

## O surto gumífero e a navegação na Amazônia.

Dante Ribeiro da Fonseca  
E-mail: zeliafonseca@brturbo.com.br  
Prof. Dr. do Departamento de História  
da Universidade Federal de Rondônia (UNIR)

### Resumo.

O artigo pretende inquirir sobre as principais dificuldades enfrentadas para a consolidação de um sistema de transporte fluvial baseado na força motriz do vapor em resposta as demandas derivadas do aumento da produção da goma elástica. Examina aspectos políticos como os impedimentos aos investimentos estrangeiros no setor, durante o segundo reinado, a expansão da navegação oceânica e de cabotagem para a Amazônia. Os investimentos do capital regional no estabelecimento das primeiras linhas de navegação a vapor na Amazônia, os determinantes dos altos custos dos fretes em razão das variáveis ecológicas e topográficas das bacias dos principais rios da região. Ressalta ainda as adaptações que as embarcações construídas em países estrangeiros sofreram na região, tanto na estrutura externa quanto no maquinário, originando embarcações de feição tipicamente regional. Os produtos e intercâmbios que fizeram o rio Amazonas ponto central do interesse comercial de diversos países limítrofes. O papel da navegação no abastecimento regional e na exportação dos produtos amazônicos.

**Palavras-chave:** Amazônia, navegação, borracha.

### Introdução.

Entre a segunda metade do século XIX e a segunda década do século XX a solução dos problemas vinculados à navegação a vapor foi vital para o funcionamento do sistema de produção gumífera na bacia do rio Amazonas. A implantação e a expansão de um sistema de transporte fluvial moderno era condição essencial para que o sistema

de produção da borracha respondesse ao enorme crescimento da demanda, que iniciou após os anos de 1850. Contudo, vários fatores dificultavam a instalação desse moderno sistema de transporte.

Embora os capitais regionais a princípio tentassem responder à demanda de transporte de carga e passageiros pelos principais rios da bacia amazônica, a capacidade de financiamento desse setor era limitada. Acresça-se a essa situação a constante pressão internacional, sensível a partir dos anos de 1850, para a abertura da bacia amazônica à navegação internacional, abolindo a proibição da navegação de navios de bandeira estrangeira no Amazonas, imposta pelo governo imperial até 1867. A face mais visível dessa pressão vinha dos propagandistas dos benefícios universais do livre comércio, particularmente os norte-americanos, mas, também a pressão era exercida pelos países vizinhos, como a Bolívia, que necessitava da calha do rio Amazonas para realizar o comércio entre as terras baixas com o Atlântico. Finalmente, agreguem-se os ideólogos brasileiros do livre comércio, dentre eles o mais destacados Aureliano Cândido Tavares Bastos.

Incidentes diplomáticos com relação à questão tiveram como resposta a entrega, pelo governo imperial, da concessão de exploração do transporte fluvial do Amazonas a Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, em 1852, pensava o governo em resolver de vez a questão. Já naquele momento operavam pequenas empresas de navegação fluvial composta por capitais regionais que foram absorvidas pela empresa de Mauá, a Companhia de Comércio e Navegação do Amazonas. Ocorre, porém, que, cedendo às pressões, o governo brasileiro abriu em 1867 o rio Amazonas foi aberto à navegação internacional, limitada, porém a alguns trechos: do Tocantins até Cametá, do Tapajós até Santarém, do Madeira até Borba e do Negro até Manaus. Mauá investiu na Amazônia, por concessão do governo imperial, até 1872. Nesse ano, já às voltas com dificuldades financeiras vendeu a empresa de navegação no Amazonas. Foi então que a Amazon Steam Navigation Co. Ltd. finalmente penetrou no negócio incorporando as três companhias de navegação de Mauá.

A abertura da exploração desse setor da economia ao capital estrangeiro, embora viesse a representar um acréscimo de investimentos no setor extrativo da goma elástica não teve, contudo, o condão de resolver a demanda de transportes na região, que ficou até o final do surto gumífero deficitária. Não apenas a escassez de capitais colaborou para explicar esse fenômeno, mas também características ecológicas dos rios amazônicos as quais, oneravam grandemente os investimentos e custos do transporte fluvial. O presente artigo pretende investigar esse conjunto de fatores no sentido de estabelecer um painel dos problemas enfrentados no setor de transporte durante o I Ciclo da Borracha.

Desde o período colonial, ficou clara a prioridade da navegação fluvial como meio mais prático e integrar à Amazônia. Através da navegação fluvial a região cedo se integrou às capitanias adjacentes, o Mato Grosso, Goiás e Maranhão, e mesmo às colônias estrangeiras vizinhas. Nesse período, o aumento das transações comerciais estimulou o crescimento da navegação e da construção naval regional. Assim é que, apesar do monopólio metropolitano, já em 1650 foi autorizada a construção de navios e barcos na colônia. Mais que isto, a mesma carta régia que permitia a atividade de construção naval na colônia determinava que fosse construído no Brasil um galeão de setecentas a oitocentas toneladas. No século XVIII, foram instalados os arsenais de marinha do Rio de Janeiro e Bahia, respectivamente em 1763 e 1790. Evidentemente, a construção de navios na colônia demandou a produção de matérias primas, as madeiras de lei exportadas para a Europa passaram a ser também utilizadas na construção naval, tornando-se o Grão-Pará importante fornecedor de madeira para os estaleiros coloniais, além de fibras vegetais necessárias à manufatura da cordoalha naval (ALBUQUERQUE, 1981, p. 114).

A dificuldade de abrir estradas, em uma floresta densa e desconhecida, e o fato de que grande parte das atividades produtivas ocorriam em torno dos rios, fez com que a navegação, desde cedo, se revelasse como o investimento indispensável para a exploração

econômica da região (BENCHIMOL, 1995, p. 3). Com a independência, vários tratados de comércio e navegação, como é o caso do Tratado de Ayacucho, firmado em 1867 entre o Brasil e a Bolívia, garantiam o escoamento de produtos dos países da região Amazônica, que limitavam com o Brasil, pela via do Amazonas. O comércio regional intensificou-se com o advento do surto gumífero e a proliferação da navegação a vapor durante o surto da borracha, não somente no sentido de exportar a matéria prima produzida na Amazônia e distribuir o produto importado pelas casas aviadoras no interior, diga-se, pelos seringais. Fazia também circular também a produção regional que integrava amplas áreas da hinterlândia. A idéia de fragmentação do espaço amazônico durante esse período torna-se um avesso da realidade, pois, de fato, esse espaço nunca esteve tão integrado internamente e aos mercados internacionais. Essa integração somente foi possível por causa da riqueza e dos investimentos trazidos pela borracha.

É com o crescimento da demanda de goma elástica pelo mercado internacional que novas regiões serão colonizadas. O avanço da ocupação extrativa em direção à Amazônia Ocidental requeria investimentos em infra-estrutura de transportes, indispensáveis à exploração daquelas novas áreas. Podemos dizer, com Benchimol, que um moderno sistema de transporte fluvial, a par de uma incipiente rede de estradas de ferro, foi obra do surto gumífero sob dois aspectos: atraindo investimentos destinados à implantação de um sistema de navegação nas novas áreas extrativas, que modernizou e ampliou os serviços já existentes nas áreas de antiga colonização para dar suporte à produção gumífera; acresça-se um segundo aspecto, a navegação nos rios amazônicos, em razão de seu alto custo operacional, sempre foi subsidiada, e a capacidade de subsidiar tais operações está vinculada à arrecadação de impostos. O aumento das rendas provinciais permitiu aos governos atrair com subsídios empresas e linhas de navegação que, crescentemente, cobriram as vastas áreas dos rios amazônicos.

É importante relevar que os capitais externos que passaram então a investir nos setores de infra-estrutura da região secundariamente. Ocuparam-se principalmente do financiamento da produção através da rede do aviamento, da qual eram uma das pontas da cadeia sob a forma de casas exportadoras; e no investimento direto em infra-estrutura de transportes: ferrovias, portos e, principalmente, companhias de navegação. Não apenas os capitais externos, mas também capitais regionais investiram nesse processo de modernização dos transportes, seja formando empresas de navegação fluvial, seja subscrevendo ações dessas empresas, seja adquirindo de embarcações a vapor para dar suporte às suas atividades empresariais.

Contudo, um entrave se opôs, até o ano de 1867, aos investimentos estrangeiros no setor de navegação da bacia do Amazonas. O veto à navegação na calha desse rio pelos navios de bandeira estrangeira. Uma parte da elite nacional opunha-se a essa proibição, pregando o livre comércio como forma de atrair os investimentos necessários à expansão do setor de transportes na região. Um exemplo disso é o fato ocorrido em 1865, quando o legislativo da Província do Amazonas destacou em seu orçamento uma quantia de 96:000\$000 para subsidiar a navegação a vapor pelo rio Madeira. A iniciativa encontrou a reação contrária do deputado da Corte pelo Pará Tavares Bastos, um ferrenho defensor da abertura do rio Amazonas à navegação internacional. Apesar de um grande entusiasta da navegação a vapor pelo Madeira, necessária em função do alto volume de mercadorias escoadas através desse rio e das rendas dela provenientes, julgava a despesa avultada para uma tão pequena população. Ao que parece, o entusiasmo de Tavares Bastos pela navegação a vapor no Amazonas estava indissolúvelmente relacionado à abertura daquela bacia hidrográfica aos navios mercantes de bandeira estrangeira. O parlamentar propõe como solução provisória um serviço de carga entre Serpa, último porto do Amazonas servido pela Companhia de Comércio do Amazonas antes de entrar no Madeira, até Santo Antônio (onde terminava o curso

navegável daquele rio) executado pelos vapores da marinha de guerra (BASTOS, 1976, pp. 319-20).

A maior empresa a operar dentro da Amazônia, a partir da abertura do rio Amazonas à navegação internacional em 1867 foi a Amazon River, mas havia outras empresas além de embarcações pertencentes a aviadores-armadores do porte de um J. G. Araújo & Cia, português e um dos mais importantes empresários da região (BENCHIMOL, 1995, p. 3).

### **Linhas de navegação de longo curso para a Amazônia.**

Na província do Pará a navegação de longo curso era servida por uma frota de navios à vela e vapores. Os navios a vapor pertenciam a quatro linhas inglesas, a Red Cross Line, que servia três linhas e a Booth Line, que servia a uma linha. Além dessas, havia em operação uma empresa norte-americana, a United States Brazil Mail S.S. Cia., cuja linha era subvencionada pelo governo federal; haviam também as empresas Hamburg Südamerikanische Dampsschiffahrts Gesellschaft, alemã, a Chargeurs Reunis, francesa. Dentre as companhias nacionais, a Companhia Brasileira de Paquetes à Vapor, fundada em 1837, que ligava as províncias do Pará e do Amazonas ao sul do império.

O crescimento da navegação de longo curso e de cabotagem era complementado pela expansão das linhas de navegação internas, através de várias empresas nacionais e estrangeiras. Assim, companhias inglesas, alemãs e italianas passaram a ligar a Amazônia, através dos portos de Manaus e Belém, a New York, Liverpool, Havre, Leixões, Hamburgo e Gênova, e do Lloyd Brasileiro. A navegação de cabotagem, através do Lloyd Brasileiro, que ligava a Amazônia aos portos nacionais do sul e do nordeste. Apenas as linhas oceânicas ocupavam aproximadamente quinze paquetes que deslocavam entre três mil e cinco mil toneladas (BENCHIMOL, 1995, p. 8).

Ao tratar do comércio provincial, o presidente da província do Amazonas inicia o relatório de 1880 (QUEIROZ, Relatório, 1880, p. 17) afirmando que o comércio do Amazonas consiste quase que

exclusivamente na troca de produtos naturais por mercadorias estrangeiras e acresce que essas permutas são realizadas diretamente da província do Amazonas, ou através da praça do Pará. Significa dizer que a produção do Amazonas era exportada diretamente ou transportada ao porto de Belém, para ali ser exportada. Muitas vezes, a produção do interior do Amazonas seguia diretamente para a província vizinha, sem pagar impostos no estado de origem. Tal prática foi, em determinado momento, estimulada pelo governo paraense, com incentivos fiscais que produziram polêmica entre as duas províncias. Era a navegação, particularmente a navegação a vapor, vista como um meio de barateamento do custo das mercadorias, através do rebaixamento dos preços dos fretes, tanto dos bens consumidos no Amazonas, como aqueles exportados para outras províncias e para o exterior.

A renovação das concessões dependia dos rumos que o consumo internacional da goma elástica seguia. No Amazonas, já em 1880, duas companhias de navegação eram subvencionadas, uma com sede na Inglaterra, que fazia ligação da província com a Europa, realizando quatro viagens anuais e a Companhia do Amazonas Ltda<sup>1</sup>. A Lei Provincial número 458, de 23 de abril de 1880, autorizou ao governo renovar o contrato com a companhia que ligava o Amazonas à Europa aumentando para seis o número de viagens anuais (DIAS, Fala, 1880, p. 23). Contudo, não fazia parte dos projetos do governo provincial aumentar o número de viagens para a Europa. Antes, pretendia subvencionar uma linha que ligasse o Amazonas aos Estados Unidos, usando para isso dos recursos das duas subvenções concedidas para as viagens a mais para a Europa, acrescentando, aí, a subvenção para mais duas viagens.

A empresa que fazia a linha entre Manaus e o porto de Liverpool, na Inglaterra, era a Red Cross Line & Cia., que possuía a concessão desde 1877. Em 1881 essa empresa renovou o contrato, aumentando

---

<sup>1</sup> Nota do autor: a Companhia do Amazonas ou Companhia de Navegação à Vapor do Amazonas é a mesma Amazon Steam Navigation Company, Limited. (Conf. Paranaguá, Relatório, 1883, p. 62).

de quatro para cinco viagens por ano (PARANAGUÁ, Relatório, 1883, p. 64). Contudo, em relatório subsequente, o governo da província reformulou a proposta sugerindo três viagens para a Europa e cinco para os Estados Unidos (DIAS, Fala. 1881, p. 46). Em 1883 o governo provincial contrata a concessão de uma linha direta entre Manaus e Nova York com a firma Booth Steam Ship Company Ltd. (a empresa tinha matriz em Liverpool), fazendo três viagens por ano, também subvencionada (PARANAGUÁ, Relatório, p. 65). Esse interesse em aumentar as linhas para os Estados Unidos se atentamos para o fato de que as indústrias norte americanas consumiam a maior parte da borracha produzida na Amazônia. Contudo, essas propostas feitas à Assembléia Provincial não escondiam o temor que a demanda por novas linhas de navegação subvencionadas causava em termos de onerar o erário público.

### **Os obstáculos à expansão da navegação fluvial.**

Se o transporte fluvial se impunha como a alternativa mais adequada a uma região coberta por vasta rede hidrográfica e rios do porte do Madeira e Purus, isso não significa a inexistência de dificuldades à navegação nesses rios, dentre elas os acidentes geográficos como cachoeiras, saltos, corredeiras, rápidos, etc. De um modo geral antes da navegação a vapor acrescia ainda a dificuldade de remar rio acima superando a correnteza, principalmente no período das cheias quando aumentava a força da corrente. A navegação pelo rio Purus era bastante dificultosa, mesmo na enchente (três meses do ano) pela quantidade de madeiras arrastadas pela correnteza que obstruíam o leito do rio, estreito e sinuoso; na vazante, mesmo quando da ocorrência do repiquete, o nível do rio abaixava em poucos dias impossibilitando a navegação de vapores (PARANAGUÁ, Relatório, 1883, p. 63). As dificuldades hidrográficas impediam o livre curso nos principais rios da região dificultando as trocas comerciais com os

países ou províncias limítrofes, conforme destacou o primeiro presidente da província do Amazonas:

Essa navegação porem, em giro continuo, por tantos e tão ramificados rios, e pelos tão vastos lagos desta Província, he penivel quando se sobe á travez das fortes correntezas das aguas que correm sempre com impetuosidade para baixo, mormente nos seis mezes de Janeiro á Junho, que são os da enchente que vem desses depositos immensos do interior; e, em muitos rios, contra os tão perigosos saltos e antimuraes das catadupas, que difficultão e embaração os transportes e as communicações para Matto Grosso e para a Bolivia, pelo rio Madeira; para Nova Granada e o Equador, pelo rio Japurá; para a Venezuela, pelo rio Negro, e para as Goyannas, pelo rio Branco.” (ARANHA, Presidente, Relatório, 1852, p. 55).

Também nos principais afluentes, como os do rio Madeira, os rios Machado, Preto, Jamari e Candeias eram navegáveis no período das cheias. Conforme avançava a estiagem apenas nele navegavam lanchas ou montarias, existindo como via terrestre antes da construção da Ferrovia Madeira-Mamoré apenas uma picada, aberta pela sessão norte da Comissão Rondon, que ligava Santo Antonio do Madeira a localidade de Samuel, no rio Jamari (BITTENCOURT, Mensagem, 1912, p. 111).

Um outro exemplo é o rio Negro que, segundo o barão de Marajó, o percorre mil trezentos e quarenta quilômetros de sua nascente, nas serras do Cucuí, que ficam no limite do Brasil com a Venezuela, até sua embocadura no rio Amazonas (ABREU (Barão de Marajó), 1992, p. 236). Navegava-se neste rio apenas até Santa Izabel, setecentos e oitenta quilômetros acima de sua foz, desse ponto em diante iniciavam as cachoeiras que impediam o livre curso rio acima por aproximadamente quatrocentos e trinta e oito quilômetros (LACERDA, Relatório, 1865, p. 38). De Manaus até São Gabriel, segundo se afirmava em 1864 era possível a navegação regular à vapor, de São Gabriel até Cucuí apenas no inverno. A suposição da possibilidade de navegação a vapor de Cucuí abaixo se baseava no fato de que no ano em tela estava estabelecido o comércio entre a localidade de São

Carlos, acima do Cucuí, na Venezuela, através de grandes batelões que por esses acidentes navegavam “sem grandes dificuldades” segundo a informação de suas tripulações. Nesse sentido o governo do Amazonas propunha um estudo mais detalhado da parte superior daquele rio durante a vazante, mormente no momento em que crescia o comercio com a Venezuela. Afirmava que na descida do rio não havia problemas em atravessar as cachoeiras, mas na subida as correntes fortes e contracorrentes provocavam rebojos que tornavam perigosa a navegação que, supunha, a desobstrução do canal, com a remoção de algumas pedras, ou a construção de um canal que contornasse o trecho acidentado, resolveria o problema (LACERDA, Relatório, 1865, p. 38). No final do século o barão de Marajó afirmava não ser fácil a navegação da fronteira venezuelana até São Gabriel na vazante, baseava sua opinião no fato de que havia feito o percurso em um pequeno vapor de aproximadamente cinqüenta toneladas e, afirmava, a passagem era bastante difícil (ABREU (Barão de Marajó), 1992, p. 236).

O rio Branco, tributário do rio Negro, tem sua embocadura a trezentos e vinte e quatro quilômetros da foz daquele rio. Tem livre curso até a cachoeira Grande, que está situada a quatrocentos e vinte quilômetros de sua foz. O livre curso dos navios até a cachoeira Grande tem limite na vazante onde conseguem navegar até aquele ponto navios de até seis a sete palmos de calado. Durante a cheia, canoas grandes navegam seu curso superior e para evitar a passagem da cachoeira Grande contorna-se o trecho por um canal natural, o furo do Cujubim. Pelo furo do Cujubim passavam na cheia, de maio a junho, batelões grandes carregados de gado e quando o furo secava restava tentar passar pelos canais da cachoeira na “pancada”, no impulso da correnteza. Embora a existência do furo do Cujubim facilitasse o contorno da cachoeira Grande no rio Branco durante a cheia, era necessária uma solução para sua navegabilidade durante todo o ano em todo o curso daquele rio. Era a navegação regular naquele rio a condição para o suficiente abastecimento de carne verde na cidade de Manaus, assim, sugeria-se a remoção de algumas pedras para que o

seu canal fosse navegável durante todo o ano (LACERDA, Relatório, 1865, p. 38).

### **Tipos de embarcações.**

As mercadorias que circularam na Amazônia até aproximadamente 1870, eram transportadas em embarcações que formavam uma variegada frota. Essa frota compunha-se de barcos que iam da corveta<sup>2</sup> até a chalupa<sup>3</sup>, havendo mesmo canoas propriamente ditas em tráfego (KIDDER, 1980, p. 186). Com a expansão do comércio, tudo o que flutuava foi sendo colocado para transportar mercadorias. Destarte, fazia parte da frota mercante em operação uma infinidade de tipos de barcos, alguns com capacidade para navegar inclusive em alto mar. Escunas e brigues<sup>4</sup> equipados com velame razoavelmente sofisticado (AVÉ-LALLEMANT, 1989, p. 62). Em Santarém nos anos de 1820, o viajante francês Hercule Florence observou uma goleta<sup>5</sup> pertencente a um negociante de Belém do Pará que fora construída nos Estados Unidos e navegava pelo Amazonas (FLORENCE, 1977, p. 297). Ave-Lallemant faz uma interessante descrição sobre essas “canoas” que faziam o comércio no Amazonas e sua equipagem, batelões com capacidade para até quatro mil arrobas (58.760 quilos) de carga (AVÉ-LALLEMANT, 1989, p. 62).

Na província do Amazonas, em 1852 existia uma frota estimada em quarenta ou cinquenta barcos e canoas, com capacidade variável entre quinze e dezesseis toneladas, além das mais de duas mil canoas

---

<sup>2</sup> Nota do autor: navio de guerra, desempenhava missões de aviso, de transporte de munição, etc. capacidade de 500 a 1.200 toneladas.

<sup>3</sup> Nota do autor: antigo navio à vela, cuja mastreação se compõe de gurupés e dois mastros: o de vante de lugre, e o de ré inteiriço, que enverga pequena vela latina.

<sup>4</sup> Nota do autor: antigo navio à vela, de mastreação constituída de gurupés e dois mastros de brigue, o de ré envergando também vela latina quadrangular e com velas de entremastros.

<sup>5</sup> Nota do autor: Goleta é uma pequena escuna, navio à vela, de mastreação constituída de gurupés e dois mastros: o de vante, mastro de escuna, o qual enverga também vela latina quadrangular, e o de ré, mastro de lúgar.

com capacidade de carga variável, ocupando aproximadamente seis mil índios ou tapuios como tripulação de remeiros (ARANHA, Relatório, 1852, p. 55). Além desses barcos à vela com tonelagens em torno de 58.600 quilos, cresceu também o número de vapores particulares, processo que se intensificou com o surgimento da Companhia de Comércio e Navegação do Amazonas em 1853 (AVÉ-LALLEMANT, 1989, p. 145) e posteriormente com a abertura do Amazonas à navegação internacional em 1867, que permitiu a entrada de empresas estrangeiras de navegação para operar na Amazônia.

Para navegação a vapor propriamente regional havia a Companhia do Amazonas e a Empresa Marajó. Apenas na navegação fluvial, operavam na província do Pará, em 1884, trinta e cinco vapores assim distribuídos: quinze da Companhia do Amazonas, seis da Empresa de Marajó e 14 de particulares, além de lanchas e pequenos rebocadores (BAENA, 1885, p.19).

No final de 1888, circulavam na Amazônia 106 embarcações a vapor, assim distribuídas: Companhia de Navegação à Vapor do Amazonas Ltda., 19; Companhia de Navegação à Vapor de Manaus, 2; Companhia de Navegação Pará e Amazonas, 8; Empresa Marajó, 5; vapores particulares, 9; Red Cross Line, 3; Companhia Booth Steam Ship, 7; Companhia Brasileira de Navegação à Vapor, 6; Lanchas a vapor, 47.

No ano de 1889 havia trezentos e sessenta e oito embarcações pequenas e não impulsionaladas a vapor, mais quarenta e sete lanchas a vapor, navegando na província e empregando como pessoal embarcado quatrocentos e cinqüenta e três indivíduos, sendo, trezentos e setenta e seis estrangeiros e setenta e sete nacionais (MACHADO, Relatório, 1889, p. 88). Embora a província não possuísse em 1889 um estaleiro, muitas dessas embarcações pequenas, batelões, canoas e igarités, eram construídas no seu território (MACHADO, Relatório, 1889, p. 105). Em 1912, somente a Amazon Steam Navigation Company operava nos rio amazônicos com uma frota de quarenta e sete navios a vapor, que somados deslocavam dezesseis mil quatrocentos e quarenta toneladas

e empregavam mil quinhentos e sessenta e nove tripulantes. Um ano depois essa frota cresceu para cinqüenta e três embarcações. Apesar de um alegado déficit operacional a empresa seguia crescendo, pois em 1914 registra-se o aumento de sua frota para cinqüenta e quatro vapores (BENCHIMOL, 1995, p. 5).

Se no princípio dessa expansão quase todas as embarcações movidas a vapor eram construídas no exterior, continuaram a operar nos rios amazônicos as embarcações mais primitivas, de feitio mais simples, movidas a remo e à vela, as igarités, galeotas e batelões (Idem, p. 10) de construção regional. É a gaiola o resultado da simbiose do tradicional e do moderno, um navio regional com os confortos do motor e pequeno calado (MORAES, 1987, p. 124), destinada a navegar os rios menores durante a vazante, pois possuía menor capacidade de carga e, portanto, calado. Por serem mais baratos eram acessíveis aos empresários que não possuíam a capacidade de investimento das grandes empresas de navegação. A estrutura, composta por dois ou três conveses, inspirou-lhe o apelido irônico (gaiolas). Movidas a vapor, possuíam roda de popa, de flanco, uma ou duas hélices com deslocamento entre cem e mil toneladas; algumas eram construídas no exterior (Idem), as menores, porém, as lanchas, batelões e alvarengas eram construídos nos estaleiros de Belém, Manaus, Santarém ou outras localidades do interior amazônico, onde existiam trabalhadores com capacidade técnica para construir barcos regionais. Os paquetes eram navios maiores, destinados à navegação oceânica, de cabotagem e transatlântica. Os vaticanos eram navios de maior porte, capacidade de carga e calado, que podiam navegar no curso do Amazonas o ano todo e nas cheias em seus principais afluentes, o nome lhe adveio do porte altivo a lembrar a nobreza da residência papal.

### **Mercadorias transportadas.**

Eram essas embarcações, responsáveis pelo transporte dos aviamentos para os seringais, vilas e cidades rio acima, trazendo de

volta a borracha, castanha e gêneros regionais. Do exterior à região importava-se, de outros países, vinho, whisky, champanhe, “bagaceira”, vinagre, toucinho, tecidos, sal, sabão, manteiga, querosene, farinha de trigo, folha de flandres, feijão, cevadinha, cal, cebola, cimento, conservas, batatas, bacalhau, armarinho, alho, arroz, águas minerais; do sul do país álcool, cachaça, alfafa açúcar, banha, bois, burros, carneiros, conservas, cervejas, calçados, carne seca, café, fazendas, farinha d’água, milho, fósforos, sabão, sal, tecidos e charque. Retornando, transportavam para o exterior borracha fina e entrefina, sernambi, caucho, copaíba, sorva, castanha, guaraná, couros verdes e secos, madeira, balata, piaçava, cacau, cumaru, penas de garça e, para o sul do país pirarucu, piaçava, mixira, couros, sebo, cacau, madeiras, cuias decoradas, chifres de gado.

Importava o Amazonas gêneros de alimentação como a farinha, milho, feijão, açúcar e café, dada a incapacidade da produção local dar conta do mercado amazonense e as linhas de navegação eram, em geral, insuficientes para dar conta da expansão acelerada do comércio intra-regional. No relatório de 1902 o governador do estado reclamava que o milho produzido nos Estados Unidos da América chegava ao Amazonas mais barato que o mesmo cereal produzido em Pernambuco. Este por sua vez chegava a Manaus mais barato que o mesmo cereal produzido na colônia do Amatory-Campos Sales (NERY, Mensagem, 1901, p. 262). Outros fatores dificultavam a circulação dos produtos de consumo regional de alguns rios do Amazonas.

Muitas vezes era o custo do frete que impossibilitava o desenvolvimento da produção de gêneros dentro do Amazonas. Por exemplo, na linha do Purus, a Companhia do Amazonas tinha seus fretes e passagens tabelados apenas até Iutanan, vigorando daquele ponto em diante, preços ao alvitre (*ad libitum*) do comandante, o que tornava, às vezes, o custo do frete superior ao custo do produto transportado (BITTENCOURT, Mensagem, 1910, p. 43).

O produto da pequena lavoura das vilas circundantes à capital paraense muitas vezes chegava ao porto de Belém transportado por canoas (FLORENCE, 1977, pp. 297-8), por ser mais prático, mesmo

com a existência de pontos de embarque de vapores próximos. Assim é, por exemplo, que os lavradores de Acará, tendo que transportar sua produção até a sede da vila para embarcar em vapores, preferiam, por comodidade, passar diretamente para Belém, onde descarregavam sua produção (BARRADAS, Fala, 1886, pp. 48-9). Um proprietário rural no Pará afirmava, em meados do século XIX, que mediante um salário de doze a vinte mil réis por mês, quase que invariavelmente pago em mercadorias, não faltavam a ele indígenas para tripular as canoas e para o serviço na lavoura (BASTOS, 1976, p. 358). Certamente essa facilidade de obtenção de remadores pesava na decisão de economizar os altos custos dos fretes cobrados pelas companhias de navegação a vapor.

Já em 1866 Tavares Bastos afirmava que as áreas extrativistas pouco produziam para a alimentação, vindo tudo do exterior pelo porto do Pará ou eram vendidas nessas regiões interiores produtos da lavoura Paraense como a farinha (BASTOS, 1976, p. 370). Mesmo com a grande produção de gêneros alimentícios de origem extrativa, como peixes frescos e tartarugas, essas últimas eram tão raras e tinham seu preço tão majorado quando os produtos agropecuários como aves, ovos, legumes e frutas.

### **Navegação fluvial.**

Anteriormente à abertura do rio Amazonas aos navios de bandeira estrangeira, vapores de segunda linha foram adaptados para operar nos rios da Amazônia pela Companhia de Comércio e Navegação do Alto Amazonas e da Companhia Fluvial Paraense que foram, posteriormente, incorporadas pela Amazon Steamship Navigation Co. Ltd. (Londrina). Apesar dos protestos, levados a efeito pelos adeptos do livre mercado, com a abertura do rio Amazonas à navegação internacional as empresas que passaram a operar no vale Amazônico desfrutaram sempre de subsídios governamentais. Explicam-se esses subsídios por várias razões, dentre elas, as grandes distâncias e a pouca densidade da atividade econômica. Ainda, os principais afluentes

do rio Amazonas: o Xingu, o Tapajós, o Madeira, o Purus, o Juruá, o Javari e o Negro, dentre outros rios, somente poderiam ser servidos por embarcações com baixa capacidade de carga, em virtude da pequena profundidade no alto desses rios, principalmente nos períodos de vazante.

Os principais rios amazônicos tinham sua navegação de calado limitada a certos pontos no período da vazante, quando não permanentemente por causa dos acidentes que obstruíam seu livre curso. Assim é que, na vazante, o rio Purus era navegável apenas até Boca do Acre; o Juruá até Cruzeiro do Sul e Tarauacá; o Madeira até Humaitá; o rio Negro até Santa Izabel; o rio Branco até Caracaraí; o Tapajós até Itaituba; o Xingu até Altamira; o Tocantins até Tucuruí. Nessas condições de navegabilidade, apenas as embarcações com calado de três a cinco pés, as chatinhas, conseguiam operar. Essas embarcações eram assim chamadas porque possuíam o casco achatado, em razão da pequena profundidade, que permitia sua navegação nessas partes rasas, evitando o perigo de encalhar, que era maior nos altos desses rios. Além da utilização de barcos adequados a navegação desses rios no período da vazante, exigia a utilização de práticos em navegação pelos canais dessas hidrovias. Outro aspecto adaptativo consiste em que inicialmente foram adquiridos navios a vapor cujo maquinário exigia o consumo de carvão mineral, o que onerava o custo operacional dessas embarcações, pois o combustível era importado. Essas máquinas foram então convertidas para o consumo da lenha como combustível.

Quando as embarcações encalhavam, restava o recurso de aguardar pelo repiquete<sup>6</sup>, que subindo o nível do rio liberaria a embarcação da prisão do banco de areia. Mas a espera podia se prolongar demasiado, falhando a tentativa de sirgar a embarcação, ou seja, puxá-la com uma corda, a solução era transbordar a carga para baleeiras, batelões, igarités e balsas, embarcações de menor porte e algumas impulsionadas por motores de rabeta, apropriados para

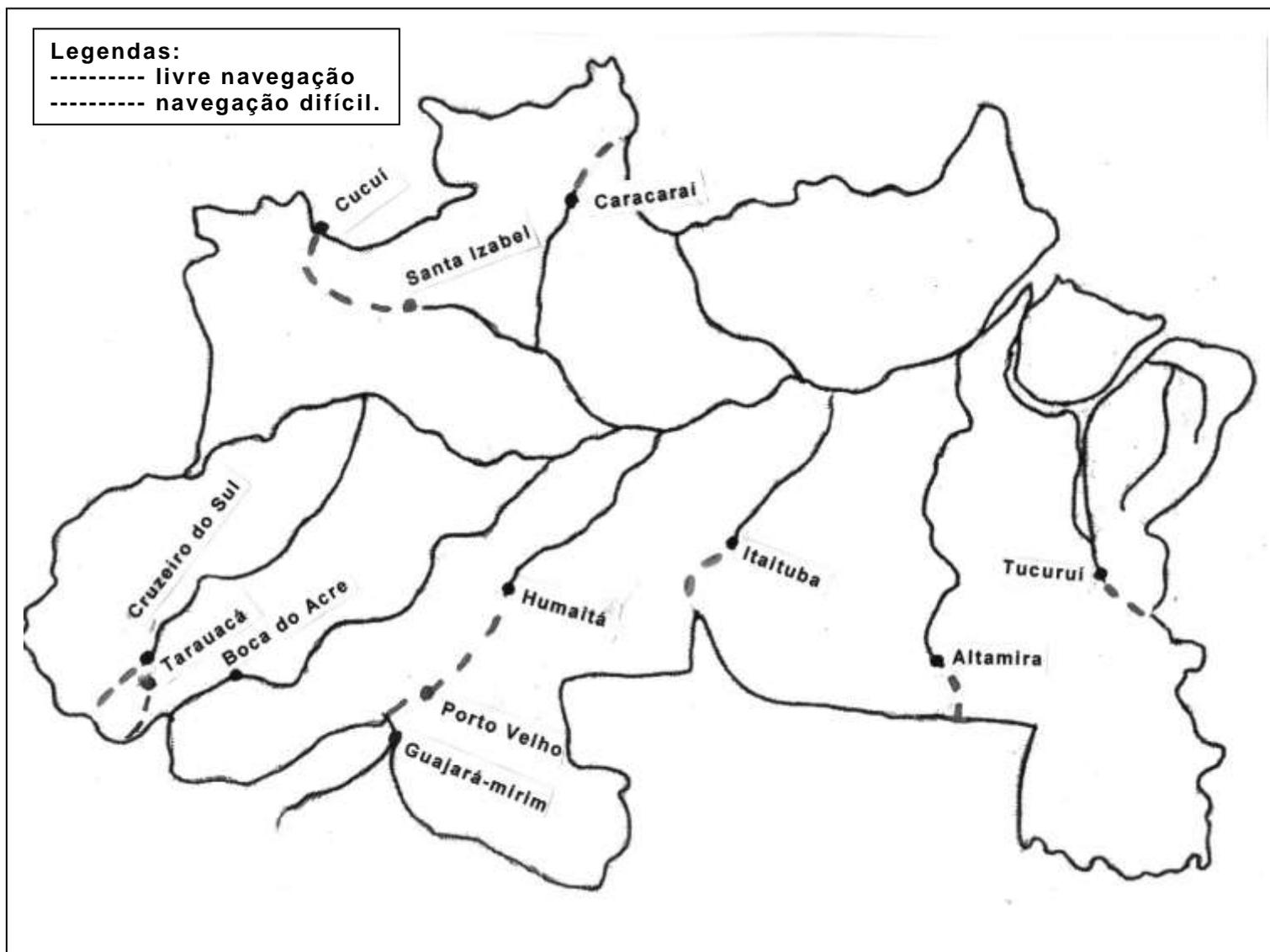
---

<sup>6</sup> Repiquete é o aumento súbito do aumento do nível do rio no período da vazante em razão de chuvas.

navegar em águas rasas e trechos acidentados (BENCHIMOL, 1995, p. 13).

Uma constante aspiração dos produtores na Amazônia era a extensão da navegação dos navios de longo curso pela calha principal do rio Amazonas, que suportava a navegação de navios de grande calado durante todo o ano, como meio de baratear os custos do transporte, estiva e armazenagem. Mesmo subsidiada a navegação, os fretes continuavam altos. Para se ter uma idéia em 1913 a borracha embarcada da região da Madeira-Mamoré pagava pelo transporte ferroviário oitocentos mil réis que, acrescido ao frete fluvial somava um conto e quinhentos mil réis, por tonelada transportada até os portos de Manaus ou Belém, onde pagariam novos fretes para transporte até os portos do exterior. Esses altos custos do transporte, certamente, ajudaram a agravar a crise aguda gerada pela competitividade internacional, pois a grande concorrente, a borracha de origem asiática, era originária de plantações situadas em regiões próximas aos meios de transportes, ferrovias e portos, o que tornava seus custos menores e seus preços bem mais competitivos que os da borracha brasileira. A dispersão da produção gumífera pela enorme superfície da região amazônica encarecia os custos, dadas as enormes distâncias a percorrer (DEAN, 1989, p. 33).

Mapa Dificuldades de navegação nos principais rios Amazônicos.



Para se ter uma idéia das distâncias percorridas anualmente vejamos as quilometragens. O contrato da Amazon River com o Tesouro Nacional previa uma navegação cujo percurso totalizava trezentos e noventa e três mil e duzentos e oitenta e quatro quilômetros, para os navios que partissem de Belém. Previa ainda duzentos e setenta mil seiscentos e sessenta e dois quilômetros, para as embarcações que partissem de Manaus. Somadas as quilometragens temos o equivalente a aproximadamente dezesseis viagens ao redor do mundo. Também ocasionavam alta dos custos a pequena capacidade de carga dos navios, o pequeno número de viagens por ano e a ociosidade de muitas embarcações de maior tonelagem durante o período da seca, pois tinham que esperar a cheia dos rios para neles navegar sem risco. Ainda assim, o investimento no setor de transportes em geral e particularmente no transporte fluvial foi enorme, a ele se atribuindo uma das causas do sucesso da empresa extrativa gumífera.

Além das embarcações propriamente ditas outros investimentos foram necessários para a criação de uma infra-estrutura que desse conta do aumento da demanda de transportes, entre eles, a construção dos portos de Belém (pela Port of Pará) e Manaus (Manaus Harbour Co. Ltd.), além da trapiches e barracões nos portos menores e nos portos de lenha, onde esses navios atracavam para carga, descarga e abastecimento do combustível. Acresça-se ainda a construção de estradas de ferro, dentre elas a Madeira-Mamoré, o maior investimento do governo federal na Amazônia. Iniciada sua construção em 1872, a tentativa fracassou, havendo nova tentativa em 1878, também fracassada, e a última iniciada em 1907 e concluída em 1912, conseguiu contornar o trecho encachoeirado do rio Madeira, entre a cachoeira de Guajará-mirim, no rio Mamoré, e Santo Antônio no rio Madeira, basicamente para transportar a borracha boliviana, e aquela produzida além da primeira cachoeira do rio Madeira. Foi construída no Pará a Estrada de Ferro de Bragança, cobrindo um percurso de trezentos e trinta e dois quilômetros que ligaram Belém a Bragança. A construção foi iniciada em 1884, e transportava uma variedade de matérias primas e alimentos que abasteciam Belém e daí eram

distribuídos para o restante da Amazônia. Também no Pará, foi construída a estrada de ferro do Tocantins, iniciada em 1908, para ligar Tucuruí a Jatobal.

Havia também uma frota de vapores particulares servindo ao comércio no Amazonas e seus afluentes, contudo suas viagens eram irregulares, pois se realizavam mercê dos proprietários das embarcações (BITTENCOURT, Mensagem, 1910, p. 43). Em 1878, o general Severiano da Fonseca que descia o rio Madeira em direção a Belém em viagem de inspeção de fronteiras registrou de sua estada em Humaitá a passagem do vapor Canumã que, segundo suas palavras, pertencia a essa frota de vapores particulares que irregularmente subiam os afluentes do Amazonas para “mariscar” a borracha ali produzida (FONSECA, 1986, p. 324). Esses vapores particulares, pertenciam às casas aviadoras ou mesmo a proprietários de seringais, que os utilizavam para o abastecimento de suas propriedades. Além deles, um conjunto de embarcações de todo tipo. Uma estatística mais precisa do número de embarcações que navegavam nos rios da província era muito difícil, dada a falta de embarcações para fazer a fiscalização. A mesma ausência de fiscalização ocasionava a evasão fiscal e a impossibilidade de uma estatística exata do comércio da província.

#### **Fontes consultadas.**

ABREU, José Coelho da Gama e (Barão de Marajó). **As regiões amazônicas**: estudos corographicos dos Estados do Gram Pará e Amazonas. 2<sup>a</sup>. ed, Col. Lendo o Pará, no. 12. Belém. SECULT, 1992.

ALBUQUERQUE, Manoel Maurício. **Pequena história da formação social Brasileira**. 2<sup>a</sup> ed. Rio de Janeiro. Ed. Graal, 1981.

ARANHA, João Baptista de Figueiredo Tenreiro. Relatório que em seguida ao do Exmo. Snr. Presidente da Provincia do Pará, e em virtude da circular de 11 de março de 1848, fez, sobre o estado da

Provincia do Amazonas, depois da installação della, e de haver tomado posse o seu 1.º presidente, o Exm.º Snr. João Baptista de Figueiredo Tenreiro Aranha. Amazonas, Typ. de M. da S. Ramos, 1852.

AVÉ-LALLEMANT. Robert. **No rio Amazonas** (1859). Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1989.

BAENA, Manoel (Director da 2.ª secção da Secretaria da Presidencia da província do Pará). **Informações sobre as comarcas da província do Pará**: organizadas em virtude do Aviso Circular do Ministério da Justiça de 20 de Setembro de 1883. Anexo da: Falla com que o Exm.º Senr. Conselheiro João Silveira de Souza abriu a 1.ª. sessão da 25ª. legislatura da Assembléa Legislativa Provincial em 15 de outubro de 1884. Para, Typographia de Francisco da Costa Junior, travessa 7 de setembro, 1885.

BARRADAS, Joaquim da Costa. Falla com que o Exm. Snr. Desembargador Joaquim da Costa Barradas abriu a sessão extraordinária da Assembléa Legislativa Provincial do Pará em 20 de novembro de 1886. Belém. Tipographya do Diário de Notícias, rua da industria, 14. 1887.

BASTOS, Aureliano Cândido Tavares. **O vale do Amazonas**: a livre navegação do Amazonas, estatística, produções, commércio, questões fiscaes do valle do Amazonas. 3ª ed. São Paulo: Ed. Nacional; Brasília: INL, 1976.

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

BITTENCOURT, Antonio Clemente Ribeiro. Governador do estado do Amazonas. Mensagem lida perante o Congresso Amazonas na abertura da segunda sessão extraordinária da sétima legislatura pelo Exmo. Sr. Cel. Antonio Clemente Ribeiro Governador do Estado em 15 de novembro de 1910. Manáos, Secção de Obras da Imprensa Official, 1910.

BITTENCOURT, Antonio Clemente Ribeiro. Mensagem lida perante o Congresso Amazonas na abertura da terceira sessão ordinária da sétima legislatura pelo Exmo. Sr. Cel. Antonio Clemente Ribeiro

Bittencourt Governador do Estado em 10 de julho de 1912. Manáos, Secção de Obras da Imprensa Official, 1912.

DEAN, Warren. **A luta pela borracha no Brasil**: um estudo de história ecológica. São Paulo. Nobel, 1989.

DIAS, Satyro de Oliveira. Exposição com que o Exm. Sr. Dr. Satyro de Oliveira Dias, Ex Presidente da Provincia do Amazonas, passou a administração da mesma ao Exm. Sr. Dr. Alarico José Furtado em 16 de maio de 1881. Manáos, Typ. do Amazonas, 1882.

DIAS, Satyro de Oliveira. Falla com que o Exmo. Sr. Dr. Satyro de Oliveira Dias, Presidente da Província do Amazonas, abriu a sessão extraordinária da Assembléia Legislativa em 1 de outubro de 1880. Manáos, Typographia do Amazonas, 1881.

FLORENCE, Hercules. **Viagem fluvial do Tietê ao Amazonas de 1825 a 1829**. São Paulo: Cultrix/Edusp, 1977.

FONSECA, João Severiano da. **Viagem ao redor do Brasil (1875-1878)**. 2 vols. Rio de Janeiro. Biblioteca do Exército Editora, 1986.

KIDDER, Daniel Parish. **Reminiscências de viagens e permanências nas províncias do Norte do Brasil**: compreendendo notícias históricas e geográficas do Império e das diversas províncias. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1980.

LACERDA, Adolfo de Barros Cavalcanti de Albuquerque. Relatorio com que o illustrissimo e excellentissimo senhor dr. Adolpho de Barros Cavalcanti de A. Lacerda entregou a administração da provincia do Amazonas ao illm. e exm. sr. tenente coronel Innocencio Eustaquio Ferreira de Araujo. Recife, Typ. do Jornal do Recife, 1865.

LOUREIRO, Antônio José Souto. **História da navegação no Amazonas**. Manaus: Gráfica Lorena, 2007.

MACHADO, Joaquim de Oliveira. Exposicao com que o Presidente da Província do Amazonas, Exm. Sr. Dr. Joaquim de Oliveira Machado, passou a administração da província ao Exm. Sr. Dr. Manuel Francisco Machado em 1 de julho de 1889. Manáos, Typ. do Amazonas, 1889.

MORAES, Raimundo. **Na planície Amazônica**. 7<sup>a</sup> ed. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1987.

NERY, Silvério José. Mensagem e anexos lida perante o Congresso dos Srs. Representantes em sessão extraordinária de 15 de janeiro de 1901 pelo Dr. Silvério José Nery, Governador do Estado. Manáos, Typographia da Livraria Ferreira Penna, 1901.

PARANAGUÁ, José Lustosa da Cunha. Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Amazonas na abertura da segunda sessão da decima sexta legislatura em 25 de março de 1883 pelo presidente, José Lustosa da Cunha Paranaguá. Manáos, Typ. do Amazonas, 1883.

QUEIROZ, José Clarindo de. Exposição com que o Exmo. Sr. Tenente Coronel José Clarindo de Queiroz passou a administração da Província do Amazonas em 26 de junho de 1880 ao Exmo. Sr. Dr. Satyro de Oliveira Dias, Presidente do Amazonas. Manáos, Typographia do Amazonas, 1880.