

Prof. AGNELLO BITTENCOURT

**NOTAS HISTÓRICAS SÔBRE A
NAVEGAÇÃO DO AMAZONAS**

Separata do "Boletim da Associação
Comercial do Amazonas"

Junho — 1949
MANAUS



W. Zittermann

À MEMORIA DO
Comendador JOAQUIM GONÇAL-
VES DE ARAUJO que, em mais de
meio século, muito fez pelo comércio
e navegação do Amazonas,
homengem do Autor.

Rio de Janeiro, junho de 1949



NOTAS HISTÓRICAS SÔBRE A NAVEGAÇÃO DO AMAZONAS

Capítulo I — A pequena cabotagem

Capítulo II — A grande cabotagem e a navegação de longo curso

Capítulo III — A debacle

Capítulo IV — Acidentes

Capítulo V — Conclusão



NOTAS HISTÓRICAS SÔBRE A NAVEGAÇÃO DO AMAZONAS

Capítulo I

A PEQUENA CABOTAGEM

Vem de muito a grande luta, na Amazônia, pelo desenvolvimento da navegação fluvial. Tôda a história econômica da região está condicionada aos meios de transporte de que esta dispõe. Mas não só a história econômica. Todo o capítulo da conquista do território e da fixação dos limites é também um capítulo da história da navegação fluvial.

Nesta, o primeiro nome a surgir é o de Francisco Orellana, depois de sua aventurosa transposição dos Andes. Em 1541 chegou à foz do Napo e, quando quiz prosseguir, teve de construir um bergantim para descer o Amazonas até sua foz, onde, novamente preparado, se fez de vela para a Espanha. O cronista da expedição referiu ter visto, em tôda a extensão das margens, inúmeras pirogas indígenas. Nem podia ser de outra forma. A canoa na Amazônia, nos primeiros tempos, tudo resolvia, na paz e na guerra, vencendo, a remo principalmente, enormes distâncias. Lembremos as correrias dos muras, em grandes flotilhas, percorrendo, dia e noite, aguerridos, o Solimões, o Madeira, o Purús e o Rio Negro. Nem esqueçamos as incursões de Ajuricaba nas povoações do Rio Negro, à frente de numerosas **montarias** e **igarités**

Em 1560 desceu o Amazonas a aventurosa expedição dos espanhóis Pedro de

Ursua e Lopo de Aguirre.

O feito maior dêste ciclo foi a famosa viagem de Pedro Texeira, partido de Cametá, em 28 de outubro de 1637, chegando a Payamina (Equador), a 24 de junho de 1638. Sua frota compunha-se de 45 canoas grandes e muitas ubás, conduzindo cêrca de 1.200 pessoas, em grande parte neengaibas, de Marajó. De Payamina o intrépido capitão foi por terra a Quito. De regresso a Belém, gastou dois anos e dois meses. Foi a primeira vez que se subiu o Amazonas. Tal viagem consubstanciou a maior epopéia da navegação amazônica. (1)

Entre os manuscritos de Alexandre Rodrigues Ferreira, guardados na Biblioteca Nacional, figura peça ainda inédita, uma curiosa descrição dos processos de navegação fluvial na Amazônia setecentista. (2) A vela, a remo, a sirga, tais como as descreveu o naturalista, conduzidas pelo nativo, as canoas foram um dos mais eficientes instrumentos da obra civilizadora realizada pelos mandatários da administração peninsular, pelos bandeirantes, pelos missionários. A importância histórica das **montarias**, aliás, já foi convenientemente ressaltada pelo Comandante Eugenio de Castro, no valioso ensaio que dedicou à geografia linguística do Brasil. (3) E, assim como lhe foi lícito formular a expressão "geografia da canoa", sejam, também, permitido definir esta fase da história da pequena cabotagem na Amazônia, quiçá da própria história da Amazônia, como o "ciclo da canoa", tan-

-
- (1) — Arthur Reis, « A grande aventura de Pedro Teixeira pelas águas do Rio Rei » — In « Revista do Instituto Geográfico e Histórico do Amazonas », Vol. VI, 1938, pag. 333
(2) — Eugenio de Castro, « Ensaio de Geografia Linguística » — 2.a edição, « Brasileira », pag. 172.
(3) — Eugenio de Castro ob. cit. pags. 152 — 190.

to vale dizer, o período em que esta predominou, sem qualquer concorrência de outro meio de transporte.

Naqueles tempos, para se chegar ao fim de uma jornada, não se viam nem tempo, nem distâncias. Para a alma portuguesa não havia impossíveis geográficos, estimulada que foi nos ardores da fé e na dedicação ao Rei e à Pátria. Que o digam Pereira Caldas, Mendonça Furtado, Lobo d'Almada, Alexandre Rodrigues Ferreira e tantos outros pioneiros das coevas avançadas. O interesse da ciência, igualmente, atraiu para a região vários naturalistas de outras nações, que cruzavam a interlândia incógnita nas igarités tripuladas por índios remadores. Seria longa a lista dos estrangeiros ilustres que percorreram a Amazônia em pequenas embarcações, no último quartel do século XVIII e primeira metade do século XIX. De resto fique bem positivamente que a grande bacia, bem antes da visita de um navio a vapor, já fôra percorrida em muitas direções por pioneiros da pequena cabotagem, com ou sem sentido econômico.

Ao tempo da Capitania de São José do Rio Negro, subordinada então ao governo do Pará, qualquer ação administrativa visando o progresso e o domínio político do interior, não podia deixar de incluir, no seu programa, o estabelecimento de estaleiros de construção naval ou para reparo das embarcações. O Arsenal de Marinha do Pará foi fundado em junho de 1761. O governador D. Francisco de Souza Coutinho, entre os anos de 1789 e 1803, fomentou a construção naval, quer para afrontar o Oceano, quer para levar aos confins das terras de sua jurisdição o poder de sua autoridade. Em dez anos, fez cons-

truir 4 fragatas, 3 charruas, 3 bergantins, 12 chalupas e embarcações menores para a pesca e diligências. Nesse mister tinha mais de 2.000 empregados (4).

Não menos empreendedor foi Manoel da Gama Lobo d'Almada, 3º governador da Capitania de São José do Rio Negro. Logo que transferiu de Barcelos para o Lugar da Barra (depois Manaus), a sede do seu govêrno, fez construir um estaleiro.

Não podia ser senão de êxito restrito o esforço empregado pelas autoridades portuguesas e depois pelos próprios administradores nacionais depois da Independência, quanto ao desenvolvimento da navegação na Amazônia. O problema veio a situar-se no plano político, condicionado à atitude que o Govêrno Imperial tomou, relativamente à liberdade de navegação no grande rio e seus afluentes.

Os Estados Unidos eram os mais interessados nessa liberdade. Mas como torná-la praticável? No devido lugar dêste trabalho trataremos do assunto, já na apreciação da navegação de longo curso.

O "Guapiassú", da Armada Imperial, foi o primeiro navio a vapor que subiu as águas do Amazonas. Fê-lo em 1843, conduzindo uma comissão composta pelo coronel Frederico Carneiro de Campos, capitão Inocencio Veloso Pederneiras e engenheiro Toulouis, encarregado de explorar o vale do Rio Branco. Gastou, de Belém a Manaus, 10 dias, sob o comando do 1º tenente José Maria Nogueira (5). Em 1819, Martius e Spix, fazendo o mesmo trajeto, em canoa, haviam gasto 3 meses e meio. Em embarcações menores, registrou ainda Martius, era

(4) — Francisco Bernardino de Souza, « Lembranças e curiosidades do Valle do Amazonas » — Pará, 1873, pag. 129.

(5) — « Foi ainda o mesmo vapor o que sulcou as águas do grande rio a segunda e a terceira vez; aquela, conduzindo o conselheiro Joaquim Manoel d'Oliveira Figueiredo, então capitão de fragata, para uma comissão de recrutamento, e esta levando o primeiro presidente e inaugurador da província do Amazonas, João Baptista de Figueiredo Tenreiro Aranha e as autoridades nomeadas para a nova província ». (Francisco Bernadino de Souza, ob. cit., pag. 157)

possível fazer tal viagem em um mês (6).

Ao tempo da Capitania de São José do Rio Negro, os contactos entre Manaus e Belém eram feitos por intermédio de uns 30 barcos anualmente. Em 1850, essas viagens já atingiam a 50. Para Manaus convergia, de todos os pontos da bacia, apreciável movimento de canoas.

"Instituiu-se em Belém, em 1828, uma sociedade para promover a agricultura, indústria e navegação. Foram lavradas as suas bases, publicadas ali e na Inglaterra onde o assunto despertaria o interesse comercial. Não surtiu efeito.

Em 1837, nova tentativa. Organizou-se a empresa, distribuíram-se as ações, mas tudo ficou perdido, com a retirada do presidente que a promovera. (7)

Em 1838, na Côrte do Império, Tenreiro Aranha lança um programa de navegação, que não foi apoiado, porque conforme lhe disseram "era assunto da competência do Pará". No ano seguinte, a Assembléa Provincial tomou a si esse empreendimento. Desta vez, ainda malogrado.

Em 1840, aquela corporação legislativa resolve conceder privilégio por dez anos, a quem, mediante 40 contos anuais, estabelecesse linhas de vapores em águas do Amazonas e Pará.

Em 1841, a Assembléa Geral concedeu privilégio por espaço de 40 anos, a Joaquim Antonio Pinheiro, para que organizasse uma empresa com o mesmo intuito. Ainda sem resultado" (8).

Quando Tenreiro Aranha instalou a Província em 1852, era fraco o movimento comercial desta, avaliando-se, importação e exportação, em apenas Cr\$ 400.000,00. Era servido por umas 40 ou 50 embarcações de 15 a 16 toneladas, impelidas a remo de voga, a sirga, vela e varejão, além de cêrca de 2.000 cano-

as menores, guarnecidas aproximadamente por 6.000 tripulantes, geralmente índios.

Ao terminar a primeira metade do século XIX, tornou-se premente a necessidade da navegação a vapor. A clausura do Amazonas continuava a ser uma ameaça ao comércio internacional dos nossos vizinhos interessados em suas águas.

Sem um auxílio direto, decisivo, do governo imperial, não se poderia fazer, na Amazônia um serviço regular de transportes fluviais. O comércio ainda não suportaria os encargos de uma empresa. Mesmo não havia, como era natural, espírito de cooperação e até suficiente compreensão entre os mais interessados. Não existia uma casa de crédito que assumisse a responsabilidade de auxiliar os armadores (9).

Para afastar os óbices financeiros e políticos e interessar diretamente na solução do problema o governo imperial, vezes autorizadas levantaram-se no Parlamento, reclamando medidas imediatas. Tenreiro Aranha, Bernardo de Souza Franco, Carneiro de Campos, João Mauricio Wanderley e Tavares Bastos tomaram a si a questão.

Dois acontecimentos importantes surgiram no ano de 1850, os quais haviam de culminar em atitudes decisivas respeito à navegação. Pela lei n.º 582 de 5 de setembro, fôra criada a Província do Amazonas. No dia seguinte, a Lei n.º 586 autorizava o Governo a criar a navegação a vapor no Rio Amazonas e seus afluentes.

Dois anos após, pelo Decreto imperial n.º 1037, de 30 de agosto de 1852, se concedia privilégio a Irineu Evangelista de Souza (mais tarde Barão e Visconde de

(6) — J. B. von Spix e C. F. P. von Martius, « Viagem pelo Brasil », tradução de D. Lucia Lahmeyer, 3.º vol., pag. 198.

(7) — O brigadeiro José de Souza Soares de Andrea, cujos esforços em prol da navegação a vapor na Amazônia já foram apreciados por Arthur Reis em « Panorama econômico-financeiro do Segundo Reinado — Navegação fluvial, especialmente a do Amazonas » — Rio, 1942, pags. 19 a 24.

(8) — Agnello Bittencourt, « Estado do Amazonas » — Inédito.

(9) — Só em 1847 começou a funcionar o Banco de Comércio do Pará, primeira casa do gênero a aparecer na região.

Mauá) para organizar uma empresa de navegação nos termos da Lei n.º 586. Irineu Evangelista de Souza era um homem à altura do empreendimento, com seu tino industrial, sua probidade administrativa, sua influência política. Criou a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, em 1853.

A concessão, que usufruiu, teve o caráter de privilégio, porque precisava a iniciativa de cercar-se de amplas garantias. A Empresa carecia defender, com todo o empenho, o dinheiro de seus acionistas, sendo o maior o próprio Irineu Evangelista de Souza. Aliás, pouca gente confiava num negócio que ainda ia criar suas fontes de receita.

A partir de 1853 foram sendo lançadas, uma a uma, diversas linhas de "gailas", tendo por sede de sua direção geral a cidade de Belém.

A primeira linha estabelecera-se entre aquela capital e Manaus, com escalas por Breves, Gurupá, Prainha, Santarém, Obidos, Vila Bela (Parintins) e Itacoatiara. Foi um acontecimento que abriu um vasto horizonte na vida econômica. Iniciou-o o vapor "Marajó", de grandes rodas laterais, fundeado em Manaus a 11 de janeiro daquele ano (1853).

"O Presidente do Amazonas, Herculano Ferreira Pena, em agosto de 1854, diz que "em algumas viagens não têm os barcos podido receber toda a carga, que se lhes oferece nos diversos portos, tanto na subida como na descida, e o número de passageiros, já por diversas vezes, excedeu a 40 na chegada e na saída de Belém. Estes dados e a probabilidade do aumento progressivo da importação induzem a crer que a Companhia não deixaria de lucrar se desde já estabelecesse duas viagens mensais.

"Datam desta época os estudos das vias navegáveis do Amazonas, fato indispensável à sua regularização. Assim o conde Rozwadowski traça um roteiro descritivo de Manaus a Nauta, a bordo do "Marajó"; outro, por João Wilkens

de Matos, do mesmo itinerário.

"Em 1854, a Companhia altera seu contrato com o Governo Imperial, obrigando-se a realizar duas viagens mensais até Manaus e a estender uma linha até Santa Izabel no Rio Negro, para onde seguiu o "Monarca", viajando somente de dia, por se tratar de um caminho ainda desconhecido da praticagem de navios a vapor".

"O Engenheiro João Mamede Junior fôra incumbido de perquirir das condições de navegabilidade do rio, uma caudal tão cheia de obstáculos, principalmente no período das vazantes. Um minucioso relatório, repleto de esclarecimentos, para o efeito da exploração de fretes e passagens, foi apresentado ao Presidente Conselheiro Ferreira Pena".

"A linha do Rio Negro não deixava lucro. Não compensava os sacrifícios de uma navegação demorada e perigosa, porque toda carga, habitualmente, descia em batelões. Mas o estabelecimento da referida linha não queria dizer lucro imediato, de finalidade mercantil, mas expansão administrativa, o exercício da soberania nacional em rumo do Noroeste. Um fim político". (10)

A segunda linha foi inaugurada a 1º de setembro desse ano, entre Manaus e Nauta, no Perú, ainda com o navio "Marajó". Para tal fim, a Companhia firmou contrato com o governo daquela Republica, em 4 de setembro de 1852, a qual, terminado em julho de 1858, foi renovado em 9 de julho de 1859"

Ao fim do primeiro ano de existência, essa linha conforme nos diz Luiz R. Cavalcante de Albuquerque (11), conduziu 196 passageiros, sendo a receita de Cr\$ 5.341,50, incluída a da carga no valor de Cr\$ 1.622,20. Resultado desencorajador para uma empresa, que recebia dos cofres do Império apenas a subvenção anual de Cr\$ 1.200,00, elevada em 1861 para Cr\$ 2.000,00.

A Companhia estava semeando, o que equivale dizer, estava criando o comér-

(10) — Agnello Bittencourt, ob. cit.

(11) — « A Amazônia em 1893 » — Rio de Janeiro, 1894, pag.15.

cio, desenvolvendo a riqueza, estimulando as relações econômicas, de cujo movimento teria de auferir a recompensa. E começara bem.

Patrocinada ainda pelos governos das Províncias do Amazonas e do Pará, procurou sempre aumentar sua frota. No ano de 1861 já dispunha dos seguintes barcos a vapor com o custo de

"Marajó"	Cr\$ 100.000,00
"Rio Negro"	103.527,00
"Monarca"	49.403,00
"Tapajós"	221.000,00
"Cametá"	60.000,00
"Tabatinga"	93.185,00
"Solimões"	152.987,00

A terceira linha foi estabelecida em 1855, demandando o Tocantins.

A quarta linha coube ao Rio Negro, tendo como escalas Tauapessassú, Airão, Moura, Barcelos, Moreira, Tomar e Santa Isabel.

A Companhia caprichou em manter regulares as viagens dos seus navios, numa caudal muito perigosa para a navegação. Teve grandes prejuizos. Todavia, não desanimou, mesmo diante de receitas desalentadoras em certas linhas. Na verdade, os lucros globais compensavam os fracassos de determinadas viagens.

O diretor da Companhia, Irineu Evangelista de Souza, no seu relatório relativo ao biênio 1853-54, a 22 de março de 1855, pôde declarar: "Os lucros elevam-se a Cr\$ 471.097,32 e o dispêndio, abrangendo os quatro dividendos, na razão de 12% sôbre o capital recolhido, Cr\$ 419.640,18".

Em 1854, na renovação de seu contrato, a Companhia renunciou ao privilégio da exclusividade.

Condicionada pelos mesmos estímulos ambientes, a prosperidade da Companhia seguia paralelamente à da Província, tanto que, em 1863, já se elevava a oito o número de linhas de exploração. Quatro delas tinham pontos terminais em Manaus, ligando a novel capital a Belém, Nauta (Perú), Tabatinga e Santa Izabel (Rio Negro).

Para que se tenha uma idéia do crescente movimento de passageiros, nessas oito linhas, basta lembrar que, em 1853, primeiro ano de atividades, foram transportadas apenas 691 pessoas, enquanto em 1871, êsse número se eleva a 16.918, dando uma receita de Cr\$ 194.915,60.

Em 1861, a Presidência da Província do Amazonas ordenou a subida do rio Purús pelo vapor "Pirajá", da armada Imperial, levando, encarregado da exploração, o engenheiro João Martins da Silva Coutinho, e como prático o amazonense Manoel Urbano da Encarnação. Subiu até o primeiro obstáculo, a cachoeira de Huitanaã. Há um itinerário impresso dessa viagem. Foi a primeira vez que um barco a vapor sulcou o grande tributário do Amazonas.

Ao regressar, o "Pirajá" subiu o Rio Negro, em exploração. Desta foi encarregado o engenheiro Joaquim Leovigildo da Souza Coelho que, de seus estudos, apresentou ao Presidente da Província minucioso relatório.

Silva Coutinho, a quem não faltavam competência, atividade e critério, companheiro do casal Agassiz, em 1864, na "Ibicuy", também da Armada Imperial, sequiu a explorar o Japurá até seu afluente Apaporis.

A êsse tempo, viajavam, de Iquitos e Loreto, no Perú, até Manaus e Belém, os navios "Pastaza" e "Morona", da flotilha peruana. Semelhante roteiro executava o "Inca" da Companhia de Navegação do Amazonas.

A exemplo desta, outras empresas de transporte e armadores isolados foram surgindo impulsionadas pela valorização da borracha.

Definia-se, bem nítida, a preferência pela navegação a vapor. O Presidente da Província, em 1865, assinalava a diminuição da frequência de embarcações a vela no porto de Manaus: "De 57 que se registraram em 1860, com 1.614 toneladas e 359 tripulantes, sômente 37 se empregaram no comércio de cabotagem entre o Pará e esta província, no exercício de 1863-64, arqueando 1.057 tonela-

das e tripuladas por 247 pessoas". Em 1864, fundearam em Manaus 82 navios a vela, com 1.468 toneladas, e 40 navios a vapor, com 5.929 (12).

A iniciativa particular, fora do círculo das companhias maiores, sempre entrou com apreciável contingente de esforços e dinheiro para aumentar o tráfego. Assim, por exemplo, no Pará, o capitalista João Augusto Corrêa organizou a Cia. Fluvial Paraense (1867), sendo êle o iniciador das viagens com embarcações de pequeno calado, para os altos rios ou para a época das vazantes. Três anos depois, essa empresa foi incorporada à Cia. de Navegação e Comércio do Amazonas.

Os rios Purús, Madeira e Negro pediam um serviço compatível com o movimento mercantil que iam tendo, serviço êsse então açambarcado pelos regatões, cujo número aumentava de ano para ano, não obstante os pesados impostos que o fisco provincial lhes cobrava.

As constantes solicitações para estender a êsse rio a navegação regular teriam êxito assim que a situação dos cofres públicos permitisse a concessão de verba suficiente.

Foi pela Lei n.º 158, de 7 de outubro de 1866, que a Assembléa Legislativa autorizou a Presidência da Província a contratar com Alexandre Paulo de Britto Amorim ou empresa que organizasse.

A propósito desta autorização, escreveu o dr. Jacinto Pereira do Rego presidente da Província, em 1868, no relatório relativo a sua gestão: "Parece-me fora de dúvida que quanto mais se multiplicarem os meios de comunicação e transporte, mais avultados serão os lucros das empresas; e da competência que se estabelecer entre as companhias só poderá resultar maior soma de benefícios para o serviço público e para os particulares".

Brito Amorim era um homem de ação,

honesto, empreendedor e tenaz (13). Tendo assinado contrato com o governo provincial, seguiu para o Rio de Janeiro, onde firmou entendimentos semelhantes com o império. Assim garantido, organizou a "Companhia Fluvial do Alto Amazonas". A seguir, foi à Europa, a fim de assistir à construção dos navios já encomendados, os quais não puderam ficar prontos no prazo marcado para a inauguração das linhas contratadas. Por ato de 19 de setembro de 1868, à vista das razões expostas, Brito Amorim obteve uma prorrogação de seis meses para dar cumprimento às suas obrigações. Foi estipulada a duração de 25 anos para o contrato e uma subvenção de 3% adicionados sôbre todo e qualquer gênero que fosse exportado. No caso de exceder essa vantagem de 120 contos anuais, o restante ficaria para os cofres da Província.

O governo imperial, por sua vez, concedeu a Britto Amarim o auxílio de 96 contos.

A guerra do Paraguai, determinando a baixa do câmbio, pôs em sérios embarços o esforçado empresário, que se viu quase na impossibilidade, tal fôsse o serviço a que se obrigara, tal fôsse o das linhas do Purús, Madeira e Negro.

Sómente em 1869 chegaram a Manaus os vapores "Madeira" e "Purús", aquele no dia 6 de abril e êste a 2 de dezembro. Cada um dêsses barcos era de 400 toneladas brutas e 180 cavalos de força.

O "Madeira" fez três viagens ao rio do mesmo nome, antes de inaugurar o serviço contratado. Assim, também, o "Purús", a título de experiência.

O maior embarço verificado nessas viagens foi a falta de combustível, pois só mais tarde é que se criaram os "portos de lenha", um novo mercado suscitado pelas necessidades da navegação a vapor.

A "Cia. Fluvial", logo no primeiro tri-

(12) — Tavares Bastos, « O valle do Amazonas » — 2.a edição, « Brasileira » — Rio. 1937 pag. 167.

(13) — Há uma biografia de Alexandre Paulo de Britto Amorim publicada no « Almanach Madeirense », de 1889. Lazaro Bauman tem, inédito, um ensaio sôbre êle.

14 mestre de suas operações (1870), teve lisongeiro movimento, quer de mercadorias quer de passageiros. Nêsse curto período transportou 488 passageiros, sendo 204 na linha do Madeira, 147 na do Purús e 97 na de Belém.

"Para uma companhia que começa, disse o presidente W. de Mattos, e que tem lutado com muitos embaraços, parece muito lisongeiro o seu estado e prometedora o seu futuro".

A lei do orçamento para o exercício financeiro de 1870 atribuiu o auxilio de Cr\$ 36.000,00 para o estabelecimento de uma linha de navegação mensal entre Manaus e Belém, a cargo da companhia de Britto Amorim.

A êsse tempo começam as rivalidades comerciais entre esta e a de Mauá. O agente dêste, em officio dirigido ao Presidente da Província, consultava o govêrno: "... se bem que o § 2º do art. 6.º (da lei de meios) mande contratar êsse serviço (a linha Manaus-Belém) com a "Companhia Fluvial do Alto Amazonas", tomo a liberdade de consultar V. Excia. se o serviço dessa linha de navegação não poderá ser feito por quem melhores vantagens oferecer, como releva dizer, é de praxe por ocasião de se contratar serviços públicos de semelhante natureza. A resposta, que V. Excia. se dignar, a êste officio, me servirá de govêrno para apresentar, ou não, proposta por parte da "Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas" para contrato do referido serviço". Em resposta, a Presidência pediu e esperou durante dois meses a proposta daquelle Agente. Como não a tivesse, cumpriu a letra do orçamento.

Assim, de Belém para Manaus e vice-versa, os transportes já contavam com 3 linhas mensais subvencionadas, além dos primeiros navios particulares que começavam então a subir os nossos rios, todos ainda de pequena lotação. Entre êsses barcos, havia o "Curuzí", da firma Lobo & Siqueira, o "Arapiranga", da firma Thury & Irmão, o "Madeira", de Stone & Hermida, o "Manicoré", de Elias

José Nunes da Silva & Cia.

Deu-se então o primeiro sinistro em águas amazonenses: o abalroamento do "Purús" pelo "Arary". Isso importou em grave prejuizo para a "Cia. Fluvial", que não estava sendo tão feliz, como o fôra desde sua inauguração, a emprêsa fundada por Mauá.

Britto Amorim, conforme referimos, já tivera inîsperadamente multiplicados seus encargos, com a oscilação cambial motivada pela guerra do Paraguai. Pagara então quase em dôbro as prestações em esterlinos, porque havia encomendado na Inglaterra os navios da Cia Fluvial.

Desfrutando excelente crédito, apesar dos efeitos danosos da concorrência com que lutava, contratou ainda pela quantia de 21 contos anuais uma linha que partindo de Manaus, escalasse por Anirá, Canumã, Itacoatiara, Silves, Conceição e Parintins.

Com a chegada dos seus novos barcos, o "Jamary", o "Arimã" e o "Rio Branco", parecia a Cia. Fluvial" habilitada a dar completa execução ao empreendimento. No entanto, declarou não poder realizar a linha do Rio Negro e a de Maués por falta de vapores apropriados. Não obstante, tal a confiança que Brito Amorim justificadamente inspirava a "Cia. Fluvial" obteve mais dois contratos. Um para o Juruá, mediante a subvenção anual de 24 contos; outro, para o estabelecimento da navegação direta entre Manaus e portos estrangeiros, o que apreciaremos em outro capítulo.

A situação da Cia. Fluvial não era boa. "Sem fundos de reserva, não tendo capitais a recolher — observou o presidente da Província, Dr. Monteiro Peixoto — lhe era impossível fielmente cumprir com todas as cláusulas dos contratos que tem com a Província."

Em 1874, em virtude do Decreto imperial n. 5.575, de 21 de março, fundiu-se a Cia. Fluvial, de Alexandre Amorim, com a Cia. do Amazonas, de Mauá. Os acordos respectivos foram autorizados e ratificados pelos governos do Império,

do Pará e do Amazonas, com os quais as duas organizações tinham seus contratos de navegação.

Tal foi a origem da **Amazon Steam Navigation Company**, com sede em Londres.

Mas não foi sem grandes protestos e acalorada discussão que a Assembléa do Amazonas acolheu a notícia da absorção da empresa do comendador Britto Amarim.

Esta foi a vitória da competição, em que sobreviveu o elemento mais forte. As relações comerciais no Amazonas já justificavam, então, mais de 100 entradas e saídas de barcos a vapor no porto de Manaus (14).

Nos termos do acôrdo com a nôva entidade, suprimiu-se a linha de Maués e reduziu-se o número de viagens para o Juruá. E tôda a receita de 3% adicionais sôbre a exportação, sem o limite de 120 contos do primitivo contrato, subsistiu em favor da nova organização. Esta deveria retribuir tal concessão com 3 viagens mensais de Belém a Manaus, 1 de Manaus a Tabatinga, 1 ao Purús, uma ao Madeira e 1, de 2 em 2 meses, ao Juruá e ao Rio Negro.

Apesar do aprêço em que tinha os serviços da empresa, afirma Tavares Bastos, já em 1865, ser excessiva a subvenção que o govêrno imperial lhe concedia (15). Castro Rebelo, em sua análise da figura de Mauá, considerou como "monopólio de fato" a situação usufruída pela companhia com a ajuda de favores oficiais (16). Com efeito, ela conseguiu, como vimos, absorver todas as

organizações que tentaram fazer-lhe concorrência.

Vozes autorizadas levantaram-se, quase sempre em pura perda, contra o excesso de vantagens oficiais atribuídas à mesma. Em 1881, constatava o barão de Mamoré, Senador pelo Amazonas, referindo-se às companhias particulares envolvidas pela **Amazon Steam**: "... a companhia inglêsa as absorveu conseguindo que nela se fundissem com as subvenções que tinham, matando assim qualquer concorrente no rio mar!" (17). E Torquato Tapajós, em 1885, fazendo-se eco das queixas que se levantam na região, atacava mais uma vez, em intensa campanha, o caráter de monopólio em que praticamente se constituira a exploração dos serviços contratados pela companhia, já agora atendidos de forma nem sempre adequada. (18)

A movimentação de recursos, ensejada pelo desenvolvimento dos meios de transporte, suscitava o aparecimento de novos barcos e a criação de novas empresas; em 1882, funda-se em Belém a "Cia. Pará e Amazonas", que, como as anteriores, veio a fundir-se com a empresa fundada por Mauá (1892).

Não hesitamos em afirmar que foi a navegação a vapor que tirou a Amazônia do marasmo em que vivia, dando oportunidade ao seu comércio de uma penetração mais vasta e rápida, ao mesmo tempo que fazendo conhecidos e em parte explorados os seus recursos naturais. Os rios da Amazônia valem por estradas abertas ao bem estar e à riqueza.

Os negócios com os produtos flores-

(14) — Alem dos barcos das companhias fusionadas e os de firmas particulares já referidos, em 1873 temos noticia de mais quatro, também particulares: «Teixeira & Ruiz», «Augusto», «Fortaleza» e «Grão», empregados o primeiro na linha do Purús, o segundo na de Iquitos, os dois últimos na do Madeira (V. Relatório da Diretoria da Associação Comercial do Amazonas, relativo ao ano de 1873, in «Arquivos», vol. I, Manaus, Junho de 1947, pag. 31).

(15) — Ob. cit., pag. 184.

V. ponto de vista contrario no Prefácio de Claudio Ganns à «Autobiografia» de Mauá. Zelio Valverde ed. Rio, 1942, pag. 74.

(16) — «Mauá, Restaurando a verdade» — Editorial Universo — Rio, 1932, pag. 23.

(17) — Apud Torquato Tapajós, «Provincia do Amazonas. Navegação direta» (1.ª série) — Rio, 1886, pag. 39.

(18) — Ob. cit., pag. 36.

tais, especialmente a borracha, fizeram com que a flotilha fluvial se tornasse insuficiente para as necessidades do tráfego. No começo deste século, entre 1900 e 1910, as casas comerciais de Belém e Manaus, bem como alguns comerciantes do interior, encomendaram, sobretudo da Inglaterra, "gaiolas" para servir aos seus aviados. De momento, lembramo-nos, relativamente às firmas com séde em Manaus, dos navios de Miranda Araujo, Caetano Monteiro, Avelino Augusto Martins, Hilario Alvarés, Armino Teixeira, Comendador Eduardo Rodrigues.

Raro o seringalista ou proprietário de "barracão" que não possuísse suas lanchas e batelões. Por outro lado, proliferavam os "regatões", com suas "cobertas" de 1, 2 ou 3 toneladas, andando de porto em porto, onde houvesse um extrator acessível, para comprar-lhe as "sobras" das safras. Ao tempo da Província, houve mesmo permissão para comércio de "regatão", conforme consta da Lei Provincial n.º 19, de 25 de novembro de 1833 (19).

A Lei dita "do beneficiamento da borracha", de 8 de julho de 1900, no governo Silverio Nery, concorreu muito para a afluência de navegação a Manaus, pois que tornou obrigatório o corte da borracha, a fim de verificar sua qualidade, antes de sair do Estado. Com isso, várias casas comerciais de Belém tiveram de transferir suas sédes ou estabelecer filiais na capital amazonense. Importou êsse fato no aumento considerável do número de navios no ancoradouro de Manaus, já então encontrando as facilidades de embarque e desembarque oferecidas pelas instalações da Manaus Harbour Ltd., inauguradas em 1903.

Manaus achava-se ligada diretamente à Europa, à America do Norte e ao Sul do País, oferecendo atracação facilíssima no seu porto. Já em 1902, visitaram-na 140 navios estrangeiros e 342

nacionais, vindos de fora do Estado. Procedentes do interior, 617.

Em 1910, cumpre registrar o movimento dos armadores amazonenses, no sentido de estabelecer normas e decidir providências comuns, de forma a evitar a ameaça de prejuízos iminentes pela perspectiva da crise que se aproximava. Foi organizada uma Liga para elaborar as bases da resistência. Houve apêlo ao govêrno estadual. Êste, por lei de 1.º de dezembro dêsse ano, autorizou a Associação Comercial a organizar uma companhia de navegação, a fim de unificar os esforços de mútua defesa. Pela falta de unidade de vistas dos grandes proprietários, cujos barcos passariam a se regular por princípios que viriam ferir seus interêsses de acasião, o empreendimento falhou.

Tivemos oportunidade de observar os prejuízos que a situação acarretava ao pessoal dos lugares remotos ou centrais, retidos, durante muitos dias, à margem dos rios, sem nada produzir, à espera de determinado navio, com seu "aviamento". E em certas épocas do ano, entre Novembro e Março, as embarcações subiam em quantidade, verdadeiras "piracemas", cada qual porfiando ir à frente, no intuito de auferir os primeiros e mais vantajosos lucros. Durante o resto do ano, êsses barcos tornavam-se raros, porque obedeciam sómente à ambição de lucros imediatos, desprezando as necessidades da população ribeirinha.

Os próprios navios subvencionados poucas vêzes satisfaziam, no caso dos horarios, às exigências dos contratos. Tantas vêzes, mesmo, para atender reclamos do comércio, eram pelo próprio Govêrno transferidos os dias de partida.

Exatamente quando o perigo de uma desorganização se aproximava, preocupando a atenção dos "aviadores", quando mais de perto se fazia mister a ação dos poderes públicos no sentido de evitar ou atenuar as consequências de uma paralização, em 1.º de agosto de

1910 termina o prazo do contrato que The Amazon Steam Navigation Co. Ltd. tinha com a União, declarando a empresa não continuar, por obrigação, a manter o tráfego de seus barcos no Amazonas e afluentes.

Não obstante ser livre e numerosa a navegação particular, o fato provocou justo temor de imposições por parte da The Amazon Steam Navigation Co. Ltd. A Associação Comercial do Amazonas, sempre vigilante, preparou um memorial que dirigiu ao Ministro da Viação e Obras Públicas, instando para que fôsse prorrogado o prazo ou tomada medida semelhante, enquanto se publicavam editais de nova concorrência. Realizada esta, venceu-a a empresa sucessora "The Amazon River Steam Navigation Company (1911) Limited", então formada em Londres. A 31 de agosto de 1912 foi lavrado o novo contrato.

A nova "Amazon River" dispunha de 47 navios, com o registro de 16.440 toneladas e comprometia-se a realizar em todas as linhas 357.388 milhas inglesas por ano. Além da subvenção, ficou isenta dos impostos de importação de todos os materiais e víveres para o consumo de bordo.

Com elementos e vantagens tais, a navegação subvencionada parecia firme na resistência à crise. As outras empresas menores, que não tinham sabido unir-se, quando fôra oportuno, começaram, com prejuízos sensíveis, a baixar seus fretes e passagens. Lembra-mo-nos da casa Levy & Cia., que anunciara para o Rio Madeira, um abatimento de 50% relativamente à tabela da "Amazon River".

Isso porem, não continuaria, com a restrição das importações, com o menor trânsito de passageiros, pela carestia do braço trabalhador a bordo e de víveres para a alimentação. A própria Companhia protegida alegou ter encerrado em 1913, seu balanço com deficit, pleiteando a reforma do contrato, a fim de obter aumento do auxilio federal.

Jamais do Rio de Janeiro levantaram-se

contra a pretensão ... O dr. Hannibal Porto escreveu um livro a propósito, "Em defesa da Amazônia", reforçando os argumentos do Almirante Carlos de Carvalho todos contrários à pretendida reforma de contrato. A Companhia, porem, triunfou em parte, com a elevação dos auxilios.

O longo colapso da região afetou os negócios da companhia, que não soube mais sair da depressão por seus próprios recursos. Em 1940, o Governo Federal encampou-a, pelo Decreto-Lei n.º ... 2.147, de 25 de abril. Pertencia, então, sob o nome de Cia. Brasileira de Navegação do Rio Amazonas, ao círculo de empresas do Sr. Henrique Lage, que adquirira há pouco o seu acervo.

Pelo Decreto-lei n.º 2.154, de 27 de abril do mesmo ano, foi criada a Superintendência da Navegação da Amazonia e Administração do Porto do Pará (SNAPP), que passou a gerir a organização emcampada.

Capítulo II

A GRANDE CABOTAGEM E A NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO

A primeira tentativa de navegação de longo curso para o Amazonas deve-se ao Conselheiro José Silvestre Rebello, representante brasileiro em Washington, em 17 de março de 1826, após entendimentos com B. William Rogers, incorporador da "New York Society", dando em resultado o equipamento do paquete "Amazonas", destinado à linha New York—Manaus, sobre o comando do capitão John W. Hefferman.

Silvestre Rebello, crente de que ia prestar ao seu país um grande serviço, assegurou àquela firma o apoio oficial do nosso governo. Cheio de boa fé, o Capitão Hefferman parte naquele navio, cujo nome já era uma homenagem à terra que vinha servir. Faz-se portador de extensa carta do nosso representante diplomático ao Presidente da Província do Pará, Tenente-coronel José Felix Pe-

reira Burgos, dizendo das vantagens da aludida navegação para o Brasil, sobretudo para a Amazônia, no desenvolvimento de seu comércio e indústrias extraias, garantindo que o barco obedeceria às condições de sempre usar a bandeira brasileira, como sinal de observância às nossas leis de marinha. Demonstra a carta os inconvenientes do transporte em canoas, de cidade em cidade, de vila em vila, de povoação em povoação. E acrescenta: "Para evitar êsses inconvenientes, o barco a vapor é o remedio" (20).

A 14 de julho de 1826 aporta a Belém o "Amazonas". O Presidente Burgos recebe e lê a carta, convocando imediatamente o Conselho Municipal e os principais cidadãos da Capital inclusive o bispo D. Romualdo Antonio de Seixas. Expõe o assunto, insinuando desvantagens para o Império, entre elas a morte da navegação em canoas. Resultado: todos foram de opinião desapoiar os intuitos de penetração do "Amazonas", no prosseguimento de sua viagem a Manaus. O governo imperial parece dar mão forte a Burgos. E pelo espaço de mais de dois decênios ficaram anuladas as louváveis intenções de Silvestre Rebello.

"Fracassava destarte — diz Artur Reis — a primeira tentativa para a navegação a vapor na portentosa bacia. O nacionalismo fervente da hora, na Amazônia, prejudicava o empreendimento que tanto poderia resultar em beneficio para a região". (21)

Mas a navegação de longo curso, Amazonas a dentro, era uma questão de tempo, como vamos ver.

Região essencialmente potâmica, aberta para o Oceano, como que aceitando o prolongamento dêste, a interessar na da menos de cinco países, a Amazônia era uma expressão geográfica que não podia, por mais tempo, admitir a clau-

sura por parte de quem lhe guardava a chave.

Desde 1848, vozes autorizadas se levantaram, no parlamento, propugnando pela navegação a vapor do grande rio, como pela franquia dêste ao comércio mundial. Nos Estados Unidos, não se podia admitir que o Brasil continuasse a exercer a política de isolamento da bacia amazônica. Mas nenhuma norma de caráter internacional, até então, obrigava qualquer nação, possidora de segmentos de rios internacionais a franquear seus portos às outras bandeiras. A internacionalização dos cursos d'água só veio a ser positivada em 1856, no Tratado de Paris. Nessa época já o Brasil tinha convênios de tráfego fluvial com o Perú e a Venezuela. (22)

Os Estados Unidos mostravam-se muito interessados na abertura do Amazonas, tanto que os Tenentes Haddon e Gibbon, da marinha norte-americana, já haviam descido em exploração à sua caudal.

Em 1853, o Tenente F. Maury também da armada norte-americana, publicou, na imprensa daquele país, uma série de artigos atacando a política brasileira sôbre o Amazonas. Trabalho tendencioso, chegou a asseverar que o assunto da livre navegação no Amazonas era para o seu país a mais importante questão do momento. Acusava o Brasil de estar promovendo pressões diplomáticas sôbre o Perú, Bolivia, Equador, Colombia e Venezuela afim de obter, "com cada uma dessas repúblicas", o direito exclusivo de navegação dos seus tributários amazônicos". A missão dos diplomatas brasileiros seria — continua Maury — a de "frustrar quaisquer tentativas de tratado, que as nações comerciais quizessem fazer com essas repúblicas: era destinada a retardar seus passos e fechar mais apertadamente que nunca as suas grandes artérias ao

(20) — Luiz R. Cavalcanti de Albuquerque, ob. cit. pag. 7.

(21) — Arthur Reis, « Panorama Econômico-financeiro do Segundo Reinado », pag. 17.

(22) — Fernando Saboia de Medeiros, « A liberdade de navegação do Amazonas »

— « Brasiliana ».

comércio ... "E Maury chegou a dizer, referindo-se aos direitos e à atitude do Brasil, se porventura êsses direitos não estão em perigo de claudicar pelo não uso". "Tempo virá em que a livre navegação do Amazonas há-de ser considerada pelo povo dos Estados Unidos como segunda em importância, comparada com a aquisição da Luiziana se é que for segunda, porque nos parece que há de vir a ser a válvula de segurança da União Americana" (23).

O Tenente Maury enganara-se. Os propósitos do Governo Imperial não eram o de enclausurar o Amazonas. Demonstrou-o fartamente, em longa e imediata contestação, o Dr. João Baptista de Castro Morais Antas, em série de artigos insertos no "Correio Mercantil" (24).

A franquia do grande rio passou a preocupar o Parlamento. Tratava-se do assunto em jornal e em livro. Em 1862, Sininbú, chefe do gabinete, afirmava o seu "desejo de ver o maior rio do mundo franqueado ao comércio de tôdas as nações, e as suas águas sulcadas por navios em que flutuem todos os pavilhões do globo". (25).

O Visconde do Rio Branco, em sessão de 27 de junho de 1864, professava a mesma opinião, dizendo: "Entendo que a abertura do rio Amazonas é uma medida de alta conveniência para o País; que não pode ser impugnado por todos que desejam a prosperidade do Brasil".

Tavares Bastos foi outro vanguardeiro dessa idéia.

Convém lembrar que a pujante artéria fluvial já era franca aos navios

do Perú e da Venezuela, conforme convenções. Era mister que se universalizasse a medida.

Veio o Decreto imperial n.º 3.749, de 7 de dezembro de 1866. O Rio Amazonas já podia ser penetrado por navios de todas as bandeiras. Era o complemento da Carta Regia de 26 de janeiro de 1808, que abriu os portos do Brasil ao comércio das nações amigas (26).

O primeiro navio mercante vindo diretamente da Europa que aportou a Manaus foi um veleiro dinamarquês, de 263 toneladas, procedente de Hamburgo. O fato verificou-se em 25 de março de 1874 (27).

Entretanto, Manaus somente veio a ter ligação regular direta com a Europa pela iniciativa do comendador Alexandre Amorim, que se comprometeu a fazer, com a subvenção anual de 90 contos, 6 viagens anuais, número que dobraria após os primeiros anos.

Alexandre Amorim foi à Inglaterra, onde organizou nova empresa para executar o contrato que obtivera: a *Liverpool and Amazon Mail Steam Ship Co. Ltd.*, com o capital de £ 100.000.

Fretados antes da incorporação desta empresa, chegaram a Manaus o "Mailard", de 595 toneladas, e o "Lilian", o primeiro em 30 de abril e o segundo em 13 de junho de 1874. Nesse mesmo ano, pelo Decreto n.º 5.798, de 18 de novembro, foi criada a Capitania dos Portos do Amazonas, instalada a 13 de fevereiro de 1875.

Em 1875, a *Liverpool and Amazon Mail Steam Ship Co. Ltd.* passou a enviar seus paquetes, para logo interromper o serviço por desinteligências de

(23) — F. Maury, « O Amazonas e as costas atlânticas da América Meridional » — Rio, 1853.

(24) — « O Amazonas. Breve resposta à memoria do Tenente da Armada norte-americana-ingleza F. Maury sobre as vantagens da livre navegação do Amazonas » — Rio, 1854.

(25) — Apud Tavares Bastos, « O Valle do Amazonas » — 2.a edição — « Brasiliana » Rio, 1937. pag. 41.

(26) — Indescriível o contentamento dos habitantes do Amazonas com êsse fato. Por iniciativa do Dr. Antonio David Vasconcellos de Canavarro, em 7 de Setembro de 1867, foi erguida, à Praça S. Sebastião, uma coluna de pedra e cal, substituída pelo belo expressivo monumento de hoje, em 3 de maio de 1900.

(27) — Santana Nery "Le Pays des Amazonas" — Librairie Guilhaumin & Cie. Paris, 1899, pag. 244. Artur Reis. "O processo histórico da Economia Amazonense" — Rio, 1944.

sua administração central, em Londres. De sua frota o primeiro a fundear em Manaus foi o "Amazonas", a 25 de janeiro desse ano. A Cia. veio a falir e o governo provincial, pela Lei n.º 347, de 24 de maio de 1876, rescindindo o contrato com Alexandre Amorim, autorizou nova concorrência.

A partir de 1877, tivemos a Red Cross Line, para a qual passou a subvenção oficial. O tráfego iniciou-se com o "Teresina" e prosseguiu com os vapores "Sobralense", "Amazonense" e "Paraense", todos de mais ou menos 1.000 toneladas.

A Red Cross Line, em 1901 foi substituída por Booth and Company. Desde há algum tempo as duas organizações inglesas trabalhavam em acôrdo, enviando de Liverpool para Manaus, três navios por mês, os quais alternavam os portos de Hamburgo e Havre como primeira escala, e de New York um navio de 20 em 20 dias. Mantinham, ainda, a linha mensal entre Manaus e Iquitos (Perú).

Antes da I Grande Guerra, importante organização alemã levava seus navios, "Rio Negro" e "Rio Pardo" mensalmente ao porto de Manaus, em concorrência com os ingleses "Lanfranc", "Hilary", "Hildebrand" e outros, não só da Booth como da Lamport, bem como os italianos, da linha mensal de Genova, mantida pela Ligure Brasileira desde 1897, com escalas em portos do Mediterraneo. Vinham também regularmente às águas amazonenses os navios portugueses "Dona Amelia" e "Dona Maria", que chegavam carregados de mercadorias para a Casa Andressen (28).

A primeira conflagração mundial e a crise econômica da Amazônia convergiram em efeitos prejudiciais à navegação de longo curso para a região. Só a Booth and Co. resistiu e está resistindo.

Após a II Grande Guerra, inaugurou-se uma linha para New York, executada

da pelos navios da Moore Mc Cormack.

Nenhum navio procedente do Sul do País chegava a Manaus, senão a contar de 1882, pois Belém era o último ponto de escala das unidades da Companhia Brasileira de Paquetes, antecessora do Lloyd Brasileiro. A baldeação de cargas e passageiros, na capital paraense, constituía um transtôrno e uma causa de despesas que tanto o governo provincial como as classes conservadoras procuravam remover.

A Lei n.º 577, de 22 maio de 1882, autorizou o Presidente da Província a contratar o estabelecimento de uma linha para o Sul, mediante o auxílio de Cr\$ 8.000,00 por viagem. Com o beneplácito dos poderes centrais, foi celebrado em Manaus, a 27 de fevereiro de 1883, o contrato com a Cia. Brasileira de Paquetes, para manutenção de uma viagem mensal. Começamos, assim, a ter um navio direto, como o chamavam então.

Pela Lei n.º 651, de 11 de junho de 1884, autorizou-se o Presidente da Província a inovar o contrato, o que foi feito em ato de 19 de maio do mesmo ano. Em 1885, através de interpretação capciosa, a companhia contratante firmou acôrdo com a Amazon Steam. Esta se encarregaria do trecho Belém — Manaus. O Amazonas voltaria, dessa maneira, a não ter ligação direta, obrigadas as viagens a uma interrupção em Belém. Houve clamor e o amazonense Torquato Tapajós soube fazer na capital do Império brilhante campanha a favor dos interesses de sua Província. Finalmente, houve o restabelecimento do direto.

O movimento de navegação para o Sul aumentou consideravelmente. Quatro navios do Lóide ancoravam mensalmente em Manaus, fora os das Companhias Maranhense e Pernambucana.

A I Grande Guerra e a crise da borracha fizeram com que aquele movimento diminuisse, reduzido que ficou a bem

castanha e de outros produtos de suas florestas.

Capítulo IV

ACIDENTES

Em agosto de 1946, publicamos as seguintes palavras que têm inteiro cabimento nestas considerações de ordem histórica, relativas à navegação dos nossos rios:

Em todos os recantos da Planície Verde passam grandes ou pequenos cordões d'água, que são caminhos com que a Natureza brindou a região das samau-meiras. A Providência, assim facilita ao homem a penetração e permite a condução das riquezas florestais e dos produtos da lavoura.

Acontece, todavia, que "êsses caminhos que andam" nem sempre são livres à navegação, pois, apresentam, em certos trechos, paus e pedras de fácil destruição, sendo estas muito mais raras nos baixos rios.

Devido à instabilidade das terras marginais, à infiltração e à corrente das águas, há constantes desabamentos das árvores cujos troncos, revirados para cima, servindo-lhes de base, no fundo, os possantes esgalhamentos, tronqueiras formidáveis, pelo seu comprimento e grossura, aí permanecem por longo tempo.

A piranheira é a árvore mais durável e constitui maior perigo às embarcações. De ano para ano, vão aparecendo, no mesmo estirão ou na mesma curva do rio, novos paus que, especados, obrigam os gaiolas e as lanchas ao desvio pela margem oposta. Tantas vêzes um trecho parece limpo. Engano. Já, ali, se implantára uma "tronqueira", como, por exemplo, ocorreu êste ano (1946) no lugar em que naufragou, no Juruá, a lancha "Angelina" e o motor "Norte" no Acre.

Todos os nossos rios são, em geral, volumosos, maximé ao tempo do inverno. Dizem que permitem a navegação franca. Mas, os paus estão a restringir essa asserção, enquanto o Poder

competente não levar a efeito o desaparecimento dêsses impecilhos, que fazem com que os capitais invertidos no serviço da navegação sejam de uma precariedade assombrosa.

Não são somente os troncos de piranheiros e de outros vegetais os causadores de tantos naufrágios, que se verificam anualmente. Existem também pedras que podem e devem ser destruídas.

Quando os nossos rios estiverem limpos cessará, em grande parte, o perigo que tanto inquieta a quem viaja, como afflige aos donos das embarcações e companhias de seguros. São sem conta os navios, batelões, lanchas e motores que as águas têm tragado, fazendo uma grande falta ao comércio e aos habitantes da hinterlândia.

Houve navios que realizaram apenas uma ou duas viagens. Lembremos o caso do gaiola "Izidoro Antunes", que chegara da Inglaterra, em Belém. Confortavel, bem aparelhado, cheio de mercadorias, levanta âncora no porto daquela cidade. Quando atravassava a baía de Marajó horas depois de partir, é batido por forte ventania, que o faz sair da rota e ir sobre umas pedras. Perdeu-se completamente.

E nessas condições de desgarramento, podemos citar, naufragadas, ali, os navios "Otero", "Perseverança", "Prompto", "Macau", "Etna", "Colomy", "Julio de la Roque", "Waltin" e "Mazaltob".

Para positivar o que vimos de afirmar, sem tratarmos de embarcações que afundaram em consequência de abaloramentos (como o recente caso do "Ajudante"), de adernamentos (como sucedeu ao "Manauense", de válvulas desligadas (o caso do "Itucumã", no porto de Manaus), de incêndios (o "Tabatinga", o "Paes de Carvalho", o "Manauense"), passamos a apresentar uma lista incompleta já se vê, de navios que foram vítimas de paus e pedras em nossos rios: No Solimões: "Miguel Bitar", "Paraense", "Mamoriá", Antonio Bittencourt", lanchas "Jaquirana" e "Mercedes".

No Rio Madeira: "Cruzeiro", "Hilda"

raros navios do Lóide. A segunda conflagração quasi anulou as nossas relações com os portos do Sul, a ponto de termos um cargueiro por mês e um misto de três meses.

Capítulo III

A DEBACLE

A borracha ia deixar de ser o segundo produto da riqueza nacional e, com a decadência, a navegação iria sofrer um golpe tremendo.

Já os gaiolas que procediam dos altos rios, rumo de Belém e Manaus, não mais chegavam bebendo água na expressão pitoresca dos ribeirinhos. O seguinte quadro, que nos fornece o Embaixador Macedo Soares, nos dá uma idéia da derrocada, início da maior e mais prolongada crise econômica e financeira da Amazônia (29).

ANO	Borracha (*)	
	silvestre	de plantação
1910	88,2	11,8
1923	8,4	91,6

(*) Percentagem da produção mundial

No apogeu da crise perturbadora tivemos oportunidade de ver em Val-de-Cans, próximo ao porto de Belém, uma quantidade de navios "encostados", enferrujando-se. Não tinham o que transportar. A Guerra de 1914 — 1918 produziu um colapso no comércio da região.

Num magnífico estudo referente à crise amazônica, o sr. F. Ferreira Netto lançou esta apreciação: "O decréscimo de unidades em tráfego vem-se acentuando de vinte anos para cá. Durante êsse período, cento e quarenta navios de toneladas diversas deixaram de sulcar o portentoso rio-mar. Cêrca de oitenta jazem agora no fundo d'água de-

vido a acidentes de navegação e o restante foi vendido para outras partes do país ou estrangeiro. É uma perda irreparável na presente situação e que está sendo atenuada pelo trabalho intenso que vem sendo realizado pelo Serviço de Navegação da Amazônia e Administração do Porto do Pará" (30).

Que embarcação poderia receber, a frete, borracha fina que, nas praças exportadoras, produzia apenas Cr\$ 1,60 por quilograma?

Em tempo da alta, os impostos desse artigo, que chegou a merecer o nome de ouro negro, eram escorchantes. Chegaram a atingir 33% nas diversas formas de tributação, baixando depois para 22%, ponto em que se manteve por alguns anos. Mesmo assim, nesse assalto dos poderes públicos à bolsa particular, muitas fortunas se fizeram nas duas capitais. Quase tôdas, porém, não ficaram na terra não foram invertidas em aparelhamento reprodutivos capazes de equilibrar, mais tarde, a vida econômica e financeira da Planície.

A respeito, dizia o Sr. José Verissimo, em 1915: "No comércio da Amazonia se fazem fortunas numerosas e rápidas, grandes mesmo, mas de fato ainda não há ali riquezas acumuladas, não há capital bastante às necessidades do tráfego da região". (31).

No entanto, era para o tráfego que estava voltada tôda a confiança do comércio das indústrias extrativas, da agricultura, da civilização, enfim.

Numa região essencialmente potâmica, comércio e navegação são corolários do mesmo problema. Aumentando os negócios deve haver um correlato desenvolvimento dos transportes. Se tal não acontecer, logo se manifestará um entravamento nas transações. Ao contrário, a restrição das permutas é o empobrecimento da navegação. A Amazônia experimentou-o sobejamente durante a desvalorização da borracha, da

(29) — "A borracha" — Rio, 1927, pag. 41.

(30) — "O Problema Amazônico" — Belém, 1942.

(31) — "Interesses da Amazônia" — Rio, 1915, pag. 22.

(lança). "Chamié", "Içá", "Teté", "Canutama", "Explorador", "Santos Dumon" e "Teixeirinha".

No Rio Purús: "São Vicente", "Rio Madeira", "Puruzinho", "Curitiba", "Curty", "Lira Castro", "Purús", "Veneza", "Alagoas", "Ajuricaba", "Amethis:it", (lança), "Barcelles", "Brasília", "Colibri", "Antonio Lemos", Guamá", (lança), e "Mondego".

No Rio Acre: "Watrin", "Elius", "Acreano", "Rio Amazonas", "Aripuanã", "Felicidade", (lança), "Mazagão", "Lauro Sodré" e "Amazonas".

No Alto Purús: "Macapá", "Tauary", (lança) e "Paumary" (no rio Paumary).

No Alto Juruá: "Ituxy", "Jonas", "Japurá", "João Augusto", "Tarauacá", "Sabiá", "Tieté" (lança), "São Martinho", (lança), "Angelina" (lançã), "Alagoas", "Douro", "Herman", "Pirajós" e "Tocantins".

No Rio Tarauacá: "Sertanejo", "Aracy" (lança), "Mario" (rebocador).

No Rio Envira: "Ipixuna"; no Murú, "Gilberto"; no Rio Negro, "Bitar".

Devemos a obsequiosidade desta lista aos dignos pilotos fluviais Raimundo Miranda e João Bonates (práticos do Purús) e Antonio Vilhena (do Juruá), bem assim a F. W. Danin na sua publicação inserta no "O País", do Rio de Janeiro, de 2 de outubro de 1930.

Depois desta enfadonha nomenclatura, que fala, a verdade dos fatos, fazemos notar que, em regra, o destino de uma embarcação, na Amazônia, é o naufrágio, enquanto a ameaça dos paus e pedras não for eliminada. Rara é a embarcação que envelhece no serviço.

De uma feita, viajando no Purús, no período de vazante, vimos, em vários lugares, carcaças de navios, lanchas e batelões, com seus cavernames para o ar, parecendo esqueletos de gigantes tombados quando levavam a vida e o progresso por aquelas longínquas paragens ...

Capítulo V CONCLUSÃO

Já frisamos, em outro lugar, que as

atividades da navegação amazônica sempre se desenvolveram num ambiente económico bem fraco e numa região sem o aparelhamento técnico indispensável à eficiência dos transportes fluviais. Foi com grandes sacrificos que o comércio agiu no sentido de obter embarcações para o seu serviço, atendendo que o crédito era o recurso de que lançava mão em todas as emergências.

O sistema dos negócios, verdadeiro escambo de outras eras, não dava ensejo ao maior movimento da moeda. O aviador das praças de Belém e de Manaus preferia ao dinheiro a borracha, a castanha, a madeira, a piaçaba, os couros, etc. Na verificação de quantidade e qualidades desses produtos havia margem para novos lucros, nem sempre confessáveis.

Tracemos mais claro esse ambiente económico dentro do qual as empresas de navegação e armadores particulares careciam estar alertas na defesa dos seus interesses.

Aviar em larga escala e receber dos aviados, proprietários de barracões vultosa porção de gênero, era preocupação das casas aviadoras. Se o comitente do interior se mostrava digno de confiança, pela presteza com que atendia os seus compromissos, embora nada possuísse na terra que explorava, seu crédito podia ser alargado consideravelmente. Havia indivíduos que subiam um dos nossos rios, de maior riqueza gomífera. Conseguiam com facilidade regiões ainda abandonadas e abundantes de seringueiras. Era o quanto bastava. Desciam. Iam aviar-se e formar pessoal para o trabalho da extração. Em pouco tempo transformavam assim em aviador, negociantes que se improvisavam tomando sob sua responsabilidade algumas dezenas de contos de reis.

Por sua vez, o aviador também comprava a crédito nas praças do Nordeste e do Sul do País. Comprava fiado para vender fiado. Fretes e passagens, em geral, eram pagos às agências de

navegação, quando se liquidavam os negócios, tantas vezes nas próprias casas aviadoras.

Bem ponderada a afirmativa de Araújo Lima, quando escreveu sobre o assunto: "... o crédito era a mola das iniciativas e a base dos negócios, desde os primeiros dias da vida comercial da Amazônia, e assim foi se tornando cada vez mais fácil; tornou-se facilíssimo. Daí se originou o regime de abuso do crédito, de excesso de confiança, de extravagante facilidade de negócios" (32).

Como as dunas do deserto, que se formam ao azar dos ventos, e assim desaparecem, as grandes fortunas formavam-se ou sumiam na oscilação dos preços da borracha, arrastando, na viagem, casas de comércio e navios.

É excusado registrar que muitos aviados não pagavam seus débitos, quer por incapacidade de direção, quer por motivo de moléstia em seu pessoal de trabalho, quer, ainda, por desonestidade, isto é, fazendo carrear para outro ou outros destinos, que não ao seu fornecedor de mercadorias, os gêneros colhidos. Tudo se refletia nos fretes e passagens, que, desse modo, não eram pagos, sem contar com os riscos da navegação. Num terreno de tamanha instabilidade econômica, o regime dos transportes, na Amazônia, não podia deixar de ser bastante precário, ainda mais baseado na produção de dois quase que exclusivos produtos: a borracha e a castanha.

Por outro lado, a má fé. Quantos navios foram postos a pique, para que as Companhias de seguro os pagassem. Lembremos o rumoroso caso do "Cruzeiro", no Rio Madeira, descendo superlotado de goma elástica. Foi ao fundo. Os consignatários reclamaram o pagamento da carga, assim o armador do navio. O Seguro impugnou e depois de longa demanda, ficou provado, pelos "conhecimentos" de embarque, que a lotação desse navio era muito menor

para o peso e o volume do carregamento que conduzia.

De outra feita um navio carregado de borracha descia o Solimões batera misteriosamente num pau e afundara, num ponto da margem que, na vazante do rio, ficava descoberto. O Seguro desconfiou, não pagou o sinistro. Houve demanda. Esperou-se que o rio baixasse e, então, se verificou, na parte da proa do barco, abaixo da linha d'água, que uma fortíssima pancada, de dentro para fora, com martelo pontecagudo, tinha furado a chapa de ferro. Lá estava a prova do crime. Numa outra ocasião, conforme nos contara, um "prático", que se recusara a trabalhar, lançara o navio sobre uma praia, onde ficou por muitos dias.

A Amazônia ressentia-se da falta de uma Escola de Práticos fluviais que, além da instrução primária, adquiriam conhecimentos náuticos gerais, os preceitos do Código de Cabotagem, especialmente, em acurado estágio, a navegação de um ou dois rios da Planície.

Os verdadeiros Práticos são aqueles que se fizeram na constância das viagens. Conhecem e sabem evitar os lugares perigosos.

Há falta de Práticos. A mentalidade de muitos dos nossos técnicos da roda do leme jamais tolerou que ao seu lado alguém aprendesse a praticagem de um rio. Nada lhe ensinam, temendo uma futura concorrência. É uma profissão que tem tido quase todas as portas fechadas pelo egoísmo e pela instabilidade de uma colocação permanente. Basta que uma embarcação vá a pique, o que é comum, para que os seus Práticos, como toda a guarnição, fiquem sem atividade.

A Associação Comercial do Amazonas tem sido a maior e mais persistente defensora dos interesses da navegação amazônica. Através dos seus 78 anos de ativa e benemérita existência, vem sempre tratando do magno assunto. Muito tem conseguido.

São profundamente verdadeiras as seguintes palavras inseridas no seu "Boletim" n.º 87, de outubro último: Os problemas ligados à navegação sempre constituíram uma das maiores preocupações da Associação Comercial do Amazonas. São testemunho de melhorar as condições do trânsito fluvial os longos memoriais, os debates, as conferências com autoridades, promovidas pelo nosso Instituto".

A mais recente afirmação dessa atitude patriótica foi a "mesa-redonda" que levou a efeito o seu Presidente, o engenheiro e negociante Jayme Bitancourt de Araujo, em Manaus, quando da visita do comandante Augusto do Amaral Peixoto Junior, Diretor do Lóide Brasileiro. Vieram à baila os reclames do comércio e da navegação de grande cabotagem. Foi uma reunião a que não faltaram os representantes das classes conservadoras do Estado, fazendo sentir e reclamando as providências a serem tomadas em nome dos interesses vitais desta parte do País, na contribuição, que lhe possa dar a mais poderosa Empresa de navegação da América do Sul.

Nem sempre o Código de Cabotagem aplicado à navegação dos nossos rios arduculou as necessidades imediatas do tráfego. Nem sempre as autoridades fiscalizadoras foram bastante rigorosas para com os transgressores da lei. Daí, dificuldades por um lado e desastres, por outro. A lei não se ajusta, em muitos pontos, à conveniência do serviço, às legítimas necessidades do comércio e das populações ribeirinhas.

A propósito, o sr. Cosme Ferreira Filho, Deputado pelo Amazonas, apresentou à Câmara Federal, em sua legislatura de 1947., um projeto de lei alterando o Decreto-lei n.º 5798, de 11 de junho de 1940, no sentido de facilitar o serviço de pequena cabotagem e criando novas e sensatas disposições nesse sentido. Aguarda-se o resultado dessa tentativa em prol da navegação regional.

Fique registrado, neste bosquejo histórico, a grande irregularidade nos dias

de partida e de chegada dos navios da nossa pequena cabotagem, nos diferentes pontos de escala de cada rio, assunto de que tratamos acidentalmente em página anterior. É preciso que seja lembrada a maneira como se abastecem de mercadorias necessárias ao trabalho extrativo, os seringueiros, os castanheiros, os madeireiros.

O "barracão" é o centro de convergência de todos os negócios. Tem os seus "frequeses", que, ali, vão, periodicamente, abastecer-se, para um determinado tempo, logo após a chegada de um "gaiola" ou de outro transporte. À data prefixada para novo abastecimento, os extratores deixam as suas "barracas" viajando, em canoas, durante um ou dois dias. Aglomeram-se no "barracão" do negociante, que os agasalha e sustenta pelo tempo em que a embarcação se atrasa. Ali ficam para ajudar o desembarque das mercadorias esperadas e conduzir as que lhe são confiadas.

Vimos localidades em que se achavam trinta, quarenta e mais extratores sem nada fazer. Apenas esperando a chegada do "gaiola", durante muitos dias. Isto, em muitos barracões, ao mesmo tempo, somente porque êsses barcos não têm horários de chegada ou de saída. Calcule-se o formidável prejuízo que a irregularidade acarreta, no Amazonas, para os que negociam e para os que trabalham nas florestas, muito longe das cidades, vilas e povoados!

A irregularidade dos transportes é, ali, um regime que ninguém estranha, visto que, por motivo de várias causas, se considera um problema insolúvel, ainda por muito tempo.

A indústria dos transportes, na Amazônia, sempre se processou, quer no ciclo das canoas, quer no dos "gaiolas", num ambiente de mil dificuldades econômicas, técnicas e sociais.

Mas, a vontade de ferro dos homens da região não vê obstáculos: é como as correntes dos seus grandes rios, caminhando resoluta, forte, irrefragável para o seu destino.





AVISO

A disponibilização (gratuita) deste acervo, tem por objetivo preservar a memória e difundir a cultura do Estado do Amazonas. O uso destes documentos é apenas para uso privado (pessoal), sendo vetada a sua venda, reprodução ou cópia não autorizada. (Lei de Direitos Autorais - [Lei nº 9.610/98](#)). Lembramos, que este material pertence aos acervos das bibliotecas que compõem a rede de bibliotecas públicas do Estado do Amazonas.

EMAIL: ACERVODIGITALSEC@GMAIL.COM



Secretaria de
Estado de Cultura



CENTRO CULTURAL DOS
POVOS DA AMAZÔNIA