



COLEÇÃO
Documentos da
AMAZÔNIA

AGNELLO BITTENCOURT

NOTAS HISTÓRICAS SOBRE A NAVEGAÇÃO DO AMAZONAS

[DOCUMENTO Nº 157]



© Agnello Bittencourt, 2012

EDITOR Antônio Ausier Ramos

SUPERVISÃO EDITORIAL Jeordane Oliveira de Andrade

CAPA Ângelo Lopes

PROJETO GRÁFICO André Martins

EDITORIAÇÃO ELETRÔNICA Gráfica Moderna

REVISÃO Sergio Luiz Pereira

NORMALIZAÇÃO Ediana Palma

PROJETO EDITORIAL - VERSÃO ELETRÔNICA Luiz Felipe | Karla Colares

B624n Bittencourt, Agnello.

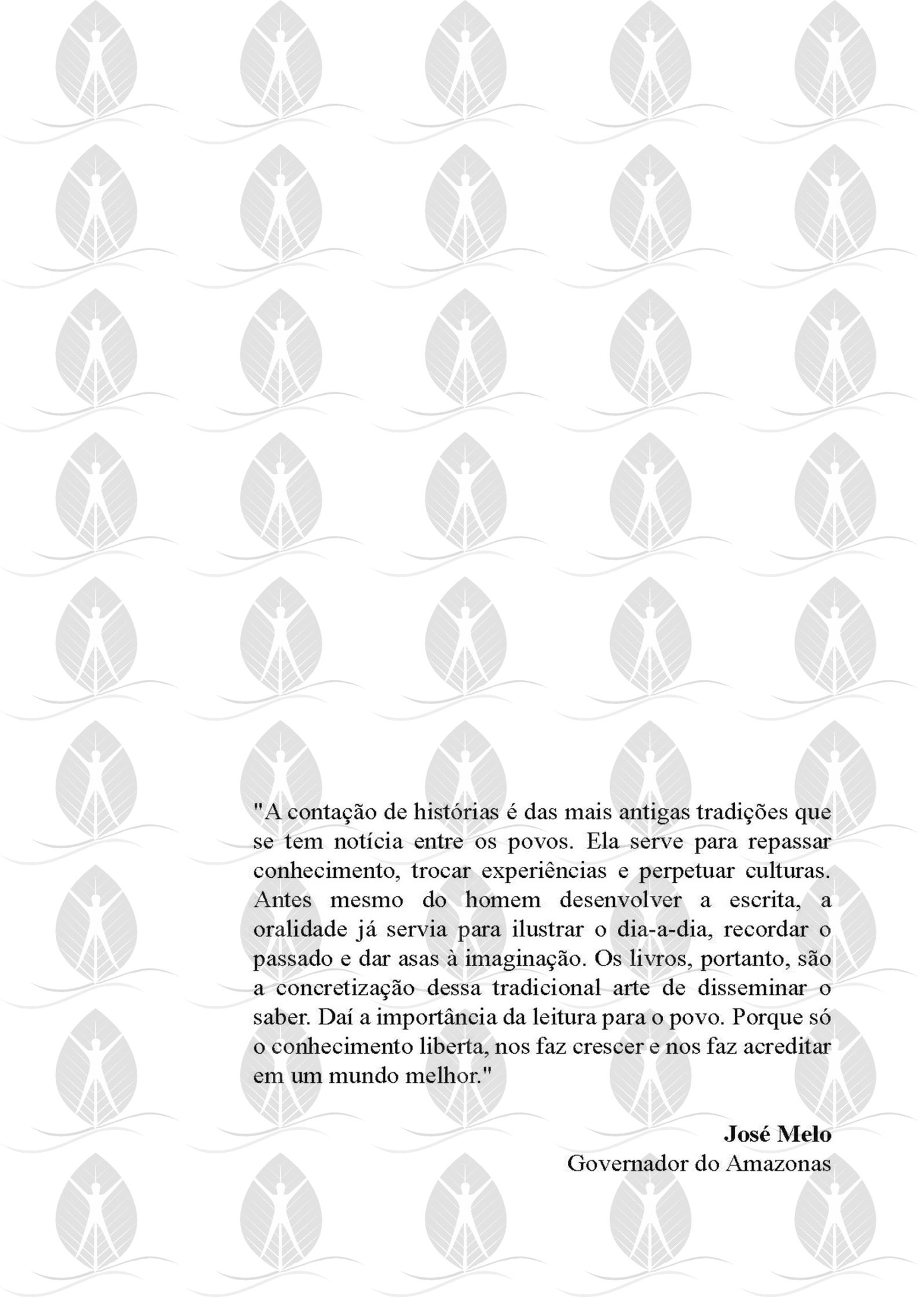
Notas históricas sobre a navegação do Amazonas / Agnello Bittencourt. – Manaus: Governo do Estado do Amazonas – Secretaria de Estado de Cultura, 2012.

46p. ; 14x21cm. – nº 157. (Documentos da Amazônia).

ISBN 978-85-64218-46-8

1. Navegação Amazônica. 2. Cabotagem. 3. Acidentes. 4. Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas. I. Título. II. Série.

CDU 656.61(811.3)



"A contação de histórias é das mais antigas tradições que se tem notícia entre os povos. Ela serve para repassar conhecimento, trocar experiências e perpetuar culturas. Antes mesmo do homem desenvolver a escrita, a oralidade já servia para ilustrar o dia-a-dia, recordar o passado e dar asas à imaginação. Os livros, portanto, são a concretização dessa tradicional arte de disseminar o saber. Daí a importância da leitura para o povo. Porque só o conhecimento liberta, nos faz crescer e nos faz acreditar em um mundo melhor."

José Melo
Governador do Amazonas

NOTA EXPLICATIVA SOBRE ESTE LIVRO ELETRÔNICO

Os direitos sobre todos os textos contidos neste livro eletrônico são reservados ao(à) seu(sua) autor(a) e estão protegidos pelas leis do direito autoral. Esta é uma edição eletrônica, não comercial, que não pode ser vendida nem comercializada em hipótese nenhuma, nem utilizada para quaisquer fins que envolvam interesse monetário. Em caso de uso acadêmico deste e-book, todos os créditos e referências devem ser dados ao(à) autor(a) e a Edições Governo do Estado.

NOTAS HISTÓRICAS SOBRE A NAVEGAÇÃO DO AMAZONAS

CAPÍTULO I

A PEQUENA CABOTAGEM

Vem de muito a grande luta, na Amazônia, pelo desenvolvimento da navegação fluvial. Toda 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 quis 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 toda 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 Purus e o rio Negro. Nem esqueçamos as incursões de Ajuricada 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 deste ciclo foi a famosa viagem de Pedro Teixeira, partido de Cameté, 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 cerca de 1.200 pessoas, em grande parte neengaíbas, 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 epopeia 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 Eugênio de Castro, no valioso ensaio que dedicou à geografia linguística do Brasil.³ E, assim como lhe foi lícito formular a expressão “geográfica da canoa”, seja-nos, também, permitido definir esta fase da história da pequena cabotagem na Amazônia, quiçá da própria história da Amazônia, como o “ciclo da canoa”, tanto vale dizer, o período em que esta predominou, sem nenhuma 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 cruzaram a hinterlândia 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 18 e primeira metade de século 19. De resto fique bem positivado que a grande bacia,

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, p. 333.

2 Eugênio de Castro. *Ensaios de Geografia Linguística*. 2.^a edição, Brasília, p. 172.

3 Eugênio de Castro. *Ob. cit.*, p. 152-190.

bem antes da visita de um navio a vapor, já fora 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 reparos 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 construir 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, 3.º 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 governo, 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 Governo 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 deste 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,

4 Francisco Bernardino de Souza. *Lembranças e curiosidades do Valle do Amazonas*. Pará, 1873, p. 129.

conduzindo uma comissão composta pelo coronel Frederico Carneiro de Campos, capitão Inocêncio Veloso Pederneiras e engenheiro Tulois, encarregado de explorar o vale do rio Branco. Gastou, de Belém a Manaus, 10 dias, sob o comando do primeiro-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 possível fazer tal viagem em um mês.⁶

Ao tempo da Capitania de São José do Rio Negro, os contatos 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.

Constituiu-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 Corte 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 Assembleia 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

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 Bernardino de Souza. *Ob. cit.*, p. 157.

6 J. B. von Spix e C. F. P. von Martius. *Viagem pelo Brasil*. Tradução de D. Lucia Lahmeyer, 3.º vol., p. 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, p. 19 a 24.

anuais, estabelecesse linhas de vapores em águas do Amazonas e Pará.

Em 1841, a Assembleia 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 cerca de 2.000 canoas menores, guarnecidas aproximadamente por 6.000 tripulantes, geralmente índios.

Ao terminar a primeira metade do século 19, tornou-se premente a necessidade da navegação a vapor. A cláusula 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, vozes 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 com respeito a navegação. Pela Lei n.º 582, de 5 de setembro, fora criada a Província do Amazonas. No dia seguinte,

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.



AVISO

**DEVIDO AO TAMANHO ORIGINAL DO DOCUMENTO.
NÃO FOI POSSÍVEL DISPONIBILIZAR O SEU CONTEÚDO
NA ÍNTEGRA. PARA TER ACESSO AO ARQUIVO DIGITAL
COMPLETO, POR FAVOR, ENTRAR EM CONTATO COM A
GERÊNCIA DE ACERVOS DIGITAIS NO
CENTRO CULTURAL DOS POVOS DA AMAZÔNIA.**

FONE: (92) 2125-5330

FAX: (92) 2125-5301

EMAIL: ACERVODIGITALSEC@GMAIL.COM



**Secretaria de
Estado de Cultura**



**CENTRO CULTURAL DOS
POVOS DA AMAZÔNIA**