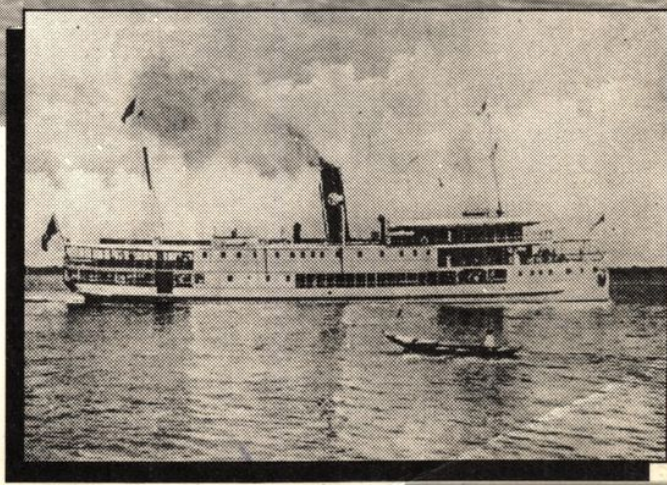
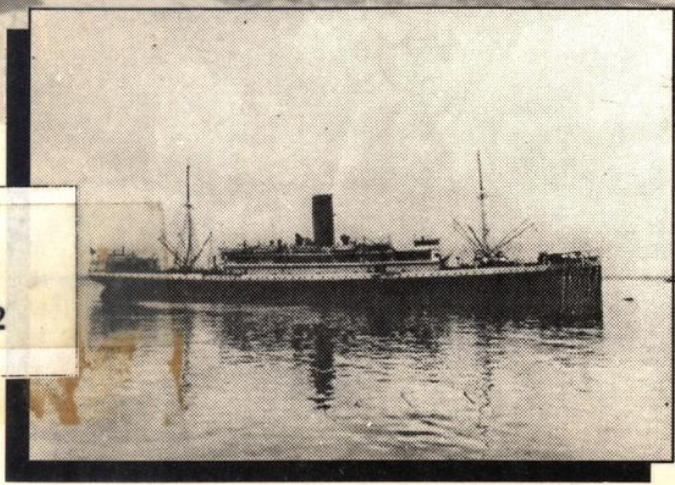


Samuel Benchimol

Navegação e Transporte na Amazônia.



09811
n ex. 2



BIBLIOTECA PÚBLICA
DO ESTADO
Manaus — Amazonas

Samuel Benchimol
Professor da Universidade do Amazonas
Diretor da Associação Comercial do Amazonas

BIBLIOTECA PÚBLICA
DO ESTADO
Manaus — Amazonas

NAVEGAÇÃO E TRANSPORTE NA AMAZÔNIA

CDU 308 (811)
CDD 309.811

BIBLIOTECA PÚBLICA DO ESTADO
Reg. e Inv. do Catálogo
sub e nº
Em

AMM
886.986
B444
L.2x
118602.986

Manaus, Amazonas, Brasil
1995

NAVEGAÇÃO E TRANSPORTE NA AMAZÔNIA

BENCHIMOL, SAMUEL

B457 AmM36.3
TOMBO: 041396

NAVEGAÇÃO E TRANSPORTE NA AMAZÔNIA

BIBLIOTECA PÚBLICA DO ESTADO

Reg. e fls. 187 do Catálogo Inventário

sob o nº 1.083

Em 14/10/97

C = 3906

Ficha catalográfica

B457m BENCHIMOL, Samuel - 1923

Navegação e Transporte na Amazônia
Edição reprográfica, Manaus, Julho 1995

80p.

1. Amazônia: Navegação e Transporte Fluvial. 2. Paquetes, Vaticanos, Gaiolas e Chatas. 3. A Tabela das Milhas da Amazon River. 4. O Homem e o Rio na Amazônia. 5. Economia e Sociologia. I. Título

CDU 308 (811)
CDD 309.811

Permite-se a livre cópia reprográfica para fins educacionais, científicos, culturais e de interesse regional ou nacional.

Composição micro-computador Acer/Acros 486: Tei Ihára
Diagramação da capa: Oana Publicidade-Manaus

Co-edição:
Governo do Estado do Amazonas
Universidade do Amazonas
Associação Comercial do Amazonas

ÍNDICE

Navegação e Transporte Fluvial: Investimentos e Subvenções	3
Paquetes, Vaticanos, Gaiolas e Chatas	10
Contrato de Subvenção Federal com a Amazon River: 16 viagens por ano ao redor do mundo	22
A Tabela das Milhas da Amazon River	32
O Homem e o Rio na Amazônia: Uma Abordagem Eco-Sociológica	70
Trabalhos publicados pelo autor	75



O porto congestionado de Manaus - o antigo Roadway flutuante da Manaus Harbour

NAVEGAÇÃO E TRANSPORTE FLUVIAL: INVESTIMENTOS E SUBVENÇÕES

Seria impossível viver e produzir na Amazônia se a região não fosse dotada de meios de transporte e navegação, que permitissem o tráfego de pessoas e produtos. Felizmente, graças ao ciclo da borracha, foi possível investir na construção de infra-estrutura de portos e na compra de embarcações que, partindo de Belém e Manaus, percorriam quase todos os rios da região, viabilizando, assim, a produção regional. Essa navegação fluvial complementava a função dos vapores de cabotagem e longo curso, que já se haviam implantado, através das grandes companhias inglesas, alemãs e italianas, que faziam a ligação de longo curso de Manaus e Belém com New York, Liverpool, Havre, Leixões, Hamburgo e Gênova, e do Lloyd Brasileiro, na navegação de cabotagem para Fortaleza, Rio e Santos.

Os vapores de segunda linha, adaptados a viajar nos rios da Amazônia, inicialmente eram de propriedade da Companhia de Comércio e Navegação do Alto Amazonas e da Fluvial Paraense, ambas adquiridas pela Amazon Steamship Navigation Co. Ltd., de Londres, que posteriormente se transformou em The Amazon River Steamship Co. Ltd., em 1911. Além da Amazon River operava, também, uma flotilha particular de 122 navios pertencentes aos aviadores-armadores de Belém, como Nicolau & Cia., Coutinho & Cia., Martins & Cia., H. Contreiras & Cia., Guilherme de Miranda & Cia., Fernandes & Cia., Bittar & Irmão e outros; e de Manaus, como J. Furtado de Mendonça & Cia., Leite & Cia., Castelo & Cia., A. Braga & Cia., Joaquim Martins, J.G. Araújo & Cia., B. Levy & Cia., Vieira & Irmão, Ferreira de Oliveira & Sobrinho, J.H. Andresen, Mendes & Cia., entre outros.

Sem dúvida, a maior frota de navios e embarcações pertencia à Amazon River, com 47 vapores, deslocando 16.440 toneladas e empregando 1.569 tripulantes e funcionários. Esta companhia tinha contrato com o governo federal que lhe concedia uma subvenção anual de 873.948\$200 (equivalente a 58.263 libras esterlinas de 1912 e que correspondia a 2.881.687 libras esterlinas/ano de valor corrigido para 1992 e a 4.322.531 dólares americanos). Esta subvenção deveria ser paga mensalmente segundo o número de milhas, efetivamente, navegadas, multiplicado pelo valor da milha, conforme prevista na cláusula vigésima quarta do contrato. Este subsídio justificava-se, dado os longos estirões de distância continental e que exigiam longo tempo de viagem e pequena capacidade de carga, em virtude do pequeno e médio calado dos altos rios, sobretudo nas épocas das vazantes dos rios Xingu, Tapajós, Madeira, Purus, Juruá, Javari e Negro, excetuada a calha central do Amazonas/Solimões, navegável todo o ano por navios de maior e de longo curso. A calha central do rio Amazonas foi chamada de um verdadeiro Braço de Mar pelo Barão de Santa Anna Nery no seu livro *O País das Amazonas*, publicado em Paris em 1899:149, tese que ainda hoje é sustentada pelas Associações Comerciais da Amazônia nos seus memoriais, pedindo a extensão da navegação oceânica por todo o seu curso até Iquitos, a preços e fretes reduzidos. Nos idos de 1912, o Presidente da Associação Comercial do Amazonas, Raphael Benoliel, muito bem disse que "como o Amazonas não pode ir ao mar, que o mar venha ao Amazonas, através da navegação direta dos vapores de longo curso". O transbordo em Belém, Macapá ou qualquer outro porto foi, sempre, uma calamidade devido os altos custos de estiva, armazenagem e, principalmente, extravio e roubo.

Este problema de navegação e transporte fluvial esteve, assim, sempre presente na Amazônia, desde o passado até os dias de hoje, já que essa atividade só é viável, mediante incentivos, subsídios e subvenções para as companhias poderem suportar os ônus das grandes despesas de combustível (lenha

no passado e diesel no presente), custos de tripulação agravados pela pequena capacidade de carga e grandes distâncias a percorrer. Por tudo isso é importante, a título de ilustração, e para sentir que as dificuldades e os problemas que os armadores fluviais hoje enfrentam já estavam presentes desde o início do século, é que vamos transcrever o valor da subvenção paga pelo Governo Federal à Amazon River, para manter a regularidade e frequência de suas linhas de navegação na região. Conforme contrato assinado em 31 de agosto de 1912, publicado na Revista da Associação Comercial no 52, de 10/10/1912, passaremos a resumir os custos dessas subvenções e "renúncias fiscais" para usar o jargão do economês atual:

PRIMEIRA Linhas partindo de Belém	Milhas percorridas ida e volta	Subvenção por linha	Valor subvenção libra 1992	Valor dolar 1992
1. Belém/Manaus	1.850	22:200\$	73.200	109.800
2. Belém/Itaituba	1.315	15:780\$	52.031	78.046
3. Belém/Maués	1.318	18:979\$	62.580	93.870
4. Belém/Remate de Males (Benjamin Constant)	3.500	63:000\$	207.732	311.598
5. Belém/Sto. Antonio do Madeira	3.075	46:125\$	152.089	228.133
6. Belém/Sena Madureira	6.438	90:132\$	297.195	445.792
7. Belém/Oiapoque	1.460	170:820\$	563.250	844.875
8. Belém/Pirabas	400	46:800\$	154.315	231.472
SUB-TOTAL		473:836\$	1.562.392	2.343.586
SEGUNDA				
Linhas partindo de Manaus				
1. Manaus/Autazes/Castelo	650	39:000\$	128.596	192.894
2. Manaus/Sta. Isabel do Rio Negro	846	60:912\$	200.847	301.270
3. Manaus/Sto. Antonio do Madeira	1.340	20:100\$	66.276	99.414
4. Manaus/Jatuarana/Rio Japurá	1.552	93:120\$	307.047	460.570
5. Manaus/Xapuri/Rio Purus	3.700	70:100\$	231.143	346.714
6. Manaus/Cruzeiro do Sul (Juruá)	4.870	116:880\$	385.392	578.088
SUB-TOTAL		400:112\$	1.319.301	1.978.950
TOTAL SUBVENÇÃO		873:948\$	2.881.693	4.322.536

O contrato com a Amazon River com o Governo Federal previa, pois, um pagamento de subvenção anual correspondente a 2.881.693 libras esterlinas, ou US\$4.322.536, ambos de poder aquisitivo de 1992, com base na atualização do Great Britain Price Index. Essa subvenção era paga, mensalmente, pelo Tesouro Nacional, para poder manter o tráfego fluvial dos vapores nos rios e regiões mais distantes, cujo pagamento era feito em função da milha navegada.

Seria interessante conhecer o preço da subvenção da milha navegada, na forma da cláusula vigésima quarta desse contrato, cujos valores eram o seguintes:

LINHAS DE:	Milhas (ida e volta)	Subvenção por milha	Subvenção por viagem (mil réis)	Subvenção por viagem (Libras 1992)	Subvenção por viagem (dólares 1992)
Belém/Manaus	1.850	1\$000	1:850\$000	6.100	9.150
Belém/Itaituba (Tapajós)	1.315	1\$000	1:315\$000	4.335	6.500
Belém/Maués	1.318	1\$200	1:581\$600	5.215	7.822
Belém/Solimões/Javari/Remate de Males	3.500	1\$500	5:250\$000	17.311	25.966
Belém/Sto. Antonio Madeira	3.075	1\$250	3:843\$750	12.674	19.011
Belém/Xapuri-Acre	6.438	2\$000	12:876\$000	42.455	63.684
Belém/Oiapoque	1.460	6\$500	9:490\$000	31.291	46.937
Belém/Pirabas	400	6\$500	2:600\$000	8.573	12.859
Manaus/Autazes/Castelo	650	5\$000	3:250\$000	10.716	16.074
Manaus/Sta. Isabel Rio Negro	846	6\$000	5:076\$000	16.737	25.105
Manaus/Sto. Antonio Madeira	1.340	1\$250	1:675\$000	5.523	8.284
Manaus/Jatuarana/Japurá	1.550	5\$000	7:750\$000	25.554	38.331
Manaus/Xapuri-Acre	3.700	2\$000	7:400\$000	24.400	36.600
Manaus/Sena Madureira	3.310	2\$000	6:620\$000	21.828	32.742
Manaus/Cruzeiro Sul(Juruá)	4.870	2\$000	9:740\$000	32.116	48.174

Pela tabela, acima, que tive o trabalho de calcular baseada no preço da milha navegada multiplicada pelo valor da milha de cada linha, depreende-se que os fretes dos transportes fluviais na Amazônia, sempre tiveram elevado custo operacional devido as distâncias continentais a percorrer, a capacidade de carga dos vapores e a limitação dos calados dos rios. Estes custos eram amenizados para o produtor-seringalista ou aviador em virtude da subvenção federal do Tesouro Nacional. Mesmo assim os seringalistas-aviadores reclamavam dos altos fretes cobrados pelos transportes das mercadorias e dos gêneros regionais.

A Amazon River, a maior empresa de navegação da região, chegou a ter 54 vapores em 1914. Apesar das subvenções, a Amazon River pleiteou, em 1913, ao Congresso Nacional o pagamento de um déficit operacional de 1.500:000\$000 (mil e quinhentos contos de réis), equivalentes a 99.707 libras esterlinas da época (correspondente a 4.931.534 esterlinos de 1992), conforme balanço de 31 de dezembro de 1913, como segue abaixo:

		Libra esterlina para 1992	
Receita fretes/passagens	2.829:308\$000		
Subvenção Tes. Nacional	<u>873:948\$000</u>	3.703:256\$000	12.175.155
Despesas operacionais	4.230:846\$000		
Despesas de conservação da frota de 59 vapores	<u>527:000\$000</u>	<u>4.757:846\$000</u>	<u>15.642.320</u>
Déficit operacional em 1913		1.054:590\$000	3.467.165
Outras despesas		<u>445:410\$000</u>	<u>1.464.369</u>
Déficit total no exercício		1500:000\$000	4.931.534

Esse déficit de 1.500:000\$000, equivalente a 4.931.534 libras esterlinas de 1992, teve o seu pleito rejeitado pois as Associações Comerciais do Amazonas e Pará, quando consultadas pela Câmara Federal, se pronunciaram contrárias, alegando que as companhias armadoras particulares continuavam a operar sem subvenções e de forma satisfatória, tendo a Associação Comercial do Pará alertado para o perigo do aumento da subvenção importar num monopólio de navegação da Amazon River e aniquilamento completo da iniciativa privada, cuja frota se achava encostada em consequência da crise.

Esses dados estão sendo lembrados pois bem ilustram as dificuldades, tanto dos armadores para

manterem um bom serviço de transporte de passageiros e cargas nas chatas, gaiolas e vaticanos, atendendo à população dos seringais, vilas e povoados ao longo dos rios, bem como a aviadores e seringalistas que, apesar da subvenção do Tesouro Nacional à Amazon River, reclamavam dos altos preços dos fretes. Este assunto era uma constante nas reuniões das Associações Comerciais do Amazonas e Pará, tendo o Congresso Nacional tomado conhecimento desses altos custos, através da Tabela de Preços de frete da empresa Mello & Cia., cujos valores por tonelada, de Belém a Cruzeiro do Sul, eram os seguintes:

Libras esterlinas de 1992 por tonelada

Farinha de trigo	24\$000	736
Açúcar	490\$000	1.610
Café e xarque	344\$000	1.130
Arroz	355\$000	1.167
Banha	853\$000	2.804
Fósforo	933\$000	3.067

Esses preços praticados em 1913 contribuíram para agravar a crise e encarecer a produção da borracha, diminuindo, assim, a renda do seringalista e seringueiro. O Deputado Eloy Souza, relator da Comissão Mista do Congresso Nacional verificou, também, que a borracha da região do Madeira - Mamoré pagava 800\$000 por tonelada, ou seja, 53 libras esterlinas da época (ou 2.630 libras esterlinas do valor corrigido para 1992), que acrescido do frete fluvial significava uma despesa de 1:500\$000 por tonelada, equivalente a 4,90 libras inglesas por kilo em esterlinos de 1992 até os portos de Manaus ou Belém, sem contar os fretes para os mercados de Londres, Liverpool e Hamburg (Revista ACA nº 67, janeiro/1914).

Realmente os custos de transferência na Amazônia sempre foram bastante elevados e isto tem sido um dos fatores alegados para inviabilizar a produção regional, dadas as longas distâncias a percorrer, a rarefação e dispersão da atividade produtiva e a pequena capacidade de carga dos navios e o pequeno número de viagens por ano, agravando a capacidade ociosa dos navios, à espera da cheia dos rios para navegar. Apenas para dar idéia dos estirões de distância, que os navios tinham a percorrer, basta citar que no contrato da Amazon River com o Tesouro Nacional é mencionado que, anualmente, essa empresa, nas suas linhas partindo de Belém, tinha de percorrer 211.242 milhas (393.284 km), e os vapores partindo de Manaus deveriam percorrer 146.146 milhas (270.662 km), perfazendo um total de 661.882 km por ano de viagem, ao longo do rio Amazonas e seus tributários. Considerando que o equador terrestre mede cerca de 40.000 km, essas viagens correspondiam a cerca de 16 viagens por ano ao redor do mundo. O contrato de subvenção pelo governo federal das linhas de navegação da The Amazon River Steam Navigation Company (1911) Limited (assinado em 31 de agosto de 1912), transcrito em anexo, é um importante documento na história dos subsídios e "renúncias fiscais" da região.

Por isso, a Amazônia, face a essas distâncias, nunca pode viver sem subsídios, nem incentivos fiscais, desde os tempos de antanho até os dias atuais, pois a distância, em economia, equivale à esterilidade. Os altos custos de transferência, a pouca densidade da atividade econômica e a dispersão de sua população são fatores que devem ser considerados no processo de povoamento e ocupação da região. Hoje se fala, erroneamente, em custos de "renúncia fiscal", quando o termo justo seria custos compensatórios, por permitir e viabilizar o pioneirismo das novas frentes de ocupação e produção do território nacional. Aliás, esses custos, subsídios, incentivos ou renúncias são instrumentos fiscais uti-

lizados, ainda hoje, por todos aqueles países de grande ou média base territorial, ou até pelos pequenos quando se deseja manter uma atividade tradicional, como comprova os atuais custos e subsídios discutidos na Rodada de Montevideu do GATT, Fóruns Internacionais e Assembléias da Comunidade Europeia, Nafta, Ásia-Pacífico, Mercosul, Alalde, Pacto Andino, Pacto Amazônico e outras organizações de mercados comuns e uniões aduaneiras. Somente em subsídios, subvenções e incentivos fiscais sobre produtos agrícolas, extrativos e outros, os países desenvolvidos (Grupo G-7) estão pagando aos seus produtores cerca de US\$200 bilhões por ano.

O importante a salientar é que, a Amazônia foi povoada e teve a sua produção incentivada, graças aos transportes fluviais subsidiados pelo Governo Federal e Estadual e aos outros incentivos que foram criados como compensação, para aliviar os altos custos da produção regional. Sem esses transportes fluviais seria impossível viver na Amazônia. Os investimentos feitos com a aquisição de navios e vapores durante o ciclo da borracha foram consideráveis. A companhia inglesa The Amazon Steamship Navigation Co. Ltd. (1871), depois encampada pela Amazon River Steam Navigation Co. Ltd. (1911), tinha 54 vapores com 16.440 toneladas de deslocamento e 1.569 tripulantes e funcionários e os armadores particulares tinham, por sua vez, 122 navios menores com 30.000 ton de deslocamento e 3.300 tripulantes, perfazendo, assim, uma flotilha fluvial de 176 navios com 46.440 ton de deslocamento e 4.869 tripulantes. Seria interessante calcular o valor desse investimento, pois de um modo geral, se costuma afirmar que os coronéis-seringalistas, aviadores, exportadores do ciclo da borracha transferiram os seus capitais para fora da área, ou os desperdiçaram em consumo supérfluo.

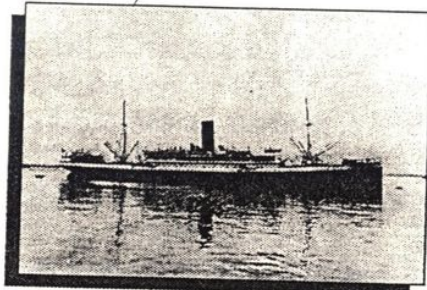
Isso não é verdade em relação à navegação, pois foi nesse período, que vai de 1900 a 1910, quando a maioria dessa frota foi adquirida nos estaleiros da Inglaterra, Alemanha, França e Estados Unidos, o investimento deve ter atingido a elevada soma de 2.500.000 libras esterlinas da época, equivalente a 128.225.000 libras esterlinas corrigidas para 1992, ou cerca de 192 milhões de dólares. Esta estimativa está baseada no custo aproximado de de 15.000 libras de um navio, capaz de transportar 250 a 300 toneladas de carga, a uma velocidade de 10 milhas. Um navio desse tipo foi estimado entre 17.500 a 24.300 libras esterlinas, dependendo de sua velocidade de navegação e potência do motor, pelo sr. James Williams, na sua tese *"Meios de Facilitar e Desenvolver a Marinha Mercante no vale do Amazonas"*, apresentada ao Congresso Comercial, Industrial e Agrícola, realizado em 1910, em Manaus (Anais do Congresso, 1911:188).

Pela nossa estimativa avaliamos o preço médio de 15.000 a 20.000 libras esterlinas da época por navio. Esse valor razoável era cobrado pelos principais estaleiros fornecedores da época, como: Dundee Shipbuilding Co.Ltd., da Escócia; estaleiro alemão H. Holtz; o construtor naval francês Chaparelle; e os estaleiros americanos que depois passaram a construir, também, os vaticanos, chatas e gaiolas para as empresas Amazon River e armadores-particulares. Esses navios vinham atracados no costado dos grandes paquetes da Booth Line, Hamburg Amerika Line, Red Cross, Lamport Holt Line, Ligure Brasileira, Lloyd Brasileiro e outros. Os fretes desse difícil transporte deviam ser bastante altos, pois esses pequenos vapores de 200 a 300 toneladas não podiam fazer a travessia marítima com os seus próprios motores. A operação de descarga era feita em Belém, alguns vinham até Manaus, onde eram descarregados. Os velhos funcionários da Manáos Harbour, ainda, se lembram desse tipo de transporte *"canguru"*, pois naquela altura, ainda, não havia os atuais guindastes e cábreas, capazes de retirar do convés dos cargueiros o pequeno vapor fluvial.

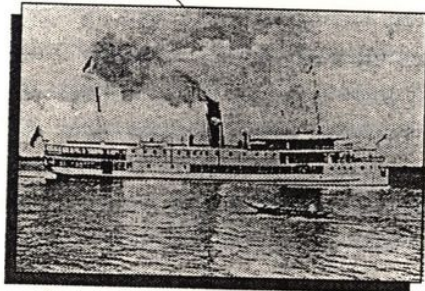
Portanto, esse investimento na navegação fluvial com a compra de vapores e navios, a princípio movidos a carvão e depois convertidos para usarem lenha, foi de fundamental importância para o sucesso da empresa extrativa dos seringais e castanhais da região. Sem dúvida, essa inversão da ordem de

500 milhões de dólares americanos, a preços de hoje, teria de ser completado com os outros investimentos na construção dos portos de Belém (Port of Pará) e de Manaus (Manaos Harbour Co. Ltd.), com os seus retro-portos de armazéns e alvarengas para ajudar a carga e descarga da estiva. Também teríamos a adicionar os investimentos feitos, de forma rudimentar, em centenas de trapiches e barracões dos "portos de lenha", das vilas e povoados, onde esses navios da Amazon River e dos armadores particulares atracavam. Se calcularmos o custo desses investimentos dos portos de Belém, Manaus e outros "portinhos" em cerca de 200 milhões de dólares, chegaremos facilmente à conclusão de que as empresas privadas, nessa época, fizeram uma aplicação de capital e imobilizado da ordem de 700 milhões de dólares, a preços de hoje. Se a esses investimentos for adicionado o custo da construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, paga pelo Governo Federal em 1910 e que custou 62.194.394\$366 - o maior investimento da União na Amazônia, naquele período - equivalente a 3.093.477 libras esterlinas da época, correspondente a 104.497.685 libras esterlinas de 1992 (ou cerca de US\$156.746.527 de hoje), teríamos uma inversão total em transporte fluvial e ferroviário da ordem de US\$850 milhões. Teríamos a adicionar, também, o valor do investimento feito pelo Estado do Pará, com as construções da Estrada de Ferro de Bragança, de 332 km, ligando Belém a Bragança, cuja construção começou em 1884; e da Estrada de Ferro de Tocantins, ligando Tucuruí a Jatobal, com 117 km, iniciada em 1908 num total de 449 km que, ao preço baixo de construção do Great Western de Pernambuco de 116:120\$320 por km (vide Roberto Santos, 1980:148, o qual informa que a Madeira-Mamoré custou 170:863\$665 por km), teremos um valor de investimento ferroviário, no Pará de 52.138:023\$600, equivalente a 86.733.078 libras esterlinas de 1992, ou cerca de US\$130 milhões de hoje). Deste modo, se somarmos o investimento anterior de US\$850 milhões da frota fluvial e da Madeira-Mamoré com os US\$130 milhões acima, chegaremos a uma cifra de US\$980 milhões de investimento no setor de transporte, a preços de 1992. Sem dúvida, o maior investimento feito na infra-estrutura amazônica da época.

As inversões acima, de US\$980 milhões teria de ser acrescidas ao custo dos paquetes que faziam as linhas oceânicas de Manaus/Belém/Estados Unidos, Europa e sul do país, que deveriam ser, pelo menos, em número de 15 vapores transatlânticos. Esses vapores tinham um porte médio de 3.000 a 5.000 toneladas e seus custos deveriam ser, no mínimo, de 350.000 libras esterlinas por unidade, ou 5.250.000 libras de investimento dessa frota oceânica. Este último valor, se atualizado para 1992, daria o equivalente a 280 milhões de libras esterlinas, ou 420 milhões de dólares. Em resumo, o investimento na navegação e transporte, na Amazônia, no ciclo da borracha, nacional (privada e estatal) e estrangeira, deve ter ultrapassado um bilhão e quatrocentos milhões de dólares, a preços correntes.



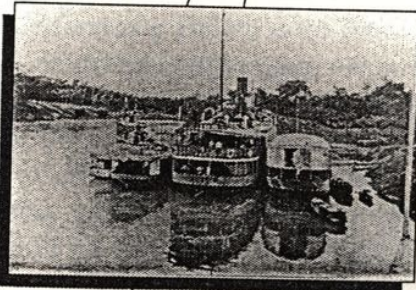
Paquetes



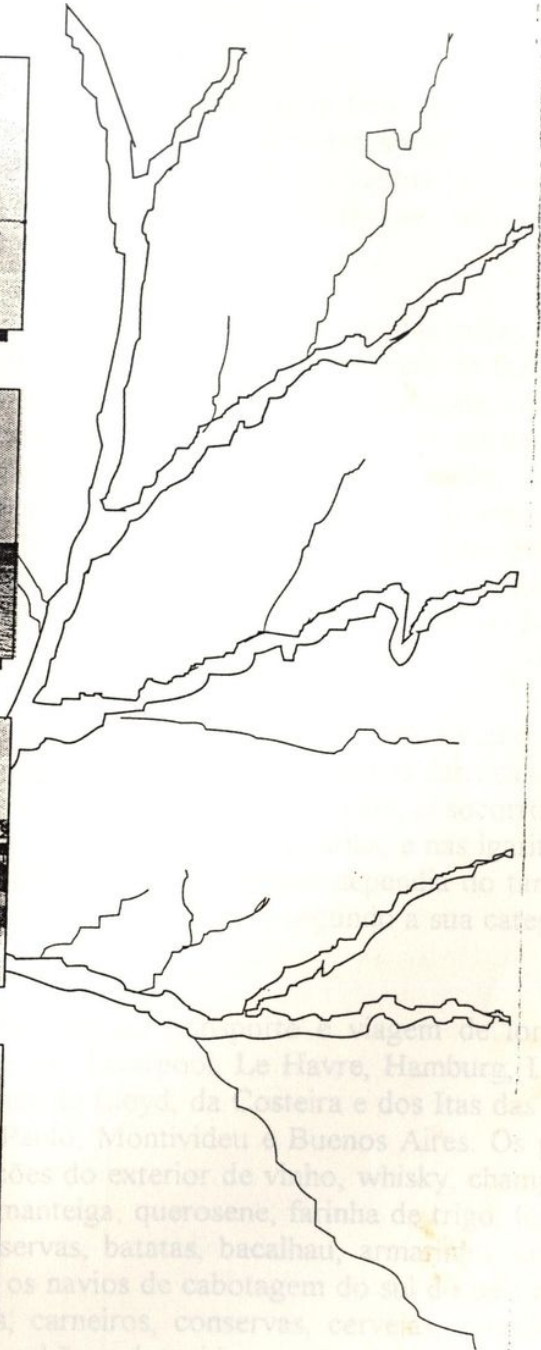
Vaticanos



gaiolas



Chatas



PAQUETES, VATICANOS, GAIOLAS E CHATAS

Navio é como gente. Tem nome, número e domicílio. Sendo como gente, navio tem também vida, com direito a batismo, padrinho, enredo, romance e drama. E mais: como "*persona nauta*" é valente nas tormentas e procelas, prudente nas águas fundas e mansas para ter direito a ventos favoráveis, bom destino e porto seguro. Dependendo do tamanho e das acomodações, qualifica-se segundo a sua classe, uso e destino, longo curso, cabotagem, navegação lacustre e fluvial.

Na Amazônia, seria impensável viver sem ele, antes que as estradas abrissem o centro das matas e as rodovias penetrassem fundo nas terras firmes; cabia aos navios a grande função e tarefa de fazer o transporte de pessoas e cargas, rio-acima levando mantimentos e aviamentos para os seringais, vilas e cidades, e rio-abaixo trazendo borracha, castanha e gêneros regionais. Como as pessoas, os navios também discriminavam os passageiros: a primeira classe, para o comandante, oficiais de bordo, coronéis, aviadores, comerciantes, seringalistas, com acomodações em camarotes e beliches; o segundo convés, para os remediados, caixeiros-viajantes, a copa, o bar, a dispensa, a cozinha, as mesas de refeições; a terceira classe, virtualmente entupida de caboclos e seringueiros com as suas redes armadas, umas sobre as outras, com os seus punhos pendurados, nas vigas do teto ou nas colunas de ferro do convés, com os teréns e bagagens.

Todos eles singravam as águas para dar vida e tornar produtivos os mares e rios. Assim como em outras terras, a civilização vinha no lombo dos burros, na sela dos cavalos, na boléia das carroças, na cabine dos caminhões, na ponta dos trilhos das ferrovias, na Amazônia de antigamente, o socorro, o transporte, a carta, a carga e as pessoas vinham a remo, à vela, à sirga nas montarias, e nas igarités, galeotas, batelões, barcos e navios a motor. A classificação regional dos barcos dependia do tamanho, das acomodações, do destino e das distâncias. O povo os distinguia bem segundo a sua categoria e classe: paquetes, vaticanos, gaiolas e chatas.

Os paquetes, também chamados transatlânticos, destinavam-se ao transporte e viagem de longo curso, ligando os portos de Manaus e Belém com New York, Liverpool, Le Havre, Hamburg, Leixões, Marseille e Gênova, e de grande cabotagem nas linhas do Lloyd, da Costeira e dos Itas das cidades amazônicas para os portos do nordeste, Rio, São Paulo, Montivideu e Buenos Aires. Os paquetes eram os responsáveis pelo transporte das importações do exterior de vinho, whisky, champagne, "*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, segundo os manifestos da época; e os navios de cabotagem do sul do país traziam álcool, cachaça, alfafa, açúcar, banha, bois, burros, carneiros, conservas, cervejas, calçados, carne seca, café, fazendas, farinha d'água, milho, fósforos, sabão, sal, tecidos e xarque. Na viagem de volta, os paquetes levavam de Manaus e Belém para New York, Liverpool, Hamburg e Leixões, borracha fina e entrefina, sernambi, caucho, copaíba, sorva, castanha, guaraná, couros verdes e secos, madeira, balata, piaçava, cacau, cumaru, penas de garça. Para o sul do país os manifestos de 1910 relacionavam a pauta de exportação doméstica: pirarucu, piaçava, mixira, couros, sebo, cacau, madeiras, cuias decoradas, chifres de gado. As casas importadoras e exportadoras, estas geralmente inglesas, alemãs, americanas, francesas, portuguesas e judias realizavam essas operações, dados os contatos que tinham no intercâmbio com os seus correspondentes, corretores e clientes do ultramar. Os paquetes também eram o meio de transporte dos seringalistas, aviadores, comerciantes, coronéis,

políticos e estudantes das famílias abastadas, que viajavam para o exterior a negócios, férias, estudos e visitas aos seus familiares. Tanto a chegada quanto a saída desses paquetes e transatlânticos era motivo de festas e recepções de amigos e parentes no *Roadway* da Manaos Harbour e no cais do porto de Belém do Pará e de regozijo para os cofres do Tesouro e da Alfândega, que esperavam as saídas e manifestos de carga desses vapores para cobrar os altíssimos impostos de exportação desses produtos (cerca de 20% ad-valorem). Muitas eram as linhas de navegação que operavam no porto de Manaus: a Red Cross da Singlehust & Co., a Booth Steamship Co. de Alfred Booth & Co., a Ligure Brasileira do deputado italiano Gustavo Gavotti, a Hamburg Amerika Line dos alemães, a Lamport Holt Line, os Armazéns Andresen. S/A., J.A. Guedes & Cia. e o Lloyd Brasileiro S/A.

Os nomes desses paquetes, juntamente, com a sua tripulação e oficialidade estão na memória da velha geração de amazônidas, de empresários e de seus pais que, outrora, ricos e abastados, neles viajavam ou importavam as suas mercadorias e exportavam os seus gêneros. Eis uma relação de nomes desses paquetes que faziam as viagens do exterior, relembrando tempos já mortos, pois seus cascos já devem ter sido sepultados, afundados ou vendidos como sucata e ferro velho:

Antony	Christopher	Lanfranc
Ambrose	Denis	Policarp
Anselm	Dominic	Re Uberto
Aydan	Dunstan	Rio Amazonas
Atahualpa	Gregory	Rio Pardo
Benedict	Hilary	Rugia
Boniface	Hildebrand	Stephen
Clement	Hubert	

Na grande cabotagem, o Lloyd Brasileiro tinha linhas regulares, que faziam paradas nos portos de Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Rio, São Paulo e portos do Uruguai e Argentina; além dos famosos *Itas* que chegavam e partiam de Belém do Pará. Neles muitos estudantes viajavam para estudar no Recife, Bahia e Rio, medicina e engenharia. Também eles eram o único meio de navegação de passageiros, cargas e mala postal entre Manaus e o resto do país, antes do advento da aviação e das rodovias. Todos eles tinham recepções festivas no flutuante do *Roadway* e no cais de Belém, pois viajavam quase sempre lotados com passageiros da classe média, mais numerosa, que eram recepcionados com festas, beijos e abraços na sua chegada; e choros, saudades e adeuses nas despedidas. Abaixo vão lembrados os seus nomes para registro e memória:

Almirante Alexandrino	Bahia	João Alfredo
Almirante Jaceguay	Brasil	Maranhão
Almirante Barroso	Comandante Ripper	Prudente de Moarais
Afonso Pena	Comandante Salles	Pedro I
Baependy	Duque de Caxias	Poconé

Hoje eles estão aposentados ou viraram sucata nos estaleiros. Muitos foram ao fundo como o Baependy, torpedeado pelos submarinos alemães na II Grande Guerra. Porém eles realizaram, durante longo tempo, um papel importante para Manaus, pois eram o único meio de transporte existente para o sul do país. Viajar num desses vapores significava posição e status e os nomes dos seus passageiros apareciam no noticiário das colunas sociais da época, quando viajar era privilégio dos empresários, doutores, políticos, estudantes e famílias da classe alta e média. Também é preciso lembrar que, na terceira classe, viajavam os migrantes e flagelados da seca, que vieram povoar a Amazônia e trabalhar

vam-se encalhando nas praias, forçados pelas vazantes nos longínquos afluentes. Navegam à noite, envoltos na escuridão com dois fortes holofotes à proa e rompem a treva apitando, guiando, bufando, cercados de nuvens de borboletas e insetos. Nas inundações enfiam-se na mata alagadiça e ficam presos muitas horas apertados nos caules do arvoredor. Muitas vezes encalham, durante semanas à espera de repiquetes ou meses aguardando a enchente!

De volta da capital amazonense para a jusante, em Santarém, Óbidos, Monte Alegre, Prainha recebem cachos de banana, paneiros de tomates, cuias pintadas, doces de tamarindo, geléia de cacau, licor de murici, garrafadas de muirapuama, melões, melancias, atas, laranjas, abacates, mel de abelha, queijos, fora os olhos de boto e os uirapurús, trabalhados pela pajelança e que atraem a felicidade no comércio, no jogo e no amor.

A bacia imensa permanece a mercê do transporte fluvial, que vai da canoa escoteira ao gaiola de várias toneladas. Somente o gaiola domina o tráfego da planície equatorial.

Nos altos rios onde a navegação é difícil no tempo das águas rasas da vazante, acima de Boca do Acre, no Purus; de Cruzeiro do Sul e Tarauacá, no rio Juruá; de Humaitá, nos povoados e lugares de Cintra, Papagaios e Periquitos, no rio Madeira; de Sta. Isabel, no rio Negro; de Caracará, no rio Branco; de Itaituba, no Tapajós; de Altamira, no Xingu; de Tucuruí, no Tocantins; a navegação torna-se extremamente difícil durante as secas, quando os rios se estreitam, descobrem as praias e as pedras. Aí então, somente os barcos de fundo chato, calado de 3 a 5 pés, são capazes de vencer as corredeiras e os meandros, furos e paranás: esses navios foram apelidados pelo povo marinho e ribeirinho de "chatas" e "chatinhas", porque eram capazes de navegar em situações difíceis e perigosas, com a ajuda dos famosos "práticos" que conheciam o canal dos rios, as suas variantes, variações e mudanças, orientando-se pelas árvores altas, curvas do rio e sinais visuais, guardados na sua memória de pilotos e guias. Esses práticos eram os "mateiros" das águas e dos talwegues, na minha nomenclatura e interpretação sociológica.

Como senhores da selva abriam as estradas dos seringais para "colocar" os seringueiros, esses "mateiros das águas" vadeavam os altos rios à procura dos canais de água grande, evitando os "pontos de tabatinga, os torrões e salões" na linguagem marinha de Raymundo Moraes. Quando as chatas e chatinhas encalhavam, começava o trabalho dos marujos, pilotos e práticos para safá-las das águas rasas e dos bancos de areia e barro e, na sua impossibilidade, ficavam aguardando o "repiquete" que vinha com as chuvas e enxurradas nas próximas semanas, ou nos próximos meses com a volta das águas grandes que caíam nas cabeceiras dos rios. Se isso não ocorresse, o recurso era a baldeação da carga para baleiras, batelões, igarités, balsas, muitos deles impulsionados pelos famosos motogodiles e motores de popa de rabeta, que eram vendidos pelos aviadores como o melhor recurso para vencer as corredeiras e as lâminas de águas escassas. Se tudo falhasse havia, ainda, o recurso do remo ou jacumã, a "sirga" ou corda para puxar, as varas de pau para impulsionar, os músculos dos caboclos e marujos para empurrar na marra os barcos encalhados.

Vida e profissão dura a desses homens do rio que subiam e desciam os cursos d'água das "estradas que andam", mas que muitas vezes ficavam encalhados e atolados à espera do próximo inverno, passando fome na beira do rio, pescando e caçando para sobreviver, à espera de socorro de outra embarcação amiga, ou rezando para que São Pedro mandasse uma chuva temporã para continuar a viagem. Por isso os fretes eram altos e todo o mundo - seringalistas, seringueiros, aviadores - reclamavam contra os armadores-particulares e contra a Amazon River e esses registros e reclamações chegavam às reuniões das Associações Comerciais e até ao Congresso Nacional. Ninguém se lembrava

de desentupir os canais, dragar os rios, remover as pedras e calhaus, sinalizar o perigo, transformar os rios em hidrovias, como hoje tanto se fala, no discurso formal dos burocratas, cujas ações dificilmente são levadas adiante por falta de verbas ou vontade política de socorrer a navegação fluvial nas suas horas difíceis e tormentosas.

Quando o apito desses vapores e chatas cessou de ser ouvido na mesopotâmia dos meandros e paranás, as rodovias que foram abertas passaram a receber os milionários investimentos em pontes, asfalto e operações "tapas-buracos", que precedem a temporada invernos. A mentalidade estradeira tornou-se tão forte neste país que qualquer acidente de caminhão ou atoleiros causados pela erosão das estradas viram manchetes nos jornais e discursos nas tribunas dos políticos, enquanto a navegação ribeirinha é abandonada à sua própria sorte, sem considerar que ela é, ainda, a grande responsável pelo escoamento da produção e sobrevivência das vilas, povoados, seringais, castanhais e outros centros de produção da selva ou do beiradão.

Durante o tempo que duraram, os gaiolas e vapores foram úteis, prestativos e pioneiros no desbravamento dos sertões, das matas de seringa e castanha e nas vilas e povoados ribeirinhos. Muitos desses lugares jamais existiriam e se extinguiriam se não tivesse a sua presença mensal, freqüente e pontual nas chegadas e saídas. Essas pequenas cidades do interior existiam e sobreviviam porque eram abastecidos por esses barcos e navios, que escoavam a sua produção e transportavam os seus passageiros. Muitos desses **portos de lenha**, que eram postos de biomassa para abastecer as caldeiras desses navios, se transformaram depois em vilas e cidades. Outros cresceram, melhoraram os seus trapiches, criaram portos e armazéns para facilitar a atracação, carga e descarga, ou desapareceram para sempre, vencidos pelo diesel, querosene e gasolina.

Essas cidades, vilas e seringais faziam parte das escalas das linhas de navegação que saíam de Belém e Manaus, e o governo federal, através das subvenções à Amazon River, era rigoroso no cumprimento dessas paradas e na pontualidade de suas chegadas e saídas. Vejamos essas escalas em vilas, povoados e cidades do interior da Amazônia, que eram visitadas obrigatoriamente pelos vapores da Amazon River, pois elas são testemunhas de suas presenças e a razão de ser de suas vidas porque compõem, também, o "**romanceiro do gaiola e do beiradão**", que ainda está por ser escrito:

Linhas partindo de Belém: Portos de Escalas

Linha de Belém/Manaus	Breves, Gurupá, Porto de Moz, Prainha, Monte Alegre, Santarém, Alenquer, Óbidos, Parintins, Urucurituba, Itacoatiara, Manaus
Linha de Belém/Tapajós	Antonio Lemos, Gurupá, Prainha, Monte Alegre, Boim, Aveiros, Urucurituba, Brasília Legal, Itaituba
Linha de Maués	Boa Vista, Curralinho, Antonio Lemos, Gurupá, Almeirim, Prainha, Monte Alegre, Santarém, Alenquer, Óbidos, Villa Juruty, Faro, Parintins, Barreirinha, Maués
Linha do Solimões/Javari	Manaus, Manacapuru, Codajás, Coari, Tefé, Caiçara, Fonte Boa, Tonantins, S. Paulo de Olivença, Tabatinga e Remate de Males.

Linha do Madeira
Urucará, Silves, Itacoatiara, Borba, Vista Alegre, Boca do Rio Aripuanã, Santa Rosa, Manicoré, Bom Futuro, Boca do Carapanatuba, Boca das Três Casas, Cintra, Humaitá, Missão de S. Francisco, Boa Hora e Boca do Juary e Santo Antonio do Rio Madeira

Linha do Purus/Acre
Nos sete meses da vazante, de abril a outubro, uma viagem mensal até Xapury, no rio Acre; até Sena Madureira, no rio Purus com escalas em Manaus, Manacapuru, Boca do Purus, Berury, Guajaratuba, Piranhas, Arimã, Tauariá, Jaburú, Boca do Tapauá, Caratiá, Canutama, Bella Vista, Axioma, Assahytuba, Lábrea, Providência, Sepatiny, Hyutanahã e Cachoeira

Linha do Oyapock
Chaves, Bailique, Amapá, Calçoene e Counani

Linha do Pirabas
Collares, Porto Salvo, Vigia, S.Caetano, Curuçá, Marapanin, Maracunan e Salinas

Linhas partindo de Manaus

Linha dos Autazes
Boca dos Autazes, Bom Futuro, S.Joaquim, Caapiranga, Japeina, Pantaleão, Piratininga, S. José, Campo Alegre e Castelo no rio Autaz-Assú

Linha do Rio Negro
Tauapeassú, Ayrão, Moura, Carvoeiro, Barcelos, Moreira, Thomar e Santa Isabel

Linha do Madeira
Borba, Vista Alegre, Boca do Aripuanã, Santa Rosa, Manicoré, Bom Futuro, Boca do Carapanatuba, Boca das Três Casas, Cintra, Humaitá, Missão de S.Francisco, Boa Hora, Boca do Juary e Santo Antonio do Rio Madeira

Linha do Japurá
Codajaz, Teffé, Coary, Boca do Rio Japurá, Juraba, Jaraquy, Bom Futuro, Floresta, Recreio, Mameloca, Igualdade, Maguary, Villa Bittencourt e Jatuarana

Linha do Purus
Nos cinco meses da cheia, de novembro a março, uma viagem a Xapury, no rio Acre, e outra até Sena Madureira no rio Purus, com escalas em Manacapuru, Boca do Purus, Berury, Guajaratuba, Piranha, Itatúba, Ariman, Tauariá, Jaburú, Boca do Tapauá, Caratiá, Canutama, Bella Vista, Axioma, Assahytuba, Lábrea, Providência, Sepatiny, Hyutanahan e Cachoeira

Linha do Juruá
Teffé, Boca do Juruá, Marany, S. Felipe, Cruzeiro do Sul. Na vazante, não podendo os navios prosseguir, a viagem terminava no ponto acessível, sem prejuízo da subvenção normal

Muitas dessas vilas, povoados, seringais deixaram de existir após a crise da borracha, quando os na-

vios da Amazon River, que faziam essas escalas de acordo com o contrato de subvenção de 31 de agosto de 1912, e os gaiolas dos armadores particulares suspenderam as atividades. Sem navio não havia produção de borracha. E sem produção de borracha os seringais fechavam, e as vilas e povoados entravam em decadência e na mais negra miséria. O gaiola era a vida do rio e daqueles que dependiam para trabalhar e sobreviver.

Era bem conhecida a pontualidade nas chegadas e saídas dos gaiolas, chatas e vaticanos da Amazon River e dos outros armadores. Segundo cláusula contratual, a companhia inglesa era obrigada a pagar uma multa de cem mil reis a trezentos mil reis (equivalente a 20 libras esterlinas da época e 989 libras esterlinas de 1992), por prazo de doze horas que exceder da hora fixada para a saída do vapor dos portos iniciais e respectivas escalas. Se a viagem começada não fosse concluída, a multa era de um conto a dois contos de reis (133 libras esterlinas de 1912 e 6.594 libras esterlinas de 1992), além da perda da subvenção.

Enquanto essas companhias operaram os rios da Amazônia fervilhavam de atividade produtiva, com abertura de novos seringais, estradas e assentamento de colonos; e nas vilas, povoados e cidades a sensação do isolamento desapareciam com a chegada dos gaiolas e navios. Eles eram mensageiros da carta postal, da conta-de-venda, do pedido de mercadoria, da receita médica, do medicamento para salvar a vida, do policial para impor a ordem, do juiz e do promotor para fazer a justiça, da professora rural para ensinar as crianças, do deputado e político caramuri (fruta bissexta) que visitava os currais de eleitores dos coronéis nas vésperas de eleições, no transporte de passageiros e cargas. Era a vida dessas comunidades que se mantinha e se renovava a cada apito do vapor, anunciando a sua chegada e atracação. Quando esse transporte fracassou ou diminuiu a sua frequência pelos altos custos dos fretes que a borracha desvalorizada não podia mais pagar, os ritmos de suas viagens foram caindo e sendo suprimidos. Vilas, povoados, seringais e castanhais passaram a morrer por inanição e isolamento. Terminava a bonança e começava, para o interior, a tempestade dos anos sem fim da tristeza, mesmice, preguiça, abandono e solidão. Deixando como lembrança, no coração e nas entranhas das caboclas do beiradão, as saudades, os romances e os curumins "dos marinheiros de bordo".

Esses anos sem fim, que parecem não mais acabar, à semelhança dos **"cem anos de solidão"**, transformaram a maior parte das cidadezinhas e vilarejos do interior de núcleos de produção em centros burocráticos do "poder" municipal, alimentado por verbas, doações e transferências da União, dos Estados e do Funrural, a custa dos quais mantém os seus prefeitos, vereadores e funcionários públicos. O interior perdeu a sua base de vida econômica e a sua razão de existir com a morte do extrativismo da selva. Essa lenta agonia é agravada, ainda mais, com o efeito "expulsivo" exercido pela perseguição dos cruéis cobradores e exatores de impostos e dos fiscais do meio ambiente. Estes passaram a impor a legislação fiscal e ambiental ao "pé da letra", impedindo a caça do jacaré, onça, queixada e caititu, a pesca da tartaruga e apanha dos ovos de tracajá, a derrubada das matas para os seus roçados, a retirada da madeira para as serrarias, a pesca de peixes lisos e de escama nas épocas mesmo fora do "defeso", em nome de um falso modismo ecológico-vitoriano, sem construir alternativas de sobrevivência e ensino de técnicas viáveis de manejo. Desta maneira ficou sobrando o caminho maldito das plantações de maconha, coca e ipadú, que ameaçam "colombianizar" a Amazônia Interior e a alimentar a rota dos cartéis de Cali e Medellin, antes de aderir à militância clandestina dos guerrilheiros do Sendero Luminoso. Legalmente sobrou, apenas, a fuga, êxodo e diáspora para a cidade grande. Ou o exílio, a mesmice, a solidão, a doença e a miséria nas terras, vilas e sítios do sem-fim.

Com a chegada do avião e do caminhão, a vida mudou na Amazônia. O primeiro exigia outra infraestrutura - o aeroporto e terminal de combustível - mas a viagem era rápida e assim se conseguia

vencer e anular o estirão das distâncias para os passageiros. O segundo dependia de estradas de asfalto, pontes, estações rodoviárias e postos de gasolina. As personagens e agentes mudaram: ao invés do prático, do maquinista, do foguista, do taifeiro, do moço de bordo, do marinheiro, do enfermeiro, passaram a surgir os comandantes, co-pilotos, aeromoças, despachantes de passageiros, gerentes de aeroportos, ou no caso do transporte rodoviário dos motoristas de caminhão, do borracheiro e consertador de pneus, da oficina mecânica "pé-de-mangueira" da beira da estrada, do frentista do posto de diesel, do feijão com arroz, café, cerveja e cachaça dos freges, tascas, biroscas, comedouros e albergues que foram sendo construídos nas estradas, fazendo nascer novas vilas e povoados estradeiros.

O transporte fluvial, todavia, ainda persiste de forma bastante precária e incerta, sobretudo para as populações mais longínquas. O custo de três refeições por dia, o combustível, a tripulação e o investimento em novos navios aumentaram de tal forma que sem subvenção é impossível manter esses serviços de forma normal e rotineira. Restaram os barcos regionais pequenos, chamados também "de recreio", que viajam para o interior perto da cidade grande, superlotados de passageiros para poder superar o excesso de custos e despesas. Chegam alguns deles a ir a pique por excesso de peso, pois a sua capacidade de carga e de passageiros não são adequados à superlotação que as Capitania dos Portos tentam, a todo custo, sem muito êxito, reprimir. Essas embarcações existem e são em redor de cem mil, dos quais apenas 25.000 registradas na Capitania dos Portos de Manaus, que trafegam nas circunvizinhanças dos grandes centros, pois as linhas para as grandes distâncias se tornaram inviáveis.

O descaso pela navegação fluvial é tão grande, que os "motores de linha", "barcos de recreio", chatas, alvarengas, batelões e balsas, que chegam ou partem para o interior, não têm sequer - em Manaus - um porto especial, onde possam atracar e desembarcar os passageiros e cargas e, por isso, buscam desesperadamente uma vaga ou "estacionamento" na beira de um igarapé, ou no antigo "roadway" da Manaus Harbour. Na época das vazantes, quando o rio fica muito longe do beiradão, os pobres carregadores são submetidos a um verdadeiro suplício, transformados em verdadeiras bestas de carga, transportam dezenas de cachos de banana às costas, ou paneiros e sacas de farinha, feijão, milho e arroz na cabeça. Os pobres passageiros, carregando as suas bagagens, tiram os sapatos e com crianças ao colo, percorrem um grande estirão de lama, buracos e grotões, até alcançar o barranco alto na beirada dos rios.

Também houve uma mudança na tecnologia do transporte fluvial. O vaticano, o gaiola e a chata foram substituídos pelas balsas e empurradores. Descobriu-se que um motor é mais eficiente, econômico e veloz quando empurra do que quando puxa. Essa descoberta no rio Mississipi, no Reno e em outros rios do primeiro mundo foram adaptados à Amazônia e assim os nossos rios foram sendo povoados por um novo tipo de embarcação de carga: a balsa de derivados de petróleo, o cargueiro rô-rô cabocho, que transporta a carreta e o container nos transportes rodo-fluviais. Só que eles existem para carga de container ou para o transporte de combustíveis, pois o atendimento a passageiros continua a ser feito por lanchas, motores de recreio e barcos regionais, mesmo sem registro nem matrícula nas Capitania dos Portos. É que eles não têm condições de cumprir as salvaguardas de segurança, as leis marítimas, os regulamentos dos sindicatos fluviais e das autoridades navais. Tornou-se uma atividade meio-clandestina que, vez por outra, vira manchete de jornais quando, alguma vez, um barco naufraga e leva para o fundo passageiros e tripulantes.

Os tempos mudaram mas nem por isso podemos olvidar aquele passado já distante, quando os vaticanos, gaiolas e chatas apitavam no meio do rio, anunciando sua chegada ou sua despedida. E o povo no trapiche da beira do rio dava as suas boas vindas e adeuses. Todos eles tinham nomes inscritos nas

suas proas altaneiras e nas suas popas não faltava a bandeira brasileira para assinalar a presença da soberania pátria nesse espaço fluvial de penetração longínqua, distante e difícil. Nem lhe faltavam, por certo, as luzes de bombordo e estibordo, que como sinais semáforos preveniam acidentes e anunciavam as manobras.

Esses barcos e navios não tinham apenas função mercantil ou de "*capitalista selvagem*" como se diz, hoje, maliciosamente nos círculos radicais anti-amazônicos. Eles tinham, também, uma função sociológica, que poucos ainda a reconhecem. Esse papel era desempenhado sob a forma de socorro às populações ribeirinhas, em casos de acidentes, doenças ou pedido de atracação. Um disparo de espingarda ou foguete era sinal de pedido de ajuda partido da terra-firme e os vapores apitavam para responder ao sinal e paravam para ajudar com o pronto socorro de suas ambulâncias de remédios, quinine, unguentos, pílulas, pomadas, óleo canforado e injeções que os seus médicos e enfermeiros aplicavam nos enfermos ou nos pacientes terminais. Assim trabalhavam, anos a fio, embarcados em suas diversas missões, médicos de alto conceito como os Drs. Samuel Uchôa, Ayres de Almeida, Angelo D'Urso e Xavier de Albuquerque, entre muitos outros doutores, que completavam o seu aprendizado das Faculdades de Medicina, exercendo a sua profissão a bordo dos gaiolas e vaticanos. Estes traziam os doentes para Manaus e Belém, sem cobrar as passagens, realizando, assim, missões de salvamento e socorro. Além disso, a passagem ou a chegada desses gaiolas e chatas, nos trapiches dos povoados ou nos portos de lenha para abastecimento (hoje em dia o eufemismo de lenha é biomassa), era motivo de festa e comemoração.

Isolados, sem rádio, telégrafo ou televisão o navio era o único meio de contacto com o mundo exterior e distante. Eles traziam a carta postal, a encomenda, o pedido de mercadoria, levavam os gêneros, transportavam passageiros e quando apitavam avisando a sua chegada era sempre dia de festa nos barracões e casas da rua da frente, do meio e do fim, as três fileiras de ruas dos pequenos povoados da hinterlândia. A semelhança dos navios, as vilas e povoados também tinham a sua classificação hierárquica de localização dos moradores de primeira, segunda e terceira categoria, dependendo do seu status social e econômico.

Quando os gaiolas deixavam de parar num desses centros humanos, a comunidade entrava em decadência e sobrevivia na pobreza do auto-consumo de seus sítios e roçados. O vapor era o progresso, a civilização que chegava e, por isso, os coronéis de antigamente lutavam por manter o prestígio da escala e parada desses barcos nas cidades e seringais de sua influência, ou que viviam sob o seu domínio e proteção econômica e política. Exatamente como hoje ocorre, quando se suspende a escala dos aviões nos aeroportos do interior, ou se desativa as estações rodoviárias na beira das estradas. Os veículos mudaram, mas as funções são semelhantes.

Ao redor dos gaiolas girava um mundo de interesses e funções: tripulantes, passageiros, cargas, portos de lenha, vilas, povoados e seringais. Tudo isso era possível nesse mundo morto e distante porque a borracha, com os seus altos preços, pagava tudo e era capaz de superar os altos fretes, os riscos e a viagem, os desaforos e reclamações do "*passadio*", baseado no clássico quebra-jejum com leite-moça, roscas, biscoitos e bolachas d'água; o almoço e a janta eram na base do feijão, arroz, farinha, jabá e a famosa sobremesa de queijo e goiabada, que os passageiros apelidavam de "*Romeu e Julieta*". Algumas vezes o menu variava com macarrão e carne fresca, quando se abatia um boi ou peixe fresco nas épocas de piracema, pois os alimentos se deterioravam rapidamente na ausência da geladeira e dos frigoríficos de hoje. Nesses velhos tempos, a única forma de conservação conhecida era o sal, vinagre, pimenta-do-reino e a defumação.

A bordo desses navios havia uma vida intensa de conversas, negócios e anedotas, jogo de cartas e dominó para passar o tempo, namoro com as cunhantãs e passageiras, mortes de enfermos que eram jogados nos rios ou enterrados na beira dos barrancos, casamentos celebrados pelo comandante, que tinha poderes para tanto, inclusive para fazer testamento e prender passageiros rebeldes ou bêbedos. E até nascimentos porque, naqueles tempos, as mulheres eram parideiras e fáceis de ter filhos de côcoras como as índias, ou nos beliches com a ajuda dos enfermeiros e parteiras ou pessoas entendidas na arte de fazer menino chorar, cortar e amarrar os umbigos. Havia até, nesse aspecto, uma relação de amor, gratidão e carinho com esses navios e gaiolas. As crianças neles nascidas, geralmente tomavam o nome desses barcos. Certa vez, no ano de 1942, quando subi o Solimões, numa embaixada da Faculdade de Direito, para assistir à celebração do 4º Centenário da "descoberta" do Rio Amazonas, por Orellana, viajei com os meus colegas no Belo Horizonte e uma senhora gestante no último mês nos contou que se o bebê fosse menino iria se chamar Horizontino e se fosse menina Belinha. Dias depois nasceu, a bordo, uma menina que logo foi chamada de Belinha, sorte dela porque se fosse menino todo mundo iria caçar de um curumim chamado Horizontino. Tudo isto faz parte de um romanceiro do Gaiola e do Beiradão, que algum pesquisador e sociólogo precisa investigar e escrever numa tese de mestrado ou doutorado, agora que há tantas Universidades, Faculdades, Institutos de Pesquisas e Órgãos não governamentais com muitos discursos, greves e pouca produção científica.

Se os meninos e curumins recebiam no batismo o nome dos vaticanos, gaiolas e chatas em que suas mães viajavam é porque havia uma relação de amor e carinho com esses navios e vapores. O nome dessas embarcações não eram importantes, apenas, para as mães e gestantes, mas também para as populações que esperavam a chegada ou a volta do Júpiter, do Curuçá, do Rio Juary para viajar ou fazer negócios. O nome dos gaiolas também tinham um significado sociológico e afetivo para os seus donos e armadores.

Assim como aconteciam com os seringais, sítios e fazendas, cujos nomes lembravam sucesso, salvação, misericórdia, desespero, paisagem, lembrança e saudade (vide Samuel Benchimol, *Seringais: um estudo da toponímia messiânica* em *O Romanceiro da Batalha da Borracha*, Manaus, 1977/Reedição 1992:205), os gaiolas e vaticanos tinham os seus nomes inscritos nas suas altaneiras proas para relembrar fatos, situações, posições, pessoas, personagens, lugares, rios, seringais, cidades, esposas, filhos, governadores, presidentes e outras pessoas e eventos queridos que os armadores desejavam perpetuar em suas embarcações. Assim é que, no ano de 1907, a Capitania do Porto do Pará tinha matriculados 137 vapores fluviais, 687 embarcações com 5.264 tripulantes (pilotos, mestres, práticos, médicos, enfermeiros, marinheiros, moços de bordo, maquinistas, foguistas, carvoeiros e taifeiros). Nessa matrícula recolhemos alguns nomes de vaticanos, gaiolas e chatas com as suas respectivas tonelagens, com o propósito de também prestar-lhes uma homenagem póstuma em nome de tantos e quantos coronéis, seringueiros e passageiros em geral utilizaram os seus serviços e aos quais, talvez, devam a sua própria vida em alguma missão de socorro e salvamento. Eis a lista:

Nome do navio	Toneladas de registro	Nome do navio	Toneladas de registro
João Alfredo	762	Iracema	460
Justo Chermont	738	Neptuno	416
Esperança	922	Rio Purus	394
Aymoré	441	Marcial	382
Perseverança	922	Mamoré	370
Cassiporé	420	Eurico	338

Princesa Izabel	499	Baturité	-
Mauá	470	Pauhini	442
Cametá	960	Amazonense	412
Lauro Sodré	472	S. Luiz	390
Paes de Carvalho	657	Cearense	380
Prudente de Moraes	504	Cassianã	360
Conde D'Eu	538	Antimary	300
Santarém	870	Cidade do Pará	287
Lábrea	343	Amazonas	265
Índio do Brasil	435	Rio Tarauacá	221
Madeira	343	Arinos	158
Tabatinga	343	Victor Porto	130
Inca	303	Seringueiro	103
Antonio Olyntho	760	Maria Thereza	96
Belém	444	Braga Sobrinho	241
Oyapock	448	Prompto	180
Campos Salles	738	Ajuricaba	-
Ajudante	450	Rio Xapury	110
Sabiá	350	Pereira Júnior	110
Purus	300	Ituhy	460
Rio Branco	762	Alliança	310
Augusto Montenegro	236	Jurupary	280
Tucunaré	120	Velhote Silva	380
Gaivota	145	Parnahyba	322
Andirá	212	Mapuá	190
Guarany	334	Costeira	402
Tupy	441	Môa	280
Teffé	319	Lucânia	260
Imperatriz Thereza	465	Humaitá	390
Rio Tocantins	1.260	Monte Negro	320
Alcobaça	18	Urariá	136
Juruá	331	Contreiras	287
Sobral	280	Gilberto	138
Jacy	128	Freire Castro	337
Castello	280	Cidade de Anajás	270
Solheiro Motta	248	Silva Cunha	210
União	140	José Júlio	140
Pucuruhy	240	Cochrane	205
Parintins	120	Costa Martins	94
Javary	480	Tejo	322
Watrín	287	Ipixuna	227
Ipú	418	Saldanha da Gama	314
Taioca	253	Ituaiman	220
Tracoá	212	Tucunaré	190
Alegria	190	Murú	96
Loreto	68	Tarauacá	54
Curuçá	-	Portel	56
Rápido	36	Santa Rosa	31

Cordeiro	130	Isidoro Antunes	192
Tauarí	100	Urariá	100
William	77	Mariahy	70
Correa Braga	44	Mariodario	37
Ondina	34	Veloz	32
Júpiter	-	Rio Jamary	-
Anajás	-	Victoria	625
Cearense	224	Marcial	200
Rio Pauhiny	400	Mamoria	-
Arinos	224	Rio Xapury	110
Braga Sobrinho	210	Tapajós	150
Aquidaban	-	Seringueiro	103
Acarahú	-	Prompto	120
Eurico	338	Ajuricaba	120
Aripuanã	-	Purus	-
Rio Tapajós	-	Iracema	322
Amazonas	190	Amazonense	250
Independência	-	Victoria	242
Wallin	120	Índio do Brazil	290
Antimary	123	Morey	-
Ajudante	-	Aimoré	-
Tupi	290	Inca	275
Fortaleza	635	Manauense	-
Ítala	-	Sapucaia	301
Jansem de Melo	-	Simão Bitar	-
Magalhães Barata	-	Rio Curuçá	-
Comandante Ripper	-	Andresen	296
Belo Horizonte	625	Imperador	282
Moacyr	363	Benjamin	302
Manaos	432	Castelo II	345
Montenegro	290	Cuyabá	625
Rio Aquiry	301	Distrito Federal	625
Recife	635	Envira	263
Rio Macahuan	326	Freire de Castro	287
Rio Machado	452	Francisco Sales	430
Rio Madeira	372	São Luiz	254
São Luiz	625	Valparaiso	293
Santo Elias	270	S. Salvador	625

Fonte: Séries Estatísticas Retrospectivas, IBGE, II volume, Rio 1909:101; Álbum do Rio Acre de Emilio Falcão, Pará, 1906- 1907. Revista Associação Comercial do Amazonas.

Estes vaticanos, gaiolas e chatas há muito já não mais existem, muitos foram ao fundo, outros desativados durante a debacle da borracha, e os que sobraram devem ter virado sucata e ferro-velho. Navio é como gente. E, por isso, os seus nomes serão sempre lembrados por alguém e em alguma parte. Paz às suas proas!

**CONTRATO DE SUBVENÇÃO FEDERAL DA UNIÃO COM A THE AMAZON RIVER
STEAM NAVIGATION COMPANY (1911) LIMITED PARA O SERVIÇO DE NAVEGAÇÃO
DO RIO AMAZONAS E SEUS TRIBUTÁRIOS, DE 31 DE AGOSTO DE 1912**

Aos trinta e um dias do mes de Agosto de mil novecentos e doze, presentes na Secretaria do Estado da Viação e Obras Públicas, no Rio de Janeiro, o Sr. engenheiro José Barbosa Gonçalves, ministro de Estado da mesma repartição, por parte do Governo Federal dos Estados Unidos do Brazil, e o Sr. Carlos Lopez Larranaga, representante da THE AMAZON RIVER STEAM NAVIGATION COMPANY (1911) LIMITED, conforme procuração que exhibiu e fica archivada nesta Secretaria de Estado, declarou o Sr. ministro que, nos termos do decreto numero nove mil setecentos e oito, de sete deste mez de agosto, em observancia ao disposto no paragrapho segundo, parte final do artigo quarenta e nove da lei numero dous mil trezentos e cincoenta e seis, de trinta e um de dezembro de mil novecentos e dez, revigorado pelo artigo trinta e oito da lei numero dos mil quinhentos e quarenta e quatro, de quatro de Janeiro do corrente anno, usando da autorização contida no artigo trinta e tres, verba quarta, desta mesma lei, e em vista do resultado da concorrência a que se procedeu, segundo o edital de dezanove de junho ultimo, ficava contratado com THE AMAZON RIVER NAVIGATION COMPANY (1911) LIMITED, o serviço de navegação do rio Amazonas e seus tributarios e linha maritima até o Oyapock, mediante as seguintes cláusulas:

Primeira: A séde da empresa contractante será em Belém, do Pará; deverá, porém, ter uma succursal em Manáos, Amazonas.

Segunda: A contractante obriga-se a manter com regularidade as seguintes linhas de navegação a vapor e viagens redondas:

a) Com partida inicial em Belém, no Estado do Pará.

Um: Linha de Manáos - Uma viagem mensal até Manáos, no Estado do Amazonas, com escalas nos portos de Breves, Gurupá, Porto de Moz, Prainha, Monte Alegre, Santarém, Alemquer, Obidos, Parintins, Urucurituba e Itacoatiara.

Dous: Linha de Tapajoz - Uma viagem mensal até Itaituba, no rio Tapajoz, com escalas pelos portos de Antonio Lemos, Gurupá, Prainha, Monte Alegre, Santarém, Boim, Aveiras, Urucurituba e Brazilia Legal.

Tres: Linha de Maués - Uma viagem mensal até Maués, com escalas pelos portos de Bôa Vista, Curralinho, Antonio Lemos, Gurupá, Almeirim, Prainha, Monte Alegre, Santarém, Alemquer, Obidos, Villa Juruty, Faro, Parintins e Barreirinha.

Quatro: Linha do Solimões-Javary - Uma viagem mensal até Remate de Males, no rio Javary, com escalas pelos portos de Manáos, Manacapuru, Codajaz, Coary, Teffé, Caiçara, Fonte-Bôa, Tocantins, S. Paulo de Olivença e Tabatinga.

Cinco: Linha do Madeira - Uma viagem mensal até Santo Antonio do Rio Madeira, com escalas pelos portos de Urucará, Silves, Itacoatiara, Borba, Vista Alegre, Bocca do rio Ari-

puanã, Santa Rosa, Manicoré, Bom Futuro, Bocca do Carapanatuba, Bocca das Tres Casas, Cintra, Humaytá, Missão de S. Francisco, Bôa Hora e Bocca do Javary.

Seis: Linha do Purús-Acre - Nos sete mezes da vasante, isto é, mais ou menos de abril a outubro de cada anno, uma viagem mensal até Xapury, no rio Acre; até Senna Madureira, no rio Purús, com escalas pelos portos de Manáos, Manacapurú, Bocca do Purús, Berury, Guajaratuba, Piranhas, Arimã, Tauariá, Jaburú, Bocca do Tapauá, Caratiá, Canutama, Bella Vista, Axioma, Assahytuba, Labrea, Providencia, Sepatiny, Hyutanahã e Cachoeira, e dahi em diante com escalas pelos portos das margens dos respectivos rios. Não podendo os navios proseguir, a viagem terminará no porto acessível, sem prejuizo da subvenção normal.

Sete: Linha do Oyapock - Dezoito viagens annuaes até Oyapock, com escalas pelos portos de Chaves, Bailique, Amapá, Calçoéne e Counani.

Oito: Linha do Pirabas - Dezoito viagens annuaes até Pirabas, com escalas por Collares, Porto Salvo, Vigia, S. Caetano, Curuçá, Marapanin, Maracanan e Salinas. As viagens destas duas últimas linhas deverão ser feitas com intervallos iguaes o mais possivel, devendo-se, porém, attender às condições de navegabilidade dessas regiões.

b) Com partida inicial de Manáos, no Estado do Amazonas.

Um: Linha dos Autazes - Uma viagem mensal até Castello, no rio Autaz-assú, com escala pelos portos de Bocca dos Autazes, Bom Futuro, S. Joaquim, Coapiranga, Japeina, Panta-leão, Piratininga, S. José e Campo Alegre.

Dois: Linha do Rio Negro - Uma viagem mensal até Santa Izabel, no rio Negro, com escalas pelos portos de Tauapessassú, Ayrão, Moura, Carvoeiro, Barcellos, Moreira e Thomar.

Tres: Linha do Madeira - Uma viagem mensal até Santo Antonio, no rio Madeira, com escala pelos portos de Borba, Vista Alegre, Bocca do Aripuanã, Santa Rosa, Manicoré, Bom Futuro, Bocca do Carapanatuba, Bocca das Tres Casas, Cintra, Humaytá, Missão de S. Francisco, Bôa Hora e Bocca do Javary.

Quatro: Linha do Japurá - Uma viagem mensal até Jatuarana, no rio Japurá, com escalas pelos portos de Codajás, Teffé, Coary, Bocca do rio Japurá, Juruba, Jaraquy, Bom Futuro, Floresta, Recreio, Mameloca, Igualdade, Maguary e Villa Bittencourt.

Cinco: Linha do Purús - Nos cinco mezes das cheias, isto é, mais ou menos de novembro a março do anno seguinte, uma viagem mensal até Xapury, no rio Acre, e outra até Senna Madureira, no rio Purús, com escalas pelos portos de Manacapurú, Bocca do Purús, Berury, Guajaratuba, Piranha, Itatúba, Ariman, Tauariá, Jaburú, Bocca do Tapajós, Caratiá, Bella Vista, Axioma, Assahytuba, Labrea, Providencia, Sepatiny, Hyutanahan e Cachoeira e dahi em diante com escalas pelos portos das margens dos respectivos rios.

Seis: Linha do Juruá - Uma viagem mensal até Cruzeiro do Sul, no rio Juruá, com escalas pelos portos de Teffé, Bocca do Juruá, Marary e S. Felipe. Na epoca da vasante, não podendo os navios proseguir, a viagem terminará no ponto acessível, sem prejuizo da subvenção normal.

Terceira: Fica entendido que, além das viagens determinadas para cada linha, na cláusula anterior do presente contracto, poderá a contractante fazer outras viagens extraordinárias, extra-contracto, as quaes não se regerão pelas cláusulas deste, para satisfazer às necessidades do commercio, e si julgal-as convenientes aos seus proprios interesses. Além das escalas determinadas para cada linha, poderá, outrossim, o Governo, de accordo com a contractante, estabelecer outras escalas, supprimir ou substituir as que ficam mencionadas, por outras que mais convenham aos interesses geraes, contanto que, no primeiro caso, não haja augmento de despeza par aos cofres públicos, e, no segundo, si a extensão da linha fôr diminuida, haja, uma redução proporcional na respectiva subvenção.

Quarta: De conformidade com os dados actuaes, fica officialmente fixada a extensão em milhas, para uma viagem de ida e volta, em cada uma das linhas e para o total das viagens por anno marcadas na cláusula II, a saber:

a) Inicio em Belém:

Um: Linha de Manáos - De Belém a Manáos: mil oitocentas e cicoenta milhas a doze viagens por anno: vinte e duas mil e duzentas.

Dois: Linha do Tapajoz - De Belém a Itaituba: mil trezentas e quinze milhas a doze viagens por anno: quinze mil setecentos e oitenta.

Tres: Linha de Maués - De Belém a Maués: mil trezentas e dezoito milhas a doze viagens por anno: quinze mil oitocentas e dezesseis.

Quatro: Linha do Solimões-Javary - De Belém a Remate de Males: tres mil e quinhentas milhas a doze viagens por anno: quarenta e duas mil.

Cinco: Linha do Madeira - De Belém a Santo Antonio: tres mil e setenta e cinco milhas a doze viagens por anno: trinta e seis mil e novecentas.

Seis: Linha do Purús-Acre - De Belém a Xapury e Senna Madureira: seis mil quatrocentas e trinta e oito milhas a sete viagens por anno: quarenta e cinco mil e sessenta e seis.

Sete: Linha do Oyapock - De Belém a Oyapock: mil e quatrocentas e sessenta milhas a dezoito viagens por anno: vinte e seis mil e duzentas e oitenta.

Oito: Linha de Pirabas - De Belém a Pirabas: quatrocentas milhas a dezoito viagens por anno: sete mil e duzentas. Total: duzentas e onze mil duzentas e quarenta e duas.

b) Inicio em Manáos:

Um: Linha dos Autazes - De Manáos a Castello: seiscentas e cincoenta milhas a doze viagens por anno: sete mil e oitocentas.

Dois: Linha do Rio Negro - De Manáos a Santa Izabel: oitocentas e quarenta e seis milhas a doze viagens por anno: dez mil cento e cincoenta e duas.

Tres: Linha do Madeira - De Manáos a Santo Antonio: mil trezentas e quarenta milhas a doze viagens por anno: dezesseis mil e oitenta.

Quatro: Linha do Japurá - De Manáos a Jatuarana: mil quinhentas e cincoenta e duas milhas a doze viagens por anno: dezoito mil seiscentos e vinte quatro.

Cinco: Linha do Purús-Acre - De Manáos a Xapury: tres mil e setecentas milhas a cinco viagens por anno: dezoito mil e quinhentas.

Idem - De Manáos a Senna Madureira: trez mil trezentas e dez milhas a cinco viagens por anno: dezesseis mil quinhentas e cincoenta.

Seis: Linha do Juruá - De Manáos a Cruzeiro do Sul: quatro mil oitocentas e setenta milhas a doze viagens por anno: cincoenta e oito mil quatrocentas e quarenta. Total: cento e quarenta e seis mil cento e quarenta e seis. Total geral: trezentas e cincoenta e sete mil trezentas e oitenta e oito.

Quinta: Os vapores empregados nas mencionadas linhas devem satisfazer às seguintes condições: a) os destinados à linha de Maués, do Tapajoz e do Madeira terão a capacidade para transportar duzentas, no minimo, toneladas de carga, além do combustível, accomadações proporcionaes para sessenta passageiros de camara, em beliches, e alojamentos para duzentos de prôa, e marcha minima contínua de dez milhas por hora; b) os destinados às linhas de Pirabas, Javary, Purús-Acre, Juruá e Oyapock terão a capacidade para cem toneladas de carga, no mínimo, além do combustível, accomodações proporcionaes para trinta passageiros de camara e cincoenta de prôa, e marcha média contínua de dez milhas por hora; c) os destinados à linha do Rio Negro, do Japurá e dos Autazes, terão a capacidade para oitenta toneladas de carga, no minimo, além do combustível, accomodações para quinze passageiros de camara e trinta de prôa, e marcha média contínua de oito milhas por hora; d) todos os vapores serão providos de aparelhos para filtração de agua, de ventilação e illuminação electricas, de banheiros e sanitarias; os novamente construidos deverão ter camaras frigoríficas para conservação das victualhas e outros aperfeiçoamentos modernos.

Sexta: Os vapores deverão ser em numero sufficiente para os serviços das linhas e com capacidade precisa para satisfazer às exigencias do commercio de todas as escalas. Antes de ser encetado o serviço, serão examinados pela Inspectoria Geral de Navegação. No caso de setem acceitos os navios, a contractante entregará o documento de custo e o certificado de construcção de cada um à mesma inspectoria. Os planos e descripção dos vapores que a contractante tenha de fazer construir, serão préviamente submettidos à approvação do Governo.

Sétima: Os vapores deverão ter a bordo os sobresalentes, aprestos e material necessarios para o serviço de atracação, carga e descarga, para accidentes de navegação e incendio, objectos de serviço dos passageiros e da tripulação e numero do pessoal marcado pelos vigentes regulamentos de marinha.

Oitava: O inicio de que tratam as cláusulas segunda, letra b e linhas cinco e seis, e quarta, letra b e linhas cinco e seis, é só para os efeitos da subvenção.

Nona: A contractante obrigar-se-ha a não commerciar, por sua conta ou conta de outrem, nos mercados servidos pelas linhas de navegação, de que se incumbir, e a impedir, por todos os meios ao seu alcance, que, igualmente, commerciem os seus subordinados embarcados nos vapores.

Decima: A contractante obrigar-se-ha a iniciar o serviço contractado dentro do prazo de trez mezes, contado da data de assignatura do presente contracto, podendo esse prazo ser prorrogado até o maximo de doze mezes para as novas linhas creadas, e, não o fazendo, será o contracto rescindido, de pleno direito, por decreto do Governo, sem dependencia de interpeção ou acção judicial, é a caução de que trata a clausula vigesima terceira não lhe será restituída.

Decima primeira: Os vapores que se inutilizarem no serviço ou se perderem por accidente serão substituidos por outros que satisfaçam as condições acima, dentro do prazo maximo de dezoito mezes. Da época do accidente até a substituição do navio inutilizado ou perdido, poderá ser o serviço feito por navio tomado a frete e acceto pela Inspectoria Geral de Navegação.

Decima segunda: Os vapores gozarão dos privilegios e isenções de paquetes, ficando, porém, sujeitos aos regulamentos de Policia, Saúde, Alfandega e Capitania dos Portos.

Decima terceira: Em qualquer tempo, durante o prazo do presente contracto, o Governo terá o direito de comprar ou tomar a frete, compulsoriamente os vapores da contractante, ficando esta obrigada a substituil-os por outros, nas condições exigidas neste contracto, no prazo de dezoito mezes, os que forem comprados, e, desde logo, os que forem fretados. A compra ou fretamento, nos casos acima previstos, serão effectuados mediante prévio accôrdo sobre o respectivo preço. Nos casos de força maior, o Governo poderá lançar mão dos vapores, independente de accôrdo prévio, sendo posteriormente regulada a indemnisação.

Decima quarta: As viagens de cada uma das linhas serão feitas com partidas fixas; os dias de saídas dos vapores, em cada uma das linhas da clausula segunda, a demora nos portos de escala e o prazo maximo da viagem redonda, resalvado o caso de força maior, serão affixados em tabella organizada pela contractante, de accôrdo com o fiscal junto à empresa, sujeita à approvação do Ministerio da Viação e Obras Publicas, dentro de noventa dias da data da assignatura do presente contracto. Os prazos de demora nos portos contar-se-hão do momento em que os vapores fundearem, quer seja em dia util, quer seja em dia feriado, entendendo-se que o maior tempo de demora nos portos não é obrigatorio, devendo as autoridades locaes despachar os vapores antes da terminação deste prazo, sempre que seja possivel, logo que esteja concluido o serviço de carga ou descarga.

Decima quinta: Quando os portos de Urucará e Silves, nos mezes de setembro a dezembro, se tornarem inacessiveis, devido à vazante dos rios, deixarão de ser visitados pelos respectivos vapores, sem prejuizo da subvenção, obrigando-se porém, a contractante, durante esse tempo, a fazer o serviço de malas, cargas e passageiros do porto de Urucurituba, que fica proximo.

Decima sexta: A contractante obriga-se a transportar gratuitamente nos seus vapores: primeiro, o inspector geral e o sub-inspector de navegação e os fiscaes, quando viajarem em serviço; segundo, os empregados do Correio, Alfandega e do fisco estadual, quando seguirem em serviço do mesmo vapor, não excedendo, porém, em cada viagem, de um empregado de cada repartição; terceiro, dous funcionarios publicos em serviço, designados pelo Govenro dos Estados do Pará e Amazonas ou do Territorio do Acre, em cada vapor e viagem; quarto, as malas do Correio, que serão entregues e recebidas nas respectivas agencias postaes, mediante recibo, sendo que o recebimento dellas terá logar uma hora antes da fixada para a partida do vapor e a entrega quando este chegar ao porto, tambem uma hora, no maximo, depois de ter fundeado. A condução das malas de terra para bordo e vice-versa, será gratuitamente feita pela contractante; quinto, os dinheiros ou valores pertencentes ou destinados aos cofres federaes ou estaduaes. Territoriaes do Acre, ou municipaes. Nas capitaes dos Es-

tados do Pará e Amazonas e nas prefeituras do Territorio do Acre, a contractante receberá e entregará os volumes de dinheiros ou valores, por seus agentes ou prepostos, passando e recebendo quitação nas competentes repartições; no interior, os commandantes dos vapores farão a entrega e o recebimento a bordo, não sendo entretanto, quer nas capitaes, quer no interior, obrigatoria, a verificação das importancias, cessando a responsabilidade da contractante desde que na ocasião da entrega se reconhecer acharem-se intactos os sellos appostos, sem nenhum signal de violação; sexto, os objectos remettidos à Secretaria de Viação e Obras Publicas, ao Museu Nacional do Pará, do Amazonas e do Acre; setimo, os objectos destinados às exposições officiaes ou auxiliadas pelo Governo Federal ou o dos Estados; oitava, as sementes e mudas de plantas destinadas aos jardins e estabelecimentos publicos; nona, os animaes reproductores de raça pura, à requisição do Governo Federal, dos Estados ou da administração do Acre, não excedendo de dous em cada vapor e viagem, correndo o trato pelo requisitante; decimo, as machinas agricolas e adubos chimicos, à requisição do Governo Federal, dos Estados ou da administração do Acre, até duas toneladas de pezo, em cada vapor e viagem; decimo primeiro, duas toneladas de carga pertencentes ao Governo Federal, ao do Estado ou à administração do Acre, não incluindo os objectos mencionados nos pragraphos anteriores; decimo segundo, um ou dous praticos do Govenro que fôr ou forem encarregados de verificar os canaes.

Decima setima: As tarifas de fretes serão confeccionadas com o abatimento de quarenta por cento par aos generos alimenticios e de quinze por cento para todas as outras mercadorias sobre as tarifas aprovadas pelo Governo para a THE AMAZON STEAM NAVIGATION COMPANY LIMITED, devendo ser apresentadas à aprovação do Governo até noventa dias, improrogaveis, contados da assignatura do presente contracto. Para as tarifas de fretes de mercadorias ou de outros transportes por conta do Governo Federal, Estadual, ou da Administração do Acre, serão feitos nas novas tarifas os abatimentos de quinze por cento. As tarifas de passagens não poderão ser maiores do que as aprovadas para a The Amazon Steam Navigation Company, Limited, devendo, para as passagens por conta do Governo Federal, Estadual ou da administração do Acre, haver um abatimento de trinta por cento. As novas tarifas serão postas em vigor desde que sejam approvadas, só podendo ser alteradas de dous em dous annos, pela revisão das mesmas, de mutuo accôrdo.

Décima oitava: A contractante apresentará ao seu fiscal, segundo os modelos que lhe forem apresentados, a estatistica do movimento de passageiros e cargas, receita e despezas dos vapores, quer nas linhas subvencionadas, quer nas linhas extra-contracto, discriminadamente e por trimestres, obrigando-se, neste particular, a ministrar, com brevidade, à Inspectoria Geral de Navegação as informações e dados que lhe forem requisitados, afim de servir de base ao certificado que, na forma dos regulamentos da Fazenda Nacional, houver de ser expedido para goso de quaesquer favores sobre o pagamento de direitos aduaneiros, conferidos por lei às emprezas de navegação; apresentará, igualmente, a contractante, com a necessaria antecedencia, uma relação minuciosa dos generos e artigos destinados ao uso e consumo dos navios, passageiros e pessoal de bordo, que tiver de importar em cada semestre, com direito àquelles favores, devendo a relação ser organizada de accôrdo com o consumo médio, verificado nos semestres anteriores, e visada pelo fiscal junto à contractante.

Décima nona: As vistorias a que, pelo regulamento das capitancias dos portos, estão sujeitos os vapores da contractante, assistirá, o fiscal junto à empreza, sendo o mesmo fiscal avisado com vinte e quatro horas de antecedencia. Além das vistorias regulamentares, ficam os vapores da contractante sujeitos àqueles que forem julgadas indispensaveis pelo fiscal junto à empreza.

Vigesima: Para as despezas de fiscalização, entrará a contractante para o Thezouro Nacional, por semestres adiantados, com a quantia de doze contos de réis annuaes.

Vigesima primeira: Pela inobservancia das clausulas do presente contracto, si não fôr provada causa de força maior, a contractante ficará sujeita às seguintes multas: primeiro, de quantia igual à importancia que teria de receber, si deixar de trazer alguma das viagens deste contracto, que será rescindido si a interrupção das viagens exceder o prazo de noventa dias, em qualquer linha; segundo, de um conto de réis a dous contos de réis, si a viagem começada não fôr concluida, caso em que não terá direito à respectiva subvenção; si a viagem fôr, porém, interrompida por motivo de força maior, não lhe será imposta a multa, nem deixará de receber a subvenção devida ao número de milhas navegadas, que será calculado pela derrota entre o ponto inicial da viagem e o lugar em que se tiver dado o impedimento; terceiro, de cem mil réis a trezentos mil réis, por prazo de doze horas que exceder da hora fixada para a sahida do vapor dos portos iniciaes e dos das respectivas escalas. Esse prazo será contado sómente quando a demora fôr maior de tres horas; quarto, de cem mil réis a duzentos mil réis, por dia de demora na chegada dos vapores; quinto, de duzentos mil réis a quatrocentos mil réis, pela demora na entrega das malas postaes ou pelo mau acondicionamento dellas; de quinhentos mil réis, em caso de extravio; sexto, de trezentos mil réis, pela infracção ou inobservancia de qualquer das clausulas deste contracto para a qual não haja multa especial. As multas serão impostas pela Inspectoria Geral de Navegação, por proposta do fiscal junto à empresa, com recurso ao Ministerio da Viação e Obras Publicas, e deverão ser pagas na Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional no Estado do Pará, dentro do prazo de dez dias, a contar do dia da imposição, ou descontadas da quota da subvenção que a contractante tenha de receber.

Vigesima segunda: A contractante poderá receber subvenções e favores do governo dos Estado do Pará e do Amazonas, sem prejuizo da subvenção e favores que receba do Governo Federal.

Vigesima terceira: A contractante, para garantia da execução do presente contracto, depositará no Thesouro Nacional, em moeda corrente ou em titulos da União, a caução de oitenta contos de réis, apresentando o respectivo documento no acto da assignatura do contracto.

Vigesima quarta: Em retribuição dos serviços acima especificados, a contractante receberá uma subvenção annual até oitocentos e setenta e tres contos, novecentos e quarenta e oito mil e duzentos réis, assim dividida:

a) linhas com inicio em Belém;

Um: Linha de Manáos, vinte e dois contos e duzentos mil réis;

Dois: Linha do Tapajóz, quinze contos setecentos e oitenta mil réis;

Trez: Linha de Maués, dezoito contos novecentos e setenta e nove mil e duzentos réis;

Quatro: Linha de Solimões-Javary, sessenta e tres contos de réis;

Cinco: Linha do Madeira, quarenta e seis contos cento e vinte e cinco mil réis;

Seis: Linha do Purús-Acre, noventa contos, cento e trinta e dois mil réis;

Sete: Linha do Oyapock, cento e setenta contos, oitocentos e vinte mil réis;

Oito: Linha de Piraba, quarenta e seis contos e oitocentos mil réis, total quatrocentos e setenta e tres contos, oitocentos e trinta e seis mil e duzentos réis.

b) Linhas com inicio em Manáos:

Um: Linha dos Autazes, trinta e nove contos de réis;

Dous: Linha do Rio Negro, sessenta contos, novecentos e doze mil réis.

Tres: Linha do Madeira, vinte contos e cem mil réis;

Quatro: Linha do Japurá, noventa e tres contos cento e vinte mil réis;

Cinco: Linha do Purús-Acre, setenta contos e cem mil réis;

Seis: Linha do Juruá, cento e dezesseis contos, oitocentos e oitenta mil réis.

Total: quatrocentos contos, cento e doze mil réis.

Total geral: oitocentos e setenta e tres contos, novecentos e quarenta e oito mil e duzentos réis.

Os pagamentos da subvenção serão feitos no Thezouro Nacional, mensalmente, segundo o numero de milhas effectivamente navegadas multiplicado pelo valor da milha, e de accôrdo com as disposições da clausula segunda no que respeita às linhas da Purús-Acre e Juruá; para recebê-la a contractante dirigirá um requerimento ao Ministerio da Viação e Obras Publicas, acompanhado dos attestados comprobatorios do serviço passados pelo fiscal junto à contractante, no qual se determinará o numero de milhas navegadas e visados pelo Inspector Geral de Navegação.

Vigesima quinta: De conformidade com a subvenção estipulada na clausula anterior para cada linha e segundo a sua extensão, marcada na clausula quarta o preço da milha navegada, fica assim determinado: a) Linhas de Manáos e do Tapajós, mil réis; b) linha de Maués, mil e duzentos réis; c) linha do Madeira, mil duzentos e cincoenta réis; d) linha do Javary, mil e quinhentos réis; e) linha do Juruá e Purús-Acre, dois mil réis; f) linha de Japurá e Autazes, cinco mil réis; g) linha do Rio Negro, seis mil réis; h) linha do Oyapock e de Pirabas, seis mil e quinhentos réis.

Vigesima sexta: A contractante apresentará, quando iniciar o serviço, um mappa demonstrativo da distancia, em cada linha, entre os portos de partida e os das escalas, até os respectivos termos, de accôrdo com o disposto na clausula segunda.

Vigesima setima: A contractante obriga-se a estabelecer com as empresas de navegação que servem os portos de Belém, no Pará, e Manáos, no Amazonas, o trafego mutuo e bem assim com as estradas de ferro que venham a ter a portos servidos pela contractante, acautelados os interesses fiscaes, na conformidade do que fôr estabelecido pelo Ministerio da Fazenda. Os accôrds promovidos pela contractante serão submetidos à approvação do Governo antes de se tornarem effectivos.

Vigesima oitava: O presente contracto durará pelo prazo de dez annos, contados da data da assignatura do mesmo.

Vigesima nona: Em caso de desintelligencia sobre a interpretação de clausula do presente contracto entre o Governo e a contractante, será a questão submetida ao Ministerio da Viação e Obras Publicas. Si a contractante não se conformar com a resolução deste, será a questão resolvida por arbitramento, segundo as formulas legais. Fica entendido que as questões previstas ou resolvidas em clausulas do presente contracto, como as de multa, rescisão e outras, não são comprehendidas na presente clausula.

Trigesima: A concessionaria não poderá transferir o seu contracto sem prévia autorização do Governo.

Trigesima primeira: A contractante obriga-se a cumprir fielmente todos os regulamentos que existem ou vierem a existir, referentes e applicaveis ao serviço de navegação que lhe é concedido e que não forem contrarios às presentes clausulas.

Trigesima segunda: O presente contracto estando sujeito ao sello proporcional e não se podendo prefixar o valor total exacto, sobre o qual deve assentar a dedução do respectivo imposto, a concessionaria, de accôrdo com a regra do artigo quarto, numero dezessete, do decreto numero tres mil quinhentos e sessenta e quatro, de vinte e dois de janeiro de mil e novecentos, o pagará parcelladamente por occasião do recebimento, no Thesouro Nacional, das subvenções mensaes que lhe couberem, conforme as ordens deste Ministerio.

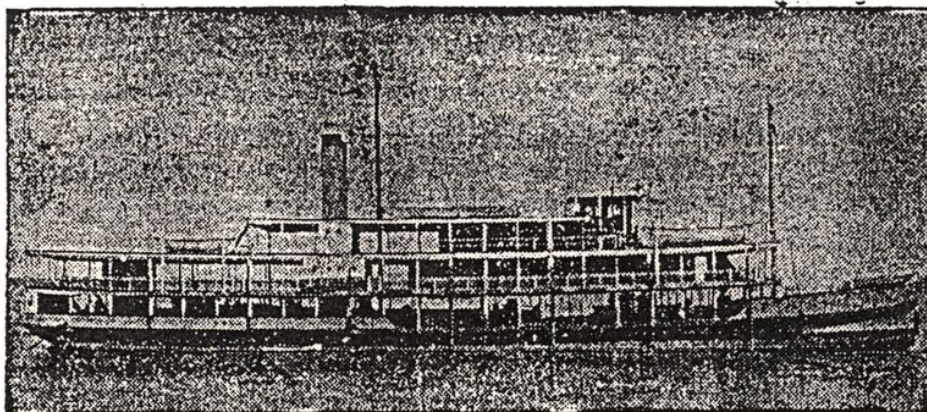
Trigesima terceira: A despeza que decorre da clausula vigesima quarta, do presente contracto, será paga, neste exercicio, por conta das consignações, da verba quarta da vigente lei orçamentaria que, sob o titulo - "Subvenção de Companhias de Navegação"- se destinam respectivamente - "ao serviço de navegação do rio Amazonas e outros nos Estados do Amazonas e do Pará" - e "para augmento e melhoria do serviço de navegação no Amazons e seus tributarios" - Nos exercicios seguintes essa mesma despeza será levada a conta dos creditos consignados nas respectivas leis orçamentarias para o mesmo fim. Por assim haverem accordado e ter sido prestada a caução de oitenta contos de réis, em apolices da divida publica federal, de que trata a clausula vigesima terceira, deste contracto, e pago o sello de privilegio de prazo, na importancia de trezentos e dois mil e quinhentos réis, o que tudo se verifica dos respectivos conhecimentos do Thesouro Nacional, sob numeros seis mil seiscientos e cincoenta e quatro e seiscientos e setenta e tres, de vinte e um do corrente mez de Agosto, que ficam archivados nesta Secretaria de Estado, mandou o Snr. Ministro lavrar o presente contracto que, depois de lido e achado conforme, assigna com o referido representante da concessionaria "The Amazon River Steam Navigation Company (1911), Limited", com as testemunhas Antonio Lourenço Pacheco, terceiro official, e Ivan Artõe, terceiro official, e commigo, Arthur Leal Nabuco de Araujo, segundo official, que o escrevi. - Rio de Janeiro, 31 de Agosto de mil novecentos e doze. - José Barbosa Gonçalves. - Carlos Lopes Larranaga. -Antonio Lourenço Pacheco. -Ivan Artõe. -Arthur Leal Nabuco de Araujo.

Confere, em 4-9-912, - Ivan Artõe, 3^o Official. - Está conforme, em 4-9-912. - A. Nabuco, 2^o Official. - Visto, Octaviano A. de Figueiredo, director de secção, interino.

THE AMAZON RIVER STEAM NAVIGATION COMPANY (1911) LIMITADA.

Companhia de Navegação a Vapor do Rio Amazonas (1911) Limitada

Serviço de navegação a Vapor do Rio Amazonas, seus tributários e Linha marítima do Oyapock



Numerosa flotilha de vapores dotados de todos os confortos e melhoramentos modernos, inclusive vapores de roda a popa (chatinhas) para a navegação dos altos rios.

PASSAGEIROS E PREÇOS MODICOS de acordo com as tabellas approvadas pelo Governo Federal

Sahidas e chegadas dos vapores em datas fixas

Excellente tratamento dos passageiros a bordo

SERVIÇO PERFEITO DE CARGAS

Completa ordem, disciplina, asseio e conforto a bordo

COMMUNICAÇÕES MANTIDAS DURANTE TODO ANNO

MAIOR FACTOR DO DESENVOLVIMENTO DA VIDA ECONOMICA DE TODA A AMAZONIA

Viagens regulares mensaes com partidas de Belem de 7 em 7 dias— a 6, 14, 21 e 28 para Manáos; a 6 e 21 para o rio Madeira até Porto Velho; a 6 para o Juruá até S. Felipe, Cruzeiro do Sul e Villa Seabra, no rio Tarauacá; a 14 para o Purús—Acre até a Bocca do Acre, Senna Madureira, Rio Branco, Xapury e Cobija; a 28 para o Solimões—Javary até Remate de Males e Iquitos; mensalmente, uma para o Oyapock, em data previamente fixada de accordo com a lua.

De Manáos—uma viagem mensal para a linha do Rio Negro, om partida a 3, até Santa Izabel e com extensão quando houver agua até Camanáos; uma viagem mensal, a 17, para o rio Juruá.

SÉDE— Belem do Pará, Edificio da "Port of Pará". -- AGENCIAS em Manáos, Porto Velho—Estações no Purús e Juruá

REPRESENTAÇÕES no Rio de Janeiro, Paris, Londrés e New-York

ENDBREÇO TELEGRÁFICO: "RIVERAMAZ"—CAIXAS POSTAES: Belem N.º 17, Manaos N.º 100, Rio N.º 170

A TABELA DAS MILHAS DA AMAZON RIVER

A Amazônia continental de hoje, abrangendo a vigésima parte da superfície terrestre, um quinto das disponibilidades mundiais de água doce, um terço das reservas mundiais de florestas latifoliadas, três quintos do Brasil, compreendendo 30 graus de longitude oeste de massas continentais, do meridiano 44 graus no Maranhão à linha geodésica de 74 graus no extremo ocidental do Acre, e 21 graus de latitude, a partir do paralelo 5 graus de Roraima do hemisfério norte, até os 16 graus de latitude sul de Mato Grosso - é resultado de um longo processo de expansão e ocupação de terras e rios pelos conquistadores portugueses e proto-brasileiros, avançando sobre os domínios que pertenciam à Espanha pelo Tratado de Tordesilhas de 1494. Por este Tratado, a Amazônia portuguesa era extremamente modesta territorialmente, pois lhe pertenciam apenas os territórios a oeste do meridiano de 49 graus, na ponta leste da Ilha de Marajó do Grão-Pará, que dividia o mundo português do espanhol a partir do ponto situado a 370 léguas a oeste das Ilhas de Cabo Verde. O espaço ocidental compreendido além do atual meridiano de 49 graus de Tordesilhas incluía além de uma parte dos campos da meso-região marajoara, a área metropolitana de Belém, a meso região do nordeste paraense e a parte oriental do sudoeste paraense, avançando pelos interflúvios do Tocantins/Araguaia.

Essa Amazônia Tordesilhana, limitada no espaço seria facilmente administrável a partir de Belém quando, historicamente, a região iniciou o processo de ocupação portuguesa quando Francisco Caldeira Castelo Branco fundou o Forte do Presépio, às margens do Guamá em Belém, no longínquo ano de 1616. A epopéia e a saga da conquista portuguesa da Amazônia Continental iria ser executada a partir daí, com a expedição de Pedro Teixeira em 1637-1639, a construção de fortes, fortins e fortalezas, o estabelecimento de missões religiosas, a instalação de aldeias indígenas, as expedições das tropas de resgate, as bandeiras dos sertanistas, a criação de novas capitanias como a do Cabo Norte, Marajó, Cametá, Xingú e de São José do Rio Negro/São José do Javari nos confins ocidentais da fronteira.

Os espanhóis inebriados com a descoberta do ouro e metais preciosos na parte amazônica da periferia, com as minas de Potosi, o ouro e a prata dos Incas e Chibchas, se contentavam em ocupar e povoar os espaços preciosos dessas riquezas andinas e transandinas. A barreira dos Andes servia como obstáculo à logística da expansão, enquanto que o rio largo e extenso, a partir da jusante para a montante, era um convite sedutor à cobiça dos portugueses que também procuravam alcançar o El-Dorado, as Terras das Minas, motivando os seus conquistadores e os impelindo à aventura no interior do Amazonas e seus afluentes. Aldeias, missões, vilas, povoados e cidades foram sendo criados sob a proteção da soberania lusa que ajudaram, mais tarde, a obter dos espanhóis o reconhecimento dessa posse e domínio no Tratado de Madrid de 1750, ratificado pelo Tratado de Santo Ildefonso de 1777, que revogaram o Tratado de Tordesilhas, confirmando o princípio do *Uti-Possidetis* ("*como possuis*"), pelo qual os portugueses tiveram reconhecidos os seus direitos ao território já ocupado, baseado na posse efetiva e prolongada, independente de qualquer outro título.

A partir dessa nova configuração territorial, a Amazônia Portuguesa e depois Brasileira adquiriu dimensões continentais, passando a prevalecer nas relações e intercâmbios a lógica das grandes distâncias e estirões que isolavam os núcleos e comunidades e tornavam difíceis e até estéreis o labor produtivo, a não ser que os altos preços por unidade produzida ou coletada fossem bastante grandes para cobrir os imensos custos de transferência que as distâncias provocavam. Os contatos humanos

escasseavam e a tendência era para que as comunidades se tornassem auto-suficientes, dentro de uma pobre economia de subsistência baseada no peixe e na farinha. As distâncias se mediam em meses e longas jornadas de viagem a remo, à sirga, à vela, subindo as difíceis correntezas das águas ou descendo os rios com menos esforço e resistência.

A distância forçava também ao auto-governo e as decisões locais, temerosas de ser adotadas pela incompetência, lassidão e falta de motivação econômica e social. Tudo era difícil: o socorro mútuo, o pedido de ajuda, o reconhecimento de notícias, a transmissão das ordens, a remessa dos produtos, a chegada das mercadorias, a compra de materiais, o envio de profissionais e artesãos, o assentamento de colonos, a construção dos fortes, vilas e povoados. Essas providências importavam em operação dispendiosa, difícil, lenta, pois os lugares dispersos ao longo dos rios dificultavam o acesso e o abastecimento. Quanto mais afastado, mais remoto ou mais longínquo se situasse a vila ou o aldeamento da sede e da metrópole mais árduas e dispendiosas eram as missões a serem cumpridas.

Note-se, ainda, que as distâncias naqueles remotos tempos coloniais mediam-se por meses de viagem pelos rios e eram vencidas por primitivas embarcações movidas a remo ou à vela. Uma viagem de Belém a Manaus demorava de 2 a 3 meses para vencer as 925 milhas náuticas (uma milha náutica = 1.852 metros) entre os dois portos. Não se tratava apenas do longo tempo mas de problemas de abastecimento que acarretava para os tripulantes e passageiros, sobretudo quando se tratava de expedições e bandeiras dos sertanistas. Uma delas, por exemplo, levada a efeito pelo Capitão-Geral do Grão-Pará, Francisco Xavier de Mendonça Furtado (meio-irmão do Marquês de Pombal), para fins de demarcação da fronteira do Rio Negro e fundação de Barcelos (antiga Vila de Mariuá), onde deveria se realizar a Conferência com o Ministro Iturriaga da Espanha, levou 88 dias de viagem de Belém a Manaus, partindo de Belém a 2 de outubro de 1754 e chegando a Mariuá, no Rio Negro, no dia 28 de dezembro de 1754. Nessa custosa expedição constituída de 25 embarcações levou 796 pessoas entre as quais engenheiros, físicos, matemáticos, desenhistas, soldados, escravos, índios, remeiros e algarvias. Por aí já se vê o esforço do conquistador para vencer a distância e levar a tropa que precisava ser alimentada com os dízimos arrecadados nas vilas e aldeias onde chegavam, em virtude da penúria das finanças portuguesas na região. Isto para não falar nas expedições de maior porte como a viagem do Capitão Pedro Teixeira, que realizou a grande façanha de, pela primeira vez, subir o Rio Amazonas, largando de Cameté no dia 26 de outubro de 1637 e após mil peripécias e dificuldades subiu o Rio Napo e chegou em Quito em novembro de 1638, tendo lá ficado até 10 de fevereiro de 1639. Nessa data iniciou a descida do Rio Napo, fundou a povoação Franciscana em 16 de agosto de 1639 como marco do domínio português na Amazônia e prosseguindo pelo Solimões-Amazonas até chegar em Belém no dia 12 de dezembro de 1639. No cômputo total, informa Arthur Reis (História do Amazonas, 1931:61): *"entre ida e volta levou dois anos e dois meses"*.

Esses são dois exemplos apenas para ilustrar as dificuldades que as grandes distâncias e os parcos e modestos meios de navegação a remo, que os conquistadores portugueses tiveram que enfrentar para vencer a continentalidade amazônica. E aí reside a raiz e a matriz das nossas dificuldades que se projetam, embora com outros recursos e tecnologias, até os dias de hoje.

A navegação a vapor trouxe para a Amazônia a revolução nos meios de transporte, abreviando consideravelmente o fator tempo, pois graças às máquinas e hélices propulsoras foi possível aumentar a velocidade do deslocamento do navio, reduzir o tempo das viagens e aumentar a capacidade transportada, embora outras dificuldades como abastecimento de carvão e lenha, mantimentos, altos custos, despesas de portos e retroportos, estiva e desestiva eram de grande vulto, sem contar o grande investimento de capital nesses vapores fluviais e marítimos.

A primeira viagem de um navio a vapor subindo o Rio Amazonas foi inaugurada com a partida do vapor de guerra Guapiassú, da Armada Nacional, iniciada em Belém a 28 de julho de 1843 e concluída em 24 de setembro do mesmo ano, gastando de subida até Manaus 9 dias, 14 horas e 42 minutos (vide Antonio Loureiro, *O Amazonas na Época Imperial*, Manaus, 1989:149). O restante dos dias, informa Loureiro, foram gastos estacionando nas vilas e povoados procurando provisões e carregando lenha.

A navegação comercial no Rio Amazonas foi inaugurada com a Barca Marajó, propulsionada por uma máquina a vapor de 80 cavalos, que inaugurou a linha Belém-Manaus, com a sua saída em 1 de janeiro de 1853 e chegada a Manaus no dia 11 de janeiro, levando assim 10 dias e 16 horas no percurso de subida do rio. Essa embarcação pertencia à Companhia de Comércio e Navegação do Amazonas, incorporada pelo Barão de Mauá (Antonio Loureiro, 1989:150). A referida companhia assinou um contrato com o governo imperial em 1852 para iniciar a navegação da linha Belém-Manaus-Iquitos-Nauta, mediante a subvenção anual de 160:000\$000 (câmbio 8\$747 = 18.291 libras esterlinas x 53,06 - fator de atualização monetária para 1992 - segundo o Great Britain Price Index = 970.520 libras esterlinas de 1992), correspondente a quase um milhão de libras esterlinas atuais, de subsídio anual para o trecho Manaus-Belém e mais 40:000\$000 pagos pelo governo do Peru (4.572 libras da época ou 243.643 esterlinos de 1992 para o trecho Manaus-Nauta (Nauta fica situada quase na embocadura do Rio Marañon com o Rio Ucayali, muito além da cidade de Iquitos). Como se observa, mesmo naquelas épocas, o transporte fluvial era fortemente subsidiado como se vê com o exemplo acima da subvenção anual de 1.214.163 esterlinos, ou US\$ 1,8 milhão para o trecho Belém-Manaus-Iquitos-Nauta. Como provavelmente eram feitas 6 viagens redondas ao ano deduz-se que cada viagem de ida e volta Belém-Nauta-Belém implicava num subsídio de cerca de US\$ 300.000 de valor atual. A abertura do Rio Amazonas à navegação internacional foi feita por decreto do governo imperial no dia 7 de dezembro de 1866, após grande pressão dos países estrangeiros, limitando a abertura à navegação estrangeira no Rio Amazonas até Tabatinga, no Rio Tocantins até Cametá, no Rio Tapajós até Santarém, no Rio Madeira até Borba e no Rio Negro até Manaus.

Nessa altura operavam na Amazônia interior além da Companhia de Comércio e Navegação do Amazonas, de propriedade de Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, a Companhia Fluvial do Alto Amazonas incorporada por Alexandre Paulo de Brito Amorim em 1866, e a Companhia Fluvial Paraense. A primeira era subvencionada pelo governo da Província do Amazonas com a importância anual de 120:000\$000 (13.718 esterlinos da época ou 727.929 atualizados para 1992) e a segunda era subvencionada pelo governo provincial do Pará.

Com a expansão do comércio interno, a chegada dos imigrantes cearenses, a abertura de mais seringais e a grande valorização da borracha silvestre nos mercados externos criaram-se condições para o estabelecimento de linhas de navegação para ligar Manaus com o mercado europeu e americano do norte. A primeira embarcação européia a chegar a Manaus foi um barco à vela, arvorando a bandeira dinamarquesa, de 263 toneladas, tendo dado entrada em Manaus em 25 de março de 1874, vindo de Hamburgo, segundo informação do Barão de Santa-Anna Nery (*O País das Amazonas*, 1889). Logo após, em 30 de abril de 1874, chegava um navio a motor de Liverpool, pertencente à Amazon Royal Mail Steamship Co. Ltd., fundada pelo comerciante luso-amazonense Alexandre Paulo de Brito Amorim, com contrato de subvenção do governo do Estado. Como este não cumpriu o pagamento da subvenção o referido empresário foi a falência (Antonio Loureiro, op. cit., 1989:155).

Nessa altura, o Amazonas despertou a atenção dos armadores estrangeiros, que assim passaram a estender a Manaus as suas linhas de navegação, que só iam até Belém, libertando dessa forma a praça

de Manaus de sujeição ao comércio do Pará. O Barão de Santa-Anna Nery e A. Loureiro nos informam que, nessa altura, começaram a operar com o porto de Manaus, a partir de 1877, a Red Cross Line, da firma Singlehurst, Brocklehurst & Co., de Liverpool e em 1871 a Booth Steamship Co. Ltd., de propriedade de Alfred Booth. Essas duas companhias inglesas possuíam 22 vapores, sendo que foi estabelecido uma frequência de saída de vapores de 10 em 10 dias, de Liverpool e Hamburg para Manaus e de 20 em 20 dias na linha New York/Manaus (vide Barão Santa-Anna Nery, op. cit. 1889). Em 1897, contratado por Eduardo Ribeiro, quando Governador do Estado do Amazonas, entrou em operação a La Ligure Brasileira, uma companhia italiana pertencente ao Deputado Gustavo Gavotti, que inaugurou uma linha mensal de Gênova a Manaus, com escala em Marselha, Barcelona, Tânger (Marrocos), Lisbôa, Madeira, Belém, Santarém, Óbidos e Manaus. Esta linha tinha uma subvenção anual do Estado do Amazonas de 200:0000\$000, equivalente a 7.686 libras esterlinas da época, ou 407.871 esterlinos atualizados para 1992.

A despeito da intensificação dos negócios de borracha e de seus altos preços, a navegação tanto do exterior (eventualmente como o caso da Ligure Brasileira) como as companhias dos armadores e aviadores das linhas domésticas eram assim, na maioria, fortemente subsidiadas pelo governo federal ou estadual.

O Barão de Santa-Anna Nery cita as seguintes subvenções do governo estadual para a navegação do interior do Amazonas:

Linha	Subvenção anual
Manaus-Autaz	55 contos
Manaus-Rio Jutai	144 contos
Manaus-Maués	96 contos
Manaus-Rio Japurá	48 contos
Manaus-Rio Branco	100 contos
Manaus-Lago Janauacá	<u>35 contos</u>
Total das subvenções anuais	478 contos

A esses 478 contos de subvenção devem ser acrescentados os 200 contos pagos anualmente à Ligure Brasileira, perfazendo assim um total de 678 contos ou 678:000\$000, que à taxa cambial do fim do século de 26\$018 por libra esterlina perfaziam uma despesa anual de 26.058 libras esterlinas, que atualizados para o ano de 1992 dão um total de 1.382.684 esterlinos/ano de subsídio para a navegação.

Antonio Loureiro (op. cit. 1989:158) nos dá o seguinte quadro de subvenção à navegação fluvial e marítima:

Linhas	Subvenção
Purús, Madeira e Negro	1.577:900\$748
Central	483:000\$000
Juruá	266:895\$000
Liverpool	465:895\$000
Nova Iorque	36:600\$000
Cia. de Manáos	36:000\$000
Não especificadas	<u>63:000\$000</u>
Total	2.929:290\$748

Esses 2.929 contos quando transformados em libras da última década do século passado, quando a taxa média do câmbio de 26\$108 teríamos um valor de 112.587 libras inglesas, que corrigidas para 1992 corresponderia a 5.973.870 esterlinos gastos no exercício de 1883/1884, segundo o relatório do Governador José Paranaguá ao Coronel Guilherme Moreira em 16 de fevereiro de 1884.

Nessa altura nos informa o Barão de Santa-Anna Nery que o Amazonas possuía *"16 companhias de navegação ou armadores com 114 barcos ou chalupas a vapor de primeira classe, deslocando-se um conjunto de mais de 84.000 toneladas e tendo a bordo uma equipagem de 4.000 homens, sem falar das canoas, igarités, batelões, etc"*. A. Loureiro calcula que existiam nessa ocasião, cerca de 4.000 canoas de trânsito em toda a província do Amazonas.

A navegação fluvial interior iria passar por uma grande mudança quando as três companhias de navegação de Manaus e Belém - a Companhia de Comércio e Navegação do Amazonas, a Companhia Fluvial do Alto Amazonas e a Companhia Fluvial Paraense - foram vendidas em 1874 para a companhia inglesa The Amazon Steamship Navigation Co. Ltd., fundada com um capital nominal de 625.000 libras esterlinas, que atualizadas para 1992 significavam um valor de 33.162.500 esterlinos, ou seja, uma companhia fortemente capitalizada para operar em navegação fluvial interior da Amazônia. Este valor não parecia alto pois o patrimônio da Companhia de Comércio e Navegação, fundada pelo Barão de Mauá, possuía só ela 34 barcos a vapor contando com uma tripulação de 1.126 empregados, conforme nos informa o Barão de Santa-Anna Nery. De qualquer modo, surgia, pela primeira vez no interior da Amazônia, uma companhia inglesa de porte que haveria de prestar relevantes serviços à navegação interiorana.

Este primeiro grande investimento inglês seguiram, anos e décadas depois, outros grandes empreendimentos britânicos, europeus e americanos. Esses investimentos foram consideráveis como: 1) Port of Pará em 1906, com capital de US\$ 32,5 milhões; 2) Cia. de Gás do Pará com 250.000 libras esterlinas; 3) Manaus Harbour em 1902, com 500.000 esterlinos; 4) The Amazon Telegraph Co. Ltd., em 1895, com capital de 250.000 libras esterlinas; 5) Pará Electric Railways and Lighting Co., em 1905; 6) Pará Telephone Co. em 1909; 7) The Manaus Tramway and Light Co. Ltd. em 1909, com capital de 300.000 esterlinos; 8) Municipality of Pará Improvements em 1910, com capital de 400.000 libras esterlinas; 9) Amazonas Engineering Co. Ltd. em 1912, com capital de 50.000 libras esterlinas; 10) The Amazon River Steam Navigation Co. Ltd., em 1911, com capital de 300.000 libras; 11) Madeira-Mamoré, Railway Co.; 12) Booth Steamship Co., formada em 1909 com capital de 1.000.000 libras; 13) Manaus Improvements Ltd., em 1906, com capital de 400.000 libras; 14) The Manaus Markets and Slaughterhouse Ltd. e outros, todos eles voltados para a instalação de infra-estrutura de serviços públicos, cujos investimentos ultrapassaram a 4.000.000 libras esterlinas da época, ou aproximadamente 200 milhões de libras de valor corrigido para 1992.

Grande parte desses investimentos estavam ligados aos transportes, navegação, portos, comunicação, estaleiros e serviços públicos indispensáveis para viabilizar a economia e a sociedade regional. Entre esses investimentos aqueles destinados à navegação foram considerados tantos os efetuados pelas pioneiras empresas da Companhia de Comércio e Navegação da Amazônia, Companhia Fluvial do Alto Amazonas, Companhia Fluvial Paraense como as empreendidas pelos ingleses. Estas três companhias foram incorporadas à The Amazon Steamship Navigation Co. Ltd., em 1874, que passou a concorrer com a frota dos armadores e aviadores que, em número considerável e não subsidiado, percorriam a Amazônia durante o ciclo da borracha. A Amazon Steamship teve o seu contrato expirado em 1910 e logo depois foi adquirida pela Anglo Brazilian Bolivian Company, que acabou se transformando na The Amazon River Steamship Co. Ltd., em 1911.

Esta última companhia, popularmente conhecida como Amazon River, assinou com o governo federal brasileiro um contrato, datado de 31 de agosto de 1912, objetivando manter a regularidade e frequência de 14 linhas de navegação, partindo de Belém e de Manaus para quase todos os rios da Amazônia, com direito a subsídios e subvenções do governo da União. Esses subsídios, conforme já vimos, montavam a 873.948\$000 por ano, equivalente na época, em 1912, a 58.263 libras, ou 2.881.693 esterlinos se atualizados para 1992. Esta empresa, que se tornou famosa pela regularidade, frequência e pontualidade de saída e chegada de seus vapores, chegou a ter 47 vapores, deslocando 16.440 toneladas e empregando 1.569 tripulantes e funcionários. Ela atuava juntamente e em concorrência com centenas de outros navios e vapores pertencentes aos armadores, aviadores e exportadores do ciclo da borracha, que operavam a sua frota sem subsídios e, por isso, muito reclamavam dos favores federais concedidos a essa companhia inglesa. Os armadores particulares e os aviadores retiravam os seus ganhos na venda da mercadoria, na compra de borracha e não dos fretes dos seus navios.

A subvenção federal à Amazon River era feita pela União mediante o pagamento de um certo valor por milha navegada, conforme a distância e as dificuldades de navegação, sobretudo aquelas referentes aos altos rios sujeitos a interrupção periódica do tráfego devido às vasantes anuais. A sua frota se compreende de vaticanos, gaiolas, chatas, vapores de roda a popa, batelões e alvarengas auxiliares, que ajudavam a abastecer os seringais do interior e a escoar a produção da borracha, castanha e outros gêneros regionais.

A Amazon River dispunha de um pessoal técnico de bom nível composto de gerentes, comandantes, práticos, foguistas, taifeiros e marinheiros que compunham a tripulação de seus navios. Esse pessoal muito ajudou a região fazendo a contagem de distâncias, em milhas náuticas, entre as diversas cidades, vilas, povoados, portos de lenha, seringais, castanhais, sítios, fazendas, acidentes geográficos e pontos de referência geográfico para o balizamento de sua rota de viagem.

Conhecer bem a distância em milhas entre esses lugares era importante porque essa medição proporcionava o pagamento da subvenção por milha navegada, dava aos tripulantes e passageiros uma idéia do tempo de viagem e de chegada a cada porto ou sítio ao longo dos rios. Sob o ponto de vista da contabilidade de custo era importante saber-se a distância navegada para calcular os milheiros de lenha que precisavam ser comprados em cada porto da escala (mil achas de lenha chegaram a custar em 1914 - 30\$000 (Jornal do Comércio de 13/11/1914), ou sejam 2 libras inglesas da época equivalente a 106 esterlinos de 1992. Na época da crise, em 1938, o milheiro de lenha chegou a ser pago ao extrator a importância de 15\$000 (Revista ACA nº 204, de 15/12/38), ou seja, um pouco mais de 3 shillings e seis pences, equivalente a menos de 6 libras de 1992. Havia, nos tempos áureos da borracha, milhares de portos de lenha no beiradão dos rios - "postos de biomassa" - para abastecer a navegação à vapor, que davam empregos a milhares de homens, mulheres e curumins que, equilibrando-se na prancha de embarque dos navios atracados nesses trapiches, carregavam as achas de lenha no ombro. Essa profissão, como a do foguista, desapareceu na região com a dieselização dos navios, balsas e empurradores, que passaram a usar os postos-flutuantes de óleo diesel para abastecer as suas máquinas. Esses povoados entraram em falência e, por isto, no folclore regional ficou a imagem de que porto de lenha é sinal de atraso e decadência.

A Tabela das Milhas foi, sem dúvida, um trabalho árduo feito pela Amazon River, pois permitiu identificar os inúmeros lugares mais distantes dos rios para melhor planejar as rotas e escalas. Na ausência de instrumentos mais precisos esses cálculos, em milhas náuticas (uma milha náutica equivale a 1.842 metros correspondentes ao comprimento aproximado de um minuto do meridiano terrestre),

foram realizados pelos comandantes, pilotos e práticos que, durante longos anos, observavam a marcha do navio, a potência da máquina a vapor e a sua velocidade por hora. Por isso, a tabela feita, naquela altura, não tem aquela precisão das cartas náuticas atuais que dispõem de instrumentos de medição sofisticados. Mesmo assim, esse trabalho de aferição das distâncias representou uma tarefa gigantesca em termos de observação e experiência, sendo ainda em muitos casos o único referencial para muitos lugares.

A tarefa de mapeamento das lonjuras era dificultada pela sinuosidade dos rios e a mudança frequente dos canais e dos lugares mais fundos dos rios por onde os navios preferiam navegar para evitar os acidentes e naufrágios. Além desse inestimável valor histórico de medição dos rios da Amazônia, tanto da sua calha principal como de seus afluentes meridionais e setentrionais, esse trabalho de topografia naval serviu para identificar os mais próximos ou distantes lugares onde se localizavam portos de lenha, seringais, castanhais, sítios, fazendas, acidentes geográficos que ajudavam a identificar os milhares de colocações, assentamentos e comunidades sociais existentes na região.

Muitos desses lugares e centros de produção e de convivência já não mais existem hoje, após a tragédia que abateu a Amazônia com a depressão e falência da produção da borracha, face à concorrência do similar produzido nos seringais plantados no Oriente longínquo, agravado pela decadência da maior parte das atividades ligadas ao extrativismo florestal e animal, que provocaram o êxodo rural às cidades grandes e médias da Amazônia. Por isso mesmo é relevante conhecer o quadro das distâncias dos lugares amazônicos. Eles atestam um passado cheio de vida e atividade produtiva em todo o interior da região.

A Tabela das Milhas da Amazon River, que reproduziremos, em anexo, é um referencial de valor histórico e atual para que as gerações mais novas tomem conhecimento de um esforço grandioso feito no passado para medir e dimensionar a Amazônia na sua grandeza continental. Ela também servirá para orientar os novos tripulantes que estão começando a sua carreira de práticos e comandantes de embarcações para identificar a rota, o caminho e a distância a vencer.

A Tabela das Milhas da Amazon River é também, ao final, um retrato falado, contado e medido de um mundo que ainda existe, apesar de muitos lugares e sítios nele mencionados terem sido, há muito tempo, sepultados pelo abandono da vida interiorana.

Como referencial histórico e memorial da topografia e toponímia fluvial, a Tabela das Milhas vai servir para reavivar na mente, no esforço, no trabalho e no coração dos amazônidas e brasileiros a idéia das distâncias e da grandeza continental das terras, lugares e rios, que um dia fizeram história. E com essa memória em mente se possa traçar políticas públicas e investimentos privados e sociais que permitam a Amazônia alcançar no próximo milênio o seu tão acalentado e desejado desenvolvimento sustentado.

Na Grécia antiga, Protágoras, o filósofo-sofista, expressou o princípio fundamental de que o *"homem é a medida de todas as coisas"*. Sem contraditá-lo, porém parafraseando-o, podemos afirmar que esta Tabela é uma prova de que os rios da Amazônia se medem em léguas e milhas, mas que o esforço, o sacrifício, o custo e o tempo de navegá-los não tem metro, vara, braça, nem preço.

1. LINHA DO BAIXO AMAZONAS - DISTÂNCIA EM MILHAS DE BELÉM

Palheta	35
Ilha do Joróca	49
Atatá	56
São Francisco da Jararaca	63
Cocal	77
S. SEBASTIÃO DA BOA VISTA	80
Ponta W. da Ilha do Paquetá	85
Ponta E. da Ilha do Caim	92
CURRALINHO	102
Farol do Camaleão	112
Ponta E. da Ilha das Araras	121
Farol de Santa Helena	131
Farol do Buiucú	133
BREVES	146
Antonio Lemos	177
Fortaleza	179
Bôca do Laguna	181
Primavera	202
Bom Jardim	203
Liverpool	204
Humaitá do Itaquara	215
São Francisco do Itaquara	220
Itamarati do Gaspar	228
Farol da Floresta	233
Areias	236
Ponta W. da Ilha do Urutai	243
Foz do Pucuruí	248
Paraíso	255
Ponta E. da Ilha do S. Salvador	265
GURUPÁ	270
Ponta E. da Ilha do Sarapoí	282
Ponta do Jariúba	292
Arumanduba	332
ALMEIRIM	335
Bôca do Aquiqui	345
Bôca do Guajará	374
PRAINHA	414
Outeiro	417
Ponta E. da Ilha do Mouratuba	429
Farol do Perigrino	440
Foz do Paraná de Monte Alegre	452
MONTE ALEGRE	457
Ponta do Cataú	472
Ponta W. da Ilha de Curuá	478

Cacauai Grande	490
Bôca do Paraná do Urubuquaquá	512
SANTAREM	516
Bôca do Paraná do Urubuquaquá	526
Portos dentro do Paraná do Tapará:	
Sant'Ana do Tapará	523
Barreiras do Tapará	525
Paraná de Alenquer	535
Portos dentro do Paraná:	
ALENQUER	547
Santa Rita de Alenquer	550
Bom Jardim	552
Urucurituba de Alenquer	551
Bôca do Araperí	552
Macambira	555
Guajará	561
Bôca do Lago Grande	563
Patacho	565
Pau Pixuna	567
Cacauai Imperial	568
Paraná-Mirim de Alenquer	572
Portos dentro do Paraná:	
Monteiro do Nunes	573
Paraná-Mirim	574
República do Paraná-Mirim	575
Santa Cruz	576
Nova Vida	577
Retiro da Ponta	578
Santa Maria	579
São Mateus	580
Paraná de Óbidos	576
Portos dentro do Paraná:	
Sant'Ana	577
Bôca do Igarapé Pinto	578
São Raimundo do Prata	579
São João do Piranha	580
Santa Rita do Prata	581
Santo Antônio do Felinto	582
Bôca do Piaba	582
Paraná do Amador	580
Portos dentro do Paraná:	
Bôca do Araraquara	586
Sant'Ana do Anastácio	581
Sant'Ana do Cassiano	582

Nova Vida do Andrade	582
ÓBIDOS	584
Santo Antônio do Pena	587
Livramento	588
Foz do Rio Trombetas	589
Portos dentro do Trombetas:	
Maria Tereza	590
Boa Vista	590
São Lourenço	597
ORIXIMINÁ	601
Bom Jesus do Leão	593
São Jorge	599
São Luiz	601
Providência	603
Muratubinha	603
São Bernardo	605
Paraná de D. Rosa	607
Portos dentro do Paraná:	
São Luiz	613
Fazenda Antônio Diniz	615
São Braz do Amaral	617
Itamarati do Vieira	621
São Bartolomeu	624
Nazaré	628
Veneza	632
Santo Antônio	635
São José do Lobo	636
São Raimundo	640
Conceição	644
São Benedito	648
Santa Luzia	651
Ipiranga	654
Recreio	658
Nova Vida	660
Santa Cruz	665
Sant'Ana	668
São Vicente	670
Vista Alegre	672
Bôca do Curumucuri	674
Foz do Paraná de Juruti	623
Portos dentro do Paraná:	
JURUTÍ	627
Boa Vista	530
Bôca do Balaio	636
São Salvador	640
São Joaquim	646
Santa Julia	649
Bôca da Valéria	651
Ponta W. da Ilha de Parintins	661

Bôca do Itaboraí	663
Vila Amazônia	668
Foz do Paraná do Ramos	668
Foz do Paraná das Ciganas	668
Portos dentro do Paraná:	
Sant'Ana	675
Nazaré	676
Pampeiro	677
São Joaquim	677
Aurora	678
Santa Rosa	679
Mal-Acabado	681
São José do Maia	682
PARINTINS	679
Ponta W. da Ilha das Ciganas	684
São José do Cabori	696
Ponta E. da Ilha do Arari	701
Paraíso	709
Bôca do Mocambo	715
Ponta do Paurá	719
Ponta do Remanso	724
Morro da Fortaleza	728
Morro do Paurá	733
Ponta E. da Ilha do Bejuassú	735
Bôca do Albano	738
Bôca do Comprido	740
Jurupari	745
Bôca das Garças	750
Ponta dos Mundurucús	753
URUCURITUBA	766
Ponta da Ressaca	776
Foz do Paraná dos Silves	784
Ponta W. da Ilha do Panumã	794
Bôca dos Mouras	797
Paraná do Serpa	797
Ponta do Tabocal	802
ITACOATIARA	817
Ponta E. da Ilha da Trindade	823
Foz do Rio Madeira	841
Santa Maria do Ramã	841
Iracema	844
Santo Antônio	847
São José do Amatarí	852
Ponta do Passarinho	860
Ponta E. da Ilha da Eva	865
Belo Horizonte	882
São Carlos	887
São Joaquim	888
São Pedro	891

Porto Acre	894
Ponta do Tabocal	897
Guajará	900
Dois Unidos	902
Bôca do Jatuarana	905

Farol do Moronas	911
Foz do Rio Solimões	918
Ponta Pelada	921
MANAÓS	925

2. LINHA DO RIO ACRE - DISTÂNCIAS EM MILHAS

PORTOS	DE BELEM	DE MANAÓS
BÓCA DO ACRE	2.422	1.497
Bosque do Acre	2.423	1.498
São João	2.425	1.500
Fortaleza	2.425	1.500
Tambaquí	2.426	1.501
Januari	2.427	1.502
Boa Esperança	2.430	1.505
Floresta	2.430	1.505
Cemitério	2.432	1.507
Terra Firme de Santa Rita	2.434	1.509
Santo Antônio	2.437	1.512
Prainha	2.439	1.514
Laranjal	2.440	1.515
Barra Nova	2.441	1.516
Apuí	2.442	1.517
Pangararé Novo	2.444	1.519
Pangararé Velho	2.445	1.520
Revolta	2.447	1.522
Triunfo	2.450	1.525
São Pedro	2.451	1.526
Goiabal	2.452	1.527
S. Felismino Velho	2.453	1.528
Aripuanã	2.454	1.529
Barra do Sol	2.455	1.530
Tabatinga	2.455	1.530
Camitiú	2.456	1.531
Santa Luzia	2.457	1.532
Madeirinha Velha	2.458	1.533
VILA DO ANTIMARI	2.459	1.534
Pau Mulato	2.462	1.537
São Francisco	2.465	1.540
Entre Rios	2.470	1.545
Campinas	2.473	1.548
Pôrto Central	2.475	1.550
Santa Filomena	2.476	1.551
Lua Nova	2.479	1.554
Salvação	2.483	1.558

Bom Jardim	2.486	1.561
Aratí	2.487	1.562
Redenção	2.488	1.563
Redenção Velha	2.488	1.563
Pelotas do Andirá	2.489	1.564
Andirá	2.490	1.565
Bôca do Riosinho do Andirá	2.490	1.565
Prainha	2.491	1.566
Paperí	2.492	1.567
Maranguape	2.495	1.570
Veneza	2.496	1.571
Novo Axioma	2.496	1.571
Pôrto Alegre	2.496	1.571
Pôrto Franco	2.497	1.572
Novo Encanto	2.497	1.572
Vila Dias	2.497	1.572
Pirapóra	2.497	1.572
Nova Granada	2.498	1.573
Imperatriz	2.498	1.573
Pau Chumbado	2.499	1.574
Macapá	2.500	1.575
Bôa Vista Velha	2.501	1.576
Bôa Vista Nova	2.503	1.578
Esperança	2.504	1.579
Caquetá	2.505	1.580
Pôrto Acre	2.507	1.582
São Jerônimo	2.510	1.582
Floresta	2.513	1.588
Telheiro	2.515	1.590
Bom Destino	2.516	1.591
Belo Porvir	2.516	1.593
Glória Velha	2.519	1.594
Sumaúma	2.521	1.596
Glória Nova	2.521	1.596
Humaitá	2.523	1.598
Pau de Rosa	2.524	1.599
União	2.527	1.603
Bôa União	2.532	1.607
Preferência	2.534	1.609

Novo Horizonte	2.535	1.610
Gameleira	2.537	1.612
Três Chalés	2.541	1.616
Transwal	2.547	1.622
Colibri	2.550	1.625
Cajueiro	2.556	1.631
Bagaçó	2.559	1.634
Apuí	2.565	1.640
Água Boa	2.565	1.640
São Carlos	2.566	1.641
Oriente	2.568	1.643
Baixa Verde	2.570	1.645
São Salvador	2.570	1.645
Nova Olinda	2.571	1.646
Livramento	2.572	1.647
Vista Alegre	2.574	1.649
Colombo	2.575	1.650
Catuaba	2.578	1.653
Arvoredo	2.581	1.656
Liberdade	2.584	1.659
Belo Jardim	2.585	1.660
Panorama	2.586	1.661
Fonte Nova	2.589	1.664
RIO BRANCO	2.590	1.665
Volta da Empresa	2.591	1.666
Bagé	2.592	1.667
Novo Amapá	2.592	1.667
Amapá	2.593	1.668
Nova Empresa	2.594	1.669
Salvaterra	2.594	1.669
Bôca do Riosinho	2.597	1.672
Pavons	2.600	1.675
Flôr do Ouro	2.605	1.680
Benfica	2.611	1.686
Volta do Carapanã	2.616	1.691
Iza	2.617	1.692
Niterói	2.620	1.695
Guarani	2.625	1.700
Bôca do Mocê	2.628	1.703
Floresta do Mazagão	2.629	1.704
Candeia	2.630	1.705
Santa Clemência	2.631	1.706
Paraíso (antigo Corredeira)	2.631	1.706
Capatará	2.634	1.709
Placília do Capatará	2.634	1.709
Belo Horizonte	2.634	1.709
São João do Itú	2.636	1.711
Bôa Vista do Itú	2.636	1.711
Japão	2.639	1.714
Itú	2.640	1.715
São José do Itú	2.642	1.717
Cordilheira	2.650	1.725
Terra Firme do Botelho	2.655	1.730
Remanso	2.658	1.733

São Luiz do Remanso	2.659	1.734
Bôca do Jary	2.659	1.734
Terra Firme da Castanheira	2.660	1.735
Amélia	2.662	1.737
São Gabriel	2.662	1.737
Wanda	2.665	1.740
Nova Amélia	2.668	1.743
Nova Castilha	2.670	1.745
Perseverança	2.672	1.747
Vila Nova	2.673	1.750
Pau Mulato	2.675	1.750
Terra Firme de Santa Luzia	2.676	1.751
São Francisco do Iracema	2.677	1.752
Iracema	2.681	1.756
Cajuí	2.681	1.756
Bom Jardim	2.683	1.758
Terra Firme da Bôa Fé	2.688	1.763
Belém	2.690	1.765
Bôa Vista	2.693	1.768
São João do Iracema	2.697	1.772
Independência	2.698	1.773
Europa	2.699	1.774
São Rufino	2.700	1.775
Pau Mary	2.705	1.780
Carão	2.711	1.786
Fonte Bôa	2.712	1.787
Fonte Nova	2.713	1.788
Pau Marizinho	2.714	1.789
Aripuanã	2.715	1.790
Nova Castilha	2.716	1.791
Aquidaban de Baixo	2.717	1.792
José Casemiro	2.717	1.792
Aquidaban de Cima	2.719	1.794
Cajazeira	2.722	1.797
São Miguel	2.726	1.801
Terra Firme da Recompensa	2.728	1.803
Soledade	2.732	1.807
Porangaba	2.734	1.809
Yrapurú	2.738	1.813
Nova Auróra	2.740	1.815
Limoeiro	2.742	1.817
Samaúma	2.745	1.820
Jatobá	2.747	1.822
Santa Luzia Nova	2.747	1.822
Guarani	2.749	1.824
Equador	2.752	1.827
Mucuripe	2.755	1.830
Veneza	2.756	1.831
Mirari	2.757	1.832
Palmeira	2.760	1.835
São Francisco	2.762	1.837
Ipú	2.763	1.838
Fortaleza	2.763	1.838
São José	2.764	1.839

Pôrto Franco	2.765	1.840
Jací	2.766	1.841
Santa Luzia	2.676	1.842
Sitiá	2.768	1.843
Novo IQUITOS	2.769	1.844
Jacaúna	2.771	1.846
Vista Alegre	2.772	1.847
Bôa Vista	2.773	1.848
Peri	2.774	1.849
Jiquiá	2.774	1.849
Vila Miranda	2.775	1.850
XAPURI	2.775	1.850
Sibéria	2.775	1.850
Vila Acaraú	2.784	1.859
São Pedro	2.785	1.860
Nova Esperança	2.786	1.861
Vitória	2.792	1.867
Filipinas	2.801	1.876
Santa Fé	2.807	1.882
Porvir Velho	2.813	1.888
Novo Porvir	2.825	1.900
Pôrto Limpo	2.837	1.912
Carmen	2.838	1.913
Ajuricaba	2.845	1.920
Cobija	2.852	1.927
BRASILEIA	2.852	1.927

Florida	2.854	1.929
Nazaré	2.860	1.935
Belmont	2.863	1.943
Novo Belmont	2.871	1.946
São João	2.883	1.958
Assunto	2.892	1.967
Santa Cruz	2.896	1.971
Espírito Santo	2.898	1.973
Quixadá	2.901	1.976
Buenos Aires	2.919	1.994
Montevidéo	2.919	1.994
Primavera	2.926	2.001
14 de Dezembro	2.928	2.003
Triunfo	2.934	2.009
Pôrto Carlos	2.940	2.015
São Vicente	2.954	2.029
Santa Quitéria	2.966	2.041
São Pedro	2.990	2.065
São Miguel	2.997	2.072
Fronteira	3.010	2.085
Paraguassú	3.017	2.092
Javarica	3.017	2.092
Inapari	3.017	2.092
Pôrto Ancon (São Francisco)	3.031	2.106

3. LINHA DO AUTAZ - DISTÂNCIAS DE MANÁOS EM MILHAS

Amatari	78
FÓZ DO AUTAZ	100
ITACOATIARA	108
BOM FUTURO	114
Inauassú	127
São Joaquim	140
CAAPIRANGA	157
JAPEÚ	167
Barraroá	219

PANTALEÃO	227
São Longuinho	229
PIRATININGA	238
SÃO JOSÉ	254
Cururuzinho	276
CAMPO ALEGRE	280
Acará-Mirim	290
Itaúba	304
CASTELO	325

4. LINHA DOS RIOS BRANCO E NEGRO - DISTÂNCIAS EM MILHAS DE MANAÓS

TAUPESSAÇU	65
AIRÃO	135
MOURA	171
Manarú	197
CARVOEIRO	201
Guajará	239
Bom Sucesso	250
Tocandeira	258
BARCELOS	268
Pilôto	274
Piraracú-Pereira	280
Mariana	288
Peixe Boi	300
Bôa Vista	306
Esmeralda	311
MOREIRA	314
Ariranha	325
Pataua	343

Aleluia	350
TOMAR	358
Providência	364
Caitaquê	369
Castanho	371
Bôa-Fé	372
Javari	376
Bom Futuro	381
União	383
Vista Alegre	385
Prosperidade	391
Nazaré	401
Temenduí	404
Bela Vista	404
Vila Percil	404
Tamaquaré	411
Perseverança	421
SANTA ISABEL	423

5. LINHA DO RIO CAETÉ - DISTÂNCIAS EM MILHAS

PORTOS	DE BELEM	DE MANAOS
BÔCA DO ACRE	2.422	1.497
Anajás	2.424	1.499
Xapurí Bempósta	2.426	1.501
Cortiço	2.429	1.504
Flôres	2.435	1.510
Coatá	2.438	1.513
Europa	2.443	1.518
Sant'Ana	2.444	1.519
Independência	2.450	1.525
Campo Maior	2.452	1.527
Pôrto Alegre	2.459	1.534
Itapira	2.465	1.540
Maracajá	2.469	1.544
Manitiá	2.478	1.553
Ponta Alegre	2.484	1.559
São José	2.487	1.562
Caquetá	2.488	1.563

Trombetas	2.495	1.570
Arapixí	2.502	1.577
Rio Branco	2.505	1.580
Macapá	2.510	1.585
Araras	2.513	1.588
Santa Amélia	2.516	1.591
Santa Cecília	2.517	1.592
Pacatuba	2.520	1.595
Bom Jesus	2.523	1.598
São João	2.523	1.598
Bôa Esperança	2.527	1.602
Bom Jardim	2.528	1.603
São Paulo	2.529	1.604
São Miguel	2.533	1.608
Redenção	2.534	1.609
Santa Tereza	2.537	1.612
Oriente	2.541	1.616
Novo Amparo	2.544	1.619
Campo Grande	2.547	1.622

Pôrto Central	2.552	1.627
Laranjal	2.555	1.630
São Bento	2.563	1.638
Alcântara	2.570	1.645
Foz do Yaco	2.571	1.646
FOZ DO CAETÊ	2.583	1.658
Nova Fortaleza	2.584	1.659
Estrada do Juruá	2.596	1.671
Pôsto Fiscal	2.597	1.672
Cajazeiro	2.601	1.676
São Nicolau	2.605	1.680
Itapira	2.609	1.684
São José	2.620	1.695
Santa Amélia	2.628	1.703
Garantido	2.635	1.708
Pereira	2.636	1.711

Paredão	2.638	1.713
Mimitem	2.642	1.717
São Miguel	2.647	1.722
São Sebastião	2.650	1.725
São Vicente	2.662	1.737
Irapuan	2.664	1.739
Bela Vista	2.667	1.742
Granja Monte-Belo	2.685	1.760
Seguro	2.688	1.763
Fortaleza	2.691	1.766
Canamarí	2.694	1.769
Bôa Vista	2.703	1.778
São Benedito	2.718	1.793
Reforma	2.724	1.799
CAMPINAS	2.740	1.815

6. LINHA DO RIO ENVIRA - DISTÂNCIAS EM MILHAS

PORTOS	DE BELEM	DE MANAOS
FOZ DO RIO TARAUCÁ	2.634	1.709
Conceição	2.646	1.721
Alegrete	2.664	1.739
Vila Martins	2.673	1.748
Baturité	2.685	1.760
Diamantina	2.712	1.787
Sobral	2.724	1.799
Bôa Vista	2.745	1.820
Bom Futuro	2.755	1.830
Bom Intento	2.758	1.833
Tapajós	2.773	1.848
Pacatuba	2.776	1.851
Aracatí	2.783	1.858
FOZ DO RIO ENVIRA	2.791	1.866
Novo Mundo	2.809	1.884
Vila Gomes	2.811	1.886
Niterói	2.823	1.898
Foz do Rio Jurupari	2.835	1.910
Bôa Esperança	2.844	1.919
Saúde	2.849	1.924
São Domingo	2.855	1.930
Juá	2.863	1.938
Santo Amaro	2.867	1.942
Cana Brava	2.869	1.944
Santa Adélia	2.875	1.950
Monte Carmélo	2.883	1.958

Recreio	2.887	1.962
Belo Monte	2.889	1.964
FEIJÓ	2.896	1.971
Cumarú	2.917	1.992
Consulta	2.923	1.998
Curralinho	2.929	2.004
Pôrto Téjo	2.941	2.016
Nôvo Forte	2.947	2.022
Bom Sucesso	2.959	2.034
Riachuelo	2.963	2.038
Agrião do Norte	2.965	2.040
Sant'Ana	2.983	2.058
Santa Rosa	2.985	2.060
São Francisco	2.997	2.072
Porangaba	3.000	2.075
Ajubim	3.015	2.090
Japão	3.021	2.096
Beribí	3.030	2.105
Soledade	3.042	2.117
Itamaratí	3.054	2.129
Nova Olinda	3.063	2.138
São Pedro	3.078	2.153
Bôa Vista do Bravo	3.084	2.159
Califórnia	3.099	2.174
UNIÃO	3.105	2.180

7. LINHA DO RIO JAPURÁ - DISTÂNCIAS EM MILHAS DE MANAÓS

MANACAPURÚ	55
Foz do Rio Purús	117
Anorí	130
CODAJAZ	166
COARÍ	250
São José	301
Bôca do Catuá	312
Bôca do Jutica	333
Caiambé	343
São Francisco	347
TEFÉ	358
CAIÇARA	373
FOZ DO JAPURÁ	388
Ipecassú	406
Jubará	421
Soledade	423

Jacitara	435
JURAQUI	447
BOM FUTURO	482
Tabocal	487
FLORESTA	499
RECREIO	522
Bôca do Mocó	556
MAMELÓCA	599
Desengano	605
Simpatia	629
Humaitá	666
IGUALDADE	688
MAGUARÍ	733
VILA BITTENCOURT	773
JATUARANA	776

8. LINHA DO RIO JURUÁ - DISTÂNCIAS EM MILHAS

PORTOS	DE BELEM	DE MANAÓS
MANAÓS	925	...
MANACAPURÚ	980	55
ANAMÃ	1.031	106
Foz do Rio Purus	1.042	117
Anori	1.055	130
Flôres	1.081	156
São Benedito	1.086	161
CODAJÁS	1.091	166
Camocim	1.093	173
Bôca do Tamandaré Badajós	1.109	184
Bôca das Onças	1.119	195
Bôca do Juruparí	1.127	202
Lauro Sodré	1.138	213
Camará	1.145	220
Mantá	1.156	231
Trocarí	1.163	238
COARÍ	1.175	250
Bôca do Copeá	1.193	268
22 do Cunuarú	1.203	277
103 do Cunuarú	1.208	283

São Luiz do Cunuarú	1.210	285
Barro Alto	1.220	295
São José	1.226	301
Bôca do Ipixuna	1.233	303
Novo Planeta	1.246	321
Bôca do Jutica	1.258	333
Caimbé	1.268	343
Sítio Izidoro	1.277	352
Bôca do Tefé	1.280	355
TEFÉ	1.283	358
ALVARÃES	1.293	373
Uarini	1.324	399
Pôrto Zeca	1.358	434
Macuapanim	1.394	469
Uará	1.416	491
Aden	1.434	509
FOZ DO JURUÁ	1.435	511
Santa Rita	1.437	512
Foz do Mineruá	1.438	513
Camaleão	1.445	520
Pauapixuna	1.452	527
Bôa Sorte	1.459	534

Ualá	1.472	547
Novo Juruá-puca	1.475	550
Humaitá do Ualá	1.478	553
Cheira-Vara	1.485	560
Caapiranga	1.492	567
Martírio-Retiro	1.496	571
Gaivotas	1.509	584
Itauna	1.514	589
Novo Caiané	1.523	598
Vista do Minerua	1.523	598
Idá	1.526	601
Ipiranga	1.540	615
São Pedro	1.547	622
Bagé	1.558	633
Pauxís	1.561	636
Itapoan	1.568	643
Paranaguá	1.572	647
Cataú	1.579	654
Muaná	1.583	658
Novo Remanso	1.587	662
Foz do Jacaré	1.590	665
Barreiras do Japó	1.598	673
Aratí	1.601	676
Forte da Graça	1.612	687
Foz do Andirá	1.616	691
Bacururú	1.630	705
Araparí	1.648	723
Renascença	1.655	730
Nova Vida	1.675	750
Santa Cruz do Saboia	1.682	757
Jaburú	1.695	770
Harmonia	1.707	782
Santa Amélia	1.710	785
Nova Olinda	1.720	795
Taititú	1.728	803
Caititú	1.737	812
Eden	1.739	814
Novo Eden	1.745	820
JURUAPUCA	1.764	839
São João	1.775	850
Concórdia	1.781	856
Marapatá	1.783	858
São Salvador	1.788	863
Santa Rosa	1.796	871
Lago Cerrado	1.800	875
Matá-Matá	1.803	878
Curimatá	1.809	884
São Sebastiãozinho	1.812	887
GAVIÃO	1.819	894
Assaí	1.824	899
CARAUARÍ	1.830	905
Monte Calmo	1.833	908
Araujá	1.845	920
Idílio	1.854	929

Pôrto Hermano	1.855	930
Independência	1.861	936
Carababa-Providência	1.873	948
Cupuai	1.881	956
POPUNHAS	1.884	959
Vista Escura	1.892	967
Foz do Banana	1.898	973
Jaburí	1.902	977
Monte Cristo	1.904	979
Sacado Imperatriz	1.916	991
Furo do Chupa-Cão	1.935	1.010
Idó	1.946	1.021
Pão	1.950	1.025
Paraná	1.961	1.036
Novo Mari-Mari	1.970	1.045
Manarihan	1.980	1.055
CHUE	1.982	1.057
Santo Antônio de Brito	1.990	1.065
Paraíso	1.994	1.069
Samaúma	1.996	1.071
Maracajá	2.000	1.075
Monte d'Ouro	2.009	1.084
Samaumeira	2.014	1.089
Caroçal	2.015	1.090
São Francisco	2.016	1.091
MARARÍ	2.018	1.093
Pau Furado	2.019	1.094
Urubú Cachoeira	2.036	1.111
São Romão	2.043	1.118
Belo Monte	2.044	1.119
Chibauá	2.048	1.123
Santa Clara	2.058	1.133
Bonfim	2.075	1.150
Cheroam	2.087	1.162
São Sebastião	2.090	1.165
Praia das Pedras	2.102	1.177
Malquerença	2.105	1.180
Maravilha	2.111	1.186
Tambaqui	2.127	1.202
Margem Democrata	2.130	1.205
Sacado de Nazaré do Boia	2.134	1.209
Novo Nazaré do Boia	2.137	1.212
Céu Aberto	2.146	1.221
Monte Calvário	2.149	1.224
São Tomé	2.159	1.234
Conceição do Raimundo	2.162	1.237
Vista Alegre	2.171	1.246
Canaman	2.180	1.255
Curerú	2.183	1.258
Sacado do Curerú	2.186	1.261
Manichisinho	2.193	1.268
BACABA	2.196	1.271
Manichí	2.208	1.283
Tamacuaré	2.216	1.291

Matuperi	2.232	1.307
Itamarati	2.244	1.319
Arapu	2.256	1.331
Dejedá	2.259	1.334
Vá com jeito	2.261	1.336
Monte Mário	2.266	1.341
Traira	2.273	1.348
Bananal	2.280	1.355
Waterburi	2.299	1.374
Nova Olinda	2.305	1.380
Bela Vista	2.317	1.392
Iracema	2.319	1.394
Refúgio	2.327	1.402
Pôrto Caldas	2.334	1.409
Cubio	2.336	1.411
FORTALEZA	2.341	1.416
Jauní	2.349	1.424
Machirichi	2.361	1.436
Sacado do Machirichi	2.362	1.437
Gaviõesinho	2.370	1.445
Veneza	2.371	1.446
Menino Deus	2.376	1.451
Altamira	2.386	1.461
Mapuriné	2.391	1.466
Petrópolis	2.399	1.474
Obidos	2.408	1.483
Palermo	2.422	1.497
Providência	2.432	1.507
Santa Luzia	2.440	1.515
Bôca do Pilão	2.441	1.516
São Vicente	2.442	1.517
Soledade	2.450	1.525
Soriano	2.460	1.535
Terra Firme do Soriano	2.467	1.542
Formiga	2.471	1.546
Taóca	2.478	1.553
Bôca do Mapuá	2.491	1.566
Aurora	2.495	1.570
Três Bocas	2.501	1.576
Bôca do Jacaré	2.513	1.588
Nova Sorte	2.514	1.589
Águia	2.534	1.609
Três Unidos	2.550	1.625
Exílio	2.581	1.656
Aquidaban	2.586	1.661
Morada Nova	2.602	1.677
Terra Firme do Novo Mundo	2.612	1.687
FOZ DO TARAUACA	2.634	1.709
EIRUNEPÉ	2.649	1.724
Novo Paris	2.656	1.731
Simpatia	2.667	1.742
Pôrto Franco	2.674	1.749
Humaitá	2.677	1.752
São João	2.684	1.759

Sobral	2.695	1.770
Restauração	2.699	1.774
Miriti	2.702	1.777
Bôa Nova	2.709	1.784
Sacado do Cachinauá	2.712	1.787
Cachinauá	2.716	1.791
Nazaré	2.725	1.800
Terra Firme de São Miguel	2.729	1.804
Sacado de São Miguel	2.734	1.809
Caiuá	2.744	1.819
Venezuela	2.746	1.821
Viração	2.756	1.831
Santa Rita	2.769	1.844
Deixa Falar	2.779	1.854
Sacado do Desengano	2.792	1.867
Bom Jardim	2.808	1.883
São José	2.824	1.899
Sacado Bôa-União	2.840	1.915
Camundá	2.853	1.928
Ceará	2.855	1.930
FOZ DO GREGÓRIO - RIVALISA	2.860	1.935
Sacado Santa Maria	2.870	1.945
São Bento	2.874	1.949
Novo Penedo	2.877	1.952
Nova Empresa	2.883	1.958
Penedo	2.889	1.964
Condor	2.898	1.973
Eldorado	2.912	1.987
Terra Firme do Eldorado	2.914	1.989
Bôca do Precipício	2.920	1.995
Cotegipe	2.924	1.999
Benfica	2.928	2.003
Guararape	2.930	2.005
New York	2.940	2.015
Washington	2.951	2.026
Recife	2.968	2.043
Adélia	2.970	2.045
São Paulo	2.977	2.052
Foz do Rio Douro	2.985	2.060
Reconquista	2.994	2.069
Curupati	2.997	2.072
Concórdia da Reconquista	3.001	2.076
Ituxi	3.004	2.079
Canaboim	3.006	2.081
Serr Flor	3.020	2.095
Santa Cruz	3.022	2.097
Tajubá	3.024	2.099
Canafistula	3.028	2.103
Belém	3.035	2.110
Canaguape	3.042	2.117
Monte Sinai	3.048	2.123
Salvação	3.055	2.130
Pernambuco	3.058	2.133

Cabo Verde	3.062	2.137
Vera Cruz	3.064	2.139
Salva Vidas	3.067	2.142
Terra Firme da Olinda	3.070	2.145
Olinda	3.073	2.148
Bôca do Curú	3.076	2.151
Alegrete	3.078	2.153
Primavera	3.081	2.156
Conceição	3.084	2.159
Bom Lugar	3.088	2.163
Alto do Bodó	3.090	2.165
São Cristovam	3.093	2.168
Pôrto Rico	3.097	2.172
Novo Destino	3.111	2.188
Nova Esperança	3.115	2.190
Liberdade	3.123	2.198
Mundurucús ou Redenção	3.127	2.202
Sacado do Japurá	3.134	2.209
Serciana	3.137	2.212
São Bernardo	3.140	2.215
Lealdade	3.143	2.218
Bôa Vista	3.153	2.228
Campinas	3.163	2.238
Bom Jesus	3.177	2.252
João Augusto	3.178	2.253
Extrema Ipixuna	3.188	2.263
Ipixuna	3.205	2.280
Bôa Fé	3.208	2.283
Alegria	3.228	2.303
Limoeiro	3.235	2.310
Trombetas	3.242	2.317
Montreal	3.256	2.331
Canutama	3.263	2.338
Alagoinha	3.270	2.345
Sacado da Alagoinha	3.272	2.347
União	3.282	2.357
Nova Floresta	3.288	2.363
Guajará	3.292	2.367
Príncipe Imperial	3.296	2.371
Sacado do Arenal	3.301	2.376
Arenal	3.303	2.378
Remanso	3.312	2.387
CRUZEIRO DO SUL	3.320	2.395
Foz do Rio Mõa	3.322	2.397
Miritizal	3.332	2.407
Profeta Elias	3.338	2.413
Santo Elias	3.344	2.419
Treze de Maio	3.347	2.422
Vizeu	3.355	2.430
Luzeiro	3.361	2.436
Terra Firme do Paraná	3.367	2.442

Paraná	3.372	2.447
Tatajuba	3.379	2.454
Carlota	3.385	2.460
Uruburutema	3.388	2.463
Jaburú	3.393	2.468
Valparaízo	3.394	2.469
Russas	3.395	2.470
Novo Santo Antônio	3.399	2.474
Santa Cruz	3.404	2.479
Floresta	3.409	2.484
Foz do Juruasinho	3.411	2.486
Pôrto Paters	3.414	2.489
Nazaré	3.423	2.498
Foz do Rio Esperança	3.427	2.502
Humaitá Novo	3.431	2.506
Cruzeiro do Vizeu	3.439	2.514
Princesa-Cruzeiro	3.441	2.516
Natal	3.443	2.518
Vitória	3.445	2.520
Sobral	3.448	2.523
Canindé	3.452	2.527
Pirapora	3.459	2.534
São Lourenço	3.464	2.539
Buenos Ayres	3.466	2.541
Ocidente	3.473	2.548
Grajaú	3.478	2.553
Carmo	3.490	2.565
Flora	3.494	2.569
Porangaba	3.500	2.575
Estados Unidos	3.506	2.581
Pôrto Seguro	3.509	2.584
Pratarí	3.511	2.586
Triunfo	3.520	2.595
Cachoeira do Gastão	3.529	2.604
Oriente	3.531	2.606
Foz do Rio Amonea	3.549	2.624
Foz do Rio Arara	3.551	2.626
Foz do Rio Tejo	3.561	2.636
Acuriá	3.571	2.646
São João	3.589	2.664
Caipora	3.601	2.676
Ceará	3.605	2.680
TORRE DA LUA	3.635	2.710
Iracema	3.647	2.722
Bela Vista	3.655	2.730
FOZ DO RIO BREU	3.664	2.739

9. LINHA DO RIO MADEIRA - DISTÂNCIAS EM MILHAS

PORTOS	DE BELEM	DE MANAOS
MANAOS	925	...
Foz do Rio Madeira	1.009	84
Capitari	1.010	85
Fazendinha	1.012	87
São Joaquim	1.016	91
Furo do Soares	1.019	94
Urucurituba	1.021	96
Novo Mundo	1.023	98
Moura	1.024	99
Rosarinho	1.025	100
Bom Jesus da Fumaça	1.028	103
Nova Vida	1.029	104
Conceição	1.030	105
Cintra	1.031	106
São Tomé	1.032	107
Valentim	1.033	108
Nova Olinda	1.034	109
Novo Horizonte	1.035	110
Bôa Vista do Canumã	1.036	111
Foz do Rio Canumã	1.036	111
Sítio Nazaré	1.042	119
Murú-Murutuba	1.044	123
Anamã	1.047	126
Perseverança do Achini	1.052	131
Guaribas	1.057	136
Priurioca	1.059	138
Caiçara	1.062	141
São Vicente	1.064	143
Suassú	1.065	144
Flexal	1.066	145
Tracanal	1.067	146
Castanhal	1.072	148
São Sebastião de Borba	1.073	149
BORBA	1.075	151
Retiro	1.076	152
Santa Izabel	1.079	155
São Bernardo	1.080	156
Pedral	1.081	157
Pôrto do Velasco	1.082	158
Santa Maria	1.083	159
Guajará	1.084	160
Pôrto dos Bentes	1.085	161
Remédio	1.087	163
Santa Joana	1.088	164
Belo Horizonte	1.092	168
Bôca do Autaz	1.093	169
São Raimundo	1.094	170

Esperança	1.095	171
São Miguel	1.096	172
Santa Helena	1.097	173
Bôca do Aurá	1.098	174
Delícias	1.099	175
Santo Antônio do Bruno	1.102	178
Cupim	1.103	179
Retiro do Miripití	1.104	180
Cantagalo	1.107	183
Bôca do Ararapá	1.108	184
São Pedro dos Ganchos	1.109	185
Nova Vista	1.110	186
Floresta	1.111	187
Rochedo	1.112	188
Ilha dos Ganchos	1.115	191
Sapucaia	1.122	197
Bom Jesus	1.123	198
São João	1.124	199
Bôca do Ararí	1.127	202
Aranaquára	1.128	203
VISTA ALEGRE	1.131	206
Nova Vista	1.132	207
José João	1.134	209
Matá-Matá	1.136	211
São Luiz	1.137	212
Cacualinho	1.138	213
Santa Maria	1.139	214
Santo Amaro	1.140	215
Santa Maria do Marajá	1.142	217
Conceição	1.144	219
Marajá	1.145	220
Sant'Ana do Marajá	1.146	221
Santo Antônio do Tabocal	1.147	222
Tabocal	1.148	223
Terra Preta	1.149	224
Belém	1.151	226
São Firmino	1.152	227
Menino Deus	1.154	229
Bôca do Pimta	1.156	231
Bôca do Taciná	1.157	232
FOZ DO RIO ARIPUANÃ	1.162	237
Portos dentro do Rio Aripuanã:		
Guariúba	1.169	244
Jacaré Tinga	1.179	254
Nova Olinda	1.187	262
Monte Alegre	1.197	272
Capintuba	1.204	279
Tiririca	1.211	286
Juma	1.217	292

Cocho	1.232	307
Fumaça	1.237	312
Pombas	1.244	319
Capitarí	1.259	334
Cuiubim	1.265	340
Mutum	1.268	343
Bôa Esperança	1.278	353
Ipiranga	1.282	357
Pôrto Alegre	1.297	372
Natal	1.299	374
Palmeirinha	1.302	377
Piumtuba	1.308	383
Salva Terra	1.314	389
Beneficiente	1.319	394
Cotovelo	1.323	398
Ilha dos Quadros	1.331	406
Prainha	1.337	412
São João	1.342	417
Periquitos	1.346	421
Bôa Vista	1.162	237
Itapira	1.163	238
Alegrete	1.164	239
América	1.165	240
Diamantina	1.165	240
Gião das Araras	1.166	241
Restauração	1.167	242
Bôca do Sucurí	1.168	243
Barreirinha	1.170	245
Bela Vista	1.172	247
Nova Estrela	1.174	249
Santa Maria	1.174	249
São Bento	1.175	250
Cueiras	1.175	250
Bôca do Maripúá	1.177	252
Cruzeiro	1.178	253
Bom Marchel	1.178	253
Bacabal	1.179	254
Santa Rita	1.180	255
Santa Rosa	1.181	256
São João do Uruá	1.183	258
São João do Couto	1.185	260
Livramento	1.186	261
Santa Maria do Uruá	1.187	262
Conceição do Uruá	1.188	263
São Pedro do Uruá	1.189	264
Realeza	1.191	266
Vencedor	1.194	269
Itatuba	1.197	272
Santo Antônio do Uruá	1.199	274
São João	1.200	275
Flora do Amaturá	1.202	277
Bôca do Amaturá	1.203	278
Sant'Ana do Amaturá	1.204	279
Cantagalo	1.206	281

Curupatí	1.207	282
Cachoerinha	1.208	283
São Tomé	1.209	284
São Mateus	1.210	285
Pôrto Seguro	1.212	287
Genipapo	1.213	288
Santo Antônio do Atininga	1.216	291
Santa Luzia	1.217	292
São João do Atininga	1.220	295
Espírito Santo	1.222	297
Santa Cruz	1.224	299
Pôrto Arthur	1.225	300
Bom Sussego	1.227	302
Riba-Mar	1.232	307
Bôa Nova	1.235	310
Vitória	1.236	311
Remanso	1.241	316
Aturá	1.242	317
Sururú	1.243	318
Sempre Viva	1.246	321
Pau Caído	1.247	322
Jerusalém	1.248	323
Paissandú	1.249	324
São João de Manicoré	1.250	325
MANICORÉ	1.252	327
Bôca do Manicoré	1.253	328
Nazaré	1.256	331
Bôca da Jatuarana	1.257	332
Democracia	1.258	333
República	1.259	334
Canto da Furtuna	1.260	335
Santo André	1.260	335
Martélo	1.261	336
Vista Alegre do Jatuarana	1.262	337
São José do Jatuarana	1.266	341
Jatuarana do Enéas	1.263	343
Bôca do Lago Água Azul	1.270	345
Ressaca	1.272	347
Adélia	1.273	346
Vista Nova do Itororó	1.276	351
São Raimundo	1.277	352
Sempre Viva	1.279	354
Conceição	1.281	356
Vista Alegre do Capaná	1.283	357
Bôca do Capaná	1.283	359
Capanásinho	1.284	359
Onças	1.292	367
Bôca do Paraná das Onças	1.297	372
Santa Maria de Belém	1.299	374
Nazaré do Retiro	1.305	380
Curucá	1.396	381
Bejuassú	1.309	384
Santa Marta	1.310	385
Barraca do Iça	1.312	387

Santa Catarina	1.315	390
Santa Maria do Marmelo	1.316	391
Pôrto Santo	1.317	392
Prazeres	1.319	394
Laranjal	1.321	396
Santa Laura	1.322	397
Nova Olinda	1.323	398
Bôca do Uruapiára	1.329	404
Bôca do Jaurí	1.330	405
Santa Cruz do Uruapiára	1.335	410
Lorena	1.336	411
Bom Intento	1.338	413
Café Chic	1.339	414
Mergulhão	1.344	419
Barreiras dos Baêtas	1.346	421
Bôca dos Baêtas	1.348	423
Samaúma	1.349	424
Flôres	1.350	425
Livramento	1.351	426
Valparaízo	1.352	427
Flora dos Baêtas	1.354	429
São Vicente	1.357	432
Bôca do Acará	1.358	433
BOM FUTURO	1.359	434
Baianos	1.362	437
São Raimundo	1.364	439
Santa Maria	1.366	441
Arrozal	1.367	442
São Domingos	1.367	442
Pôrto Alegre	1.368	443
São Sebastião do Tapurú	1.376	451
Varador do Jacaré	1.378	453
Castanhal	1.379	454
Caiari	1.381	456
Lavras	1.383	458
Mirití do Guerreiro	1.384	459
Mirití Novo	1.385	460
Fortaleza do Pombal	1.389	464
Bôca do Lago do Antônio	1.390	465
Niterói	1.391	466
Santa Cruz Lago do Antônio	1.392	467
New York	1.393	468
Índio do Brasil	1.394	469
Espírito Santo	1.396	471
Carará	1.402	477
São Marcos	1.406	481
Santo Antonio do Carará	1.408	483
Sant'Ana do Carapanatuba	1.414	489
BÓCA CARAPANATUBA	1.415	490
Esperança	1.422	497
Irapurú	1.424	499
Belo Desejo	1.425	500
Juma do Cação	1.429	504
Varador da Água Quente	1.434	509

Retiro das Três Casas	1.445	520
Prado	1.448	523
Alegria	1.449	524
São Luiz do Cordeiro	1.450	525
Juma dos Chaves	1.451	526
São Benedito	1.451	526
Fortaleza dos Bôtos	1.452	527
São Joaquim dos Bôtos	1.452	527
Ilha dos Bôtos	1.453	528
Muanense	1.453	528
Santa Júlia	1.454	529
Bôca do Pirapitinga	1.455	530
Restauração	1.456	531
Ilha das Piraibas	1.461	536
Bôca do Paraense	1.462	537
CINTRA	1.463	538
Vitória	1.465	540
Paraense	1.469	544
São Paulo	1.472	547
São Pedro	1.475	550
Primavera	1.477	552
Pádua	1.481	556
Nossa Senhora de Nazaré	1.482	557
Pupunhas do Botelho	1.485	560
Bôca do Purusinho	1.487	562
São Miguel da Gama	1.489	564
Crato	1.494	569
HUMAITÁ	1.496	571
Paraíso do Humaitá	1.502	577
Bôca do Buiucu	1.505	580
Flexal	1.506	581
Fausto	1.507	582
João Marinheiro	1.508	583
Bôa Esperança	1.509	584
Mirari	1.513	588
Maici	1.531	606
Calama	1.533	608
Ouro Preto	1.534	609
Fortaleza de São Francisco	1.537	612
MISSÕES S. FRANCISCO	1.539	614
Napolianópolis	1.540	615
Coimbra	1.541	616
Brasil	1.543	618
Firmesa	1.545	620
Jurici	1.548	623
Goiana	1.550	625
Assunção	1.553	628
Nova Fé	1.558	633
Mururé	1.561	636
Papagaio	1.563	638
Espírito Santo	1.566	641
Pôrto do Monteiro	1.569	644
Conceição da Galéra	1.570	645
São José da Praia	1.572	647

Ilha do Sabiá	1.573	648
Bom Fim	1.575	650
Abelhas	1.577	652
Retiro das Abelhas	1.578	653
Iracema	1.579	654
Pombal	1.582	657
Bôca do Cuniã	1.585	660
BÓA HORA	1.588	663
Sempre Viva	1.588	663
Periquitos	1.589	664
Curicacas	1.590	665
Santa Luzia	1.594	669
Pacoval	1.595	670
Cavalcante	1.596	671
Bôca do Tucunaré	1.596	671
Recife	1.596	671
Bom Fim (Padaria)	1.597	672
Vitória	1.598	673
Liberdade	1.599	674
Primôr	1.599	674
São Cristovam	1.601	676
Itamarati	1.602	677
Itaperema	1.603	678
Bôca do Jamari	1.603	678
Sobral	1.604	679
Canadá	1.605	680
Prosperidade	1.605	680

Brasileira	1.607	682
Capitari	1.609	684
Ilha do Maroim	1.611	686
Bom Destino	1.614	689
Belém	1.615	690
Aliança	1.619	694
Uê Poranga	1.625	700
Veado	1.626	701
Bom Jardim	1.631	706
Mutum	1.636	711
São Miguel	1.640	715
Tamanduasinho	1.641	716
Praia do Tamandua	1.643	718
Belmont	1.644	719
Itaparica	1.645	720
Igarapé da Lancha	1.646	721
Remanso Grande	1.647	722
São Lourenço	1.648	723
Jatuarana	1.649	724
Milagres	1.651	726
Maravilha	1.652	727
PÓRTO VELHO	1.653	728
Candelária	1.654	729
Santa Marta	1.655	730
Santo Antônio	1.656	731

10. LINHA DO RIO MACAUAN - DISTÂNCIAS EM MILHAS

PORTOS	DE BELÉM	DE MANAOS
BÓCA DO ACRE	2.422	1.497
Anajás	2.424	1.499
Xapurí-Bemposta	2.426	1.501
Cortiço	2.429	1.504
Flôres	2.435	1.510
Cuatá	2.438	1.513
Europa	2.443	1.518
Sant'Ana	2.444	1.519
Independência	2.450	1.525
Campo Maior	2.452	1.527
Pôrto Alegre	2.459	1.534
Itapira	2.465	1.540
Maracajá	2.469	1.544
Manitiá	2.478	1.535
Ponta Alegre	2.484	1.559
São José	2.487	1.562
Caquetá	2.488	1.563

Trombetas	2.495	1.570
Arapixí	2.502	1.577
Rio Branco	2.505	1.580
Macapá	2.510	1.585
Araras	2.513	1.588
Santa Amélia	2.516	1.591
Santa Cecília	2.517	1.592
Pacatuba	2.520	1.595
Bom Jesus	2.523	1.598
São João	2.523	1.598
Bôa Esperança	2.527	1.602
Bom Jardim	2.528	1.603
São Paulo	2.529	1.604
Tudo Quer	2.530	1.605
São Miguel	2.533	1.608
Redenção	2.534	1.609
Santa Tereza	2.537	1.612
Oriente	2.541	1.616
Novo Amparo	2.544	1.619

Campo Grande	2.547	1.622
Pôrto Central	2.552	1.627
Laranjal	2.555	1.630
São Bento	2.563	1.638
Alcântara	2.570	1.645
FOZ DO RIO IACO	2.571	1.646
FOZ DO RIO CAETÊ - SENA MADUREIRA	2.583	1.658
Monte Oliveira	2.584	1.659
Desengano	2.586	1.661
Santa Rosa	2.586	1.661
Pajaú das Flores	2.601	1.676
São Caetano	2.604	1.679
Serraria	2.606	1.681

FOZ DO RIO MACAUAN	2.613	1.688
São Bento	2.615	1.690
Valença	2.633	1.708
Providência	2.639	1.714
Esperança	2.643	1.718
Extrêma	2.652	1.727
Oriente	2.653	1.728
Repouso	2.671	1.746
Triunfo	2.685	1.760
Apoi	2.689	1.764
Santa Luzia	2.703	1.768
Validade	2.718	1.783
RIOSINHO	2.734	1.799

11. LINHA DE MAUÉS - DISTÂNCIAS EM MILHAS DE BELÉM

Palheta	35
Ilha do Joróca	49
Atatá	56
São Francisco da Jararaca	63
Cocal	77
São Sebastião	86
Curralinho	102
Farol do Camaleão	112
Ilha das Araras	121
Farol de Santa Helena	131
Farol do Buiucú	133
Antônio Lemos	177
Bôca do Laguna	181
Bom Jardim	203
Humaitá do Itaquára	215
Itamaratí do Gaspar	228
Farol da Floresta	233
Areias	236
Ponta W da Ilha do Urutaí	243
Pucuruí	248
Paraíso	255
Ponta W da Ilha de S. Salvador	265
GURUPÁ	270
Ilha do Sarapoi	282
Ponta do Jariúba	292
Arumanduba	332
ALMEIRIM	335

Bôca do Guajará	374
PRAINHA	414
Foz do Outeiro	417
Ponta E da Ilha do Mouratuba	429
Farol do Peregrino	440
MONTE ALEGRE	457
Ponta do Cataú	472
Cacaul Grande	490
Bôca do Paraná do Urubuquaquá	510
SANTARÉM	516
Bôca do Paraná do Tapará	520
Portos dentro do Paraná:	
Sant'Ana do Tapará	523
Barreiras do Tapará	525
Paraná de Alenquer	535
Portos dentro do Paraná:	
ALENQUER	547
Santa Rita de Alenquer	650
Bom Jardim de Alenquer	552
Urucurituba de Alenquer	551
Bôca do Araperí	552
Bôca do Lago Grande	563
Patacho	565
Pau Pixuna	567
Cacaul Imperial	568
Paraná Mirim de Alenquer	572
Paraná de Óbidos	576

Paraná do Amador	580
Bôca do Araraquára	586
Sant'Ana do Anastácio	581
Sant'Ana do Cassiano	582
Nova Vida	583
ÓBIDOS	584
Santo Antonio do Pena	587
Livramento	588
Foz do Rio Trombetas	589
Maria Tereza	590
Bôa Vista	590
São Lourenço	597
ORIXIMINÁ	601
Cachoeira do Bazílio	602
São Braz	603
Paraíso	604
São José	606
Santa Tereza	606
São Luiz	607
Ipiranga	609
São Benedito do Bom Jardim	612
Sant'Ana	616
Nova Itália	616
Caquinho	616
São João	617
São Raimundo	619
Independência	619
Recreio	622
Primavera	624
Terra Santa	627
São Benedito	630
Vista Alegre	630
Bôca do Maracanã	632
Bôca de Ubim	633
Glória	639
FARO	642
PARINTINS	679
Foz do Paraná do Ramos	681
Capaan	681
Bôca do Icurapá	683
Santa Maria	684
Santo Antônio	685

Cantagalinho	686
Aracuã	686
Santa Clara	688
Bôca do Andirá	688
Santa Marta	689
Paraíso	690
Bom Intento	691
Bôca do Paulo	693
São Manoel	694
Santo Antônio do Albano	695
Bom Socorro	696
Bem-na-Ponta	697
BARREIRINHA	698
Bôca do Limão	700
Belo Horizonte	701
Maravilha	702
Bôca do Cabral	704
Itamachará	705
Pedras	705
Ordem e Progresso	707
São Pedro	708
Santa Bárbara	710
Bem Querer	711
Nova Experiência	711
Realeza	713
Santa Cruz	715
Massauari	717
Bôca do Urubú	719
São Paulo	721
Bom Intento	722
República	723
Fazendinha	724
Santa Rosa	272
Santa Izabel	728
Maria José	729
São Raimundo	729
Luzéia	730
MAUÉS	733

12. LINHA DO RIO MURÚ - DISTÂNCIAS EM MILHAS

PORTOS	DE BELÉM	DE MANAÓS
FOZ DO RIO TARAUCÁ	2.634	1.709
Conceição	2.646	1.721
Alegrete	2.664	1.739
Vila Martins	2.673	1.748
Baturité	2.685	1.760
Diamantina	2.712	1.787
Sobral	2.724	1.799
Bôa Vista	2.745	1.820
Bom Futuro	2.755	1.830
Bom Intento	2.758	1.833
Tapajós	2.773	1.848
Pacatuba	2.776	1.851
Aracati	2.783	1.858
FOZ DO ENVIRA	2.791	1.866
Bôa Esperança	2.803	1.878
Foz do Aty	2.815	1.890
Aracajú	2.817	1.892
Cachoeirinha	2.827	1.902
Macau	2.829	1.904
Santa Bárbara	2.844	1.919
Pôrto Central	2.847	1.922
Santa Catarina	2.868	1.943
Cigano	2.882	1.957

Macucáua	2.890	1.965
Foz do Acuráua	2.894	1.969
Maranguape	2.900	1.975
Arati	2.915	1.990
Foz do Acaraú	2.945	2.020
Iracema	2.951	2.026
São Francisco	2.957	2.032
São Salvador	2.972	2.047
FOZ DO MURÚ	2.990	2.065
Transwal	3.005	2.080
Pôrto Alegre	3.017	2.092
Conceição	3.020	2.095
Santo Amaro	3.032	2.107
Monte Belo	3.053	2.128
Ouro Preto	3.083	2.158
Vitória	3.085	2.160
Estirão	3.123	2.198
Colombo	3.141	2.216
Mucuripe	3.153	2.228
Independência	3.165	2.240
Santa Júlia	3.178	2.253
Iboassu	3.196	2.271
Paraíso	3.197	2.272
HUMAITÁ	3.236	2.311

13. LINHA DO OIAPOQUE - DISTÂNCIAS EM MILHAS DE BELÉM

Joróca	49
São Francisco da Jararaca	63
Cocal	77
São Sebastião da Bôa Vista	80
Curralinho	102
Cachaqualí	124
BREVES	146
Barra Franca	172
Antônio Lemos	177
Sant'Ana do Jacaré	200
Bôca do Morcego	223
Aningal	238
MACAPÁ	261
APUÁ	276
São Miguel do Furo Grande	283
Bôca do Barão	291

Caridade	300
CHAVES	310
Santa Catarina	321
Coatá	337
Arrozal	376
BAILIQUE	410
Barra do Amapá	522
AMAPÁ	535
CALÇOENE	562
Barra do Cunani	573
CUNANI	589
Barra do Oiapoque	692
Monte Larjam	712
Ponta dos Índios	723
STO. ANTÔNIO DO OIAPOQUE	739

14. LINHA DE PIRABAS - DISTÂNCIAS EM MILHAS DE BELÉM

COLARES	19
Bôca da Vigia	30
VIGIA	33
PÔRTO SALVO	47
SÃO CAETANO	66
CURUÇÁ	85
Foz do Rio Marapanim	109

MARAPANIM	115
Foz do Maracanã	138
MARACANÃ	144
Barra das Salinas	165
SALINAS	172
Barra das Pirabas	201
S. JOÃO DAS PIRABAS	210

15. LINHA DO RIO PAUINI - DISTÂNCIAS EM MILHAS

PORTOS	DE BELEM	DE MANAOS
FOZ DO RIO PAUINI	2.243	1.318
Monte Verde	2.259	1.334
Serra da Leôa	2.272	1.347
Santa Carolina	2.309	1.384
Ipiranga	2.324	1.399
Paumari	2.339	1.414
Manto-Grosso	2.372	1.447
Salva-Vidas	2.395	1.471
Salva-Vida Novo	2.403	1.479
Sacado Montevideu	2.415	1.491
Santa Clemência	2.443	1.518
Sacado 2 de Julho	2.451	1.526
Fortaleza	2.471	1.546
Pedras da Cachoeirinha	2.476	1.551
Céu Aberto	2.487	1.562
Tocantins	2.492	1.567

Pauá-Mucú	2.514	1.589
Desterro	2.518	1.593
Santa Helena	2.529	1.604
Espírito Santo	2.538	1.613
Pôrto Alegre	2.549	1.624
Queimada	2.553	1.628
Manduréba	2.561	1.636
Chapéu de Sol	2.565	1.640
Cachoeira de Santa Maria	2.569	1.644
Bôa Vista	2.574	1.649
Samaúma	2.583	1.658
Sacado de Santa Maria	2.595	1.670
Sobradinho	2.620	1.695
São Joaquim	2.623	1.698
Escondido	2.628	1.703
Sacado do Humaitá	2.639	1.714
Bôca do Muáco	2.642	1.717
XINGÚ	2.670	1.745

16. LINHA DO RIO PURÚS - DISTÂNCIAS EM MILHAS

PORTOS	DE BELEM	DE MANAOS
MANAOS	925	...
Manacapuru	930	55
Foz do Rio Purús	1.042	117
Berurí	1.063	138
Surara	1.073	148
Tapurú	1.087	162
Paricatuba	1.101	176
Novo Trombetas	1.115	190
Arumã	1.137	212
Santa Luzia	1.159	234
Bôca do Jari de Cima	1.133	258
Nova Paciência	1.186	262
São Francisco do Bacurí	1.190	266
Supiá	1.211	287
Campinas	1.232	308
Cariucanga	1.239	315
GUAJARATUBA	1.256	332
Ipú	1.259	335
São Franciso	1.277	353
Nova Alegria	1.283	359
Tauá Mirim	1.286	362
Tambaqui	1.288	364
Samaúma	1.289	365
Novo Bem-te-ví	1.295	371
Laranjal	1.298	374
Abufarí	1.307	383
Linda Vista	1.310	386
Paratí	1.322	398
Novo Capricho	1.328	404
Ausência	1.334	410
PIRANHAS	1.343	419
Itatuba	1.361	437
Gaivota	1.375	451
Santa Cruz das Gaivotas	1.378	454
Coatí	1.381	457
Espírito Santo do Coatí	1.387	463
Baturité	1.388	464
Recreio de São Domingos	1.390	466
Jatuarana	1.397	473
Foz do Rio Jacaré	1.400	476
Pôrto 'Arthur	1.403	479
Jamitini	1.406	482
Flôr de Sergipe	1.412	488
São João	1.412	488
São Pedro do Arimã	1.412	488
ARIMÃ	1.415	491
Conta-Fé	1.419	495

Santa Rosa	1.421	497
São José	1.421	497
Paxiúba	1.425	501
São Salvador	1.433	509
Cião	1.437	513
Bom Intento	1.439	515
Bom Jesus	1.441	517
Bom Sucesso	1.443	519
Bom Principio	1.445	521
Bom Futuro	1.447	523
Vista do Tauariá	1.449	525
TAUARIA	1.451	527
Tauariasinho	1.455	531
Jassanaú	1.459	535
Macuriparí	1.465	541
Lago do Cachimbo	1.472	548
São Carlos	1.475	551
Livramento	1.484	560
Bom Jesus do Livramento	1.484	560
Bôa-Fé	1.490	566
São Luiz do Jaburú	1.497	573
São Domingos do Jaburú	1.499	575
JABURÚ	1.502	578
Santa Maria do Jaburú	1.502	578
Amassiá	1.506	582
Santo Antonio do Amassiá	1.510	586
Nova Olinda	1.524	600
Lago do Maan	1.525	601
Pacovalinho	1.527	603
Recreio	1.529	605
Sobral	1.535	611
Clara Aurora	1.537	613
Paripí	1.544	620
Floresta	1.549	625
Tapauasinho	1.555	631
Penha do Tapauá	1.558	634
BÔCA DO RIO TAPAUÁ	1.561	637
Cova da Onça	1.562	638
São João do Tapauá	1.563	639
Santa Maria do Tapauá	1.568	644
Macacoari	1.574	650
Pamafarí	1.578	654
Bôca do Pamafarí	1.581	657
Pôrto Alegre	1.586	662
Remédios	1.588	664
Saudades	1.601	677
Curá-Curá	1.604	680
São Gregório	1.606	682
São Cristovam	1.607	683

Nova Aliança	1.608	684
Itapirú	1.614	690
Bôca do Caratiá	1.618	694
Ribeirão	1.619	695
CARATIA	1.619	695
Nova Ação	1.624	700
Nazaré do Nova Ação	1.625	701
Nova Experiência	1.627	703
São Vicente	1.630	706
Salvação	1.638	714
Bom Jesus do Tamanduá	1.640	716
Glória	1.645	721
Tamanduá	1.649	725
Tamanduasinho	1.652	728
Amélia	1.656	732
Fortaleza	1.660	736
Jadibarú	1.663	739
Repouso	1.668	744
Mucuim	1.670	746
CANUTAMA	1.676	751
Aliança	1.678	753
Triunfo	1.680	755
Bôa Esperança	1.681	756
Forte de Veneza	1.689	764
BELA VISTA	1.692	767
Nazaré do Badará	1.705	780
Novo Intento	1.709	784
Novo Ariá	1.710	785
Santo Antão do Apitauhan	1.716	791
AXIOMA	1.728	803
Cidade	1.743	818
Vista Alegre	1.746	821
Paraíso	1.748	823
São José do Paraíso	1.749	824
Sant'Ana	1.751	826
Santa Córa	1.751	826
Conceição de Santa Maria	1.753	828
Santa Maria	1.754	829
Nova Vista	1.757	832
São Braz	1.761	836
Carmo	1.763	838
Santa Bárbara	1.767	842
ASSAYTUBA	1.777	852
Santa Eugênia	1.782	857
São Francisco de Assis	1.789	864
Mucuripe	1.792	867
Lenda do Sol	1.796	871
Urucurituba	1.799	874
Ganância	1.800	875
Terra Firme do Passiá	1.802	877
Santa Cruz do Passiá	1.807	882
Pôrto Tocantins	1.813	888
Tauaruá	1.815	890
Novo Horizonte	1.823	898

LÁBREA	1.828	903
Bôca do Rio Ituxy	1.841	916
São Luiz do Cassianã	1.851	926
Santo Antonio do Cassianã	1.852	927
Canyrú	1.855	930
Aracaty	1.863	938
Jurucuá	1.878	953
Nôvo Mabedery	1.879	954
Taunã	1.885	960
Cacuriban	1.900	975
Trombetas	1.908	983
PROVIDÊNCIA	1.923	998
Marruhan	1.931	1.006
São Bento	1.945	1.020
SEPATINY	1.966	1.041
Bôca do Sepatiny	1.977	1.052
Sebastopol	1.988	1.063
Terra Firme de São Carlos	1.989	1.064
Bananal	1.991	1.066
São Domingos	2.000	1.075
Nôvo Brasil	2.006	1.081
América	2.012	1.087
Nova Vista do Catatiá	2.020	1.095
Jandaia do Catatiá	2.023	1.098
Bom Jesus	2.030	1.105
Santa Cândida	2.033	1.108
HYUTANAHAH	2.044	1.119
Igualdade	2.053	1.128
Bôca do Acimã	2.054	1.129
CACHOEIRA DO HILÁRIO	2.064	1.139
Arudá	2.069	1.144
Itamaratí	2.072	1.147
Searihan	2.081	1.156
Santa Cruz do Brasil	2.084	1.159
Veneza	2.093	1.168
REALEZA	2.108	1.183
Pery	2.124	1.199
São José	2.130	1.205
Bôa União	2.136	1.211
São Luiz do Mamoriá	2.147	1.222
QUICIÃ	2.150	1.225
Ermida	2.155	1.230
Botafogo	2.168	1.243
Ajuricaba	2.172	1.247
Catipari	2.176	1.251
Metaripuí	2.180	1.255
Seruini	2.185	1.260
Caçadué	2.195	1.270
HUMAITÁ	2.195	1.270
Canto da Fortuna	2.204	1.279
Mussahan	2.206	1.281
Guajarahan	2.213	1.288
Atalaia	2.215	1.290
Lafayette	2.220	1.295

Água Preta	2.222	1.297
Alegrete	2.226	1.301
Santa Cruz do Alegrete	2.227	1.302
Terruã	2.228	1.303
São Joaquim	2.230	1.305
Serurí	2.232	1.307
Flôres	2.234	1.309
Santa Vitória	2.239	1.314
Bôca do Tacaquirí	2.240	1.315
Içá	2.241	1.316
FOZ DO RIO PAUINI	2.243	1.318
Canaçurí	2.259	1.334
Monte Alegre	2.263	1.338
Bôca do Lago do Penery	2.264	1.339
Baturité	2.265	1.340
Pelotas	2.269	1.344
Torrões	2.272	1.347
FOZ DO RIO TIUHINY	2.277	1.352
Maripuí	2.279	1.354
Iracema	2.279	1.354
Morada Nova	2.285	1.360
Ovo do Mundo	2.288	1.363
Montepuá	2.294	1.360
Vera Cruz	2.296	1.371
Urubuhan	2.298	1.373
Afogados	2.302	1.377
Vitória dos Afogados	2.303	1.378
Pouca Demóra	2.303	1.378
São Romão	2.305	1.380
São Lourenço	2.308	1.383
São Bernardo	2.311	1.386
Caraperí	2.314	1.389
São Miguel	2.320	1.395
Bôa-Hora	2.329	1.404
Santo Elias	2.329	1.404
Foz do Rio Quimihan	2.338	1.413
São Joaquim	2.347	1.422
Quem Diria	2.348	1.423
Mapiá	2.356	1.431
Descanço	2.369	1.444
FOZ DO RIO INAUIHINY	2.373	1.448
São Pedro do Inauhiny	2.375	1.450
Desterro	2.387	1.462
Igarapé Preto	2.393	1.468
Nova Vida	2.397	1.472
Valparaizo	2.402	1.477
Samaúma	2.407	1.482
Canto Escuro	2.412	1.487
Mapongapá	2.414	1.489
Monte Verde	2.416	1.491
Cá-te-espero	2.418	1.493
São Joaquim	2.420	1.495
BÓCA DO ACRE	2.422	1.497
Anajás	2.424	1.499

Xapuri Bempósta	2.426	1.501
Cortiço	2.429	1.504
Flôres	2.435	1.510
Coatá	2.438	1.513
Europa	2.443	1.518
Sant'Ana	2.444	1.519
Independência	2.450	1.525
Campo Maior	2.452	1.527
Ponta Alegre	2.459	1.534
Itapira	2.465	1.540
Maracajú	2.469	1.544
Manitiá	2.473	1.548
PÓRTO ALEGRE	2.484	1.559
São José	2.487	1.562
Caquetá	2.488	1.563
Trombetas	2.495	1.570
Arapixí	2.502	1.577
Rio Branco	2.505	1.580
Macapá	2.510	1.585
Araras	2.513	1.588
Santa Amélia	2.516	1.591
Santa Cecília	2.517	1.592
Pacatuba	2.520	1.595
Bom Jesus	2.523	1.598
São João	2.523	1.598
Bôa Esperança	2.527	1.602
Bom Jardim	2.528	1.603
São Paulo	2.529	1.604
Tudo Quer	2.530	1.605
São Miguel	2.533	1.608
Redenção	2.534	1.609
Santa Tereza	2.537	1.612
Oriente	2.541	1.616
Novo Amparo	2.544	1.619
Campo Grande	2.547	1.622
Pôrto Central	2.552	1.627
Laranjal	2.555	1.630
Santa Tecla	2.556	1.631
São Bento	2.563	1.638
Alcântara	2.570	1.645
FOZ DO RIO YACO	2.580	1.655
Providência	2.595	1.670
Silêncio	2.607	1.682
São Jorge	2.619	1.694
Piedade	2.627	1.702
Bela Aurora	2.640	1.715
Natal	2.653	1.728
Bôa Esperança	2.660	1.735
Bragança	2.667	1.742
São Salvador	2.672	1.747
Foz do Macapá	2.687	1.762
Campinas	2.699	1.774
Barcelona	2.702	1.777
Novo Santarém	2.719	1.794

Castelo	2.732	1.807
Liberdade	2.746	1.821
Bom Jardim	2.759	1.834
Samahúma	2.774	1.849
Itatinga	2.789	1.864
Mamoeiro	2.799	1.874
Pôrto Central	2.804	1.879
Santa Cruz	2.809	1.884
Extrema	2.822	1.897
Livre-nos Deus	2.830	1.905
São Braz	2.843	1.918
Bôca do Chandless	2.862	1.937

Refúgio	2.879	1.954
Triunfo	2.892	1.967
Funil	2.912	1.987
Pôrto Rico	2.947	2.022
Sobral	2.972	2.047
Buenos Ayres	3.002	2.077
Santa Rosa	3.042	2.117
Coatí	3.112	2.187
Curanga	3.192	2.267
Santa Cruz	3.247	2.322
COCAMA	3.287	2.362

17. LINHA DOS RIOS SOLIMÕES-IÇÁ-JAVARI - DISTÂNCIAS EM MILHAS

PORTOS	DE BELÉM	DE MANAOS
MANAOS	925	...
Ilha da Paciência	954	29
MANACAPURÚ	980	55
Ilha do Marrecão	985	60
Ilha do Pratarí	999	74
Ilha dos Periquitos	1.011	86
Ilha do Ajaratuba	1.019	94
Ilha do Iauára	1.033	108
Foz do Rio Purus	1.042	117
Anori	1.055	130
São Tomé	1.063	138
Flores	1.081	156
CODAJAZ	1.091	166
Bôca do Rio Miuá	1.100	175
Bôca do Rio Badajós	1.109	184
Coró	1.117	192
Ponta do Cipotuba	1.122	197
Ilha do Juruparí	1.127	202
Lauro Sodré	1.138	213
Camafá	1.148	223
Paraná do Mamiá	1.156	231
Trocari	1.163	238
Curupira	1.167	242
COARÍ	1.175	250
Bôca do Copeá	1.193	268
Laranjal	1.201	276
Barro Alto	1.220	295
Igarapé Ipixuna	1.228	303
Lago do Catuá	1.240	315
Bôca do Jutica	1.258	333

Caimbé	1.268	343
Jenipauá	1.271	346
Sítio Izidoro	1.277	352
Bôca do Tefé	1.280	355
TEFÉ	1.283	358
Alvarães (Caiçara)	1.298	373
Coadí	1.310	385
Uariní	1.324	399
Minerua	1.335	410
Ajucá	1.338	413
Pôrto Zéca	1.359	434
Horizonte	1.376	451
Saudade	1.378	453
Jauató	1.382	457
São João do Prumo	1.394	469
Macapuanim	1.404	479
Uará	1.416	491
Teiú	1.420	495
Adem	1.434	509
Foz do Rio Juruá	1.436	511
Araras	1.443	518
Paracuúba	1.449	524
Tupé	1.463	538
FONTE BÔA	1.471	546
Jacaré	1.476	551
Santa Maria	1.488	563
Campinas	1.506	581
Tarará	1.514	589
Araçatuba	1.520	595
Bôca do Jacaré	1.526	601
Triunfo	1.528	603
Ponta Grossa	1.540	615

Favônia	1.546	621
Hamburgo	1.549	624
Capeçú	1.552	627
Pôrto Afonso	1.559	634
Foz do Rio Jutai	1.560	635
Acapuri	1.561	636
Síria	1.567	643
Floresta	1.576	651
Petrolina	1.579	654
Pôrto Alegre	1.584	659
Florianópolis	1.594	669
Guararapes	1.606	679
Bom Sucesso	1.608	681
Maguari	1.611	684
Alegria	1.616	689
Santa Luzia	1.621	694
Canavial	1.624	697
TONANTINS	1.627	700
Mapana	1.635	708
Planeta	1.638	713
Parauará	1.641	716
SANTO ANTONIO DO IÇÁ	1.643	718
Foz do Rio Içá	1.643	718
Portos dentro do Rio Içá:		
Goiabal	1.651	796
Pacoval	1.657	802
Bananal	1.664	809
Balbina	1.678	823
Ambrosio	1.682	827
São Sebastião	1.689	834
Matintim	1.692	837
Monte Carmélo	1.698	843
Liberdade	1.702	847
Soledade	1.709	854
Dário	1.715	860
União	1.721	866
Bôa União	1.725	870
Bôca do Rio Jamanari	1.737	882
São Pedro	1.742	887
Ipiranga	1.832	977
São Salvador	1.645	720
Várzea Grande	1.664	739
Pôrto Aurora	1.670	745

Nova Olinda	1.674	749
Novo Paraíso	1.679	754
Amaturá	1.689	764
Monte Cristo	1.690	765
Acarai	1.699	774
Laranjal	1.703	778
Castelo	1.705	780
Correnteza	1.707	782
Botafogo	1.709	784
Caturia	1.714	789
Flora	1.721	796
Espírito Santo	1.735	810
SÃO PAULO OLIVENÇA	1.739	814
Curupati	1.744	819
São João	1.747	822
São Francisco	1.747	822
Tupenduba	1.750	825
Castro Alves	1.752	827
Paraíso	1.762	837
Santa Rosa	1.770	845
Santa Rita do Weil	1.774	849
Macapuanã	1.782	857
São Jerônimo	1.785	860
Santa Cruz	1.791	866
São Félix	1.793	868
Santa Maria	1.796	871
Bananal	1.802	877
Belém	1.807	882
Vera Cruz	1.817	892
Aljubarrota	1.842	917
Capacete	1.856	931
Recreio	1.862	937
TABATINGA	1.873	948
Veneza	1.875	950
BENJAMIN CONSTANT	1.881	956
Foz do Rio Javari	1.881	956
Portos dentro do Rio Javari		
Atalaia	1.901	976
Estirão do Equador	2.081	1.156

18. LINHA DO RIO TARAUCÁ - DISTÂNCIAS EM MILHAS

PORTOS	DE BELEM	DE MANAOS
FOZ DO RIO TARAUCÁ	2.634	1.709
Conceição	2.646	1.721
Alegrete	2.664	1.739
Vila Martins	2.673	1.748
Baturité	2.685	1.760
Diamantina	2.712	1.787
Sobral	2.724	1.799
Bôa Vista	2.745	1.820
Bom Futuro	2.755	1.830
Bom Intento	2.758	1.833
Tapajós	2.773	1.848
Pacatuba	2.776	1.851
Aracati	2.783	1.858
Foz do Rio Envira	2.791	1.866
Bôa Esperança	2.803	1.878
Foz do Atí	2.815	1.890
Aracajú	2.817	1.892
Cachoerinha	2.827	1.902
Macáu	2.829	1.904
Santa Bárbara	2.844	1.919
Pôrto Central	2.847	1.922
Santa Catarina	2.868	1.943
Cigano	2.882	1.957
Macucáua	2.890	1.965
Foz do Acuráua	2.894	1.969
Maranguape	2.900	1.975
Aratí	2.915	1.990
Foz do Acaraú	2.945	2.020
Iracema	2.951	2.026

São Francisco	2.957	2.032
São Salvador	2.972	2.047
TARAUCÁ (Foz do Rio Murú)	2.990	2.065
Novo Destino	2.999	2.074
Maceió	3.041	2.116
Guada-Lupe	3.053	2.128
Apudí	3.062	2.137
Pacajá	3.065	2.140
Bahia	3.074	2.149
Santa Luzia	3.080	2.155
América	3.096	2.171
Cocameira	3.099	2.174
Olinda	3.111	2.186
Universo	3.115	2.190
Paquetá	3.133	2.208
União	3.145	2.220
Veneza	3.166	2.241
Tamandaré	3.175	2.250
Athenas	3.181	2.256
São Luiz	3.189	2.264
Primavera	3.201	2.276
Mato Grosso	3.219	2.294
Goiás	3.225	2.300
Tabocal	3.231	2.306
São José	3.243	2.318
Alagôas	3.246	2.321
FOZ DO JAMINAUA	3.258	2.333

19. LINHA DO RIO TAPAJÓS - DISTÂNCIA EM MILHAS DE BELÉM

Farol do Cotejuba	11
Farol do Itaguari	27
Farol do Capim	34
Palheta	44
Farol do Mandií	50
Ilha do Joróca	54

São Francisco da Jararaca	64
Cocal	77
S. SEBASTIÃO DA BÔA VISTA	80
Ilha do Paquetá	85
Ponta E. da Ilha do Caim	92
CURRALINHO	102

Farol do Camaleão	112
Ilha das Araras	121
Farol de Santa Helena	131
Farol do Buiuçu	133
ANTÔNIO LEMOS	177
Bôca do Laguna	181
Primavera	202
Bom Jardim	203
Liverpool	204
Humaitá do Ituquára	215
S. Francisco do Ituquára	220
Itamarati do Gaspar	228
Farol da Floresta	233
Areias	236
Bôca do Cupari	626
Ford Lândia	638
URUCURITUBA	646
Samaúma	651
Brasília Legal	662
Barreiras	689
Bôca do Carangueijo	689
Pucuruí	248
Paraíso	255
Ponta E da Ilha S. Salvador	265
GURUPÁ	270
Ponta E da Ilha do Sarapoí	282
Ponta do Jariúba	292
Arumanduba	332

ALMEIRIM	335
Foz do Rio Parú	339
Ponta E da Ilha do Jurupari	345
Bôca do Guajará	374
PRAINHA	414
Outeiro	417
Ponta E da Ilha do Mouratuba	429
Farol do Peregrino	440
Foz do Paraná de Monte-Alegre	452
MONTE-ALEGRE	457
Ponta do Cataú	472
Ilha do Curuá	478
Cacual Grande	490
B. do Paraná do Urubuquaquá	512
SANTARÉM	516
Alter do Chão	538
Belterra	539
Aramanaí	544
Bôca do Surucuá	556
Boím	572
AVEIROS	600
ITAITUBA	710
Vista Alegre	738
Barreirinha	745
São Vicente	752
Amparo	759
São Luiz	759

20. LINHA DO RIO XAPURY - DISTÂNCIAS EM MILHAS

PORTOS	DE BELEM	DE MANAOS
XAPURY	2.775	1.850
Santo Antônio	2.784	1.859
Flôr do Ouro	2.793	1.858
Bôca do Riosinho	2.808	1.883
Cachoeira do Arrependido	2.823	1.895
Cafezal	2.831	1.906

São Sebastião	2.846	1.921
Tupá	2.866	1.941
Lua Cheia	2.869	1.944
São Pedro	2.884	1.959
Venezuela	2.891	1.966
Fronteira	2.921	1.996
São José	2.924	1.999
PINDAMONHANGABA	2.960	2.035

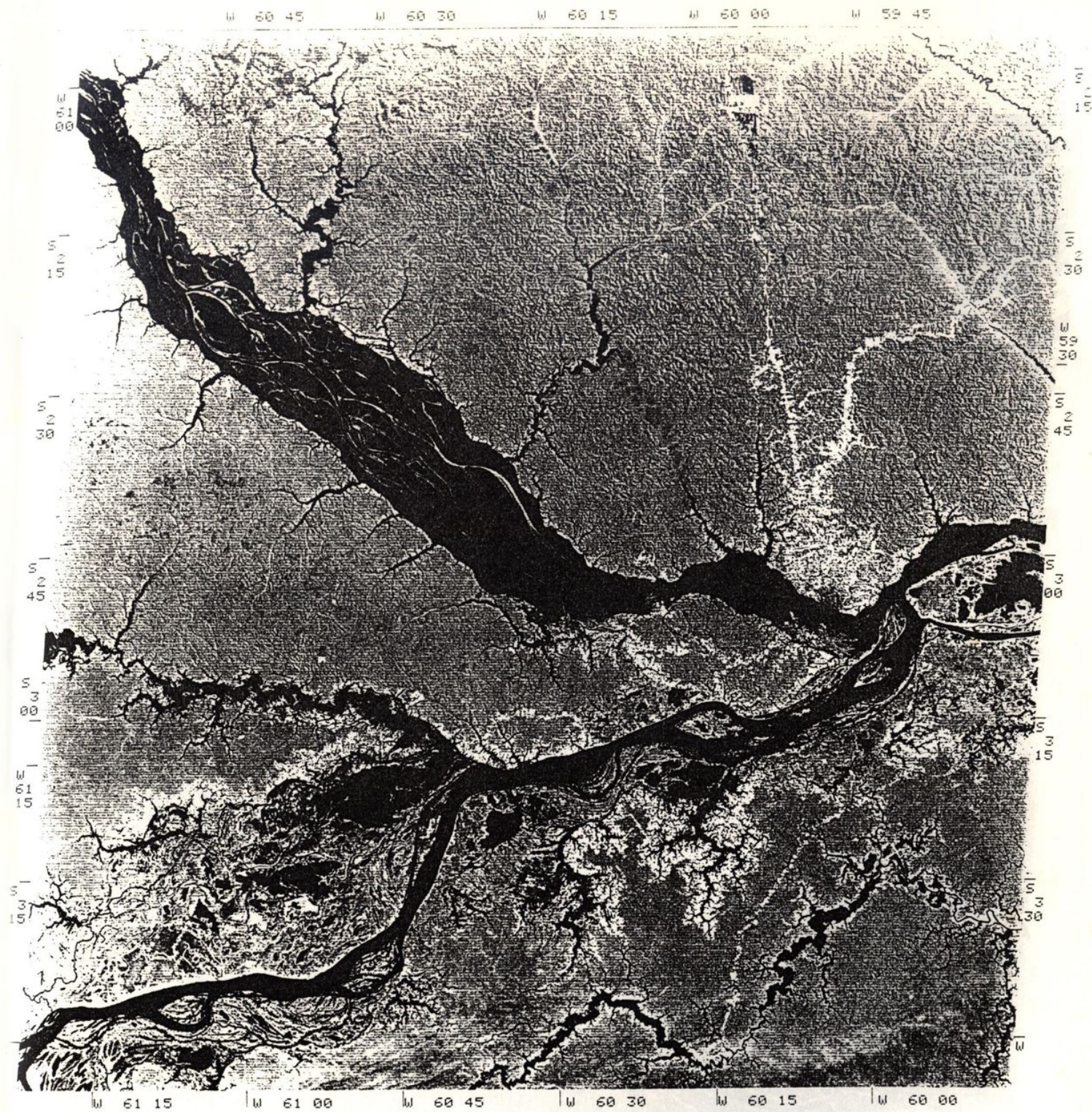
21. LINHA DO RIO YACO - DISTÂNCIAS EM MILHAS

PORTOS	DE BELEM	DE MANAOS
FOZ DO RIO ACRE	2.422	1.497
Anajás	2.424	1.499
Xapury-Bempósta	2.426	1.501
Cortiço	2.429	1.504
Flôres	2.435	1.510
Coatá	2.438	1.518
Europa	2.443	1.518
Sant'Ana	2.444	1.519
Independência	2.450	1.525
Campo Maior	2.452	1.527
Pôrto Alegre	2.459	1.534
Itapira	2.465	1.540
Maracujá	2.469	1.544
Manitiá	2.478	1.553
PONTA ALEGRE	2.484	1.559
São José	2.487	1.562
Caquetá	2.488	1.563
Trombetas	2.495	1.570
Arapixi	2.502	1.577
Rio Branco	2.505	1.580
Macapá	2.510	1.585
Araras	2.513	1.588
Santa Amélia	2.516	1.591
Santa Cecília	2.517	1.592
Pacatuba	2.520	1.595
Bom Jesus	2.523	1.598
São João	2.523	1.598
Bôa Esperança	2.527	1.602
Bom Jardim	2.528	1.603
São Paulo	2.529	1.604
Tudo Quer	2.530	1.605
São Miguel	2.533	1.608
Redenção	2.534	1.609
Santa Tereza	2.537	1.612
Oriente	2.541	1.616
Novo Amparo	2.544	1.619
Campo Grande	2.547	1.622
Pôrto Central	2.552	1.627
Laranjal	2.555	1.630
Santa Técla	2.556	1.631
São Bento	2.563	1.638
Alcântara	2.570	1.645
FOZ DO RIO YACO	2.571	1.646
FOZ DO CAITÉ - SENA MADUREIRA	2.583	1.658

Monte Oliveira	2.584	1.659
Desengano	2.586	1.661
Santa Rosa	2.586	1.661
Pataú das Flôres	2.601	1.676
São Caetano	2.604	1.679
Serraria	2.606	1.681
Fóz do Rio Macauhan	2.613	1.688
Paumarí	2.622	1.697
Monte Cristo	2.629	1.704
Maracanaú (de baixo)	2.643	1.718
Maracanaú (de cima)	2.664	1.739
São José	2.680	1.755
Fóz do Riosinho	2.684	1.759
Crato	2.695	1.770
São João	2.699	1.774
Mercês	2.700	1.776
Castelo Velho	2.707	1.782
Paraíso	2.772	1.797
Mira-Flôr	2.733	1.808
Esperança	2.739	1.814
Castelo Novo do Areal	2.751	1.826
Itamaratí	2.773	1.848
Santa Clara	2.780	1.855
Cruzeiro	2.791	1.866
Florescencia	2.794	1.869
Oriente	2.796	1.871
Natal - São Rafael	2.798	1.873
Novo São João	2.801	1.876
São Pedro do Icó	2.808	1.883
São Salvador	2.811	1.886
Prainha	2.821	1.896
Nazaré - São José	2.826	1.901
Recife	2.841	1.916
Vale-quem-tem	2.842	1.917
Campo Ozório	2.851	1.926
São Sebastião	2.859	1.934
Baturité	2.868	1.943
Sacado	2.874	1.949
Santa Luzia	2.880	1.955
Novo Destino	2.885	1.960
Pôrto Arthur	2.890	1.965
Porangaba	2.902	1.977
Sacado do Porangaba	2.905	1.980
Bom Fim	2.906	1.981
Fortaleza	2.912	1.987
Curitiba	2.913	1.988
Bôa Esperança	2.922	1.997

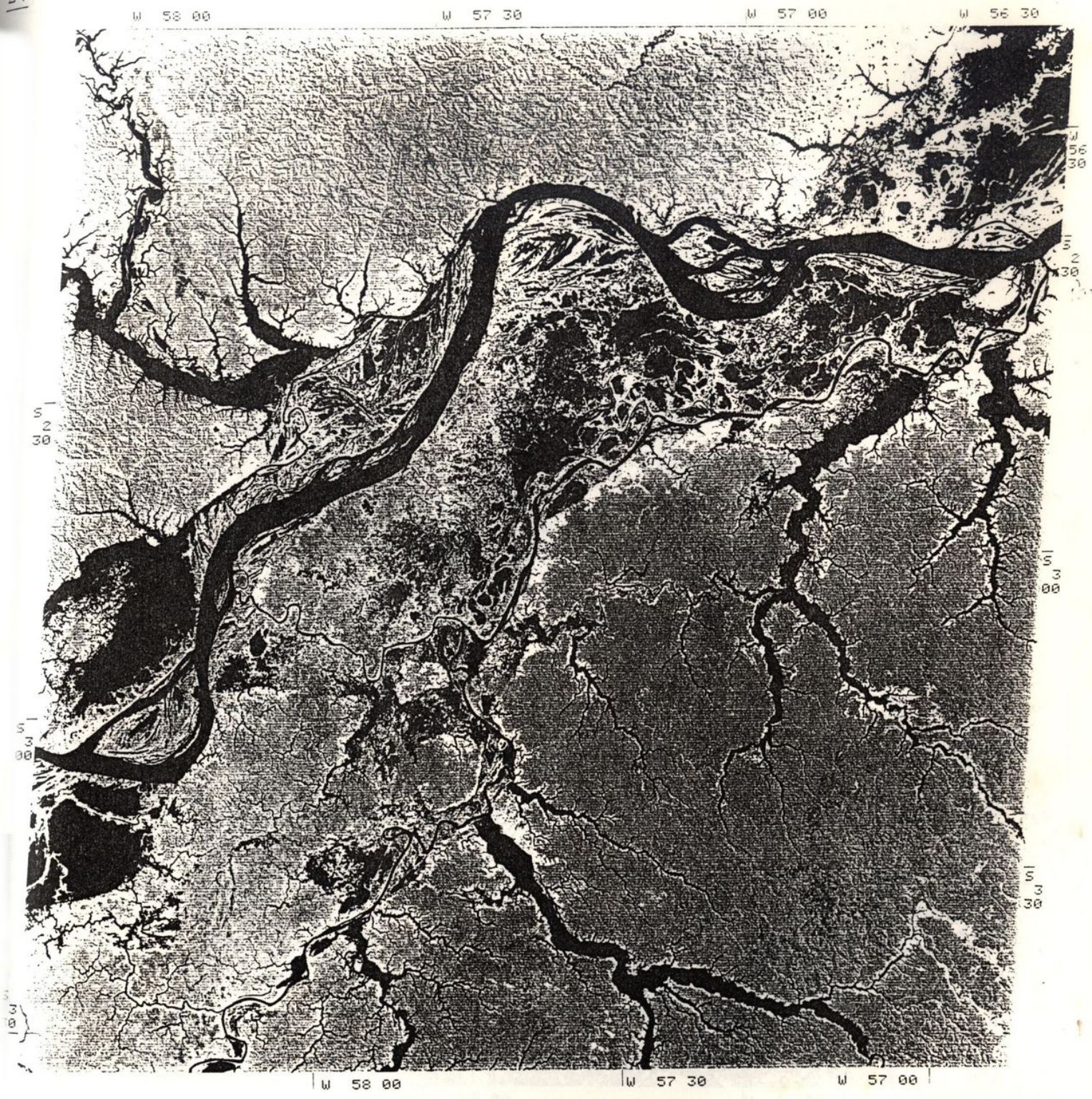
Santo Elias	2.925	2.000
Nova Olinda	2.938	2.013
Aracajú	2.941	2.016
Santo Antônio	2.946	2.021
São Raimundo	2.956	2.031
Canamari	2.968	2.043
Santa Cruz	2.979	2.054
Tabatinga	2.993	2.068
Potiguará	3.017	2.092
Fóz do Rio Jaguaribe	3.022	2.097
Extrema	3.038	2.113
Amapá	3.046	2.124
Guajará	3.076	2.151
Fóz do Riosinho	3.086	2.161
Brasil	3.087	2.162
GUANABARA	3.098	2.173

BIBLIOTECA PÚBLICA
O ESTADO
Manaus — Amazonas

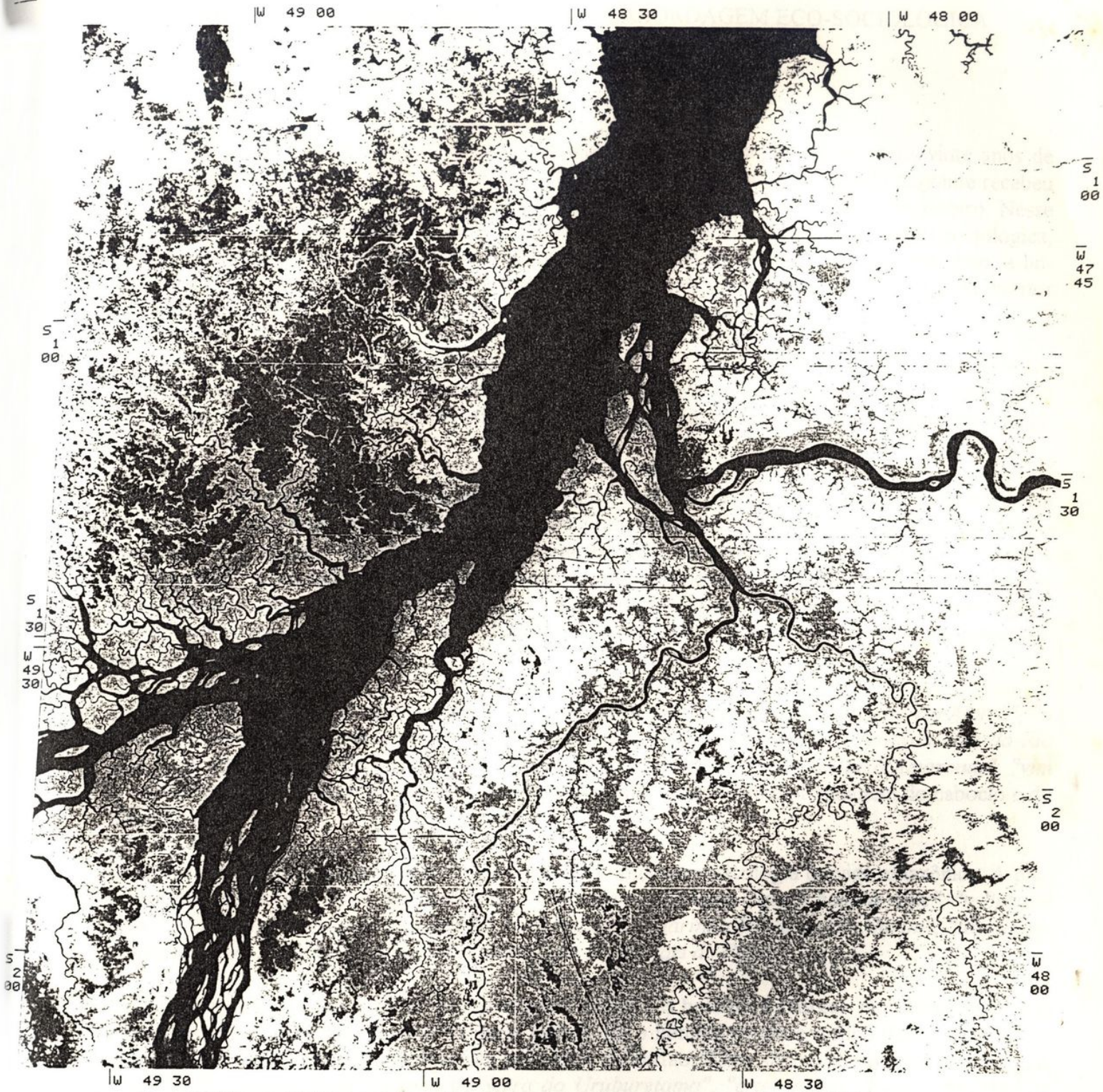


Manaus: o arquipélago das Anavilhanas, o Rio Negro e o Rio Solimões/Amazonas
Foto-imagem do Satélite Landsat - INPE

Projeto de Integração do Rio
Solimões/Amazonas
com a Amazônia - INPE



Itacoatiara, Silves, Itapiranga, Urucará, Urucurituba, Maués, Barreirinha e Parintins:
cidades ribeirinhas do Médio Amazonas
Foto-imagem do Satélite Landsat - INPE



Belém-do-Pará: Baías de Marajó e Guajará, Rio Pará, Tocantins e Guamá
Foto-imagem do Satélite Landsat - INPE

O HOMEM E O RIO NA AMAZÔNIA: UMA ABORDAGEM ECO-SOCIOLÓGICA

Escrevi *O Cearense na Amazônia*, em 1943, quando mal havia completado os meus vinte anos de idade. No ano seguinte, em 1944, esta pesquisa antropogeográfica sobre um tipo de migrante recebeu o prêmio *José Boiteux* do X Congresso Brasileiro de Geografia, realizado no Rio de Janeiro. Nesse livro revelei, talvez pioneiramente, para o mundo acadêmico e universitário, a versão sociológica, folclórica e popular da importância do rio para a vida do homem amazônico. Usei, para isso, a linguagem e o rico significado das expressões e das falas dos caboclos ribeirinhos e homens do interior para caracterizar o seu vínculo com as águas e os rios de sua vivência e querência.

Como estamos revivendo, hoje, esse passado distante, é importante ressaltar, nessa Amazônia de antanho, que todos os caminhos do homem iam e vinham pelo rio e pelas águas. Naquela altura fiz a seguinte narrativa, que vai aqui abreviada, condensada e com algumas achegas de adaptação e inspiração posterior:

A conquista, povoamento, fronteira, economia, alimentação e vida na Amazônia giram, sempre, em função do rio, das águas e dos transportes - a geografia nômade e o veículo móvel. A pátria do homem não é a terra mas o rio. Quase não se vê ninguém dizer "*sou filho de Porto Velho, de Lábrea ou Santa Izabel*". A terra não tem expressão humana, porque o homem vive em função dos rios, lagos, furos e paranás. Ele diz, portanto: "*sou filho do Madeira*", "*nasci no Purus*", "*vim do Rio Negro*", "*fui criado no Rio Autaz*", "*meu pai viveu no Tapajós*", "*casei-me no Rio Andirá*", "*vou pescar no lago do Rei porque lá o rio é rico de peixe*".

Os jornais anunciavam nas suas crônicas: "*neste ano já houve quinze assassinatos no rio Abunã*", "*o Pauhini é um rio de sangue*", "*viajou ontem para o Rio Purus o coronel ...*", "*chegou hoje do Rio Acre o seringalista ...*", "*Faleceu no Rio Solimões o fazendeiro ...*", "*sou do Baixo Amazonas*", "*vim do Alto Purus*". São todas formas de dizer e expressões do cotidiano da linguagem do caboclo e do ribeirinho.

O rio tem, portanto, expressão econômica e eco-sociológica na psicologia da vida amazônica. A própria borracha é do rio, o seringal não é rico. "*O rio Acre ou Abunã é que é bom de leite*", "*o Purus é bom de castanha*", "*o lago do Janauacá é bom de peixe*", "*farinha boa é do rio Uarini*", "*tambaqui-manteiga só do Solimões*", "*tartaruga e tracajá só do Abufari do Purus*".

No Nordeste, a linguagem e os referenciais dessas interações **homem-natureza** são outras, porque lá os ecossistemas predominantes são de outra ordem. Lá o homem se sente o filho da terra, do brejo, da serra, da zona da mata, do agreste, da caatinga e do sertão. Estas são as paisagens de sua vida e, por isso, eles dizem: "*sou legítimo de Serra do Uruburetama*", "*criei-me no Crato, mas nasci no Juazeiro, terra do Padim Ciço*", "*sou do brejo da Bananeira, lá da Paraíba*", "*minha mulher é da Serra do Araripe, mas eu me casei no sertão da Bahia*". A terra onde se vive é mais forte do que a terra onde se nasce: "*nasci em Pernambuco, mas a minha terra é o Ceará*", "*o senhor me desculpe, seu moço: tenho 51 anos de Amazonas. Gosto muito desta terra, casei-me aqui, mas não renego minha pátria: sou cearense até o infinito*".

A terra oferece para a memória ou para o coração do homem pouca marca e lembrança, pois todos

os acidentes e eventos humanos e sociais trazem o nome inconfundível do rio. As enchentes e vazantes dos rios também marcam o regime de vida e a estação na economia do caboclo, do ribeirinho, do seringueiro, do extrator da madeira, do roceiro, do plantador de juta, dos práticos e comandantes dos gaiolas, dos aviadores e até dos cobradores de impostos. Essas duas estações, da cheia e da seca do rio, estabelecem as relações e interações funcionais, sociais, econômicas e psicológicas entre o homem e o rio. O povo mora, trabalha, vive e produz acompanhando o ritmo e ciclo das águas.

As enchentes e vazantes têm, entre nós, efeitos e conseqüências universais. Uma geografia fluvial toda poderosa que determina e talha os nossos modos de vida e ação, formas de exploração econômica e de conquista, comunicação, transporte, habitação, regime alimentar, horizonte de economia e de trabalho. O ciclo geográfico que o rio atravessa, marcado pelo nível das águas - repiques, enchentes, alagações, vazantes: água-nova, meia-água, água-curta, água-seca - influencia e transforma o comportamento de todas as atividades da hinterlândia. Não só do homem do interior, a cidade também a ela está sujeita quando sente a falta da água na torneira, porque o rio ficou abaixo da tomada da água do bombeamento, ou porque a chuva e a cheia alagaram o igarapé e encharcaram as suas casas, desabaram o barranco e as enxurradas afundaram o leito das suas ruas e becos.

A própria terra arranjou uma nomenclatura que se acomoda a esse regime: várzeas e igapós, terra inundada, tesos e terra-firme. O próprio rio, também, participa dessa toponímia: altos, médios e baixos-rios a denunciar o nível da terra em função da altura e do alcance das grandes cheias e das praias das longas secas de verão. "*Águas de março*", "*abril-chuvas mil*", "*agosto, mês de calorão e desgosto*".

É natural, portanto, que os ciclos das águas e dos rios, cheias e secas, anunciem e diferenciem as fases de trabalho, ocupação e o-que-fazer de grandes repercussões e influências na vida do homem, de sua casa, de sua comida, de seu trabalho e até das distâncias a vencer com a sua montaria e o seu jacumã.

Essa adaptação força o homem a usar o metro para calcular a altura de suas casas e palafitas para ficar o espeque alto e seguro, levantar o jirau para aguardar a cheia. O fazendeiro ou criador, ao construir o seu curral não se esquece de levantar a "*maromba*", onde o gado se refugia da alagação; o pescador aproveita a vazante para colocar as tapagens nas bocas dos lagos para apanhar o peixe: a "*camboa*", o "*cacuri*", o "*pari*" e não se esquece de salgar o seu pirarucu, assar o seu moquém, fazer a sua mixira e o seu piracuí, defumar e secar o seu peixe para formar a sua reserva nos tempos de piracema para a época das águas grandes, quando os peixes são escassos e migram para os igapós e lagos grandes. O roceiro, quando as águas descem, plantam nas várzeas a mandioca e macacheira de seis meses, o feijão de praia, o melão, a melancia, o jerimum, a batata doce, o cará e a juta para colher antes que o rio alague. Os bois e vacas são levados para a "*maromba*" nas enchentes, lá onde se alimentam de canarana do rio, aguardando o fim das águas grandes. Os aviadores da praça de Manaus e de Belém despacham as suas mercadorias logo nas "*primeiras águas*", para pegar ainda em tempo a cheia nos altos rios e voltam com as suas embarcações ainda em tempo de evitar o encalhe das vazantes e das águas baixas. Os engenheiros aterram os igarapés, em Manaus, para evitar as alagações e constroem as pontes sobre os riachos para assegurar o tráfego e trânsito nas ruas e constroem o roadway flutuante do porto de Manaus em função da baixada e subida do rio Negro. Em Belém, em função das marés, nas baixadas e manguezais, onde vive o povo-pobre, as casas são erguidas acima da maré alta e se constroem "*estivas*", corredores e pontes de madeira para permitir a circulação entre as palafitas. Os madeireiros e extratores de produtos florestais correm nas enchentes para cortar as árvores e fazer as suas jangadas para descer o rio antes que os igarapés sequem e apri-

sionem as suas safras e fábricas.

Felizmente, a diferença da época das enchentes-vazantes dos rios do norte para os rios do sul da bacia traz um certo equilíbrio no volume das águas da calha central do Amazonas, o que permite uma alternativa de produção. Quando isto não ocorre e as chuvas caem simultaneamente nos dois hemisférios, a enchente grande gera a calamidade das alagações, que acabam com as casas e roças do povo ribeirinho.

Até os impostos são sazonais e a sua arrecadação variava de acordo com o ciclo das águas. Nos verões, a produção da borracha nos seringais assegurava a receita pública nos primeiros dias das enchentes, a partir de outubro a março. No inverno, a castanha coletada na época das chuvas assegurava a safra nos outros meses do ano, permitindo ao Tesouro manter, também, certo equilíbrio na arrecadação. Quando as safras eram pequenas e os preços baixos, os estados amazônicos entravam em pânico, atrasavam o pagamento dos funcionários e fornecedores e pediam moratória por causa das suas minguadas receitas.

Esses ciclos das águas, de tão profundas repercussões na vida do homem, deveriam regular uma adequada política de proteção às espécies animais e vegetais, perseguidas impiedosamente pelo homem. Uma legislação preservacionista ou conservacionista de proteção ambiental teria de se submeter a este critério sazonal da natureza regional. Não se explicaria, entre nós, uma lei proibindo a caça ou a pesca de uma espécie para vigorar num determinado período em toda a região. Teria ao contrário, de variar de época e local, acompanhando os períodos das enchentes e vazantes, das épocas de piracema, desova e reprodução que são diferentes no Madeira, Negro, Solimões e Baixo Amazonas. As leis do **defeso** são inconsistentes e inócuas se não forem adaptadas ao ciclo das águas e da biologia das espécies.

Em função da geografia fluvial de altos e baixos níveis de enchentes e vazantes, o povo teve de se ajustar e inventar um calendário de vida, economia, trabalho. Fábriço, safras, virações, roçados, colheitas, cortes, pescarias todos têm a sua própria época do ano e variam com as condições locais e os acidentes e imprevistos dos rios, das chuvas, alagações e secas. A fartura e a escassez, também, se alternam entre as duas estações do ano fluvial. Nas vazantes: boas plantações, colheita nas várzeas e fartura de peixes nos lagos. Nas grandes enchentes: calamidade e miséria para os ribeirinhos, mas estação favorável para os armadores e comandantes dos gaiolas, que têm trânsito livre nos altos rios; e para os extratores de madeira que precisam de água para retirar o seu produto dos igarapés e fazer as suas jangadas descerem rio-abaixo para as serrarias. O boi sofre na cheia e precisa ser removido para as marombas ou para a terra-firme, onde perde peso devido às dificuldades de pasto. A fartura na vazante força a baixa dos preços e torna a vida do pobre mais fácil, enquanto a escassez na enchente provoca a sua alta e especulação pelo baixo nível de oferta no mercado.

Por isso, na Amazônia de antigamente e em grande parte nos dias correntes para aqueles que ainda vivem no beiradão das várzeas, ou entregues à atividade extrativista, a geografia para viver, andar, trabalhar é função do rio com as suas cheias e secas. As relações sociais de nascimento, batismo, crescimento, casamento, emprego, trabalho e morte são expressões desse todo poderoso fator geográfico; até as relações políticas estão ligadas ao rio quando se diz, por exemplo, que o Madeira é o "*Rio dos Governadores*", porque grande maioria deles lá nasceu. Os próprios deputados dizem nas tribunas que foram eleitos pelos rios Purus, Madeira, Juruá, Solimões, Negro, Baixo Amazonas, dependendo dos lugares onde nasceram ou passaram a ter expressão, importância e influência junto ao seu eleitorado cativo.

O próprio nome dos nossos estados nos vincula a essa geografia fluvial: Amazonas, Pará, Acre, Amapá e antigamente Guaporé e Rio Branco, antes de tomarem nomes de pessoas e montanhas. Essa influência permeia a teia da vida do cotidiano e assinala os principais feitos e efeitos de todos que aqui vivem e trabalham: o caboclo que mora à beira do rio; o seringueiro que espera terminar a chuva para começar o fábriço; o vaqueiro que trabalha na maromba e remove o seu gado para a várzea ou para os campos de terra-firme; o pescador dos lagos e rios em tempos de piracema e épocas de **defeso**; os habitantes da cidade, assustados com as alagações e enxurradas, ou sujeitos à soalheira inclementemente do verão; os administradores que fazem o orçamento, cobram os impostos e que precisam adaptar a receita pública em função das safras e fábriços; o legislador preocupado em proteger as espécies e defender e conservar o patrimônio da biodiversidade, sem prejuízo do desenvolvimento sustentável.

Os próprios nomes dados às diversas atividades regionais já indicam o calendário do rio e do ciclo das águas: o "*fábriço*" da borracha, a "*safra*" da castanha, a "*coleta*" da copaiba, a "*destilação*" do pau-rosa, a "*viração*" da tartaruga, a "*apanha*" dos ovos para o *arabu e mujanguê*, a "*salga*" do pirarucú, a "*coleta*" das drogas, o "*plantio*" da roça, o "*corte*" da lenha, os "*aviamentos*" das mercadorias, as "*derrubadas*", "*queimadas*" e "*coivaras*" da mata no verão para o plantio no inverno, os "*curricos*", "*tarrafas*", "*malhas*", "*arrastões*", "*zagaias*", "*bombas*" e "*timbó*" para a pesca, as "*férias*" e os "*banhos*" nas praias dos rios sem várzea, de água preta e cristalina. Todos eles marcados invariavelmente, direta ou indiretamente, pelo regime das águas dos rios.

Este viver em função do rio tem as suas nascentes na cultura indígena, há milhares de anos presente na Amazônia. Quando os índios assimilaram o *nheengatu* amazônico, um misto de "*patois*" tupi, imposto pelo missionário e colonizador, o utilizaram como língua franca para nomear a maior parte das árvores, animais, bichos, plantas, peixes e tamanho dos rios. A geografia indígena dos nossos ecossistemas fluviais foi enriquecido no *nheengatu* amazônico, com expressões de grande significado sociológico e pragmático. Eles sabiam distinguir, antes que os atuais limnologistas o descobrissem e revelassem ao mundo, os rios de água barrenta - *paraná-tinga* - ricos em sedimentos e sais minerais, dos rios de água preta - *paraná-pixuna* - pobres "*rios de fome*", de águas ácidas, sem sedimentos, cheios de ácidos húmicos e fúlvicos, responsáveis pela coloração negra de suas águas, causada pela lavagem dos chãos da floresta e das terras sílico-arenosas como o rio Negro, Urubú, Nhamundá e Trombetas, em contraste com os ricos rios de água barrenta do Juruá, Purus, Madeira e Solimões, ricos em peixes, plantas aquáticas e responsáveis pela fertilidade das várzeas.

Cada rio, tinha no *nheengatu* regional, língua boa em oposição ao *nheengaiba*, língua dura e incompreensível aos "*outros não tupinizados*", um nome específico para caracterizá-lo. Eis alguns exemplos da riqueza do vocabulário ecológico dos índios relativos aos rios de sua vivência: **paraná-açú** (rio grande), **paraná-miri** (rio pequeno), **paraná-pepena** (rio torto), **paraná-piranta** (rio tormentoso), **paraná-ticonga** (rio seco), **paraná-iauáeté** (rio bravo, perigoso), **paraná-purisara** (rio encachoeirado), **paraná-itapauá** (rio pedregoso), **paraná-panema** (rio tolo, sem correnteza), **paraná-typyy** (rio fundo), **paraná-tipyyma** (rio raso), **y-panema** (água morta), **y-uayua** (água má que causa a mortandade dos peixes durante a friagem). Daí os caboclos dizerem que os peixes estão *y-uayuando* quando não conseguem respirar e vem à tona para fazê-lo, por falta de oxigênio, antes de morrerem. **Igarapé** (caminho de canoa), **igara** (canoa e montaria), **igarité** (embarcação grande: dona das águas), **igapó** (floresta inundada), **y-pororoca** (água que cresce, estrondando e fazendo estragos), **y-puracysaua** (remanso), **y-puracysaua puxi** (redemoinho), **y-iara** (dona das águas).

Por aí se vê que todos os povos que viveram na Amazônia como os seus descendentes tinham manei-

ra peculiar de observar e identificar os vínculos e a sua vivência com os rios e as águas. Os próprios conquistadores, ao se lhe deparar a Amazônia, tiveram também expressões de exaltação e simbolismo fluvial e até mitológico, quando o denominaram de Mar-Dulce, Rio-Mar, Rei-dos-Rios, Rio-das-Amazonas. Posteriormente, na época dos colonizadores, missionários e catequistas, passaram a nomear as vilas, povoados e capitânicas com os nomes de santas e santos como seus padroeiros. Só que, também, nesses casos, os padres adotaram uma forma sincrética de adaptação dos nomes santos seguidos dos apelidos dos rios. Uma espécie de hagiografia fluvial pela qual os santos, ao exercerem a função de padroeiros dos povoados, tinham de receber o sobrenome dos rios. E assim nasceram vilas, povoados, cidades e capitânicas como: **Santa Maria de Belém-do-Pará, São José do Rio Negro, Santo Antonio do Madeira, Santa Izabel do Rio Negro, São Gabriel da Cachoeira, São Paulo de Olivença, São Sebastião do Uatumã, Conceição do Araguaia, Santa Izabel do Pará, São Domingos do Capim, São Félix do Xingú, São Francisco do Pará, São João do Pirabas, São Miguel do Guamá, São Geraldo do Araguaia, Santa Maria do Pará, São Miguel do Guaporé.**

Na Amazônia, não só os homens viviam em função dos rios. Também os santos e padroeiros, ao adotarem a "*nacionalidade*" amazônica, recebiam no batistério a imersão e mergulho nas águas bem-amadas e bem-vindas dos rios dos seus devotos.

BIBLIOTECA PÚBLICA DO AMAZONAS

TRABALHOS PUBLICADOS PELO AUTOR

01. Roteiros da Amazônia. Conferência pronunciada na Faculdade do Recife, in "Caderno Acadêmico", Ano II, nº 3, Recife, 1942, 8p.
02. Versos dos Verdes Anos (1942-1945). Poemas e haikais escritos no período de 1942-1945 e não publicados, 9p.
03. O Bacharel no Brasil - Aspectos de sua Influência em nossa História Social e Política. Ed. Livraria Clássica, Manaus, 1946, 33p.
04. O Cearense na Amazônia - Inquérito Antropogeográfico sobre um tipo de Imigrante. Prêmio "José Boiteux" do X Congresso Brasileiro de Geografia (1944). 1ª Edição, Conselho Nacional de Imigração e Colonização, Imprensa Nacional, Rio, 1946, 89p. 2ª Edição, SPVEA, Coleção Araujo Lima, Rio de Janeiro, 1965, 87p.
05. O Aproveitamento das Terras Incultas e a Fixação do Homem ao Solo. In "Boletim Geográfico", Conselho Nacional de Geografia, Ano IV, nº 42, Rio de Janeiro, 1946, 38p.
06. The next war: book-report. Oxford: Miami University, 1946. Monografia de Pós-Graduação, 11p.
07. Capitalism, the creator: a book-report. Oxford: Miami University, 1947. Monografia de Pós-Graduação, 5p.
08. History of economic thought: an outline. Oxford: Miami University, 1947. Monografia de Pós-Graduação, 17p.
09. Industrialization and foreign trade in Brazil. Oxford: Miami University, 1947. Monografia de Pós-Graduação, 11p.
10. Manaus: The Growth of a City in the Amazon Valley. Tese de licenciamento para obtenção do Master Degree em Economia e Sociologia, por Miami University, Oxford, Ohio, USA, 1947, 165p.
11. Sociology in Brazil and in the U.S. - A Comparative Study. In "Sociology and Social Research", vol. 32, nº 2, Los Angeles, California, 1947, 27p.
12. Diário de um estudante da Miami University, Oxford, Ohio, e de um viajante pelos Estados Unidos (1946/7), inédito, 174p.
13. Ciclos de Negócios & Estabilidade Econômica - Contribuição ao Estudo da Conjuntura. Tese de Doutorado-Concurso à Cátedra de Economia Política da Faculdade de Direito do Amazonas. Tipografia Fenix, Manaus, 1954, 152p.
14. Planejamento do Crédito para a Valorização da Amazônia: situação histórica e atual do crédito no Amazonas, política de crédito necessária à mobilização, e medidas complementares e colaterais. Relatório apresentado pela Sub-Comissão de Crédito e Comércio, da Comissão Coordenadora dos Subsídios do Estado do Amazonas para o Plano Quinquenal da Valorização da Amazônia, da qual foi Presidente e Relator. Manaus, 1954, 25p.
15. Relação entre a Economia e o Direito. In "Revista da Faculdade de Direito do Amazonas", nº 3, Manaus, 1955.

16. Inflação e Desenvolvimento Econômico. Tipografia Fenix, Manaus, 1956, e "Revista do Serviço Público" do Departamento Administrativo do Serviço Público (DASP), vol. 73, Rio de Janeiro, 1956, 24p.
17. Problemas de Desenvolvimento Econômico - com especial referência ao caso amazônico. Editora Sérgio Cardoso, Manaus, 1957, 83p.
18. O Banco do Brasil na Economia do Amazonas. Edição SPVEA, Coleção Araujo Lima, Rio de Janeiro, 1958, 16p.
19. Investimento & Poupança - Inquérito sobre a Pobreza das Nações. In "Revista da Faculdade de Direito do Amazonas", n° 7, Manaus, 1960.
20. Pólos de Crescimento da Economia Amazônica: Aspectos Espaciais, Temporais e Institucionais. In Cadernos CODEAMA, n° 2, Manaus, 1965, 42p.
21. Pólos de Crescimento & Desenvolvimento Econômico. Editora Sérgio Cardoso, Manaus, 1965, 42p.
22. Estrutura Geo-Social e Econômica da Amazônia. Dois volumes, edições do Governo do Estado do Amazonas, Série "Euclides da Cunha", Editora Sérgio Cardoso, Manaus, 1966, 1o vol. 186p; 2o vol. 500p.
23. Projeto ETA-54 da heveicultura do pós-guerra. Brasília, Congresso Nacional, 1970. Depoimento prestado à Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI-49/67) da Câmara dos Deputados. Diário do Congresso Nacional, Suplemento (Resolução n° 114, de 01/maio/1970), 7p.
24. Política e Estratégia na Grande Amazônia Brasileira. Edições Faculdade de Direito do Amazonas, 1968, 16p.
25. Variáveis e Opções Estratégicas para o Desafio Amazônico. Manaus, 1969. Conferência proferida a bordo do Navio "Lauro Sodré" aos alunos da Escola Naval de Guerra.
26. A Planetarização da Amazônia. Jornal "A Notícia", Manaus, 1972.
27. Amazônia: Mensagem a um Desafio. Congresso das Classes Produtoras - CONCLAP, no Rio. Revista da Associação Comercial do Amazonas, 1972.
28. Polarização e Integração: dois processos no desenvolvimento regional. Manaus, 1972. Conferência proferida aos estagiários da Escola Superior de Guerra, na sede do Comando Militar da Amazônia.
29. A Pecuniarização da Amazônia: A Ameaça e o Desafio do Mega-Boi no Processo de Ocupação da Amazônia. Jornal "A Crítica", Manaus, 11/08/1974, e Jornal "Estado de São Paulo" de 08/09/1974. Conferência proferida na Comissão de Valorização da Amazônia, da Câmara dos Deputados.
30. Amazônia: Um Pouco-Antes e Além-Depois. Editora Umberto Calderaro, Edição Universidade do Amazonas e CODEAMA, 1977, 840p.
31. Projeto Geopolítico Brasileiro de Libertação e Desenvolvimento - A Formação e Reorganização do Espaço Político. Edição especial do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia-INPA, Manaus, 1977, 197p.
32. Política Fiscal. Edição Universidade do Amazonas, Faculdade de Estudos Sociais, Departamento de Direito Público, Manaus, 1978, 438p.
33. O Pacto Amazônico e a Amazônia Brasileira. Edição Universidade do Amazonas, Faculdade de Estudos

Sociais, Manaus, 1978, 43p.

34. Petróleo na Selva do Juruá - O Rio dos Índios Macacos. Edição Universidade do Amazonas, Manaus, junho/1979, 342p.
35. A Duodécada 80/90 - Reflexões e Cenários Amazônicos. Universidade do Amazonas, Manaus, 1979, 103p.
36. Uma oikopolítica para a Amazônia. Simpósio Nacional da Amazônia, Câmara dos Deputados, 1979, 106p.
37. Metodologia e Diretrizes para um Plano de Desenvolvimento Regional. Palestra realizada no Comando Militar da Amazônia, Manaus-Am, 24/abril/1980, 3p.
38. O Desenvolvimento do Médio e Baixo Amazonas: Uma Prioridade Regional. Palestra na 3ª Convenção Amazônica do Comércio Lojista, Santarém-Pa, junho/1980, 7p.
39. O Curumim na Amazônia. Conferência pronunciada na instalação do Curso Nestlé de Atualização em Pediatria, realizada no Teatro Amazonas, Manaus, agosto/ 1980, 12p.
40. Tendências, Perspectivas e Mudanças na Economia e na Sociedade Amazônicas. Manaus, 1980, 26p.
41. Amazônia: Andanças e Mudanças. Cuiabá, Universidade Federal de Mato Grosso, 1981, 78p.
42. Amazônia Legal na Década 70/80: Expansão e Concentração Demográfica. Edição Universidade do Amazonas, julho/1981, 167p.
43. A Floresta Tropical Úmida: aspectos ecológicos. in Seminário de Tropicologia da Fundação Joaquim Nabuco, Recife-Pe, 29/setembro/1981, 10p.
44. A Questão Amazônica. in Encontro Inter-Regional de Cientistas Sociais do Brasil, Manaus, 1981.
45. Population Changes in the Brazilian Amazon. in The Frontier after a decade of colonization. Manchester University Press, 1985, 14p.
46. Introdução aos Autos da Devassa dos Índios Mura (1738). Apresentado ao 45th Congresso Internacional de Americanistas, Bogotá, 1985. Edição xerox, Manaus, 1985. Publicado nos Anais de la etnohistoria del Amazonas, Universidad de los Andes, Bogotá, 1985. Tradução em espanhol editada por Beatriz Angel e Roberto Camacho in Los meandros de la Historia en Amazonia. Quito, Abya-Yala, 1990, 50p.
47. Cobras & Buiúçus na Praça dos Remédios. Edição xerox, Manaus, 1985, 20p.
48. Grupos Culturais na Formação da Amazônia Brasileira e Tropical. Apresentado ao II Encontro Regional de Tropicologia da Fundação Joaquim Nabuco, Manaus, 1985, 31p.
49. Política Florestal para a Amazônia Brasileira: projeto no Congresso. Jornal "A Crítica", 09/fev/1985, 8p.
50. O "encantamento" de Gilberto Freyre. in Ciência & Trópico, Recife, v. 15, nº 2, jul/dez 1987. in Caderno de Cultura, Brasília, ano 2, dez/1988, 4p.
51. Amazônia Fiscal - Uma Análise da Arrecadação Tributária e seus Efeitos sobre o Desenvolvimento Regional. Edição Instituto Superior de Estudos da Amazônia - ISEA, Manaus, 1988, 179p.



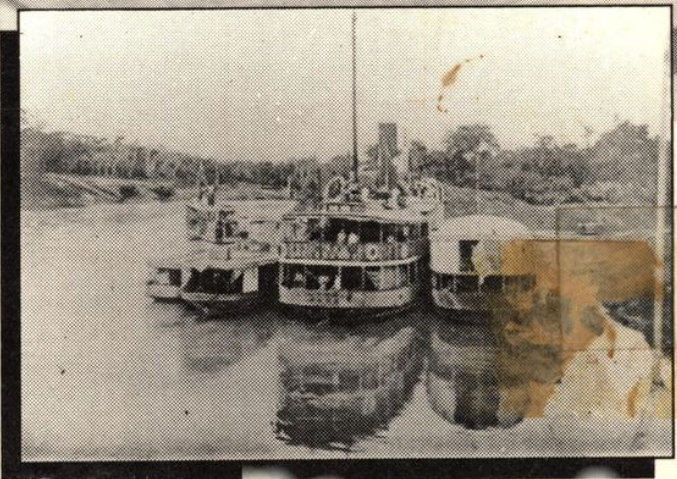
52. Extrativismo, agricultura e indústria na Amazônia: seringa, roça e fábrica - um trilema? in Seminário de Jornalismo Econômico da Amazônia, Manaus, 1988.
53. Manual de Introdução à Amazônia: programa, bibliografia selecionada, notas, mapas, quadros, material de leitura para análise, crítica e reflexões. Manaus, 1988, 226p.
54. The Free Trade Zone of Manaus - Assessment and Proposals. Paper presented to the 46th International Congress of Americanists, Amsterdam, Holland, 1988.
55. Zona Franca de Manaus: A Conquista da Maioridade. The Manaus Free Trade Zone: Coming of Age. Edição bilingüe português/inglês Suframa/Sver & Boccato, São Paulo, 1989, 128p.
56. Amazônia: Quadros Econômicos da Produção. Depoimento à Comissão Parlamentar de Inquérito da Amazônia no Senado Federal. Centro gráfico Senado Federal, Brasília, 1989, 83p.
57. Amazônia: Ecologia e Desenvolvimento. in Encontro dos Empresários da Amazônia, Manaus, 1989.
58. Amazônia: Planetarização e Moratória Ecológica. Edição Universidade Paulista/ Cered, São Paulo, julho/1989, 144p.
59. Geo, Bio, Eco e Etno-Diversidades na Amazônia. Apresentado ao Congress Amazon: Needs, Researches and Strategics for self-sustained development. Patrocínio CNPq/MEC/PNUD/IBAMA/UNIP, Manaus, 1989, 17p.
60. Manaus na década dos anos 40. in Seminário Manaus: uma cidade e seus problemas, Manaus, 1989. Seminário promovido pela Secretaria Municipal de Ação Comunitária, da Prefeitura Municipal de Manaus, no período de 11 a 15.12.89.
61. O Imposto Internacional Ambiental e a Poluição Nacional Bruta. Edição Universidade do Amazonas, Manaus, 1990, 10p.
62. Desequilíbrios regionais com ênfase na Amazônia. Manaus, 1990. Palestra proferida na Escola Superior de Guerra, Rio de Janeiro, 8p.
63. Trópico e Meio Ambiente. Trabalho apresentado ao Seminário de Tropicologia, Fundação Joaquim Nabuco, Recife, maio/1990, 18p.
64. Finança Pública na Amazônia Clássica: quadros e rodapés (1º semestre de 1990). Trabalho apresentado ao I Encontro de Economistas da Amazônia, Belém, agosto/ 1990, 39p.
65. International Symposium on Environment Studies on Tropical Rain Forest (Forest 90), Manaus, 1990. Participação como debatedor da pesquisa "The rubber development schemer of the United States in the Brazilian Amazon, 1945-1956", do Professor Warren Dean, da New York University.
66. Africanização econômica e balkanização ecológica da Amazônia. Manaus, 1991. Depoimento prestado à Comissão Parlamentar de Inquérito sobre a Internacionalização da Amazônia, da Câmara dos Deputados, 8p.
67. Amazônia e a Eco 92. in Simpósio sobre a Amazônia, Belém, 1991, 5p.
68. Amazônia Interior: Apologia e Holocausto. Edição mimeo, Manaus, abril, 1991, 23p.
69. A recessão na Zona Franca de Manaus: africanização e balkanização. Jornal "A Crítica", Manaus,

29/set/1991, 10p.

70. Tropics and environment: world contribution of the tropical and amazonian biodiversity. in Congresso Internacional de Americanistas, New Orleans, 1991.
71. Tributos na Amazônia: Tesouro Federal, Seguridade Social, Fazenda Estadual - Exercício 1990 e Janeiro-Julho 1991, Edição mimeo, Manaus, outubro/1991, 72p.
72. Romanceiro da Batalha da Borracha. Edição Imprensa Oficial, Manaus, 1992, 304p.
73. Eco-92: Borealismo Ecológico e Tropicalismo Ambiental. Trabalho apresentado à Fundação Joaquim Nabuco e ao Instituto de Tropicologia, Recife, março/1992, 16p.
74. Amazônia: Crise no Erário e na Economia. Trabalho apresentado à Assembléia Legislativa do Estado do Amazonas, em 18 de maio de 1992. Edição mimeo, Manaus, maio/1992, 53p.
75. Amazônia: A Guerra na Floresta. Editora Civilização Brasileira, Rio de Janeiro, junho/1992, 329p.
76. Impactos Econômicos da Ocupação da Amazônia e Perspectivas. in Seminário "Alternativas para o Desenvolvimento Sustentável da Amazônia", organizado pelo Núcleo de Políticas e Estratégias da Universidade de São Paulo, para o Forum Global-ECO-92, Rio, 12 de junho de 1992, 5p.
77. Fatores Atuais dos Desequilíbrios e Alternativas de Desenvolvimento na Amazônia Ocidental. Trabalho apresentado à Comissão Mista do Congresso Nacional para o Estudo do Desequilíbrio Econômico Inter-Regional Brasileiro, no Auditório da Suframa, Manaus-Am, 3 de setembro de 1992, 41p.
78. A Amazônia e o Terceiro Milênio. Trabalho apresentado ao Forum Internacional de Direito "O Homem, o Estado, a Justiça: Perspectivas do Terceiro Milênio", promovido pela Academia Amazonense de Letras Jurídicas, Faculdade de Direito da Universidade do Amazonas e as Associações de Magistrados, realizado em Manaus-Am, no período de 7 a 11 de dezembro de 1992. Edição xerox, janeiro 1993, 17p.
79. Uma Ocupação Inteligente da Amazônia. Trabalho apresentado ao Forum Beyond ECO-92: Global Change, The Discourse, The Progression, The Awareness. Patrocínio da Unesco, ISSC, ICSU, Secretaria de Ciência e Tecnologia e Governo do Estado do Amazonas, realizado em Manaus-Am, no período de 10 a 13 de fevereiro de 1993, 5p.
80. Grupo Empresarial Bemol/Fogás: Lembranças e Lições de Vida. Edição xerox, Manaus, novembro 1993, 146p.
81. Fisco e Tributos na Amazônia - 1993. Edição xerox, Manaus, Março 1994, 110p.
82. O Homem e o Rio na Amazônia: uma abordagem eco-sociológica. Trabalho apresentado ao 48º Congresso Internacional de Americanistas, Stockholm, Julho 1994 - Edição xerox, 1994, 8p.
83. Os Índios e os Caboclos na Amazônia: uma herança cultural-antropológica. Trabalho apresentado no 48º Congresso Internacional de Americanistas, Stockholm, Julho 1994 - Edição xerox, 1994, 13p.
84. Esboço de uma Política e Estratégia para a Amazônia. Edição xerox, Manaus, 1994, 27p.
85. Manáos-do-Amazonas: Memória Empresarial. Edição Governo do Estado/Universidade do Amazonas/Associação Comercial do Amazonas, Manaus, 1994, 373p.

86. Judeus no ciclo da borracha. Trabalho apresentado no I Encontro Brasileiro de Estudos Judaicos da Universidade do Rio de Janeiro, no período de 24 a 26 de Outubro de 1994. Edição Imprensa Oficial, Manaus, 1995, 97p.
87. Amazônia Fiscal - 1994: Bonança e Desafios. Edição Imprensa Oficial, Manaus, Janeiro, 1995, 192p.
88. Navegação e Transporte na Amazônia. Edição xerox, Manaus, Julho, 1995, 80p.







AMAZONAS

GOVERNO DO ESTADO

Comunicado

A disponibilização (gratuita) deste acervo, tem por objetivo preservar a memória e difundir a cultura do Estado do Amazonas e da região Norte. O uso deste documento é apenas para uso privado (pessoal), sendo vetada a sua venda, reprodução ou cópia não autorizada. (Lei de Direitos Autorais – Lei n. 9.610/98).

Lembramos, que este material pertence aos acervos das bibliotecas que compõe a rede de Bibliotecas Públicas do Estado do Amazonas.

Contato

E-mail: acervodigitalsec@gmail.com

