2.771	1.846	Vista Alegre	2.772	1.847
Boa Vista	2.773	1.848	Peri	2.774	1.849
Jiquiá	2.774	1.849	Vila Miranda	2.775	1.850
Xapuri	2.775	1.850	Sibéria	2.775	1.850
Vila Acaraú	2.785	1.860	Nova Esperança	2.786	1.861
Vitória	2.792	1.876	Filipinas	2.801	1.876
Santa Fé	2.813	1.888	Novo Porvir	2.825	1.900
Porto Limpo	2.838	1.913	Ajuricaba	2.845	1.920
Brasília	2.852	1.927	Flórida	2.854	1.929
Nazaré	2.860	1.935	Belmont	2.863	1.943
Novo Belmont	2.871	1.946	São João	2.883	1.958
Assunto	2.892	1.967	Santa Cruz	2.898	1.971
Espírito Santo	2.898	1.976	Quixadá	2.901	1.976
Buenos Aires	2.919	1.994	Montevideo	2.926	2.001
14 de Dezembro	2.934	2.009	Porto Carlos	2.940	2.015
São Vicente	2.954	2.029	Santa Quintéria	2.966	2.041
São Pedro	2.990	2.065	São Miguel	2.997	2.072
Fronteira	3.010	2.085	Paraguassú	3.017	2.092
Inapari	3.017	2.092	São Francisco	3.031	2.106

### 3. LINHA DO AUTAZ – DISTÂNCIA EM MILHAS A PARTIR DE MANAUS

Amatari

78

Foz do Autaz

100



Itacoatiara	108	Bom Futuro	114
Inauassú	127	São Joaquim	140
Caapiranga	157	Japeú	167
Barraroá	219	Pantaleão	227
São Longuinho	229	Piratininga	238
São José	254	Campo Alegre	280
Itaúba	304	Castelo	325

#### 4. LINHA DOS RIOS BRANCO E NEGRO - DISTÂNCIA EM MILHAS A PARTIR DE MANAUS

Taupessaçú	65	Airão	135
Moura	171	Manaru	197
Carvoeiro	201	Guajará	239
Tocandeira	258	Barcelos	268
Peixe Boi	300	Boa Vista	306
Moreira	314	Tomar	358
Providência	364	Caitaquê	369
Javari	376	Nazaré	401
Perseverança	421	Santa Izabel	423

#### 5. LINHA DO RIO CAETÉ – DISTÂNCIA EM MILHAS A PARTIR DE BELÉM E MANAUS

PORTOS	DE BELÉM	DE MANAUS	PORTOS	DE BELÉM	DE MANAUS
Boca do Acre	2.442	1.497	Anajás	2.424	1.499
Cortiço	2.429	1.504	Maracajá	2.469	1.544
Caquetá	2.488	1.563	Trombetas	2.495	1.570
Macapá	2.510	1.585	Redenção	2.534	1.609
Oriente	2.541	1.616	Foz do Caeté	2.583	1.658
São José	2.620	1.695	Pereira	2.636	1.711
Paredão	2.638	1.713	São Miguel	2.647	1.722
Bela Vista	2.667	1.742	São Benedito	2.718	1.793
Reforma	2.724	1.799	Campina	2.740	1.815

#### 6. LINHA DO RIO ENVIRA – DISTÂNCIA EM MILHAS A PARTIR DE BELÉM E MANAUS

PORTOS		DE BELÉM	DE MANAUS	PORTOS	DE BELÉM	DE MANAUS
Foz do Tarauacá	Rio	2.634	1.709	Conceição	2.646	1.721
Alegrete		2.664	1.739	Vila Martins	2.673	1.748
Baturité		2.685	1.760	Diamantina	2.712	1.787
Foz do Envira	Rio	2.791	1.866	Novo Mundo	2.809	1.884
Feijó		2.896	1.971	Cumaru	2.917	1.992
Curralinho		2.929	2.004	Bom Sucesso	2.959	2.034
Riachuelo		2.963	2.038	Porambaga	3.000	2.090
Japão		3.021	2.096	Itamarati	3.054	2.129
São Pedro		3.078	3.078	Boa Vista do Bravo	3.084	2.159
Califórnia		3.099	2.174	União	3.105	2.180

#### 7. LINHA DO RIO JAPURÁ - DISTÂNCIAS EM MILHAS A PARTIR DE MANAUS

Manacapuru	55	Foz do Rio Purus	117
Anori	130	Codajaz	166
Coari	250	São José	301
Tefé	358	Caiçara	373
Foz do Japurá	388	Ipecassu	406
Jubará	421	Juraqui	447
Bom Futuro	482	Tabocal	487
Floresta	499	Recreio	522
Mameloca	599	Simpatia	629
Igualdade	688	Maguari	733
Vila Bittencourt	773	Jatuarana	776

8. LINHA DO RIO JURUÁ – DISTÂNCIA EM MILHAS A PARTIR DE BELÉM E MANAUS

PORTOS	DE BELÉM	DE MANAUS	PORTOS	DE BELÉM	DE MANAUS
Manaus	925		Popunhas	1.884	959
Manacapuru	980	55	Chué	1.982	1.057
Anamã	1.031	106	Marari	2.018	1.094
Codajás	1.091	166	Bacaba	2.196	1.271
Coari	1.175	250	Fortaleza	2.341	1.416
Tefé	1.283	358	Foz do Tarauacá	2.634	1.709
Alvarães	1.293	373	Eirunepe	2.649	1.724
Foz do Juruá	1.435	511	Foz do Gregório	2.860	1.938
Boa Sorte	1.459	534	Cruzeiro do Sul	3.322	2.397
Pauxis	1.561	636	Ceará	3.635	2.710
Juruapuca	1.775	850	Torre da Lua	3.635	2.710
Gavião	1.819	894	Iracema	3.647	2.722
Gavião	1.819	894	Bela Vista	3.655	2.730
Carauari	1.830	905	Foz do Rio Breu	3.664	2.739

9. LINHA DO RIO MADEIRA – DISTÂNCIA EM MILHAS A PARTIR DE BELÉM E MANAUS

PORTOS	DE BELÉM	DE MANAUS	PORTOS	DE BELÉM	DE MANAUS
Manaus	925	-	Foz do Rio Madeira	1.009	84
Borba	1.076	152	Boca do Autaz	1.093	169
Aranaquara	1.128	203	Vista Alegre	1.131	206
Foz do Rio	1.162	237	América	1.165	240
Aripuanã					
Sempre Viva	1.246	321	Paissandu	1.249	324
Manicoré	1.252	327	Adélia	1.276	351
Onças	1.292	367	Curuçá	1.396	381
Santa Marta	1.310	385	Barraca do Içá	1.312	387
Bom Futuro	1.359	434	Boca	1.414	490
			Carapanatuba		
Cintra	1.463	538	Humaitá	1.496	571
Missões de São Francisco	1.539	614	Assunção	1.553	628
Espírito Santo	1.566	641	São José da Praia	1.572	647
Boa Hora	1.588	663	Porto Velho	1.653	728

10. LINHA DO RIO MACAUAN - DISTÂNCIAS EM MILHAS A PARTIR DE MANAUS

Manacapuru	55	Foz do Rio Purus	117
Anori	130	Codajaz	166
Coari	250	São José	301
Tefé	358	Caiçara	373
Foz do Japurá	388	Ipecassú	406
Jubará	421	Juraquí	447
Bom Futuro	482	Tabocal	487
Floresta	499	Recreio	522
Mameloca	599	Simpatia	629
Igualdade	688	Maguari	733
Vila Bittencourt	773	Jatuarana	776

11. LINHA DE MAUÉS - DISTÂNCIAS EM MILHAS A PARTIR DE BELÉM

Palheta	35	Ilha do Joroca	49
Atatá	56	Cocal	77
Gurupá	270	Ilha do Sarapoo	282
Almeirim	335	Boca do Guajará	374
Prainha	414	Farol do Peregrino	440
Monte Alegre	457	Santarém	516
Barreiras do Tapará	525	Alenquer	547
Óbidos	584	Oriximiná	601
Faro	642	Parintins	679
Barreirinha	698	Fazendinha	724
Luzéia	730	Maués	733

12. LINHA DO RIO MURÚ – DISTÂNCIA EM MILHAS A PARTIR DE BELÉM E MANAUS

PORTOS	DE BELÉM	DE MANAUS	PORTOS	DE BELÉM	DE MANAUS
Foz do Rio Tarauacá	2.634	1.709	Tapajós	2.773	1.848
Foz do Envira	2.783	1.858	Santa Catarina	2.868	1.943
Macacaua	2.890	1.965	Iracema	2.951	2.026
Foz do Muru	2.990	2.065	Humaitá	3.236	2.311

13. LINHA DO OIAPOQUE - DISTÂNCIAS EM MILHAS A PARTIR DE BELÉM

Joroça	49	Cocal	77
Currálinho	102	Breves	146
Barra Franca	172	Macapá	261
Caridade	300	Chaves	310
Arrozal	376	Bailique	410
Barra do Amapá	522	Amapá	535
Calçoene	562	Sto. Antônio do Oiapoque	739

14. LINHA DE PIRABAS - DISTÂNCIAS EM MILHAS A PARTIR DE BELÉM

Colares	19	Boca do Vigia	30
Vigia	33	Porto Salvo	47
São Caetano	66	Curuçá	85
Marapanim	115	Maracanã	144
Salinas	172	S. João dos Pirabas	210

15. LINHA DO RIO PAUANI – DISTÂNCIA EM MILHAS A PARTIR DE BELÉM E MANAUS

PORTOS	DE BELÉM	DE MANAUS	PORTOS	DE BELÉM	DE MANAUS
Foz do Rio Pauani	2.243	1.318	Monte Verde	2.259	1.334
Monte Verde	2.259	1.334	Tocantins	2.492	1.567
Desterro	2.518	1.593	Xingu	2.670	1.745

16. LINHA DO RIO PURÚS – DISTÂNCIA EM MILHAS A PARTIR DE BELÉM E MANAUS

PORTOS	DE BELÉM	DE MANAUS	PORTOS	DE BELÉM	DE MANAUS
Manaus	925	-	Manacapuru	930	55
Guajaratuba	1.256	332	Piranhas	1.343	419
Arimã	1.415	491	Tauariá	1.451	527
Nova Olinda	1.524	600	Boca do Rio Tapauá	1.561	637
Saudades	1.601	677	Canutama	1.676	751
Axioma	1.728	803	Assaytuba	1.777	852
Labrea	1.828	903	Providência	1.923	998
Sepatiny	1.966	1.041	Hyutanahan	2.044	1.119
Cachoeira do Hilário	2.064	1.139	Realeza	2.108	1.183
Quiciã	2.150	1.225	Humaitá	2.195	1.270
Foz do Rio Pauani	2.243	1.318	Foz do Foz do Rio Tihiny	2.227	1.352
Foz do Rio Inauhiny	2.375	1.450	Boca do Acre	2.422	1.497
Porto Alegre	2.484	1.559	Foz do Rio Yaco	2.580	1.655
Castelo	2.732	1.807	Cocama	3.287	2.362

17. LINHA DOS RIOS SOLIMÕES-IÇÁ-JAVARI – DISTÂNCIA EM MILHAS A PARTIR DE BELÉM E MANAUS

PORTOS	DE BELÉM	DE MANAUS	PORTOS	DE BELÉM	DE MANAUS
Manacapurú	980	55	Codajaz	1.091	166
Coari	1.175	250	Tefé	1.283	358
Tupé	1.463	538	Fonte Boa	1.471	546
Tonantins	1.627	700	Santo Antônio do Içá	1.643	718
São Paulo de Olivença	1.739	814	Tabatinga	1.873	948
Benjamin Constant	1.881	956	Foz do Rio Javari	1.881	956

18. LINHA DO RIO TARAUCÁ – DISTÂNCIA EM MILHAS A PARTIR DE BELÉM E MANAUS

PORTOS	DE BELÉM	DE MANAUS	PORTOS	DE BELÉM	DE MANAUS
Foz do Rio Tarauacá	2.634	1.709	Tapajós	2.773	1.848
Arati	2.915	1.990	São Francisco	2.957	2.032
Tarauacá	2.990	2.065	Foz do Jaminauá	3.258	2.333

19. LINHA DO RIO TAJAPÓS - DISTÂNCIAS EM MILHAS A PARTIR DE BELÉM

Farol do Cotejuba	11	Farol do Capim	34
Ilha do Joroça	54	Cocal	77
S. Sebastião da Boa Vista	80	Ilha do Paquetá	85
Curralinho	102	Urucurituba	646
Gurupá	270	Almeirim	335
Prainha	414	Monte Alegre	457
Santarém	516	Aveiros	600
Boim	572	Itaituba	710

20. LINHA DO RIO XAPURI - DISTÂNCIA EM MILHAS A PARTIR DE BELÉM E MANAUS

PORTOS	DE BELÉM	DE MANAUS	PORTOS	DE BELÉM	DE MANAUS
Xapuri	2.775	1.850	Flor do Ouro	2.793	1.858
Cafezal	2.831	1.906	Tupá	2.866	1.941
Lua Cheia	2.869	1.944	Pindamonhagaba	2.960	2.035

21. LINHA DO RIO YACO – DISTÂNCIA EM MILHAS A PARTIR DE BELÉM E MANAUS

PORTOS	DE BELÉM	DE MANAUS	PORTOS	DE BELÉM	DE MANAUS
Foz do Rio Acre	2.422	1.497	Ponta Alegre	2.484	1.559
Foz do Rio Yaco	2.571	1.646	Foz do Caité	2.583	1.658
Monte Oliveira	2.584	1.659	Santa Rosa	2.586	1.661
Esperança	2.739	1.814	Itamarati	2.773	1.848
Prainha	2.821	1.896	Sacado	2.874	1.949
Fortaleza	2.912	1.987	Boa Esperança	2.922	1.997
Santo Elias	2.925	2.000	Foz do Rio Jaguaribe	3.022	2.097



## ANEXO D

### NOTAS SOBRE MOEDA, MEDIDAS E ORTOGRAFIA

#### Moedas

Neste trabalho utilizaremos a moeda corrente de todo o século XIX – “mil réis”. As grandes somas serão expressas em “contos”. Um conto equivale a um milhão de réis e é expresso da seguinte maneira: 1:000\$000 – ou simplesmente 1:000\$, onde é permitido, para valores inteiros, suprimir os três zeros à direita. Um bilhão de réis ou um mil contos de réis se expressa em 1.000:000\$000. Um mil réis é expresso da seguinte forma: 1\$000, ou apenas 1\$. Outros exemplos: Trezentos e cinquenta réis: \$350 réis. Um mil e trezentos e quarenta réis: 1\$340 réis. Devido a algumas mudanças na taxa de câmbio os valores apresentados sofreram variações para mais ou para menos, mas nada que sinalize algum erro grosseiro. O período que o conto mais oscilou foi na década de 1880 quando um conto valia em torno de 300 dólares, mas na década seguinte caiu para 200 dólares em razão dos anos inflacionários.

#### Ortografia

A ortografia da língua portuguesa mudou muito do século XIX para cá. Com a intenção de reduzir ao mínimo a confusão resultante, adotamos duas regras - a primeira é a opção pela atualização de palavras que aparecem no texto original, bem como da citação de documentos. Por exemplo, “escriptos do Amasonas” irá aparecer no nosso estudo como escritos do Amazonas. A segunda regra é de procurar manter a ortografia original dos nomes próprios. Por exemplo: Raymundo de Lamare, em vez de Raimundo de Lamare. Alguns títulos, por terem se tornado muito habituais e conhecidos mantiveram o nome original. Exemplos: *O Valle do Amazonas* – em vez de *O Vale do Amazonas*. O nome dos barcos a vapor permanece na forma original – barco Tapajóz ao invés de barco Tapajós.

#### Medidas

Algumas vezes optamos por permanecer com as medidas de comprimento, de capacidade e de peso da época. Para medidas de comprimento, uma légua equivale a 3 milhas, ou 5.555 metros. Uma milha equivale a 1851 metros ou 841 braças. Algumas vezes utilizamos como medida de comprimento o quilômetro, aonde um equivale a 455 braças. Sobre a medida de capacidade, utilizamos o alqueire, que na média corresponde a 36 litros e 27 centes. Na Província do Pará, no século XIX, um alqueire equivalia a 40 litros, portanto, utilizaremos esta medida. Por exemplo, 20 alqueires de castanha equivale a 800 litros. A medida de peso utilizada é a tonelada, mas muitas vezes utilizamos a arroba. No período em estudo, no Pará, no século XIX, uma arroba pesava 15 quilos – e não 14.689 gramas conforme determinação oficial. Da mesma forma, para o nosso estudo, uma arroba pesa 15 quilos.