

Evandro Bradão Barbosa



A Navegação Fluvial *Adolescente*



ConCultura

Cultura,
Turismo
& Esportes



Secretaria de
Manaus



Prefeitura de
Manaus

Prefeito: David Antônio Absai Pereira Almeida

Vice-Prefeito: Marcos Sergio Rotta

Fundação Municipal de Cultura, Turismo e Eventos – Manauscult

Diretor-Presidente: Alonso Oliveira de Souza

Vice-Presidente: Cristian Pio Ávila

Conselho Municipal de Cultura – Concultura

Presidente: Tenório Nunes Telles de Menezes

Vice-Presidente: Francineilo Batista da Silva

Concultura

Conselho Municipal de Cultura

Av. Sete de Setembro, s/n. Praça Dom Pedro II – Centro

CEP: 69005-140 – Manaus – Amazonas

Ouvidoria: 0800-092-0111

E-mail: conselho.cultura@pmm.am.gov.br

EVANDRO BRANDÃO BARBOSA

A NAVEGAÇÃO FLUVIAL ADOLESCENTE

PRÊMIOS LITERÁRIOS CIDADE DE MANAUS 2021
NACIONAL VII. PRÊMIO SAMUEL BENCHIMOL
MELHOR LIVRO DE ENSAIO SOCIOECONÔMICO

Concultura
Conselho Municipal de Cultura

**Cultura,
Turismo
e Eventos**
Fundação Municipal



Prefeitura de
Manaus

Copyright © 2021 Evandro Brandão Barbosa
© Projeto Gráfico – Concultura

EDITOR

TENÓRIO TELLES

COORDENAÇÃO EDITORIAL

ANDRÉ MARTINS

CAPA

ANGELO LOPES

EDITORIAÇÃO ELETRÔNICA

KARAM

NORMALIZAÇÃO

KELLEN ENCARNAÇÃO – CRB-1134

B238N Barbosa, Evandro Brandão.

A navegação fluvial adolescente / Evandro Brandão Barbosa. – Manaus:
Fundo Municipal de Cultura, 2021.

168 p.

ISBN 978-65-99626-76-0

1. Ensaio **2.** Indígena **3.** Rios **4.** Logística **5.** Economia **I.** Título

CDD 869.4

Concultura

Conselho Municipal de Cultura

Av. Sete de Setembro, s/n. Praça Dom Pedro II –
Centro | CEP: 69005-140 – Manaus – Amazonas
Ouvidoria: 0800-092-0111
E-mail: conselho.cultura@pmm.am.gov.br

A leitura é uma experiência mágica e fundamental na vida de todo ser humano e da sociedade. Nesse sentido, os escritores cumprem um papel imperativo, pois criam mundos de palavras que nos permitem viajar por planos e tempos diversos – e o mais significativo: ajudam a manter viva nossa memória e encantam nosso imaginário.

Os Prêmios Literários Cidade de Manaus se inserem nesse contexto em que se conectam a memória, o tempo, a palavra e o imaginário. Isso é a tradição da escrita e da criação literária. E os escritores são os guardiães dessa tradição que se estende ao longo dos séculos.

Os criadores, premiados na edição 2021, dão continuidade a essa jornada da palavra escrita. A publicação das obras premiadas é a confirmação desse ciclo do processo literário: em que o escritor cria o seu texto, seguido da edição e publicação, até chegar ao leitor – para assim se fechar o círculo da criação e da leitura.

A Prefeitura de Manaus tem compromisso em estimular a produção literária em nossa cidade. E a continuidade desse projeto de incentivo à escrita é parte do projeto do prefeito David Almeida de gerar oportunidades de reconhecimento dos talentos literários de Manaus.

É uma satisfação testemunhar a conquista dos escritores agraciados com essa distinção que leva o nome de Manaus. A todos boa sorte e boa jornada no mundo da criação literária.

Tenório Telles
Presidente Concultura

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	11
CAPÍTULO I – O início da navegação Fluvial na Amazônia	15
CAPÍTULO II – A navegação fluvial: das Drogas do Sertão às riquezas do Látex	39
CAPÍTULO III – A Navegação Fluvial e a Construção Naval na Amazônia	77
CAPÍTULO IV – O Poder Fluvial da Amazônia	99
CAPÍTULO V – A Navegação fluvial na Amazônia e as demandas logísticas interiores	119
CAPÍTULO VI – As demandas logísticas atuais na Amazônia	139
CONSIDERAÇÕES FINAIS	159
REFERÊNCIAS	161

**A NAVEGAÇÃO
FLUVIAL
ADOLESCENTE**

APRESENTAÇÃO

O livro “*A Navegação Fluvial Adolescente*” é resultado de pesquisa bibliográfica e de campo, cujo objetivo geral é revelar informações de diversos autores que pesquisaram e pesquisam a temática Navegação Fluvial na Amazônia; iniciando pela navegação praticada por Francisco de Orellana e pelos indígenas a partir do século XVI, em 1542; sem esquecer as referências feitas à expedição de Alonso Mercadillo ao rio Marañón, um destacamento de 25 homens, entre eles o português Diogo Nunes, que passou do rio Huallaga ao Marañón ou Alto Amazonas e desceu o grande rio pelo menos até chegar, em território que viria a ser brasileiro, à região situada entre Tefé e Coari; tudo isso quatro anos antes de Francisco de Orellana ter navegado na Amazônia.

Explora-se também as navegações de Pedro Teixeira e Gaspar de Freitas no século XVII, para rechaçar os holandeses e descortinar a realidade indígena das áreas ribeirinhas do interior da Amazônia. Realiza-se ainda uma revisita aos conteúdos do texto de Agnello Bittencourt sobre os portos de lenha alimentadores dos barcos a vapor nos séculos XVIII e XIX, na Amazônia.

Navegar na Amazônia enquanto transporta pessoas, borraça, alimentos, produtos industrializados e esperanças não se constitui tarefa fácil para pseudos marinheiros formados na cultura do poder marítimo. É tarefa para práticos como o amazonense Manuel Urbano da Encarnação; exploradores como o engenheiro João Martins da Silva Coutinho, o engenheiro Joaquim Leovigildo de Souza Coelho e comandantes como José Bezerra no governo do Barco *D. Carlota* no ano de 2012.

As estratégias utilizadas no decorrer do desenvolvimento da metodologia dessa pesquisa resumem-se em dois segmentos: **a)** “*navegação*” na companhia de autores como Samuel Benchimol, Agnello Bittencourt, Ruas, Reis, Machado, Papaveiro, Câmara e outros; sempre a “*bordo*” de instituições como a Marinha do Brasil, a Diretoria de Serviço Geográfico, a Diretoria de Hidrografia e Naval, o IBGE, a OTCA, a Superintendência da Zona Franca de Manaus, o Instituto Geográfico e Histórico da Amazônia; **b)** realização de pesquisas entre habitantes ribeirinhos, construtores de embarcações, armadores, práticos, mestres de embarcações, trabalhadores de portos e terminais fluviais.

Somente após a leitura do conteúdo deste livro o leitor descobrirá se o autor conseguiu, estrategicamente, revelar aspectos importantes da navegação fluvial na Amazônia.

O Livro *A Navegação Fluvial Adolescente* reúne um conjunto de informações; o que possibilita ao leitor a compreensão das relações sociais, políticas e econômicas, onde a rede hidrográfica se constitui no meio substituidor de rodovias. E assim, através dos rios ocorrem as exportações de produtos para outras regiões do Brasil e para o resto do mundo; de igual modo, por esses mesmos rios navegam as embarcações carregadas de importações destinadas à Amazônia.

Pelos rios também navegam as embarcações que levam e trazem passageiros entre cidades e comunidades ribeirinhas, ora tendo como origem ou destino uma capital amazônica; ora como destino ou origem uma cidade amazônica de médio ou de pequeno porte.

No Capítulo I – *O início da navegação fluvial na Amazônia* – realiza-se uma viagem nos primórdios da navegação na Amazônia, para explicar como os primeiros navegadores utilizavam as canoas e assumiam o poder fluvial da Amazônia para estabelecer relações sociais, econômicas, culturais e políticas.

O Capítulo II – *A navegação fluvial: das Drogas do Sertão às riquezas do Látex* – revela as relações econômicas da Amazônia com o mundo, onde o extrativismo de dois grupos diferentes de produtos (drogas do sertão e látex) produzia as cargas a serem transportadas para o exterior e, tendo os rios como via de “navegação” da economia amazônica e dos seus atores, fossem eles brasileiros ou não.

No Capítulo III – *A Navegação Fluvial e a Construção Naval na Amazônia* – é possível descobrir as relações entre essas duas diferentes atividades, as quais devem se complementar ao trabalhar em conjunto, de forma integrada, para colaborar com o desenvolvimento socioeconômico regional. Mas, quando esse “trabalhar conjuntamente” não ocorre, as dificuldades de infraestruturas como energia elétrica, navegação fluvial, portos, telecomunicações, fornecimento de água e equidade social nas relações de trabalho se apresentam. E, na ausência dessa integração, estaleiros e oficinas de reparos navais terão suas atividades reduzidas; o transporte aquaviário começa a funcionar precariamente e o exercício do poder fluvial da Amazônia torna-se diminuído, bem como a qualidade de vida daqueles que dependem da construção naval e da navegação fluvial torna-se inferior. No contexto amazônico, essas dificuldades infraestruturais prejudicam o transporte de passageiros e de cargas, enquanto os governos estaduais tornam-se paralisados e incapacitados para retomar o crescimento econômico, porque a navegação fluvial e a indústria de construção e reparos navais não têm condições operacionais, tecnológicas, financeiras e econômicas de elevar suas produtividades. Nesse capítulo tornam-se claras as relações entre a navegação, a necessidade de investimentos no setor e a presença dos subsídios desde o Governo Imperial.

O Capítulo IV - *O Poder Fluvial da Amazônia* - explica como a riqueza hidrográfica regional pode ser utilizada para alavancar o desenvolvimento socioeconômico da Amazônia, quando busca-se o equilíbrio na dimensão e no ordenamento dos elementos que constituem o poder fluvial. Assim, a clareza sobre a efetivação do poder fluvial mostra a necessidade de parcerias público-privadas e celebração de consórcios públicos entre Governo Estadual e Governo Federal, para administrar a logística em uma região onde “o rio comanda a vida”.

No Capítulo V – *A Navegação Fluvial na Amazônia e as demandas interiores* – abordam-se as questões relacionadas à integração do setor produtivo regional com os mercados nacional e mundial, assim como indicação das demandas interiores na Amazônia.

No Capítulo VI – *As demandas logísticas atuais na Amazônia* – há necessidade de planejamento estratégico para atender as necessidades futuras da Região em relação a embarcações, portos e aparelhamento portuário, de acordo com a definição dos Planos de Desenvolvimento das esferas federal, estadual e municipal na Amazônia.

CAPÍTULO I

O início da navegação Fluvial na Amazônia

1.1 Possibilidades do início da navegação

A Figura 1 mostra homens utilizando a casca de uma árvore como um bote, o qual é impelido pelas mãos como se fossem remos. Esta figura de bote primitivo encontra-se em livro de Van Loow (1941), traduzido por Érico Veríssimo.



Figura 1 – O bote mais primitivo - um pedaço de casca de uma árvore.
Fonte: Van Loow (1941, p. 16).

A mobilidade do homem inicialmente pode ser satisfeita com o uso das próprias pernas e pés, mas aqueles que puderam utilizar-se de mares e rios para moverem-se, o fizeram com a utilização dos materiais disponíveis no meio natural, denominados *meios de fortuna*, como troncos de árvores e casca de árvores; assim surgiram os primeiros botes e jangadas, cuja principal característica ou requisito era a flutuabilidade com pessoas e carga sobre os mesmos.

A necessidade de embarcações maiores, mais seguras e mais velozes levou o homem a construir diferentes tipos de barcos; o barco denominado *Galera*, impelido por velas, ficou conhecido como o mais veloz de todos os barcos a vela. A Figura 2 mostra esse barco.



Figura 2 – Galera – o mais veloz de todos os barcos a vela.

Fonte: Van Loow (1941, p. 298).

Apesar de mais apropriado para a navegação marítima, o galera é um tipo de barco que poderia ser utilizado na navegação fluvial condicionado à força do vento na região onde o mesmo fosse empregado; com grande capacidade de carga de pessoas, equipamentos, materiais e produtos em geral.

1.2 A Amazônia integradora

A navegação fluvial na Amazônia representa a mobilidade regional desde quando os indígenas começaram a habitar a região. Ao sair de Manaus, navegando pelo Rio Negro em direção à foz do Rio Amazonas em Belém e seguindo depois pelo mar, margeando a costa das Guianas, alcança-se a foz do Rio Orinoco na Venezuela; ao continuar a viagem em direção à nascente do Orinoco na Venezuela, atinge-se o canal do Cassiquari, que possui 380 km de extensão e une as bacias do Rio Orinoco e do Rio Negro, na Amazônia. Desse modo, como informa Freitas (2009, p. 11), *“retornaremos a Manaus pelo mesmo Rio Negro. Teremos saído em direção ao Sul e voltado pelo norte”*. Ainda na abordagem de Freitas (2009), pode-se analogamente, por exemplo, compreender os estados do Amazonas e de Roraima como uma ilha, por tratar-se de uma porção de terra cercada de água por todos os lados.

Os rios da Amazônia, seja de grande ou de pequena largura, sempre possibilitaram a navegação no interior e também para saída e entrada da região. Os seus maiores rios interligam a Amazônia ao mundo, pois o mar não permite solução de continuidade nessa vocação de mundialização, que é nata da região detentora do rio-mar, como ficou conhecido o rio Amazonas.

1.3 As primeiras navegações fluviais na Amazônia

Os registros históricos da navegação fluvial na Amazônia podem ser estudados a partir do século XVI. Bittencourt (1959) cita Francisco de Orellana¹ como o primeiro nome a surgir na navegação na Amazônia. Após ter feito a transposição dos Andes e ao chegar à foz do Napo em 1541, Orellana, que precisava prosseguir, “teve de construir um bergantim^[2] para descer o Amazonas até sua foz, onde, novamente preparado, se fez de vela para a Espanha” (BITTENCOURT, 1959, p. 11).

Sobre a expedição de Orellana, sabe-se ainda o seguinte:

O rio Amazonas foi explorado pela primeira vez em fins de 1541 por Francisco de Orellana, lugar-tenente de Gonçalo Pizarro que se destacou do grupo do chefe e, com um bergantim e algumas canoas, partiu do baixo rio Coca até o rio Napo à procura de alimentos para o exército de Pizarro. Orellana desceu além do rio Aguarico sem encontrar alimentos nem pessoas, motivo pelo qual seus 56 acompanhantes, entre eles o frei dominicano Gaspar de Carvajal³, cronista da expedição, decidiram seguir rio abaixo até chegar à foz do rio Curaray, território que foi batizado de província de Apária. Mais abaixo, no rio Curaray, depararam-se com o povo de Irimara, do qual conseguiram esquivar-se. Antes de chegar à desemboca-

1 Francisco de Orellana: espanhol da Estremadura, o primeiro europeu a conduzir uma expedição pelo Mar Dulce descoberto pelo capitão Pinzón.

2 Antiga embarcação de vela e remos, esguia e veloz. Tinha 1 [um] ou 2 [dois] mastros e até 16 remos por lado. Eram usadas para o comércio. O bergantim foi uma transição dos barcos a remo para os veleiros.

3 Gaspar de Carvajal, F, Descubrimiento del río de las Amazonas según la relación de Fr. Gaspar de Carvajal con otros documentos referentes a Francisco de Orellana y SUS compañeros, Editado por José Toribio Medina, Madrid, 1894. [Carvajal era um Frei dominicano, convocado para ser cronista da expedição de Gonzalo Pizarro].

dura do rio Napo no Amazonas, encontraram outro povoado, de onde obtiveram alimentos (OTCA, 2009, p. 41).

A utilização de bergantins para o transporte na Amazônia representava maior capacidade de carga e de passageiros; além da maior segurança desse tipo de embarcação em relação às canoas. A navegação de Francisco de Orellana nos rios amazônicos, ainda no século XVI, serviu para explorar a região e conhecer os indígenas habitantes das margens daqueles rios, assim como a flora e a fauna ali existentes. O conhecimento dos meandros dos cursos d'água amazônicos foi possível a partir do uso de diferentes embarcações pelos viajantes que se aventuravam na região. A Figura 3 mostra um tipo de bergantim, publicado por Rodrigo Coluccini⁴.



Figura 3 - Um tipo de Bergantim

Sobre a construção de um bergantim para a navegação de Orellana, Fernandes (1966) escreveu o seguinte:

4 <http://www.brasilmergulho.com.br/port/naufragios/descricao/index.shtml>

Gaspar de Carvajal, que acompanhou Orellana na sua primeira viagem descobrindo o Rio Amazonas diz-nos o seguinte: “- *Deu-se tanta presse nesta obra do bergantim que, em 35 dias foi lavrado e lançado à água, calafetado com algodão e betumado com pixe trazido pelos índios*” (p. 10).

As viagens de Orellana na Amazônia nem sempre foram tranquilas, como escreveu Tocantins (2000):

As primeiras notícias que apareceram sobre o rio Tapajós datam de 1542, quando Francisco de Orellana desceu o Amazonas, na aventura que o sagrou descobridor da grande artéria. O padre Gaspar de Carvajal, [...] nessa ocasião perdeu um olho, vítima de flechada dos índios [...] (p. 173).

Navegadores e viajantes da Amazônia, como Orellana, Diogo Nunes, o casal Agassiz e Pedro Teixeira, contribuíram muito para a produção de informações sobre as populações indígenas e a geografia fluvial da Amazônia; mesmo nas situações de enfrentamentos com os indígenas, primeiros habitantes da região, os estrangeiros exploradores e depois brasileiros conquistadores da Amazônia construíram o passado valorizado na frase do general Rodrigo Otávio, que anunciou as responsabilidades dos brasileiros com a região: “*árdua é a missão de desenvolver e defender a Amazônia. Muito mais difícil, porém, foi a de nossos antepassados em conquistá-la e mantê-la*”.

E assim, estão registrados na história da Amazônia os feitos dos primeiros estrangeiros navegantes fluviais, tendo Orellana como figura importante: “*o privilégio do descobrimento do rio Negro cabe, inteiro, a Francisco Orellana, que lhe pôs nome a 3 de junho de 1542, sábado, véspera da Santíssima Trindade*” (MONTEIRO, 1994, p. 11). A navegação, portanto, começou

cedo na Amazônia pelos viajantes europeus, logo após a descoberta do Brasil.

Para alguns autores, no entanto, a informação de que a expedição de Orellana foi a pioneira na Amazônia não é a única versão. Ao citar Loureiro, o autor Pennington (2009, p. 69) explica o seguinte:

Os primeiros viajantes europeus a chegarem ao rio Amazonas foram a expedição de Alonso Ojeda, Juan de La Costa e Américo Vespúcio, em maio de 1499; e Vicente Yanez Pinzón, companheiro de Colombo, em fevereiro de 1500. Admirado com o fato de estar navegando num mar de água doce, chamou ao imenso rio que despejava suas águas doces no mar de Santa Maria de La Mar Dulce. O termo “Amazonas” surge com a expedição de Gonzalo Pizarro e Francisco Orellana, que desce da cidade de Quito, fundada por Orellana em 1540, com o objetivo da posse das terras no interior; e também encontrar o El-Dorado, uma cidade fabulosa, rica e cheia de tesouros, cujo governante tinha o corpo recoberto por uma camada de ouro. A expedição fez frente a toda sorte de dificuldades, e, após vários encontros com os indígenas, alguns amistosos, outros de lutas, chegaram à boca do rio Negro.

Ainda sobre os primeiros navegantes a adentrarem a Amazônia brasileira, na visão de Papavero *et al* (2002, p. 11):

Como enfatizou Porro (1993: 30), a primeira expedição a entrar na Amazônia brasileira a partir dos Andes não foi a de Orellana, em 1542, historiada por Gaspar de Carvajal, propagada por diversos autores. Quatro anos antes dela, num desdobramento da malograda expedição de Alonso Mercadillo ao rio Marañón, num destacamento de 25 homens, entre eles o português Diogo Nunes, passou do rio Huallaga ao Marañón

ou Alto Amazonas e desceu o grande rio pelo menos até chegar, em território que viria a ser brasileiro, à região situada entre Tefé e Coari. Era esta a 'província' de Machifaro, amplamente descrita por Carvajal e pelos cronistas da expedição de Pedro de Ursua e Aguirre (1561).

Enquanto os primeiros navegantes conheceram a Amazônia a bordo de grandes embarcações, os habitantes nativos, por sua vez, utilizavam-se de canoas de diferentes tamanhos impelidas a remo ou a vara, por um ou por diversos remadores.

Essas embarcações serviam de transporte aos indígenas para a realização de suas atividades de sobrevivência e de defesa e ataque durante as “guerras”; porém, com a frequente presença de viajantes estrangeiros na Amazônia, as canoas também foram utilizadas como embarcações de apoio às expedições realizadas; às vezes tripuladas somente por indígenas ou somente por não indígenas; ou ainda por uma tripulação mista, onde estrangeiros e indígenas poderiam navegar em uma mesma canoa. Essa embarcação tem um significado singular na navegação e no transporte fluvial na Amazônia.

1.4 A representatividade da Canoa

A canoa, portanto, representou o meio de transporte básico da navegação na Amazônia; sem essa ferramenta de mobilidade fluvial, as práticas sociais de muitos habitantes do interior da região não seriam possíveis. Um desses exemplos é a realização da defesa do território feita pelos indígenas, com o uso de canoa denominada *montaria*, a qual servia ainda para a pesca do pirarucu e do peixe-boi. Navegavam na *montaria* dez a trinta pessoas, de acordo com o tamanho dessa embar-

cação; a *montaria* era impelida a remo, como mostra a Figura 4, a seguir.

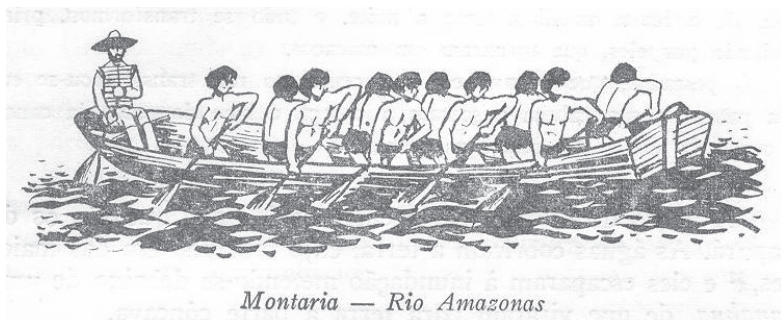


Figura 4 – Montaria – Rio Amazonas.

Fonte: CÂMARA, Antônio Alves. *Ensaio sobre as construções navais indígenas no Brasil*. 3ª edição. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1976 (p. 70).

A variedade de formas e tamanhos das canoas indica a navegação intensiva nos rios amazônicos; o uso das canoas cobertas ou simplesmente *cobertas* mostra mais uma variação de canoa na navegação da Amazônia. As cobertas são “grandes embarcações da forma e construção das igarités, aplicadas ao transporte de cargas e mercadorias. Têm quilha e duas toldas de palha, sendo a de vante em forma de telhado e a de ré, abaulada” (CÂMARA, 1976, p. 75). As canoas cobertas são impulsionadas a remo e a vela, conforme a Figura 5.

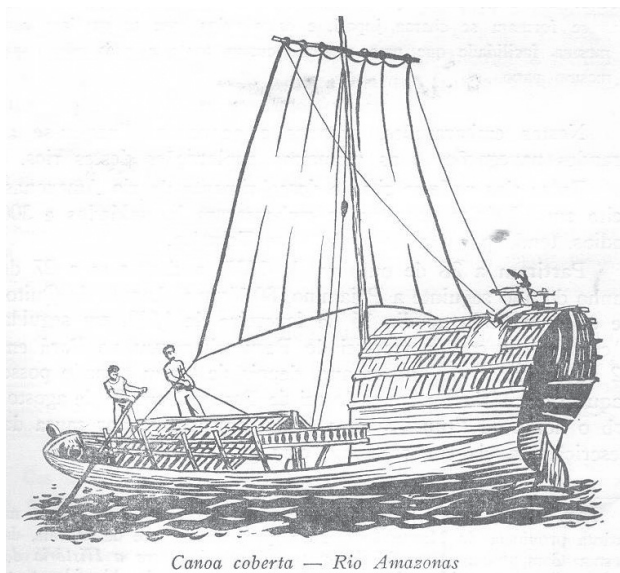


Figura 5 – Canoa Coberta – Rio Amazonas.

Fonte: CÂMARA, Antônio Alves. *Ensaio sobre as construções navais indígenas no Brasil*. 3ª edição. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1976 (p. 75).

Bittencourt (1959, p. 11) registrou a importância da canoa na Amazônia, da seguinte maneira:

A canoa na Amazônia, nos primeiros tempos, tudo resolvia, na paz e na guerra, vencendo, a remo principalmente, enormes distâncias. Lembremos as correrias dos muras [povo indígena], em grandes flotilhas, percorrendo dia e noite, aguerridos, o Solimões, o Madeira, o Purus e o Rio Negro. Nem esqueçamos as incursões de Ajuricaba nas povoações do Rio Negro, à frente de numerosas montarias e igarités.

Portanto, desde as primeiras navegações dos indígenas na Amazônia e, posteriormente, as navegações dos povos não indígenas, a presença da canoa foi o denominador comum.

Em 1560, a expedição dos espanhóis Pedro de Úrsua e Lopo de Aguirre desceu o Rio Amazonas para explorar a região em busca de riquezas; essa navegação fluvial experimental foi realizada em embarcações de diferentes tipos e portes. Uma constatação da importância da rede fluvial da região, na qual a variação da profundidade dos cursos d'água em determinados trechos não permite embarcações de grande calado, foi a necessidade constante da navegação e refletiu no fato de a canoa ter tanta representatividade na Amazônia; com diferentes tamanhos e calados variados, essa embarcação navega nos grandes rios, nos igarapés, nos paranás e nos furos, de acordo com as necessidades, no transporte de passageiros e de cargas.

Ao enfatizar a obra do naturalista Alexandre Rodrigues Ferreira sobre a navegação fluvial do período setecentista^[5], arquivada na Biblioteca Nacional, Bittencourt (1959, p. 12) revela o seguinte:

A vela, a remo, a sirga, tal como as descreveu o naturalista, conduzidas pelo nativo, as canoas foram um dos mais eficientes instrumentos da obra civilizadora realizada pelos mandatários da administração peninsular, pelos bandeirantes, pelos missionários. A importância histórica das montarias, aliás, já foi convenientemente ressaltada pelo comandante Eugênio de Castro, no valioso ensaio que dedicou à geografia lingüística do Brasil⁶. E, assim, como lhe foi lícito formular a expressão “geografia da canoa”, seja-nos, também, permitido definir esta fase da história da pequena cabotagem na Ama-

5 Eugênio de Castro, “Ensaio de Geografia Lingüística” – 2ª edição, “Brasiliense”, p. 172).

6 Eugênio de Castro, “Ensaio de Geografia Lingüística”, p. 152-190.

zônia, quiçá da própria história da Amazônia, como o “ciclo da canoa”, tanto vale dizer, o período em que esta predominou, sem qualquer concorrência com outro meio de transporte.

A geografia da Amazônia foi revelada inicialmente por aqueles que navegavam em canoas, de rio em rio, de beiradão em beiradão, nomeando cursos d’água e lugares, geografaando por assim dizer as águas, a floresta, os povos e a terra muito pouco conhecidos dos visitantes, a bordo de canoas, pequenas e grandes.

Ao permitir-se cunhar o termo “ciclo da canoa”, Bittencourt (1959, p. 11) ratificou todo o contexto do papel da canoa na navegação fluvial na Amazônia e revela:

O feito maior deste ciclo foi a famosa viagem de Pedro Teixeira, partindo de Cameté, em 28 de outubro de 1637, chegando a Payamina (Equador), a 24 de junho de 1638. Sua frota compunha-se de 45 [quarenta e cinco] canoas grandes e muitas ubá, conduzindo cerca de 1.200 [hum mil e duzentas] pessoas, em grande parte neengaíbas, de Marajó. De Payamina o intrépido capitão foi por terra a Quito. De regresso a Belém, gastou dois anos e dois meses. Foi a primeira vez que se subiu o Amazonas. Tal viagem consubstanciou a maior epopéia da navegação amazônica⁷.

Papavero (2002), por sua vez, registrou na sua obra a partida de Pedro Teixeira, do Maranhão, a 25 de julho de 1637 e passando por Belém do Pará a 28 de outubro de 1637, com setenta soldados e mil e duzentos flecheiros e remadores in-

7 Arthur Reis, “a grande aventura de Pedro Teixeira pelas águas do Rio Rei” – In “Revista do Instituto Geográfico e Histórico do Amazonas”, Vol. VI, 1938, p. 333.

dígenas; um total de duas mil pessoas, todas embarcadas em quarenta e cinco canoas.

A navegação dessas canoas grandes e pequenas com passageiros e cargas demonstrou o poder fluvial da Amazônia, transmitindo àqueles que chefiavam expedições naqueles rios não somente os conhecimentos da Amazônia, mas também o aval para se registrarem na história da região. A saga ou a aventura de Pedro Teixeira, mais do que missão a ser cumprida na época sob as ordens do governo europeu, representou a aprendizagem de mais possibilidades de ocupação da Amazônia.

Para Câmara (1976, p. 36):

A canoa é, segundo grande parte de escritores, um dos primeiros tipos de embarcações usadas pelo homem. Representa provavelmente a transformação natural do primeiro tronco, de que se serviu para se arriscar a distâncias fora das praias.

A canoa incorporou-se ao viver dos habitantes da Amazônia de tal forma que, como citou Barbosa (2011, p. 57-58), nos relatórios dos presidentes da Província do Amazonas, em 1860/1861, consta o Relatório de Gonçalves Dias após a realização do censo escolar da Província do Amazonas, com o seguinte texto:

Que lhes morra uma tartaruga, ou que se lhes encendeie a casa são cousas que em bem pouco os affectão. A canôa sim, essa é a sua verdadeira propriedade; móvel como ellas, o índio continua o seo viver instável, errante, improvidente; acomoda-se dentro della com a mulher e filhos, vão ás praias e assim vivem muitos meses do anno, dando aos

filhos a educação que tiverão, e não compreendendo que careção de mais nada⁸.

Essa era a relação dos indígenas com a canoa; propriedade que proporcionava mobilidade e condições de realizar diferentes práticas sociais como pescar, caçar, transportar pessoas e bens, moradia, defesa do território e ataques a outros territórios.

Havia um tipo de canoa denominado *ubá*, de feitiço artesanal, cuja construção peculiar é explicada por Câmara (1976, p. 67):

[...]derrubam a árvore na época lunar conveniente, ou não, racham a casca, e a extraem inteira; outras vezes a tiram [a casca] da árvore em pé. Amarram as extremidades com cipós depois de cortarem alguma porção para não ficarem muito grossas, e poderem apertar com mais facilidade. Atravessam pedaços de madeira forte como o *macucu*⁹ e outros, para abrir o bojo, e tomarem a configuração de canoas. Assim preparadas, em pouco tempo secam e ficam rijas, suportando durante anos o peso de homens e pequenas cargas na navegação dos rios. Elas são feitas geralmente de casca de paxiúba¹⁰ e jutaf¹¹.

Os indígenas construíaam suas *ubás* com casca de árvores ou utilizando-se de troncos escavados de madeira, pois estas eram as formas menos trabalhosas e mais rápidas para conse-

8 Relatórios dos presidentes da Província do Amazonas, 1860/1861, 9º Volume, p. 63.

9 *Macubece guyanensis* (CÂMARA, 1976, p. 157).

10 *Iriarteia exorhiga* (CÂMARA, 1976, p. 156).

11 *Hymenaea courbaril* – *Hymenaea mirabilis* (CÂMARA, 1976, p. 154).

guir uma embarcação. Sem ferramentas adequadas, quaisquer outras formas de construção naval entre os indígenas no passado implicariam em mais trabalho e mais tempo. A Figura 6 mostra uma *ubá*.



Figura 6 – Ubá – Rio Amazonas.

Fonte: CÂMARA, Antônio Alves. *Ensaio sobre as construções navais indígenas no Brasil*. 3ª edição. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1976. (p. 67).

No ABC dos Transportes, de Humberto Bastos (1955, p. 48), consta o seguinte:

As ubás, outro tipo de embarcação indígena, eram muito usadas, e cabiam de 20 a 25 pessoas. Nessas os homens remavam de pé. Existia também outra maneira de viajar, guerrear, e traficar: uma embarcação de palha.

As embarcações foram utilizadas para diversas finalidades: viajar, guerrear, traficar e negociar. E foi dessa forma que a navegação fluvial interna se iniciou na Amazônia, onde a riqueza hidrográfica substituiu estradas rodoviárias, cuja escassez e muitas vezes a falta delas tendem a elevar o custo logístico

até os dias atuais. Sobre a necessidade da navegação fluvial na Amazônia, a contextualização de Frota (2006) esclarece:

A região Amazônica apresenta a maior rede hidrográfica do mundo, composta de uma grande quantidade de rios extensos e caudalosos. A Bacia Amazônica, que tem uma área total de 6,5 milhões de quilômetros quadrados, quase 4 milhões só no Brasil, e é considerada a mais extensa bacia hidrográfica do planeta e também a maior em volume de água. É formada pelo rio Amazonas e seus afluentes, cobrindo quase 90% das terras da região Norte e boa parte da Amazônia. Em função de carência das rodovias e abundância de rios navegáveis, o transporte hidroviário na Bacia Amazônica reveste-se de grande importância econômica e social [...] (p. 113).

As embarcações denominadas canoas sempre apresentaram variações de tamanho e de formas de impulsão. Construídas em madeira, essas embarcações servem a passageiros e cargas com muita presteza, como mostra a Figura 7.



Figura 7 - Indígena – navegação em canoa

Fonte: www.ibge.gov.br, 2012.

A navegação fluvial na Amazônia também era feita em um tipo de canoa denominada *igarité*, muito utilizada como embarcação de passageiros e de carga. *Igarité* é um termo indígena, que segundo Câmara (1976, p. 73) “*serve para designar as canoas verdadeiras [...] É uma contração da palavra igá, canoa, e ité, verdadeira*”. A Figura 8 mostra uma *igarité*.



Igarité — Rio Amazonas

Figura 8 – Igarité – Rio Amazonas

Fonte: CÂMARA, Antônio Alves. Ensaio sobre as construções navais indígenas no Brasil. 3ª edição. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1976 (p. 73).

A relação do homem com os rios amazônicos é de sobrevivência mesmo. Ora navega para pescar, ora navega para ir caçar em lugar mais distante; ora navega para visitar pessoas em outras comunidades, ora navega para conhecer outros lugares.

1.5 Embarcações como único meio de transporte

Transportar pessoas e cargas através rios é uma realidade histórica na região amazônica, nas canoas e nas mais diversas

embarcações. Câmara (1976) revela também um tipo de balsa de madeira, embarcação utilizada pelos índios Paumari na região do rio Purus:

Os índios Pamari ou Paumari, quase ictiófagos, vivem nas lagoas das cabeceiras do rio Purus durante as cheias do rio, dentro de grandes balsas que na língua geral são denominadas *Itapabas*^[12] e durante as vazantes as abandonam e embarcam-se em *ubás*, e também em pequenas jangadas em que percorrem as margens dos rios (p. 33).

Essa balsa é impelida por varas; não usa velas e nem remos. Sobre a mesma, os índios construíam sua maloca ou casa. A Figura 9 mostra a balsa de Paumari, conforme a descrição até agora apresentada.

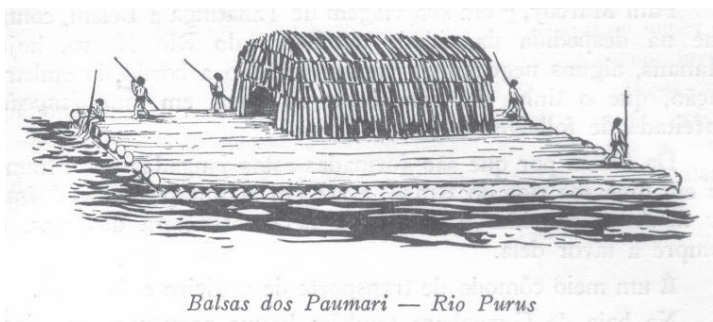


Figura 9 – Balsa dos Paumari – Rio Purus.

Fonte: CÂMARA, Antônio Alves. *Ensaio sobre as construções navais indígenas no Brasil*. 3ª edição. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1976 (p. 33).

12 Vocabulario Y tesoro de La lengua Guarany, o mas bien tupy, por Pe. Antonio Ruyz de Montoya, Paris, Maisonneuve & Cie., 1876.

É uma embarcação similar a uma jangada, embora se apresente bem maior; serve ainda a referida balsa de madeira para o transporte de madeiras e outras cargas. Flutuar nos rios amazônicos era sobreviver e as madeiras abundantes sempre contribuíram para essa sobrevivência, não somente das pessoas, mas também de animais. Como escreveu Andrade (1983):

Quando os rios do [Estado] Amazonas sobem de nível e alagam toda a várzea, tudo que flutua, principalmente madeira, fica de bubaia, com sua eclética população de formigas, lagartos, cobras, aranhas, grilos e muitos outros insetos que encontram salvação nestas jangadas, enchendo as superfícies dos rios, lagos, paranás, furos, igarapés que perdem as suas margens, se confundindo e formando um mar d'água doce ensombrado com a própria floresta alagada (p. 37).

As embarcações representavam o único meio de transporte para pessoas e cargas na Amazônia, até o século XIX. Para fins econômicos ou não, a navegação fluvial na Amazônia sempre demandou embarcações; sem elas, não haveria mobilidade rural e nem relação dos homens com as águas dos rios, além do próprio consumo para saciar a sede. De forma direta, Souza (2012, p. 23) denomina embarcação:

toda e qualquer construção capaz de navegar sobre as águas. A região amazônica, na imensidão de sua peculiaridade, pode ser estudada e compreendida pela sua vivência com as águas e as diversas formas que o homem encontrou de se relacionar neste mundo de água doce.

A Amazônia recebeu viajantes em embarcações próprias inicialmente, para em seguida navegarem também em embarcações construídas na própria região. Em determinadas

circunstâncias, até um tronco de árvore poderia servir como embarcação, mesmo sem ter sido escavado para ser transformado em canoa.

1.6 A navegação necessária na Amazônia

O início da navegação fluvial na Amazônia com a utilização de diferentes tipos de canoas, e de outras embarcações maiores trazidas pelos europeus, estabeleceu alguns parâmetros para a construção naval regional. Os cascos de madeira mostraram-se eficientes nas canoas feitas de um só tronco, nos bergantins esculpidos de popa a proa com diferentes tipos de madeiras e depois em embarcações maiores. A madeira abundante tornou-se a matéria prima principal na solução do problema de mobilidade nos rios amazônicos.

Do mesmo modo, tornou-se clara a necessidade de navegar para tornar possível a realização de práticas sociais no ambiente amazônico totalmente desconhecido dos europeus. Navegar era preciso. Na busca dos meios necessários à sobrevivência, na exploração ou na conquista de territórios, as embarcações foram integradas à construção da história da região amazônica.

A presença de jangadas na Amazônia, por exemplo, não se constituía uma raridade, como se pode verificar na afirmação de Câmara (1976, p. 34):

Paul Marcoy,¹³ em sua viagem de Tabatinga a Belém, conta que na despedida da cidade da Barra do Rio Negro, hoje Ma-

13 Voyage à travers d'Amerique du Sud de l'Océan Pacifique à l'Océan Atlantique, por Paul Marcoy, Paris, Hachette ET Cie., 1869.

naus, alguns negociantes vieram trazê-lo a bordo da embarcação, que o tinha de transportar ao Pará, em uma jangada enfeitada de folhagem.

Portanto, o rio Negro já foi navegado por jangadas no passado. A navegação na Amazônia tem sido peculiar no decorrer dos séculos, mesmo antes do descobrimento do Brasil. A utilização de canoa impelida a vela, no rio Amazonas, a qual não se arraigou à cultura dos habitantes na Amazônia Ocidental, pode ser observada nas figuras 10 e 11, a seguir.



Figura 10 - Canoa a vela, no Rio Amazonas.

Fonte: www.ibge.gov.br. Acesso em Abril de 2012.



Figura 11 - Barcos a vela, a montante de Itacoatiara, Rio Amazonas
Fonte: www.ibge.gov.br. Acesso em abril de 2012.

As possibilidades de navegação na Amazônia foram alteradas no tempo, de acordo com as necessidades e os meios disponíveis de navegação. O Barco a vapor, logo após a sua criação, não apresentava a mesma forma e nem o mesmo desempenho adquirido ao longo do tempo do seu uso na Amazônia. A Figura 12 mostra uma dessas embarcações, e ratifica a ideia de mudança na forma no decorrer do tempo.



Figura 12- Barco a vapor, em rio Amazônico
Fonte: BASTOS, Humberto. ABC dos transportes. Coleção Mauá. Rio de Janeiro: Ministério da Viação e Obras Públicas – Serviço de Documentação, 1955. p. 91.

A utilização do barco a vapor na Amazônia alterou a capacidade de transporte e, pode-se até mesmo afirmar que tal meio de transporte de passageiros e cargas alterou a relação entre os povos amazônicos e a região, e a própria relação entre as pessoas que navegavam. A Figura 13, a seguir, indica a necessidade de maior interação e integração entre as pessoas para a realização das suas práticas sociais, como comprar, vender e deslocar a si mesmo e suas cargas no leito dos rios amazônicos.



Figura 13 - Barco a vapor com igarités a reboque – Rio Amazonas
Fonte: CÂMARA, Antônio Alves. Ensaio sobre as construções navais indígenas no Brasil. 3ª edição. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1976.

A frase de Leandro Tocantins (2000), no livro *O rio comanda a vida: uma interpretação da Amazônia*, explica quão importante foi, é e será a navegação na região – “*A natureza é desmedida e o homem é pequeno. E ele, o português, pequeno e navegador, marcou seus padrões em quase toda a Amazônia, e sempre, para diante, navegando*” (p. 265). Nesse mesmo contexto, a relação entre a navegação na Amazônia e o entrelaçamento das cultu-

ras indígena e portuguesa na construção de embarcações regionais pode ser compreendida como resultado da história e da cultura “*dos portugueses que de maneira eclética se misturaram ao longo dos anos ao conhecimento indígena na navegação nos rios amazônicos*” (SOUZA, 2012, p. 11). Assim, o início da navegação fluvial na Amazônia foi uma necessidade compulsoriamente administrada por indígenas e europeus, enquanto cada um realizava as suas práticas sociais na Amazônia.

CAPÍTULO II

A navegação fluvial: das Drogas do Sertão às riquezas do Látex

2.1 O cenário da navegação na economia amazônica

A extração do látex da seringueira e o seu processamento posterior para a obtenção da borracha representam dois elos da mesma cadeia produtiva, na qual a navegação das embarcações a remo, a vela e a vapor nos rios amazônicos constituía-se na única forma de distribuição da produção.

Antes mesmo de abordar as quantidades de borracha exportadas durante o período do ciclo desse produto, torna-se necessário revisitar o contexto da produção econômica da Amazônia, gerador de demanda por navegação e, consequentemente, também por embarcações.

A navegação fluvial na Amazônia era motivada pelas necessidades de deslocamento de pessoas e de cargas. Por essa ótica, constata-se que a produção econômica da região demandava tais deslocamentos. Que produção era essa? Quais eram os produtos a serem transportados entre as localidades amazônicas, entre a região e outras regiões do Brasil e do mundo?

A revelação de Grandin (2010, p. 44) indica os primeiros produtos comercializados pela Amazônia:

Antes da expansão da economia do látex, os produtos incluíam sementes, penas, peles de cobras, corantes, fibras, couros, madeira, especiarias, frutas e ervas e cascas medicinais, em especial da árvore cinchona, encontrada nos locais mais altos do alto Amazonas, que produziam o alcaloide anti-malária quinino, indispensável para apressar a disseminação do colonialismo europeu na Ásia e na África¹⁴.

Todos esses produtos têm origem na coleta, na captura e no extrativismo; aproveitamento da *fortuna* disponível na natureza amazônica, cuja apropriação era livre àqueles que quisessem atender às diferentes demandas por tais produtos; a troca de tais produtos por outros no sistema de escambo ou a venda dos mesmos para a obtenção de dinheiro sempre representou ganhos não expressivos. O destino final desses produtos era outras regiões do Brasil e outros países, através do uso de diferentes embarcações para o transporte fluvial de cargas.

Reconhece-se então, que a borracha não foi o primeiro produto da Amazônia a demandar o transporte fluvial. Antes de navegar carregadas de borracha, as embarcações carregavam as drogas do sertão (cacau selvagem, salsaparrilha, gengibre, baunilha, tinta de urucum, anil, canela do mato, cravo e outras); e ainda, algodão, tabaco e café. A maioria desses produtos era obtida através do extrativismo; o cultivo de produtos era escasso. Mesmo esses produtos, antes comercializados na Amazônia, deixaram de ser transportados quando a produção da borracha a partir do látex tornou-se uma realidade.

[...] a borracha apareceu pela primeira vez nos registros de exportação brasileira em 1827 com o modesto embarque de

14 Robert F. Murphy, "The Rubber Trade and the Mundurucú Indians", tese de doutoramento, Columbia University, 1974, 71.

trinta e uma toneladas. Até 1852, as exportações figuravam sempre como provenientes do Pará, já que a antiga Província do Rio Negro (raiz histórica do Estado do Amazonas) não era autônoma; só em 1852 surgiu como província distinta, desmembrada da do Pará, por ato legislativo de 1850. Durante muitos anos nem toda a exportação do Amazonas era feita diretamente ao exterior; grande parte descia para o Pará e daí seguia rumo à Europa. De 1850 em diante a goma elástica passou a ser o principal produto de exploração do vale do Amazonas, desaparecendo as produções de café, tabaco, algodão, salsa, cravo e diminuindo mesmo a do cacau (PRADO e CAPELATO, 1977, p. 298).

A necessidade de mão de obra para os trabalhos da extração do látex na Amazônia provocou a imigração de muitos nordestinos, de forma voluntária ou compulsória, enquanto fugiam da seca que assolava aquela região na segunda metade do século XIX e buscavam nos trabalhos dos seringais as chances de sobrevivência, quiçá a construção de um futuro.

Esse é o cenário inicial da navegação fluvial na economia amazônica, voltada para o carregamento das drogas do sertão e a seguir a busca pelo atendimento do aumento da demanda do transporte de imigrantes nordestinos e estrangeiros para os negócios da borracha.

2.2 Navegação a remo, a vara e a vela

As embarcações construídas pelos indígenas eram impelidas a remo ou à vara inicialmente. Com a chegada dos viajantes, as embarcações a vela se fizeram presentes na Amazônia. Assim, o transporte das drogas do sertão era feito, inicialmente nessas embarcações, entre as diferentes calhas dos rios e

também entre o interior da região e a foz do rio Amazonas no Estado do Pará; dali seguia para o resto do Brasil e para o mundo. Similarmente, as pessoas e os produtos que entravam na região Amazônica utilizavam embarcações, as quais navegavam até Belém do Pará e em seguida dirigiam-se ao interior da Amazônia; ou, ao chegar a Belém do Pará, passageiros e cargas eram transferidos para outras embarcações rumo ao interior da Amazônia.

As viagens empreendidas por portugueses e espanhóis à Amazônia renderam descrições minuciosas de tudo o que havia sido visto na Amazônia, os produtos, os povos e as condições de vida; enquanto o mundo europeu criava o interesse pela busca dos produtos existentes naquelas novas terras. A hegemonia portuguesa no comércio das especiarias orientais continuava nos séculos XVI e XVII. Utilizar outras fontes de produtos similares aos orientais, úteis na condimentação, nos usos domésticos e também farmacológicos constituía-se em interesse comum de diferentes povos.

[...] na viagem de Pedro Teixeira, em 1637, pelo Amazonas, conforme diz Alonso Rojas, os índios tinham aqui abundância de cana. Seria que, em 50 anos, pudesse ter vindo da Bahia para aqui a planta? Sim, apesar de todas as dificuldades daquele tempo seria possível; mas, Pedro Teixeira encontrou a cana entre índios que nunca tinham entrado em contato com o branco e em locais do grande rio, que depois da passagem de Orellana, não tinham mais sido visitados pelo elemento civilizado. Vejamos o que diz Rojas: - “Muitas vezes, no tempo que durou a navegação desta pequena armada, vieram a ela índios em grande quantidade, com canoas pequenas, mostrando-se afáveis com os portugueses. Embora a princípio os temessem pela novidade da gente, que nunca tinham visto e aos quais chamavam “filhos do Sol”, depois que comunica-

va com os soldados e deles recebiam algumas bugigangas, como facas, anzóis e muitas vezes pedaços de pano rasgado, que punham como relíquia no pescoço, lhes traziam depois sortimento de milho, mandioca, bananas, canas doce e muito peixe, tudo isto em abundância e liberalmente, sem pedir pagamento”. Diz mais adiante: - “em algumas províncias há cana doce, muito alta e muito grossa...” (FERNANDES, 1966, p. 21).

Sobre as descrições do que havia sido visto na Amazônia, Reis (1965, p. 171) esclarece:

Carvajal descrevera essa produção nativa com detalhes perturbantes. A presença dos ingleses e dos holandeses, que se adiantavam aos portugueses, inegavelmente decorria desse descritivo perigoso. Os ingleses e holandeses, sem encontrar oposição, ao longo do litoral entre o Amazonas e a Guiana e ao longo do mesmo Amazonas até o Tapajós, comerciaram largamente. Coletaram, com a ajuda das tribus locais, a mercadoria indígena. Carregaram os seus navios de urucu, de madeiras. Pescaram o pirarucu. Foram, assim, os reveladores pragmáticos da riqueza em especiaria existentes na Amazônia.

Enquanto portugueses e espanhóis foram os primeiros viajantes da Amazônia, ingleses e holandeses iniciaram a exploração de fato dos produtos nativos. A navegação das suas embarcações na Amazônia conduzia a economia regional sem qualquer controle daqueles viajantes pioneiros.

2.3 A economia inicial que alimentava a navegação

A mobilidade na Amazônia ocorria através da navegação no meio fluvial, mas os interesses econômicos encontravam-se em

terra firme. As disputas por terra travadas entre portugueses, holandeses e ingleses ocorriam dentro e fora do meio fluvial. Para evitar a posse da Amazônia por ingleses e holandeses, os portugueses agiram, como escreveu Reis (1965, p. 171):

Sem mais demora meteram mãos ao trabalho, armando as suas flotilhas de embarcações de todos os tipos e tamanhos, com a ajuda do gentio, irradiando em direção oeste, norte e sul num incessante movimento de descobrimento da riqueza nativa que despachou para o Reino, então a queixar-se dos primeiros desastres no império oriental.

Para o Governo Português, em Lisboa, a exploração dos produtos da terra e das águas, da fauna e da flora amazônicas atenuava as dificuldades de consumo impostas à Europa em decorrência da redução das importações das especiarias do Oriente. Por isso, o Reino português incentivava a busca dos produtos nativos da Amazônia, cujo transporte se fazia nas embarcações que cruzavam os rios amazônicos rumo aos oceanos. Com o açúcar da região Nordeste levado para a Europa pelos navegantes via marítima e os produtos amazônicos via fluvial, os portugueses buscavam manter a hegemonia comercial no Velho Mundo, apesar da decrescente influência no comércio do Oriente.

Da Amazônia, o Reino Português não queria minerais como ouro e pedras preciosas; requisitava produtos nativos em abundância. O resultado da busca incessante pela produção amazônica, denominada “*droga do sertão*” pelos colonos, pode ser constatada na escrita de Reis (1965, p. 172):

Colhia-a por toda parte. Por todos os meios. Em todas as épocas. Destruindo árvores, destruindo espécies, malbaratando criminosamente o que a natureza lhe entregava

tão dadivosamente. Indiferente ao futuro, quando não houvesse mais o que arrecadar.

A reação do Governo Português para atenuar a destruição de espécies animais e vegetais na Amazônia foi a adoção de medidas de proteção às espécies mais prejudicadas pela exploração dos colonos. A produção conhecida como “*droga do sertão*” era “*a salsaparrilha, o sassafrás, o cacau, a canafístula, a pita, o urucu, a canela, o algodão, o carajuru, o cravo fino e grosso, a baunilha, a quina, o puxuri, a casca preciosa, as sementes oleaginosas, as madeiras*” (REIS, 1965, p. 172). Ainda de acordo com Reis:

o cacau, o cravo, a canela, a salsa constituíram os gêneros mais procurados. Havia verdadeiras florestas deles. O cacau, tomando tal importância, como o algodão selvagem que, em vez de moeda metálica, se pagavam as utilidades com novelos de algodão e caroços de cacau (1965, p. 172).

Funcionando ainda internamente com uma economia de escambo, a Amazônia relacionava-se com a Europa importadora dos seus produtos, gerando riquezas e bem estar aos importadores e consumidores finais no Velho Mundo. No entanto, as sociedades indígenas sobreviviam a partir dos bens da natureza, conhecidos também como “*meios de fortuna*” por estarem disponíveis e ofertados pela própria natureza, símbolo de riqueza, sem que houvesse necessidade de moeda para adquiri-los.

Os indígenas cuidavam da terra e utilizavam plantas para manter a saúde, conforme aprenderam com os seus ancestrais; retiravam os seus alimentos das águas dos rios e da floresta, por isso não destruíam os recursos naturais [...]. As

relações que essas sociedades também mantinham com o trabalho eram singulares. Por exemplo, não havia necessidade de trabalhar seis, oito ou doze horas por dia. Os índigenas se ocupavam das tarefas de acordo com as suas próprias necessidades, porque não tinham o objetivo de acumular riquezas ou construir um patrimônio. Não havia a ideia de riqueza material, e muito menos existia dinheiro ou a necessidade dele naquelas sociedades. O comércio entre os índios e depois com alguns colonizadores caracterizava-se pelo escambo – troca de bens de consumo e utensílios domésticos entre si – para sobreviverem (BARBOSA, 2011, p. 46).

No século XVIII, Portugal fazia inserções de planejamento na Amazônia. À região, o Governo Português destinava embarcações com diferentes objetivos; buscava introduzir técnicas de agricultura, criação de gado e construção de embarcações, na expectativa de que as atividades desenvolvidas com tais conhecimentos importados pudessem fazer crescer a economia amazônica. Enganam-se aqueles, portanto, que entendem o período pombalino do Governo Português como de exploração total das terras conquistadas, colonizadas e ocupadas, sem qualquer interesse em crescimento. Como explica Reis (1965, p. 181):

Coletando especiaria, fazendo trabalhar a terra, Portugal, muito ao invés de deixar a colônia entregue aos seus próprios destinos, dela apenas exigindo recursos para as despesas da nação, como parte integrante do mundo europeu, trazia-lhe os meios de caminhar, inclusive fazendo identificar-lhe as riquezas.

Uma das riquezas amazônicas, cuja identificação produziu muitos lucros ao Reino português, foi a madeira. Toros e pran-

chas de madeira preparados em serrarias braçais no Pará eram embarcados nos navios das frotas portuguesas e seguiam para Lisboa, onde a demanda por esses produtos somente aumentava. A aplicação final das madeiras amazônicas resultava em prédios públicos ou parte deles; as portas, janelas e assoalhos do palácio de Queluz, em Lisboa, foram construídos com essas madeiras (REIS, 1965).

As madeiras amazônicas tiveram também um papel importante nos estaleiros da Companhia do Comércio do Estado do Pará, onde dezenas de embarcações de diversos portes foram construídas. Embarcações de tipo indígena para navegar no rio Amazonas e seus afluentes; embarcações para serem incorporadas às flotilhas e comboios de comerciantes que faziam o giro mercantil pelo interior. Essas madeiras serviram também para construir embarcações armadas em guerra para defesa da região; embarcações de alto bordo, para viagens marítimas, como fragatas, charruas, bergantins, chalupas, naus e brigues, todas construídas com madeiras paraenses e amazonenses (REIS, 1965).

Antes da representatividade comercial da borracha amazônica, a economia da região baseava-se na exportação das drogas do sertão, o comércio de peles e couros de animais, a venda de madeiras. Mesmo após o início do governo do Marquês de Pombal (após 1750), eram esses os produtos amazônicos comercializados dentro e fora da região. Internamente, a troca de mercadorias era a base da economia, o escambo funcionou até o início do período pombalino.

As embarcações seguiam abarrotadas de produtos para gerar riquezas fora da região, onde a moeda metálica circulava correntemente, enquanto no interior da região havia trocas de um produto por outro como forma de pagamento, de compensação pela aquisição de diferentes produtos.

Até o período pombalino, a Amazônia comerciara escambando. Do ciclo do Marquês em diante, introduzida a moeda metálica, modificou-se a paisagem financeira. Já nos últimos anos do século XVIII, sob os incentivos e iniciativa de Sousa Coutinho, imaginavam os colonos organizar-se numa empresa bancária! A introdução da moeda metálica não se fizera ao deus-dará. Para evitar os incidentes naturais com a exploração que se faria, dando-se elevados preços aos gêneros comerciáveis, especulação natural por parte dos que desejariam capitalizar fãcilmente, as autoridades promoveram reuniões, em que se fixaram os valores dos gêneros, impedindo-se a especulação. Ao invés de crise, de corrida, de alta de preços, tudo se processou muito normalmente. O dinheiro entrou a circular naturalmente (REIS, 1965, p. 187).

A condução política da Amazônia pelos portugueses não foi negativa e muito menos de insucesso. Tendo a sua conquista sido iniciada em 1616, a partir da chegada de Caldeira de Castelo Branco com 150 homens; já em 1820, o número de habitantes era de quase cem mil, não obstante os surtos de varíola nos anos de 1743 e 1750, quando 40.000 pessoas faleceram. Em 1820, a Amazônia já exportava 14 artigos significativos para a sua economia (REIS, 1965).

A relação de produtos do Quadro 1 mostra a variedade de produtos da Amazônia, cuja exportação era feita por navegação fluvial e marítima rumo à Europa; mesmo antes do início da produção representativa da borracha na Amazônia.

Castanha	Mamão	Resinas	Bálsamos
Fumo	Arroz	Breu	Jutaica
Algodão	Cana de açúcar	Canela	Baunilha
Mandioca	Peixes	Cumaru	Canela
Farinha de Mandioca	Amendoim	Puxuri	Piaçaba
Milho	Cacau	Jarina	Salsa
Batata	Óleo de Andiroba	Açaí	Quinina
Banana	Óleo de Copaíba	Gongô (Pau Pereira)	Timbó

Quadro 1 – Relação de produtos amazônicos

Fonte: Fernandes, Eurico (1966).

Esses produtos constituíam os resultados da participação dos indígenas na economia da Amazônia, uma contribuição nem sempre revelada nos livros de história econômica da Amazônia.

2.4 A produção da borracha e a navegação

A navegação a remo, vela e vara, que se fez na Amazônia até o final do século XVIII, continuou no século XIX. A esta, também foi agregada a navegação a vapor. Nas três primeiras décadas do século XIX, barcos ainda de madeira, movidos a vapor e cujo combustível era a lenha, navegavam nos rios amazônicos transportando borracha e todos os gêneros necessários ao consumo dos seringueiros e das populações ribeirinhas do interior da região.

Sobre a origem do barco a vapor, Van Loow (1941, p. 274) explica:

Eis a história da origem provável do barco a vapor. Lá por 1543 um cidadão natural de Barcelona chamado Blanco de Garay esteve a fazer experiências com um vapor a respeito do qual muito pouco sabemos. Uns dois séculos mais tarde, no ano de 1707, certo francês, Denis Papin, um dos muitos “pais da máquina-a-vapor” (James Watt, a quem habitualmente se conferem as honras de inventor, nada mais fez do que adaptar a máquina-a-vapor ao uso prático), pôs uma dessas engenho-cas num navio e fez a sua embarcação de estranho aspecto descer o [rio] Fulda (um tributário do [rio] Elba), movida por força própria. Papin pertencia àquela grande classe de cientistas do século dezessete que inventaram uma série de cousas que foram prontamente esquecidas e que depois tiveram de ser inventadas de novo e por completo.



Figura 14 – Esboço de um dos primeiros barcos a vapor.

Fonte: Van Loow, 1941, p. 275.

O barco a vapor da Figura 14 ainda era combinado com o uso da vela e roda lateral.

Outro modelo de barco a vapor mostrado na obra de Van Loow (1941) encontra-se na Figura 15.



Figura 15 - Barco a vapor no ano de 1737.

Fonte: Van Loow, 1941, p. 277.

A demanda por navegação aumentou consideravelmente com a Revolução Industrial iniciada na Europa. O Velho Continente dependia da borracha como insumo para a fabricação de novos produtos nas indústrias. E a Amazônia era rica em seringueiras, a árvore produtora do látex. Desse modo, o extrativismo das drogas do sertão e a produção de outros produtos foram reduzidos na região e a economia da Amazônia voltou-se para a extração do látex das seringueiras, árvores nativas.

A Capitania do Rio Negro foi elevada à categoria de Província do Amazonas, em 1850; a partir daí aumentava a expectativa de melhorias sociais e econômicas. A economia poderia ser conduzida pelas condições mercadológicas da própria Província e das suas relações comerciais com outras regiões do Brasil e também com o exterior. De acordo com o Relatório do 1º Presidente da Província do Amazonas, em 1851:

Segundo os trabalhos de recenseamento, confeccionados no anno corrente, a população da nova Província é de – 29.798 indivíduos – sendo 7.815 homens livres, e 225 escravos; 8.772 mulheres livres, e 272 escravas; 6.776 menores do sexo masculino livres, e 115 escravos; e do sexo feminino 5.685 livres, e 136 escravas (1851, p. 9)¹⁵.

Sob a presidência de João Batista de Figueiredo Tenreiro Aranha, a Província do Amazonas deu os seus primeiros passos para assumir a economia da borracha na segunda metade do século XIX. As necessidades do comércio do látex e de outros produtos criariam as demandas por uma navegação mais dinâmica, a substituição natural do transporte de cargas e passageiros em canoas, batelões e barcos a vela, para os barcos a vapor.

A exportação da borracha produzida na Amazônia, no período de 1855 a 1885, encontra-se na Tabela 1, a seguir.

15 <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=169331&PagFis=3530&Pesq=Decreto+Imperial+n%c3%bamer+5.575,+de+21+de+mar%c3%a7o+de+1874>

Tabela 1 – Exportação de Borracha da Amazônia

*Exportação de borracha da Amazônia, 1855-85
(toneladas)*

Ano	Exportações	Ano	Exportações	Ano	Exportações
1855	2.197	1866	5.434	1876	7.909
1856	1.906	1867	5.827	1877	9.215
1857	1.809	1868	5.651	1878	9.229
1858	2.242	1869	5.876	1879	10.136
1859	2.674	1870	5.602	1880	9.808
1860	2.672	1871	6.765	1881	9.124
1861	2.515	1872	8.218	1882	10.493
1862	3.555	1873	8.291	1883	11.000
1863	4.034	1874	7.716	1884	11.158
1864	3.466	1875	7.730	1885	12.322
1865	3.546				

FONTE: Le Coite, vol. 2, p. 432-4.

Fonte: Weinstein (1993, p. 72).

A demanda crescente da borracha da Amazônia exigia o aumento da produção. Como se tratava de extrativismo, a partir de seringueiras nativas, o aumento da produção somente foi possível com a busca do látex em seringueiras localizadas em áreas mais interiores da Amazônia. Como explica Weinstein (1993):

Enquanto, durante os primeiros anos, apenas uns poucos municípios paraenses (Breves, Anajás, Melgaço e Gurupá) haviam respondido pela maior parte da borracha produzida, na década de 1870 a extração da borracha havia se espalhado para o oeste, no baixo Xingu e no baixo Tapajós, no Pará, e, de maneira ainda mais impressionante, no Amazonas, nas zo-

nas ricas em seringueiras dos rios Solimões, Madeira, Purus e Juruá. Embora muito distantes do mercado exportador de Belém, e densa concentração de seringueiras ao longo desses rios e a relativa facilidade com que todos eles, com exceção do Madeira, podiam ser navegados pela crescente frota de barcos a vapor do Amazonas, faziam com que fossem preferíveis aos trechos superiores do Xingu e do Tapajós. (Estes dois rios corriam através de florestas ricas em héveas, mas eram semeados de corredeiras e quedas d'água que os tornavam praticamente intransitáveis.) (p. 71).

O desenvolvimento da navegação na Amazônia ocorria paralelamente ao desempenho da economia da borracha, uma ratificação da inter-relação comércio e navegação. Distante dos grandes centros consumidores do látex e sem estradas para atender às necessidades de circulação da borracha, a Amazônia encontrava nos rios as suas próprias estradas.

A província do Amazonas demandava embarcações maiores para o transporte da sua produção, mas encontrava-se limitada para o atendimento de tal demanda, pois o rio Amazonas ainda permanecia sem a navegação de embarcações de bandeira estrangeira. Sobre a liberação das águas do rio Amazonas para a navegação de barcos com bandeiras estrangeiras, os Estados Unidos da América mantinham pressão diante do governo brasileiro,

para permitir que um grupo de empresários americanos fizesse funcionar um barco a vapor no rio Amazonas [...], acreditava que o transporte a vapor iria revelar uma verdadeira descoberta do tesouro de riquezas tropicais que se exauriam intocadas por falta de investimento adequado (WEINSTEIN, 1993, p. 81).

O Governo Imperial do Brasil, no entanto, recusou-se a ceder a tal pressão, temia-se uma ameaça à integridade territorial do País, caso houvesse a abertura da navegação para barcos estrangeiros nas águas do rio Amazonas, conhecido como rio-mar.

A solução encontrada pelo governo brasileiro para atender à demanda da Amazônia por navegação de mais embarcações, em razão do aumento da produção de borracha e da necessidade do transporte de pessoas e de carga, sem que a soberania do País fosse afetada, foi dar crédito ao empreendedorismo do Barão de Mauá, e assim, convidou-o para:

Constituir uma linha de navegação a vapor sob controle nacional. Para tornar mais atraente a oferta, prontamente aceita pelo barão, o governo concedeu-lhe subsídio financeiro e direitos de monopólio – embora estes últimos fossem revogados um ano depois do início do funcionamento, por causa dos protestos dos defensores do livre-cambismo no parlamento nacional (WEINSTEIN, 1993, p. 81).

Constata-se, dessa forma, a necessidade de o governo imperial criar o incentivo de subsídios para a navegação na Amazônia, cujo beneficiado não era empresário sediado na região, mas sediado em outra região do País; outra constatação é a mobilidade do capital, que pode migrar facilmente para onde houver maiores e melhores expectativas de resultados (rentabilidade, segurança e liquidez), mesmo sabendo-se dos riscos e do grau de incerteza nos negócios. Já no século XIX, o instrumento político-econômico do incentivo fiscal serviu de garantia para a busca do crescimento regional. Pode-se entender que os governos provinciais não possuíam recursos financeiros e econômicos suficientes para investir na navegação fluvial da região.

Nesse contexto, o empresário Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, criou a “*Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, em 1853, com um capital de 1.200 contos e três pequenos vapores que faziam a viagem de ida e volta entre Belém e Manaus em 22 dias*” (WEINSTEIN, 1993, p. 81).

O convite feito ao Barão de Mauá pelo Governo Imperial representava uma concessão com caráter de privilégio, pois a necessidade de garantias para o negócio constituía-se em realidade diante das condições sociais e econômicas da região amazônica, e somente o governo imperial, através dos subsídios, poderia assegurar tais garantias. Como explica Bittencourt (1959, p. 15): “*A Empresa carecia defender, com todo o empenho, o dinheiro de seus acionistas, sendo o maior o próprio Irineu Evangelista de Souza. Aliás, pouca gente confiava num negócio que ainda ia criar suas fontes de receita*”.

Constituída a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, pelo Barão de Mauá, a produção e a exportação da borracha indicavam os caminhos dos rios a serem navegados.

A partir de 1853 foram sendo lançadas, uma a uma, diversas linhas de “gaiolas” [embarcações], tendo por sede de sua direção geral a cidade de Belém. A primeira linha estabeleceu-se entre aquela capital e Manaus, com escalas por Breves, Gurupá, Prainha, Santarém, Óbidos, Vila Bela (Parintins) e Itacoatiara. Foi um acontecimento que abriu vasto horizonte na vida econômica da região. Iniciou-se o vapor “Marajó”, de grandes rodas laterais, fundeado em Manaus a 11 de janeiro daquele ano (1853) (BITTENCOURT, 1959, p. 15).

Em agosto de 1854, o Presidente do Amazonas, Herculano Ferreira Pena, afirmou o seguinte, conforme citado por Bittencourt (1959, p. 15):

Em algumas viagens não têm os barcos podido receber toda a carga que se lhes oferece nos diversos portos, tanto na subida como na descida, o número de passageiros, já por diversas vezes, excedeu a 40 na chegada e na saída de Belém.

Essa afirmação indicava a necessidade de aumentar o número de viagens mensais da embarcação da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas; era também um sinal de que havia mais oferta de cargas e de passageiros do que a prevista inicialmente pela empresa. Por isso, ainda em 1954 a Companhia aumentou para duas a quantidade de viagens mensais; além de *“estender uma linha até Santa Isabel do Rio Negro, seguiu o [barco] ‘Monarca’, viajando somente de dia, por se tratar de um caminho ainda desconhecido da praticagem de navios a vapor”* (BITTENCOURT, 1959, p. 15), conforme a alteração do seu contrato com o governo imperial.

Apesar de o Governo Imperial ter concedido o privilégio de exclusividade à Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas em 1853, esta Companhia não o manteve por muito tempo; *“em 1854, na renovação de seu contrato, a Companhia renunciou ao privilégio da exclusividade”* (BITTENCOURT, 1959, p. 17). Paralelamente ao avanço da navegação na Amazônia, realizaram-se estudos sobre as condições de navegabilidade dos rios amazônicos: *“o conde Rozwadowski traça um roteiro descritivo de Manaus a Nauta, a bordo do [barco] ‘Marajó’, outro, por João Wilkens de Matos, do mesmo itinerário”* (BITTENCOURT, 1959, p. 15). Estudos sobre a navegabilidade do rio Negro revelaram a existência de muitos obstáculos, mais acentuados ainda durante o período das vazantes. Conforme avaliação de Bittencourt (1959, p. 15):

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

Em 1861, oito anos depois da sua criação, a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas conquistava o mercado da navegação fluvial na Amazônia gradativamente; aumentava a sua frota a partir do patrocínio dos governos provinciais do Pará e do Amazonas, e nessa época, como escreveu Bittencourt (1959, p. 16), dispunha dos seguintes barcos a vapor com os respectivos custos:

Nome do Barco	Custo (Cr\$)
Marajó	100.000,00
Rio Negro	103.527,00
Monarca	49.403,00
Tapajós	221.000,00
Cametá	60.000,00
Tabatinga	93.185,00
Solimões	152.987,00

A Companhia inaugurou mais três linhas de navegação: entre Manaus e Nauta, no Peru, ainda com o navio “Marajó”; uma linha para atender à demanda do rio Tocantins, em 1855, e uma linha para o rio Negro, tendo como escala Tauapessassu, Airão, Moura, Barcelos. Moreira, Tomar e Santa Isabel (BITTENCOURT, 1959).

Após ter participado da criação do comércio, do desenvolvimento da riqueza e da estimulação das relações econômicas na região amazônica, a Companhia obteve suas recompensas e também assumiu prejuízos de certas linhas, mas “*na verdade, os lucros globais compensavam os fracassos de determinadas viagens*” (BITTENCOURT, 1959, p. 16). Dez anos depois da criação, em 1863, a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas possuía oito linhas de navegação, e “*quatro delas tinham pontos terminais em Manaus, ligando a novel capital a Belém, Nauta (Peru), Tabatinga e Santa Isabel (Rio Negro)*” (BITTENCOURT, 1959, p. 17).

O barco a vapor ampliou as possibilidades de reduzir o isolamento da Amazônia. E embora o primeiro barco a vapor a subir o rio Amazonas, o barco Guapiassu, da Armada Imperial, tenha realizado esse feito em 10 dias, de Belém a Manaus, em 1843, e a liberação da navegação de embarcação de bandeira estrangeira nas águas do rio Amazonas somente ocorrido a partir de 1866, a navegação a vapor tornou-se a preferida na região Amazônica, a partir da segunda metade do século XIX. Bittencourt (1959, p. 17) citou o que foi registrado por Tavares Bastos:

Definia-se, bem nítida, a preferência pela navegação a vapor. O presidente da província, em 1865, assinalava a diminuição da frequência de embarcações a vela no pôrto de Manaus: “De 57 que se registraram em 1860, com 1.614 toneladas e 359 tripulantes, somente 37 se empregaram no comércio de cabotagem entre o Pará e esta província, no exercício de 1863-64, arqueando 1.057 toneladas e tripuladas por 247 pessoas”.

Em 1864 fundearam em Manaus 82 navios a vela, com 1.468 toneladas, e 40 navios a vapor, com 5.929 toneladas¹⁶.

Somente a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, que havia transportado durante o primeiro ano (1853) de atividades apenas 691 pessoas; em 1871 transportou 16.918 pessoas nas suas oito linhas de navegação existentes, e isso representou receita de Cr\$ 194.915,60, conforme informações publicadas por Bittencourt (1959, p. 17).

A exploração dos rios amazônicos pela navegação a vapor constituiu-se em atividade empreendedora no século XIX. Esse empreendimento poderia ser realizado pelo governo com a participação de civis, cujo objetivo era a exploração dos cursos d'água para conhecer as reais condições de navegabilidade dos mesmos.

Em 1861, a Presidência da Província do Amazonas ordenou a subida do rio Purus pelo vapor Pirajá, da Armada Imperial, levando, encarregado da exploração, o engenheiro João Martins da Silva Coutinho, e como prático o amazonense Manoel Urbano da Encarnação. Subiu até o primeiro obstáculo, a cachoeira do Huitanaã. Há um itinerário impresso dessa viagem. Foi a primeira vez que um barco a vapor sulcou o grande tributário do Amazonas (BITTENCOURT, 1959, p. 17).

Além da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, outras companhias menores de navegação foram constituídas e iniciaram suas operações na Amazônia; em 1866 o Governo Imperial autorizou que o Sr. Alexandre Paulo de Brito Amorim organizasse a Companhia Fluvial do Alto Amazonas,

16 Tavares Bastos, "O vale do Amazonas" – 2ª. Edição. Rio de Janeiro: Brasiliana, 1937, página 167.

a quem o Governo Imperial concedeu auxílio de 96 (noventa e seis) contos para iniciar o empreendimento; recebeu ainda a garantia do governo para a duração de 25 anos do contrato e uma subvenção de 3% (três por cento) adicionados sobre todo e qualquer gênero que fosse exportado. Ainda, no caso de essa vantagem exceder o valor de 120 (cento e vinte) contos anuais, o restante ficaria para os cofres da Província (BITTENCOURT, 1959).

A Companhia de Brito Amorim enfrentava a concorrência da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas desde o início das suas operações no ano de 1870, quando também recebeu auxílio de Cr\$ 36.000,00, atribuído pela Lei do Orçamento para o exercício financeiro de 1870, para o estabelecimento de uma linha de navegação mensal entre Manaus e Belém (BITTENCOURT, 1959). Tendo os seus navios encomendados na Inglaterra, Brito Amorim experimentou prejuízos em decorrência da desvalorização da moeda brasileira no período da Guerra do Paraguai (1867-1869), quando foi determinada a baixa do câmbio, pois os compromissos financeiros assumidos por Amorim em Londres elevaram-se muito, além dos atrasos para as entregas das embarcações. E ainda, após pouco tempo de operação, a Companhia Fluvial de Brito Amorim foi protagonista de um fato revelado por Bittencourt (1959):

Deu-se então o primeiro sinistro em águas amazonenses: abalroamento do “Purus” pelo “Arary”. Isso importou em grave prejuízo para a “Cia. Fluvial”, que não estava sendo tão feliz, como o fora desde sua inauguração, a empresa fundada por Mauá (p. 19).

Houve ainda, na Amazônia, a firma Lobo & Siqueira, com o barco Curuzu; a firma Thury & Irmão, como barco Arapiranga; a firma Stone & Hermida, com o barco Madeira e a firma Elias

José Nunes da Silva e Cia., com o barco Manicoré; os barcos dessas firmas eram todos de pequena lotação (BITTENCOURT, 1959). Outra companhia criada na Amazônia foi a Cia. Fluvial Paraense (1867), a qual utilizava embarcações de baixo calado, ideal para as vazantes, e foi incorporada à Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas após três anos de operação.

No período de 1853 a 1874, portanto, tempo de atividade da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, todas as outras companhias de navegação criadas na Amazônia foram de alguma forma incorporadas à Companhia de Navegação do Barão de Mauá. Ou seja, a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas conseguiu “*absorver tôdas as organizações que tentaram fazer-lhe concorrência*” (BITTENCOURT, 1959, p. 21).

A publicação do Decreto Imperial número 5.575, de 21 de março de 1874, fundiu a Companhia Fluvial, de Alexandre Paulo de Britto Amorim, com a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, de Mauá. Os governos do Império, do Amazonas e do Pará autorizaram e ratificaram os acordos necessários, pois cada uma das empresas possuía contrato assinado juntamente com estes. Assim nasceu a *Amazon Steam Navigation Company*, cuja sede ficava em Londres.

DECRETO N. 5575 - DE 21 DE MARÇO DE 1874

Concede á Companhia Fluvial do Alto Amazonas autorização para transferir á Amazon Steam Navigation Company Limited todos os seus direitos e favores concedidos por lei, e bem assim os respectivos encargos.

Attendendo ao que Me requereu a Companhia Fluvial do Alto Amazonas, e de conformidade com o parecer da Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado exarado em Consulta de 30 de Janeiro ultimo, Hei por bem Conceder-lhe autorização para transferir á Amazon Steam Navigation Com-

pany Limited todos os seus direitos e favores, concedidos por lei, e bem assim os respectivos encargos; ficando, porém, entendido que todas as questões que se suscitarem entre a Companhia concessionaria e o Governo Geral ou Provincial, ou ainda entre ella e os particulares serão decididas no Brazil de accôrdo com as suas Leis¹⁷.

A nova Companhia de navegação foi resultado da forte concorrência no setor da navegação fluvial na Amazônia. As leis do capitalismo operavam na Amazônia, fosse na determinação da demanda por borracha e por navegação, fosse na indicação da oferta de borracha a ser providenciada a partir da interiorização da extração do látex na região. O monopólio da empresa de Mauá possibilitava a aquisição de toda e qualquer empresa de navegação brasileira que fosse criada na Amazônia. Aconteceu também com a Cia. Pará e Amazonas, a qual foi fundida à Companhia de Mauá em 1892. A navegação a vapor modificou o cenário econômico da Amazônia, e isso está claro na forma como Bittencourt (1959) se expressa:

Não hesitamos em afirmar que foi a navegação a vapor que tirou a Amazônia do marasmo em que vivia, dando oportunidade ao seu comércio de uma penetração mais vasta e rápida, ao mesmo tempo que fazendo conhecidos e em parte explorados os seus recursos naturais. Os rios da Amazônia valem por estradas abertas ao bem estar e à riqueza. Os negócios com os produtos florestais, especialmente a borracha, fizeram com que a flotilha fluvial se tornasse insuficiente para as necessidades do tráfego. No começo deste século [XX], entre 1900 e 1910, as casas comerciais de Belém e Manaus, bem

17 <http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=73057&tipoDocumento=DEC&tipoTexto=PUB>

como alguns comerciantes do interior, encomendaram, sobretudo da Inglaterra, “gaiolas” para servir aos seus aviados. De momento lembramo-nos, relativamente as firmas com sede em Manaus, dos navios de Miranda Araújo, Caetano Monteiro, Avelino Augusto Martins, Hilário Álvares, Armino Teixeira, Comendador Eduardo Rodrigues (p. 21).

As encomendas das embarcações do tipo “gaiola” tornaram-se úteis aos clientes das casas comerciais de Belém e Manaus; esses clientes, denominados aviados, realizavam compras na base do fiado nas casas comerciais e pagavam depois de vendida a sua produção de borracha, considerada essa exportação uma comercialização certa.

Aviar em larga escala e receber dos aviados, proprietários de barracões vultosa porção de gênero, era preocupação das casas aviadoras. Se o comitente do interior se mostrava digno de confiança, pela presteza com que atendia os seus compromissos, embora nada possuísse na terra que explorava, seu crédito podia ser alargado *consideravelmente* (BITTENCOURT, 1959, p. 32).

Os aviadores não realizavam suas compras através de pagamentos à vista; “*compravam a crédito nas praças do Nordeste e do Sul do País. Comprava fiado para vender fiado. Fretes e passagens, em geral, eram pagos às agências de navegação, quando se liquidavam os negócios, tantas vezes nas próprias casas aviadoras*” (BITTENCOURT, 1959, p. 32-33).

As palavras de Araújo Lima, citadas por Bittencourt (1959, p. 33), explicam o processo de nascimento e morte de fortunas na Amazônia, na economia da borracha:

[...] o crédito era a mola das iniciativas e a base dos negócios, desde os primeiros dias da vida comercial da Amazônia e assim foi se tornando cada vez mais fácil; tornou-se fácil. Daí se originou o regime de abuso do crédito, de excesso de confiança, de extravagante facilidade de negócios¹⁸.

E assim, o aparecimento ou o sumiço de grandes fortunas tornava-se consequência da variação do preço da borracha, que costumava levar à falência casas de comércio e navios. A Tabela 2 mostra a queda da produção da borracha brasileira, da África e América Central a partir do ano de 1913 e, paralelamente, o aumento da produção da borracha na Ásia.

Tabela 2 – Produção Mundial de Borracha: 1900-1919 (toneladas)

Ano	Produção de Borracha da Ásia (toneladas)	Varição Percentual na Ásia (%)	Produção de Borracha do Brasil (toneladas)
1900	3	-	26.750
1901	4	33	30.290
1902	7	75	28.700
1903	19	171	31.095
1904	41	116	30.650
1905	141	244	35.000
1906	615	336	36.000
1907	1.323	115	38.000
1908	2.014	52	38.860
1909	3.685	83	42.000

18 LIMA, Araújo. "Amazônia, a terra e o Homem" – 2ª edição. Rio: Brasiliiana.

1910	8.753	138	40.800
1911	15.800	81	37.730
1912	28.194	78	43.370
1913	47.618	69	39.560
1914	71.380	50	36.700
1915	107.867	51	37.220
1916	152.650	42	37.000
1917	204.251	34	39.370
1918	241.579	18	30.700
1919	381.860	58	34.285

Fonte: Weinstein (1993, p. 247).

Caso os proprietários das casas comerciais de Manaus e Belém tivessem acesso às informações relativas aos investimentos asiáticos no cultivo da seringueira e no aumento da sua produtividade, certamente não teriam encomendado embarcações na Inglaterra para serem utilizadas por pouco tempo; o fim do ciclo da borracha na Amazônia e no Brasil não pode ser previsto face à escassez de informações, uma realidade no final do século XIX e início do século XX, pois apesar de o aumento da demanda pela borracha amazônica nesse mesmo período ter indicado tendência de crescimento da produção da borracha amazônica, a Ásia continuava os trabalhos no cultivo da seringueira.

A borracha amazônica gerava riquezas aos cofres públicos através da tributação. Quando o preço de venda da borracha encontrava-se em alta, a arrecadação de tributos também aumentava. A Tabela 3 apresenta a variação percentual da borracha produzida.

Tabela 3 – Produção de borracha – 1900 a 1919

Ano	Produção de Borracha da Ásia (toneladas)	Variação Percentual na Ásia (%)	Produção de Borracha do Brasil (toneladas)	Variação Percentual no Brasil (%)
1900	3	-	26.750	-
1901	4	33	30.290	13
1902	7	75	28.700	-5
1903	19	171	31.095	8
1904	41	116	30.650	-1
1905	141	244	35.000	14
1906	615	336	36.000	3
1907	1.323	115	38.000	6
1908	2.014	52	38.860	2
1909	3.685	83	42.000	8
1910	8.753	138	40.800	-3
1911	15.800	81	37.730	-8
1912	28.194	78	43.370	15
1913	47.618	69	39.560	-9
1914	71.380	50	36.700	-7
1915	107.867	51	37.220	1
1916	152.650	42	37.000	-1
1917	204.251	34	39.370	6
1918	241.579	18	30.700	-22
1919	381.860	58	34.285	12

Fonte: Weinstein (1993, p. 247).

Em tempo de alta, os impostos desse artigo, que chegou a merecer o nome de ouro negro, eram escorchantes. Chegaram a atingir 33% nas diversas formas de tributação, baixando depois para 22%, ponto em que se manteve por alguns anos. Mesmo assim, nesse assalto dos poderes públicos à bolsa particular, muitas fortunas se fizeram nas duas capitais [Manaus e Belém]. Quase todas, porém, não ficaram na terra, não foram invertidos em aparelhamentos reprodutivos, capazes de equilibrar, mais tarde, a vida econômica e financeira da Planície (BITTENCOURT, 1959, p. 29).

Como principal fonte de renda da região, a borracha pagava as despesas públicas (federais e estaduais) e induzia os investimentos no setor da navegação e do transporte fluvial na Amazônia.

A variação percentual anual da produção de borracha da Ásia mostrada na Tabela 3, no período de 1900 a 1906, já indicava o quanto aquela produção continuaria crescendo nos anos seguintes, diante do aumento constante da demanda mundial por borracha em busca de progresso.

No início do século XX, quando o preço da borracha estava alto, mesmo pagando altos impostos sobre a produção, “*os investimentos feitos com a aquisição de navios e vapores durante o ciclo da borracha foram consideráveis*” (BENCHIMOL, 1995, p. 7). Ao analisar essa informação em relação à escassez de investimentos em aparelhos reprodutivos, capazes de atenuar as dificuldades econômicas na Amazônia após o ciclo da borracha, como informou Bittencourt (1959), verifica-se que houve investimentos no setor da navegação fluvial; esses investimentos decorriam do sucesso dos negócios da borracha, cujos preços estavam em alta no primeiro decênio do século XX.

Portanto, embora as dificuldades econômicas vividas pela Amazônia após o ciclo da borracha tenham sido uma realida-

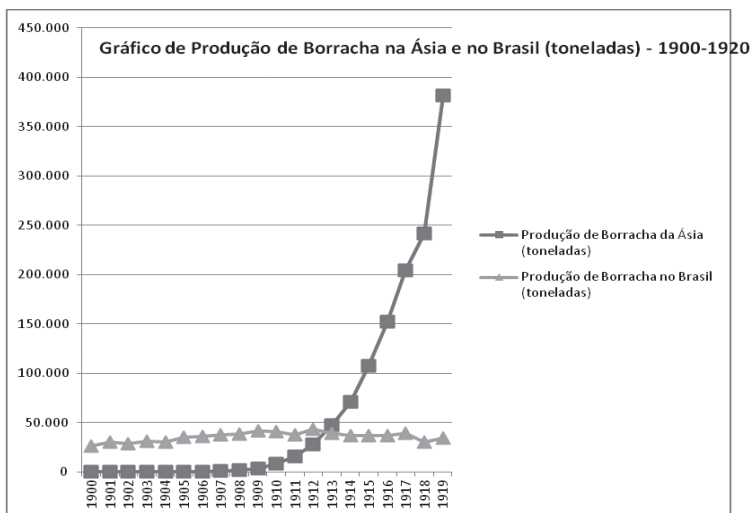
de, não é correto afirmar que as fortunas adquiridas pelos seringueiristas e empresários em geral, no início do século XX, na Amazônia, foram desperdiçadas pelo consumo desmedido ou pelo mau emprego daqueles recursos. A constatação de que os empresários da borracha investiam na navegação livra-os da acusação de gasto indevido das suas riquezas. E para aqueles que ainda afirmam não terem sido as riquezas da borracha investidas na região, Benchimol (1995, p. 7) escreveu:

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 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, 1911:18).

A riqueza produzida pelos lucros da borracha transformou a cidade de Manaus, uma cidade entranhada na selva amazônica e agora envolta na modernidade já conhecida pelos grandes centros do Brasil e do mundo. Por isso, um esclarecimento sobre essa modernidade foi escrito por Dias (1999, p. 32):

A modernidade em Manaus não só substituiu a madeira pelo ferro, o barro pela alvenaria, a palha pela telha, o igarapé pela avenida, a carroça pelos bondes elétricos, a iluminação a gás pela luz elétrica, mas também transforma a paisagem natural, destrói antigos costumes e tradições, civiliza índios transformando-os em trabalhadores urbanos, dinamiza o comércio, expande a navegação, desenvolve a imigração. É a modernidade chegando ao porto de lenha, com sua visão transformadora, arrasando com o atrasado e feio e construindo o moderno e o belo.

Os dados das produções da Ásia e do Brasil, da Tabela 3, estão representados no Gráfico de Produção de borracha na Ásia e no Brasil, no período de 1900 a 1919, e indicam o ano (1913) em que a produção da Ásia superou a produção brasileira de borracha.



Ainda no período de 1900 a 1910, em pleno crescimento da produção de borracha na Amazônia, a navegação também crescia. Seringalistas e proprietários de barracões, onde a produção era estocada, mantinham embarcações próprias como lanchas e batelões (canoas altas) para o atendimento das necessidades das suas propriedades. Paralelamente, a quantidade de barcos responsáveis pelo abastecimento das comunidades interiores da Amazônia com alimentos e quaisquer outros produtos, denominadas essas embarcações de “regatão”, cresciam na Amazônia, ora levando produtos àquelas populações, ora trazendo sobras de borracha e outros produtos comprados daqueles que viviam no interior da Amazônia. Os regatões transportavam duas a três toneladas de carga entre os diferentes portos da Amazônia.

Esse transporte de cargas através dos rios da Amazônia nos barcos a vapor utilizava a lenha como combustível. Pode-se até mesmo compreender a “*socioeconomia da lenha*” na Amazônia, como uma categoria de análise capaz de revelar, após pesquisas, o que representou a biomassa da lenha para o meio ambiente amazônico durante o ciclo da borracha, enquanto a navegação a vapor consumia lenha. Índícios dessa *socioeconomia* podem ser encontrados na obra de Benchimol (1995, p. 37):

Havia, nos tempos áureos da borracha, milhares de portos de lenha no beiradão dos rios – “postos de biomassa” – para abastecer a navegação a 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 má-

quinas. 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.

Estrategicamente localizada à margem do rio Negro, Manaus liga-se ao interior do Estado do Amazonas, ao Sul do Brasil, à América do Norte e à Europa, desde o século XVII; a atracação facilitada no porto de Manaus e o movimento de embarcações chamavam a atenção na Amazônia. A partir do início do século XX, a cidade de Manaus teve o seu comércio aumentado pela maior produção de borracha. Segundo Bittencourt (1959, p. 22), *“já em 1902, visitaram-na [Manaus] 140 navios estrangeiros e 342 nacionais, vindos de fora do Estado. Procedentes do interior, 617”*.

A circulação de riquezas através da navegação fluvial indicava o êxito da comercialização do látex e da castanha na Amazônia. Como explica Pennington (2009, p. 89):

É neste cenário que os navios a vapor atravessavam o Atlântico, faziam escalas em Santos, Salvador, Recife, Belém, Manaus, Iquitos (no Peru) e retornavam. Traziam toda sorte de mercadorias, como lastro: objetos de ferro fundido, cimento, tijolos, até pedras para construção; insumos para a caça e a pesca, bebidas e alimentos e toda sorte de novidades que pudessem arremeter compradores. Voltavam com a cobijada borracha, principalmente, mas também com castanha-do-pará, óleos essenciais como, por exemplo, o pau-rosa, a andiroba, fibras como a piaçava, peles de animais. Os navios desta rota partiam e chegavam, principalmente, do porto de Liverpool, na Inglaterra. Um rol de mercadorias com destino a Manaus, datado de 1899, mostra os seguintes produtos: algodão, chapas de ferro galvanizado, chapas de chumbo, maquinaria para chaminés (?), óleo lubrificante, tijolos refra-

tários, bigornas, forjas, presunto, canetas (penas), ferragens, óleo de linhaça, espoletas e caixas de armas de caça.

Todo esse fervor produtivo provocava o crescimento econômico e ganhos à navegação. A partir de 1910, porém, os primeiros vestígios do anúncio de crise econômica começaram a ser notados pelos armadores, cujas preocupações não se limitavam à diminuição das cargas e passageiros para as suas embarcações, mas as consequências a serem produzidas caso os preços da borracha caíssem e as exportações desse produto da Amazônia acompanhassem tal queda.

A literatura sobre o período da produção de borracha na Amazônia é rica em detalhes de diferentes áreas inter-relacionadas com a economia da borracha. Embora o tema de pesquisa explorado e revelado neste texto seja a navegação na Amazônia, torna-se importante a apropriação de uma informação sobre a causa do fim da economia da borracha que resultou em dificuldades para vida econômica da Amazônia e, conseqüentemente, dos negócios da navegação da Amazônia e para a Amazônia. A informação consta do livro *Fordlândia*, de Greg Gandim (2010):

Em 1871, Wickham e sua mulher se estabeleceram em Santarém, onde o Tapajós se une ao Amazonas. Tentando se firmar como especialista em borracha, ele caiu rapidamente em descrédito, sobrevivendo somente graças à bondade de uma comunidade de confederados americanos exilados que, movidos pela sua “aparência aristocrática” e seu “aspecto solitário e melancólico”, adotou o casal. Apesar de ser um fracassado em quase tudo na vida, Wickham teve um sucesso, o contrabando, em 1876, de 70 mil sementes amazônicas, colhidas em um local não distante de onde viria a ser fundada Fordlândia. Ele as entregou aos Reais Jardins Botânicos

de Londres, onde foram transformadas nas mudas usadas no desenvolvimento da concorrência para o látex na Ásia. Na verdade, o verdadeiro sucesso de Wickham foi ganhar fama por ter roubado as sementes, pois historiadores da borracha posteriormente questionaram os principais aspectos de sua ousada história. De qualquer maneira, a rainha Vitória nomeou Wickham cavalheiro, garantindo seu lugar na história como herói imperial britânico e vilão imperialista brasileiro, e a Amazônia começou sua longa queda para a estagnação econômica (p. 45).

Esse embevecimento com o novo, o moderno, e a falta dos cuidados necessários à busca de uma sustentabilidade econômica foram alguns dos fatores que abreviaram o usufruto das rendas geradas pela seringueira. O Látex que tanto viajou da Amazônia para o exterior com destino à industrialização, enquanto modernizava as principais cidades da Amazônia, encerrou a sua vida útil na região quando a Inglaterra utilizou as sementes das seringueiras amazônicas para cultivá-las e assumir a liderança mundial na produção da borracha a partir dos seus plantios em terras asiáticas.

Considerando-se a riqueza financeira e econômica que a borracha cultivada pelos ingleses produziu na Ásia para a Coroa Inglesa, e, terem sido as sementes das seringueiras amazônicas levadas para a Europa sem qualquer tipo de pagamento à sociedade amazônica, pode-se compreender o quanto a Amazônia contribuiu para o enriquecimento dos ingleses. A crise financeira e econômica da Amazônia iniciou-se em 1913 e somente teve fim nos primeiros anos da década de 70, quando a Zona Franca de Manaus começou a apresentar os seus primeiros resultados financeiros e econômicos na região amazônica.

Assim, a característica de mundialização da Amazônia também pode ser ratificada nesse acontecimento das sementes de seringueira levadas para a Europa pelo inglês Wickham.

CAPÍTULO III

A Navegação Fluvial e a Construção Naval na Amazônia

3.1 Estaleiros pioneiros

O Estaleiro dos Ingleses foi instalado em Manaus, em 1904, no atual bairro da Aparecida, na Rua João Wilkens de Matos; esse mesmo estaleiro recebeu, posteriormente, o nome de Estaleiro Plano Inclinado, por volta de 1978; quando deixou de existir, deu lugar à instalação de tanques para armazenamento de combustíveis. Em seguida, 1916, instalou-se o Estaleiro Teixeira Pinto no bairro do Educandos. O Estaleiro São João foi instalado em 1932.

A Amazônia, porém, é muito maior que a cidade de Manaus. De igual modo, a construção naval na Amazônia é muito maior que as oficinas de reparo e os estaleiros da cidade de Manaus. Por isso, torna-se importante revisitar a obra de Bittencourt (1959), para entender a navegação fluvial e a construção naval na Amazônia:

Ao tempo da Capitania de São José do Rio Negro, subordinada então ao governo do Pará, qualquer ação administrativa visando o progresso e o domínio político do interior, não podia deixar de incluir, no seu programa, o estabelecimento

de estaleiros de construção naval ou para reparo das embarcações. O Arsenal de Marinha do Pará foi fundado em junho de 1761. O governador D. Francisco de Souza Coutinho, entre os anos de 1789 e 1803, fomentou a construção naval, quer para afrontar o Oceano, quer para levar aos confins das terras da sua jurisdição o poder de sua autoridade. Em dez anos, fez construir 4 fragatas, 3 charruas, 3 bergantins, 12 chalupas e embarcações menores para a pesca e diligências. Nesse mister tinha mais de 2.000 empregados¹⁹ (p. 12-13).

Espraiado à beira mar e alongado para o interior, o Estado do Pará aprendeu a lidar com a navegação de cabotagem e a navegação de longo curso desde cedo na Amazônia. Naturalmente, a localização da capital paraense sempre possuiu poder marítimo e poder fluvial. A navegação interior representava, então, no século XVIII, uma estratégia a ser utilizada para interiorizar o crescimento econômico na região, e, de acordo com a gestão de homens públicos e empreendedores privados, essa estratégia poderia causar desenvolvimento socioeconômico regional. A força política nacional, no entanto, não permitia que as águas do rio Amazonas fossem navegadas por embarcações de bandeiras estrangeiras até a primeira metade do século XIX. O progresso visitava outros países e outras regiões do Brasil, onde os diferentes modais de transporte integravam sistemas produtivos e geravam os rendimentos adequados aos serviços prestados, mas a Amazônia com a sua pujança hidrográfica limitava-se à navegação fluvial interna e as embarcações estavam também limitadas local, regional e nacionalmente. Longe, portanto, da integração desejada e tentada pelos governantes da Amazônia.

19 Francisco Bernardino de Souza, "Lembrança e curiosidades do Vale do Amazonas" - Pará, 1873, pág. 129.

Ainda na Capitania de São José do Rio Negro, o seu 3º. Governador, Manoel da Gama Lobo d'Almada, construiu um estaleiro no Lugar da Barra, para onde foi transferida a sede do governo, que antes ficava em Barcelos (BITTENCOURT, 1959). A instituição de uma sociedade para promover a agricultura, indústria e navegação, em 1828, em Belém, mas não houve êxito, nem mesmo diante do interesse comercial da Inglaterra. A nova tentativa foi empreendida em 1837; uma vez organizada a empresa, constituíram-se as ações, mas não seguiu adiante (BITTENCOURT, 1959). Ainda em 1838, considerado assunto do Pará, o lançamento de um programa de navegação na Corte do Império, por Tenreiro Aranha, não recebeu o devido apoio.

3.2 Os investimentos e as subvenções da navegação fluvial

A navegação fluvial na Amazônia não era e não é empreendimento demandante de pouco capital. Pode-se até mesmo questionar se a navegação fluvial nessa região é mais intensiva de capital ou de mão de obra. O capital supera a mão de obra como fator de produção mais requerido nesse setor da economia amazônica. Por isso, desde o Governo imperial que os investimentos e os subsídios da navegação têm estado presentes no processo responsável pelo transporte de cargas e passageiros na região. A importância da navegação fluvial na Amazônia está expressa na afirmação de Benchimol (1995):

Seria impossível viver e produzir na Amazônia se a região não fosse dotada 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 grande 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 (p. 3).

Não é exagero afirmar que apesar de toda a inteligência humana das pessoas que vivem na Amazônia, da biodiversidade, das riquezas naturais, da beleza cênica, da floresta tropical abundante e do volume de água integrantes da Amazônia, sem a navegação fluvial essa região não teria e não tem condições de viabilizar práticas sociais às suas populações.

Cada linha de navegação (ida e volta) percorria aproximadamente, as seguintes distâncias, com as respectivas subvenções totais anuais pagas pelo Governo Federal, em 1912, a preços de 1992: Belém – Manaus - 1.850 milhas – US\$ 109.800; Belém – Maués – 1.318 milhas – US\$ 93.870; Belém – Oiapoque – 1.460 milhas – US\$ 844.875; Manaus – Autazes – Castelo – 650 milhas – US\$ 192.894; Manaus – Santa Isabel do Rio Negro – 846 milhas – US\$ 301.270; Manaus – Cruzeiro do Sul (Juruá) – 4.870 milhas - US\$ 578.088; Manaus – Jatuarana – 1.552 milhas - US\$ 460.570; Manaus – Santo Antônio do Madeira – 1.340 milhas – US\$ 99.414 (BENCHIMOL, 1995, p. 4). Esses valores representam o total por ano para cada uma dessas linhas, mas o desembolso do Governo Federal para as Companhias de Navegação era mensal.

Ainda de acordo com Benchimol (1995, p. 4):

O contrato da Amazon River com o Governo Federal previa, pois, um pagamento de subvenção anual correspondente a [...] US\$ 4.322.536, [...] 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.

A confirmação da necessidade da navegação encontra-se nos escritos sobre a navegação na Amazônia, tanto na quantidade de companhias responsáveis pela navegação e transporte na região, quanto pela ação dos governos federal e estadual em subsidiar a navegação, como forma de compensar os custos logísticos das companhias de navegação frente às grandes distâncias a serem percorridas. Para atender às necessidades de circulação e distribuição no cenário econômico da Amazônia havia os barcos de primeira linha – aqueles que interligavam Belém ao resto da Amazônia – e os de segunda linha, que interligavam Manaus ao resto do Estado do Amazonas, como explica Benchimol (1995):

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. Andressen, Mendes & Cia., entre outros (p. 3).

Os custos dos governos federal e estadual para manter a navegação em funcionamento na Amazônia eram altos, mas somente as grandes companhias de navegação conseguiam firmar contratos com os governos para o recebimento de subsídios, porque essas possuíam capital investido em embarcações de médio e grande porte; assim, garantiam as viagens e o cumprimento dos itens dos contratos. Quanto às firmas pequenas com suas embarcações também pequenas, os proprietários assumiam os custos, além da concorrência com as grandes empresas.

As relações econômicas e operacionais entre a navegação e a produção da borracha criaram dependência mútua. Considerando-se o desenvolvimento da navegação dependente da produção da borracha destinada à exportação, as dificuldades do negócio da borracha causavam impactos no setor da navegação. Portanto, os subsídios à navegação nos séculos XIX e XX providenciados pelos governos federal e estadual encontravam motivação na produção da borracha da Amazônia. No entanto, os governos não se mostravam dispostos à realização de investimentos na navegação fluvial e na infraestrutura portuária da Amazônia. Paralelamente, o funcionamento das relações de confiança entre aviadores e aviados produtores de borracha criou ambiente propício para não haver dúvidas quanto à quitação de dívidas assumidas previamente.

Esse ambiente tornou-se desestruturado com a realização de práticas contrárias ao costume baseado na confiança, inicialmente estabelecida na região. Fossem consequências dos riscos da navegação, fossem por outras causas, algumas dívi-

das assumidas deixavam de ser quitadas conforme o combinado. Sobre essas práticas, Bittencourt (1959, p. 33) registrou o seguinte na sua obra:

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

Problemas de má fé, não cumprimento de acordos comerciais existentes em terra firme, onde ocorriam as atividades de extração e produção da borracha, também se verificavam no setor da navegação fluvial na Amazônia. Os altos custos logísticos da região; os riscos das atividades da navegação e as insatisfações de muitos empreendedores do setor em relação às restrições dos pagamentos de subsídios ensejavam práticas e tentativas de burlar normas e cláusulas contratuais no setor da navegação. Como escreveu Bittencourt (1959, p. 33):

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

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

Comportamentos dessa natureza revelam interesses diferentes daqueles indicados pelos governos federal e estadual na condução do funcionamento da navegação fluvial; tratava-se de práticas criminosas voltadas para a obtenção de vantagens econômicas, sem considerar as possibilidades de perdas de vidas da tripulação e de passageiros, a bordo dessas embarcações.

3.3 A formação de Práticos na Amazônia

Ainda no início da segunda metade do século XX, quando a importância da navegação fluvial na Amazônia tornou-se um conhecimento consolidado no Brasil, não foram tomadas as providências para o estabelecimento de escola de formação de práticos na Amazônia Ocidental.

A proximidade geográfica da Amazônia Oriental em relação ao Oceano Atlântico permitiu que os avanços na área de formação de práticos marítimos, de alguma forma, contemplassem também a formação de práticos fluviais. Daí, algumas calhas

de rios amazônicos orientais terem sido atendidas desde o século passado por tais navegadores. Quanto à Amazônia Ocidental, onde além dos altos rios a demandarem navegadores, há também crescentes demandas pela formação de práticos, a escassez desses profissionais tornou-se fato limitador do desenvolvimento da navegação fluvial na Amazônia.

Sobre a profissão de Prático, Bittencourt (1959, p. 33-34) escreveu o seguinte:

A Amazônia ressentir-se da falta de uma Escola de Práticos fluviais, além da instrução primária, adquiriram conhecimentos náuticos gerais, aprendam os preceitos do Código de Cabotagem, e, especialmente, um acurado estágio, a navegação de um ou dois rios da planície. Os verdadeiros Práticos são aqueles que se fizeram na constância das viagens. Conhecem e sabem evitar os lugares perigosos. Há falta de Práticos. A mentalidade de muitos dos nossos técnicos da roda do leme jamais tolerou que ao seu lado alguém aprendesse a prática de um rio. Nada lhe ensinam, temendo uma futura concorrência. É uma profissão que tem tido quase todas as portas fechadas pelo egoísmo e pela instabilidade de uma colocação permanente. Basta que uma embarcação vá a pique, o que é comum, para que os seus Práticos, como toda a guarnição, fiquem sem atividade.

A realidade da navegação amazônica do século XXI apresenta algumas similaridades quando se trata da situação dos Práticos. São profissionais indispensáveis para atracação, partida de navios e navegação em rios que apresentam leitos com características de difícil trajetória. Há algumas características inerentes a esses profissionais, como publicado por Joubert Lima, jornalista do jornal *A Crítica*, no Caderno *Dinheiro*, na edição de 29 de julho de 2012, página D1:

Eles são subordinados à Marinha do Brasil, mas não são militares; passaram em processo seletivo, mas não são funcionários públicos; trabalham em navios mas não são tripulantes; não têm salário fixo ou carteira assinada, mas sua remuneração pode facilmente passar de R\$ 60 mil por mês. Não é à toa que todo aquaviário sonha em tornar-se um prático, profissional responsável por guiar a embarcação em áreas de difícil navegação, auxiliando o comandante nas atracções e partidas.

As informações atuais (em 2012) sobre a praticagem explicam, em parte, o comportamento de alguns práticos explicado por Bittencourt (1959). Em 2012, ainda resistem as características de desvinculação empregatícia dos práticos, a importância dos mesmos na navegação fluvial da Amazônia, os ganhos diferenciados correspondentes a aproximadamente 100 Salários Mínimos. É uma profissão antiga, pois surgiu juntamente com a navegação comercial, e mesmo assim continua desconhecida de muitas pessoas. Enquanto em quase todo o Brasil e parte do mundo não há obrigatoriedade da presença de um prático no navio, na região Amazônica esse profissional deve estar obrigatoriamente no interior do navio durante a realização da navegação fluvial. E essa obrigatoriedade é exigida por lei em decorrência da complexidade da hidrografia regional (LIMA, 2012, p. D1).

Por aqui [na Amazônia], eles são essenciais à navegação e, portanto, para o abastecimento de insumos nas fábricas da Zona Franca de Manaus (ZFM) – já que mais da metade desses produtos chegam por via fluvial – e também para o escoamento da produção. [...] Para tornar-se prático, é preciso, antes de qualquer coisa, conhecer bem o rio, por isso, é obrigatório que o candidato tenha experiência como aquaviá-

rio, ainda que amador (nesse caso, tem que ser reconhecido como “mestre-amador”). Também é preciso ter diploma de graduação (em qualquer área), ter bom preparo físico e falar inglês fluentemente, já que a tripulação do navio pode ser estrangeira. Quem atende a esses requisitos pode participar do processo seletivo realizado pela Diretoria de Portos e Costas da Marinha.

A cabotagem praticada na Amazônia requer quantidade de práticos superior àquela existente na atualidade. A formação desses profissionais está sob a responsabilidade da Marinha do Brasil. A aprovação em concurso é acompanhada de participação em um programa de treinamento com duração de doze a vinte meses, além de aprovação em exame de habilidade; a partir dessa condição o Prático estará apto legalmente a dar assistência profissional em navios (LIMA, 2012, p. D1).

A Zona de Praticagem 01 (ZP-01) – entre Macapá (AP) e Itacoatiara (AM) e a Zona de Praticagem 02 (ZP-02) – entre Manaus e Tabatinga ressentem-se da escassez de práticos na região Amazônica, embora a Marinha do Brasil tenha enviado esforços para formar maior número de práticos a cada novo curso.

A formação desses profissionais, portanto, com grau técnico e tecnológico não existente na metade do século XX tem sido providenciada gradativamente, mas a escassez desses profissionais ainda é uma realidade, apesar de salários convidativos e da existência de muitos aquaviários conhecedores dos leitos dos rios amazônicos; porém, os requisitos previstos em lei diminuem as possibilidades desses aquaviários tornarem-se práticos, por falta de formação acadêmica suficiente para a aprovação em concurso da Marinha do Brasil.

Legalmente formados, os práticos tendem a sair da informalidade profissional do passado. Além disso, a aprendizagem

da praticagem que passava de geração a geração continuar existindo; com a diferença de que os mais jovens, iniciados na praticagem, têm a oportunidade de associar a formação acadêmica à capacitação profissional para a realização de concurso na Marinha do Brasil e, uma vez aprovado e concluído o processo de formação profissional, tornarem-se aptos ao exercício da profissão no mercado de trabalho formal.

3.4 Construção de um Polo Naval em Manaus: oportunidade estratégica

Construir um Polo Naval em Manaus é uma necessidade histórica e cultural diretamente proporcional à força da frase “O Rio Comanda a Vida”, inteligentemente interpretada na obra de Leandro Tocantins.

A importância da navegação fluvial na Amazônia brasileira é histórica, não porque sempre houve valorização das suas atividades através de investimentos no setor desde os primeiros governantes, mas porque a importância da rede hidrográfica e o regime dos cursos d’água desse território condicionam a mobilidade de pessoas e cargas pelo uso dos leitos dos rios como se fossem estradas; revestindo-se assim, também de importância, a navegação fluvial na região.

Não foi por acaso, que o autor Leandro Tocantins enriqueceu a literatura regional com a obra “O rio comanda a vida”, lançado em 1952. A obra é considerada um clássico da literatura amazônica, e oferece subsídios sobre a paisagem da várzea, o modo de vida, os costumes e as características do povo amazônico. A obra, como o próprio título revela, trata da importância do regime das águas dos rios amazônicos sobre o modo de vida dos povos da floresta. Leandro Tocantins “*sintetiza o domínio*

das águas sobre os modos de vida na Amazônia [...]” (RODRIGUES, 2010, p. 1).

Independentemente da inclusão do setor da construção naval no rol das prioridades para a elaboração de políticas públicas direcionadas à construção de um polo naval, infraestrutura portuária, de hidrovias, segurança fluvial e de incentivos para que o setor privado identifique possibilidades de retorno do capital no setor, o transporte de passageiros e cargas na rede fluvial amazônica tem crescido consoante o desenvolvimento das atividades industriais e do comércio local, regional, nacional e internacional. Significa compreender a dinâmica das águas e a utilização do meio fluvial para a navegação como posições naturais geradoras de emprego e renda, seja quando possibilita a mobilidade de pessoas e cargas para o atendimento de práticas sociais e necessidades básicas e superiores das sociedades amazônicas, seja para interagir com florestas, clima e toda a biodiversidade regional que especifica o bioma amazônico como particularmente importante nas discussões mundiais sobre mudanças climáticas.

O regime das águas (vazantes e cheias) e as correntezas dos rios amazônicos geram o fenômeno das “Terras Caídas”, que se constitui em arrastamento de terras das margens dos rios mudando-as de lugar; assim formam-se novas praias ou ilhas; e essas novas formações também podem desaparecer na próxima cheia. Essa capacidade de as águas alterarem a geografia física da Amazônia foi constatada na região do município de Manacapuru, no Estado do Amazonas.

Esse foi o caso da Ilha da Conceição, que estava localizada em frente da Colônia Bela Vista. Essa ilha começou a cair e num prazo de dois anos não mais existia. As pessoas que moravam nela tiveram que se mudar e procurar outras terras para habitarem. A outra ilha a desaparecer foi a Ilha de Manacapuru,

em frente à cidade do mesmo nome. Essa ilha também foi caindo aos poucos e seus moradores tiveram que mudar. Em pouco tempo desapareceu completamente. Vinte anos depois nasceu uma grande praia em seu lugar. Outra ilha que desapareceu foi a Ilha de Pirapitinga, localizada em frente de um igarapé do mesmo nome, na Costa do Ajaratubinha. Essa ilha, que possuía em seu interior dois lagos, foi desfeita em pouco tempo (RUIS, 2000, p. 43).

Os conhecimentos sobre o poder fluvial da Amazônia, o regime e o fluxo das águas dos rios amazônicos servem como parâmetros para a compreensão de como a navegação fluvial e a construção naval precisam ser administradas na Amazônia.

O contexto até então apresentado é mais do que suficiente para sugerir a governantes e tomadores de decisão em geral, atuantes na Amazônia, a necessidade de priorização de investimentos nos setores da navegação fluvial e da construção naval na região. É por isso que as discussões atualmente em desenvolvimento no Estado do Amazonas, principalmente sobre a construção de um polo naval em Manaus, têm tomado corpo e num crescente e contínuo conjunto de reuniões, encontros, debates e notícias veiculadas nos diversos meios de comunicação.

Não é mais possível à sociedade amazônica (também os governos e as parcerias público-privadas) ter consciência que *o rio comanda a vida* e manter o setor da navegação fluvial nos mesmos moldes do século XIX, naquilo que concerne às condições das estruturas das embarcações que transportam principalmente passageiros, pois aquelas que transportam cargas tanto na cabotagem quanto no longo curso estão condizentes com o século XXI. Paralelamente à navegação fluvial, o setor da construção naval também carece de atenção e priorização na Amazônia.

Somente como informação, é importante saber que em 1986 o Estado do Amazonas, precisamente a cidade de Manaus, sediou o II Simpósio de Construção Naval; naquela ocasião, as questões apresentadas pelos proprietários de estaleiros, sindicalistas e representantes de instituições públicas nacionais, regionais e locais discutiam potencialidades, fraquezas, oportunidades e ameaças do setor da construção naval similares às questões discutidas em 2010, 2011 e 2012 em todas as falas daqueles que tratam do tema Construção do Polo Naval, em Manaus.

De 1986 até 2012 são vinte e seis anos de necessidades não satisfeitas no setor da construção naval e no setor da navegação fluvial na Amazônia, no Estado do Amazonas, em Manaus. Embora os rios amazônicos continuem comandando a vida dos amazônicos, dos amazônidas, e, numa compreensão laica, os rios amazônicos também comandam parte da vida de muitos brasileiros, assim como de alguns estrangeiros, quando possibilitam transporte de pessoas e cargas nas entradas e saídas da Amazônia, as questões da construção naval e da navegação fluvial não ultrapassaram o nível das discussões. Saída do berço, mas ainda na adolescência, a navegação fluvial na Amazônia tem um caminho extenso a percorrer para tentar assumir a fase adulta, ainda no século XXI.

Se em 1986 a construção naval e a navegação fluvial na Amazônia já se ressentiam da escassez de infraestruturas, em 2012 as mudanças e os avanços não são facilmente percebidos, porque têm sido escassos.

Desse modo, estruturar as condições políticas, infraestruturais, econômicas e sociais para construir um Polo Naval em Manaus e recuperar a estagnação vivida pelos setores da construção naval e da navegação fluvial são providências urgentes a serem tomadas e administradas na Amazônia, no Amazonas e em Manaus.

Em 1986 especulava-se sobre três locais alternativos para a construção de um Polo Naval em Manaus: Tarumã, Paricatuba ou Cacau Pirêra; notoriamente, locais sem qualquer justificativa tecnicamente aceitável para a consecução desse objetivo. Em 2010 e agora em 2011, a área apontada para a construção do Polo Naval de Manaus encontra-se a uma distância de aproximadamente vinte e quatro quilômetros da Área de Tombamento do Encontro das Águas do rio Solimões e do rio Negro. Logo, mais próxima do Puraquequara, já no Rio Amazonas e a jusante dos principais portos da cidade de Manaus, a área prevista para a construção do Polo Naval de Manaus apresenta características como maior possibilidade de construção de estradas, afastamento de conglomerados urbanos, extensão territorial adequada, navegabilidade de embarcação de calados diversos e, o que é mais importante, a construção do Polo Naval nessa área poderá irradiar a instalação de empresas da cadeia produtiva da construção naval e da navegação fluvial nas suas proximidades, por tratar-se de território incluso na delimitação da área da Zona Franca de Manaus (ZFM), onde os direitos aos incentivos legais da ZFM estão presentes.

Compreendendo o desempenho do Polo Industrial de Manaus (PIM), sediado no interior da ZFM, como consequência da Política de Incentivos Fiscais estabelecida pelo Governo Federal na Região Amazônica e administrada pela Suframa, atualmente com mais de 50 anos de atividades, pode-se trabalhar de igual forma para construir o Polo Naval de Manaus. Uma oportunidade estratégica para a sociedade, para a economia da Amazônia, para o desenvolvimento nacional, regional e local. Com as experiências administrativas e operacionais da Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa) e o consequente desenvolvimento de conhecimentos políticos, culturais, técnicos, tecnológicos, de inovação e econômicos, nada mais do que natural que a construção do Polo Naval de

Manaus seja efetivada sob a coordenação dessa autarquia federal. Porque as forças administradas no PIM poderão ser construídas no Polo Naval de Manaus, bem como as fraquezas vencidas no PIM serão evitadas no Polo Naval; dessa forma, as oportunidades relacionadas ao Polo Naval devem ser identificadas estrategicamente para que possam ser aproveitadas nessa nova empreitada. Quanto às ameaças por acaso surgidas, essas serão destruídas nas suas próprias origens e não se efetivarão como entraves aos avanços da inteligência e da criatividade amazônica, pois as águas continuarão comandando a vida e a morte, seja na Amazônia, no Japão e no mundo.

O nível atual de discussões sobre a construção do Polo Naval de Manaus sugere que os próximos passos serão as providências para a realização do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e em seguida a publicação do Relatório de Impacto Ambiental (RIMA), inicialmente sob os auspícios de órgãos como o IBAMA, o IPAAM e outras instituições técnicas; providências obrigatórias para revelar as condições ambientais exigidas para efetivar a construção do Polo Naval de Manaus. Estrategicamente, ganharão os setores da construção naval e da navegação; além de resgatar ou recuperar uma dívida social, técnica, cultural, econômica e política dos governos federal, estadual e municipal anteriores, os quais concorreram de alguma forma para que o Amazonas permanecesse até o século XXI sem ter um Polo de Construção Naval, embora todos tenham conhecimento de que na Amazônia “o Rio Comanda a Vida”; sabem também que os rios da Amazônia nunca comandaram sozinhos.

3.5 O Rio comanda a vida na Amazônia, mas não comanda o Polo Naval

Na Amazônia, o rio comanda a vida, mas não comanda a política. O setor da construção naval não é mais local, quando se considera a Região Amazônica como território capaz de abrigar empresas e oficinas de reparos navais. E, finalmente, a indústria naval em consideração neste texto não é local, porque as embarcações e as estruturas flutuantes fabricadas nessa região interagem com outras regiões brasileiras e com o mundo. De igual forma, o setor do transporte fluvial na Amazônia também não é local; é mundial e global.

E se a participação dos governos federal e estaduais nesses dois setores são pouco adequadas às necessidades já identificadas, o crescimento experimentado por esses setores na região pode ser imputado ao empreendedurismo dos seus empresários na Amazônia.

A atuação desses setores na Amazônia não é mais local porque o fato de o rio comandar a vida na Amazônia, como explicou o autor Leandro Tocantins, transforma a implícita importância dos rios em explícita realidade de vida dos amazônicos. Pessoas e cargas têm mobilidade rural na região graças à generosidade da natureza que mantém a Amazônia devassada por lagos, furos, igarapés e rios de larguras quilométricas.

A importância do rio pode ser constatada em informação escrita por Benchimol (1995, p. 70):

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”.*

É assim que o rio comanda a vida na Amazônia; interliga-se ao viver da população amazônica desde o seu fazer produtivo, as suas práticas produtivas, até na identificação dos alimentos que repõem as energias para continuar o viver. Além disso, é o rio que se deixa navegar para transportar passageiros e cargas diversificadas.

Ainda bem que a mobilidade rural na Amazônia não depende unicamente dos governos nas suas diversas esferas. Porque se a construção naval e o transporte fluvial da Amazônia dependessem somente dos governos, a região não teria a quantidade de construtores navais que tem; não teria um empresariado inventivo e criativo na região, que mantém as construções de embarcações e estruturas flutuantes em funcionamento desde o século XIX, com a escassa participação dos poderes públicos. Sobre o transporte fluvial, a situação não é muito diferente. Diante da dimensão da rede hidrográfica que a natureza capilarizou a Amazônia, a construção de hidrovias ainda não atende as necessidades regionais.

As hidrovias são escassas, principalmente na Amazônia Ocidental, porque não podem ser construídas pela própria natureza. Essas construções de hidrovias dependem do poder público em razão dos custos serem muito altos. Sendo assim, somente os governos têm essa capacidade. Isso somente se torna realidade quando a vontade política se desenvolve e consegue inserir ações no Plano Plurianual dos governos federal e estadual, direcionadas à construção de hidrovias. Enquanto isso não acontece, o transporte aquaviário tem sido administrado por empresários e trabalhadores do setor, apesar das dificuldades decorrentes da deficiente infraestrutura fluvial; sabem navegar e transportar passageiros e cargas através dos rios amazônicos para possibilitar a realização de práticas sociais e o crescimento da região e do País.

Portanto, a construção naval não é local porque as atividades e os objetivos desse setor já nasceram mundializadas, globalizadas. Desde a construção e a navegação fluvial em canoas, inicialmente pelos indígenas; depois as tentativas de navegação a vela, a introdução da construção de embarcações com motor a vapor; em seguida as embarcações com motor a explosão e o uso do óleo diesel e da gasolina como combustíveis, para depois utilizar energias alternativas para deslocar-se nos barcos na Amazônia; nada disso restringiu-se ou restringe-se ao local, é tudo mundializado e globalizado. Mesmo sem ter vencido alguns desafios, a construção naval e o transporte fluvial continuam em desenvolvimento na Amazônia. A região tem empresários empreendedores e cultura naval.

Ao observar o setor da construção naval na Amazônia, há uma tendência para se pensar que o setor não tem necessidades insatisfeitas, pois o que precisa ser feito no setor os empresários têm feito desde seus tataravós, bisavós, avós e pais. Por isso, o setor continua com nível elevado de informalidade e ainda os improvisos de um modo geral. No entanto, há empresários em fase de estruturação de seus empreendimentos e outros já estão estruturados.

Compreende-se, no entanto, que a grande aliança à disposição desses empresários da construção naval é a natureza; a pródiga natureza com seus rios pujantes, repuxos, remansos e banzeiros. O papel dos governos em todo esse processo precisa ser ampliado, além de cumprir as legislações e cobrar taxas, emolumentos, tarifas e impostos. É também necessário desenvolver uma política pública de estado que possa atender à explicitude da frase “o rio comanda a vida na Amazônia”. Afinal, se o rio comanda a vida, essa importância precisa acontecer na prática da construção do poder fluvial na Amazônia.

Mesmo se considerar a força da demanda nascida com as necessidades dos projetos nacionais do Pré-sal, cujos pedidos

de construção de embarcações e estruturas buscam atingir os objetivos de exploração e transporte de petróleo no Brasil, ainda assim não houve mudança significativa na dinamização da construção naval na região.

O setor da construção naval na Amazônia precisa de qualificação de mão de obra; precisa de infraestrutura de terrenos; energia elétrica; estradas robustas para o transporte de máquinas, motores e equipamentos para estaleiros e oficinas, diques secos, instalações de comunicações. Precisa também da construção de um polo naval, que reúna as empresas do setor na mesma área territorial, com toda a infraestrutura requerida pela cadeia produtiva da construção naval. Precisa de formalização de empresas e regularização da situação profissional e social de todos os trabalhadores do setor.

O setor do transporte fluvial na Amazônia precisa aumentar a escolaridade dos trabalhadores do setor aquaviário; precisa certificar os práticos que já trabalham há vinte ou trinta anos nos rios de águas rasas e de águas profundas na Amazônia; precisa também qualificar os marinheiros de convés, os comandantes de barcos sem qualquer certificação oficial; precisa de formação profissional para os profissionais que trabalham atendendo aos passageiros nas embarcações que navegam nos rios amazônicos; precisa também de organização administrativa e de estruturação formal do setor.

E, finalmente, o setor do transporte fluvial na Amazônia precisa de atuação da sua bancada de políticos estaduais e federais, com o objetivo de aumentar a participação dos governos federal e estadual no crescimento e desenvolvimento do setor.

CAPÍTULO IV

O Poder Fluvial da Amazônia

4.1 Como é o Poder Fluvial

O poder fluvial da Amazônia foi percebido por muitos viajantes que visitaram a região desde o século XVII, tanto pela capacidade de os rios amazônicos comportar a navegação de embarcações de pequeno, médio e grande porte, carregadas ou não, quanto pelas possibilidades desses rios serem utilizados como as verdadeiras estradas do interior da região.

O desconhecimento do poder fluvial da Amazônia fez com que os norte-americanos, no ano de 1925, ao se prepararem para o empreendimento da primeira viagem à Amazônia para iniciarem plantação de seringueiras em área do interior do Pará, depois denominada Fordlândia. Os americanos, empregados de Henry Ford, prepararam o navio *Lake Ormoc* e o carregaram com máquinas e equipamentos a serem transportados para Amazônia, mas não aprenderam antecipadamente como funcionava o regime das águas na Amazônia.

No início de julho [1925], vagões ferroviários começaram a se deslocar em Rouge e guindastes e guinchos começaram a encher os porões do [*Lake*] *Ormoc* e do [*Lake*] *Farge* com o maquinário e os materiais necessários para iniciar e manter a plantação: uma escavadeira a vapor, geradores elétricos,

máquinas para construção de estradas, tratores, enxadas, pás, uma britadeira, uma enorme máquina de fazer gelo, equipamento hospitalar, misturadores de concreto, uma serraria, bate-estacas, destocadores, um rebocador a diesel, pequenas lanchas fluviais, prédios pré-fabricados, um depósito desmontado e reciclado da fábrica da *Ford Highland Park*, estacas de aço estrutural pré-cortado e pronto para a rápida construção de prédios, amianto para uso nos tetos como isolante, dispositivos para encanamentos, material de escritório, roupas, medicamentos e alimentos, inclusive “uma enorme quantidade de carne congelada” e legumes para “evitar a necessidade de recorrer a uma dieta tropical nativa”. Havia até uma ferrovia – locomotiva, trilhos e conexões – recuperada das operações de Ford na serraria na Península Superior, que na época usavam principalmente caminhões Ford para o transporte de madeira. No total, um milhão de dólares em produtos (GRANDIN, 2010, p. 134-135).

Acontece, no entanto, que a estação das águas na Amazônia ocorre no período de dezembro a junho e em alguns anos chove até agosto. Esse conhecimento é fundamental para aqueles interessados na navegação na Amazônia, pois o regime das águas dos rios determinam a altura do calado das embarcações que podem navegar em cada um dos rios amazônicos. Como escreveu Grandin (2010, p. 135):

Ninguém contou a Sorensen [americano responsável pelo transporte de máquinas e equipamentos da empresa Ford para a Amazônia] que havia um leito de pedra no [rio] Tapajós oitenta quilômetros abaixo de onde eles planejavam estabelecer a plantação, impossibilitando que navios do porte do *Ormoc* chegassem ao local durante a estação seca, quando o nível do rio estava baixo.

Em setembro de 1925, os tripulantes dos navios americanos *Lake Ormoc* e *Lake Farge* chegaram na Amazônia, mais precisamente em Santarém, onde, diante da foz do rio Tapajós ficaram surpresos com os 140 quilômetros de comprimento e aproximadamente 20 quilômetros de largura da mesma. O poder fluvial se fazia presente; a estação da seca e com as águas do Tapajós ainda em nível baixo, os americanos tiveram que aguardar mais de três meses ancorados, até transportar grande parte da carga para o local de destino, onde seria criada a Fordlândia, uma grande área onde seriam plantadas seringueiras que produziriam borracha suficiente para a fabricação de milhares de pneus nos Estados Unidos e muitos outros produtos.

O poder fluvial da Amazônia mostrou aos americanos que os ritmos da vida e do transporte na região são determinados muito mais pelo regime das águas do que pela vontade do homem. Mas a Amazônia não é somente recursos naturais, assim como também não é somente água a ser navegada. A Amazônia é antes de tudo inteligência humana, riqueza cultural e demanda por pesquisa, ciência, tecnologia e inovação capazes de revelar como é a Amazônia. Conhecer a Amazônia, nesse caso, não é somente uma questão de navegar nas suas águas e aprender a conviver nessas novas estradas; é também, buscar a verdade sobre as especificidades amazônicas e, com inteligência, aprendê-las continuamente, enquanto agrega valor a essas especificidades para criar novas formas de interagir com a própria região, com as outras regiões do Brasil e com o mundo.

Apesar de toda a utilidade da carga trazida pelos americanos para a fundação da Fordlândia, que teria como capital a cidade de Boa Vista, a 160 km de Santarém, o empreendimento não teve sucesso. Como revela Grandin (2010, p. 138):

“O [navio] Ormoc tinha a bordo bastante ciência, cérebros e dinheiro. O que não tinha era um horticultor, um agrônomo, um botânico, um microbiologista, um entomologista ou qualquer outra pessoa que pudesse saber algo de seringueiras silvestres e seus inimigos”.

Entre os diversos poderes que regem a biodiversidade e o aproveitamento da inteligência humana na região amazônica, o poder fluvial revela-se como o definidor da mobilidade de pessoas e cargas da e para a Amazônia, mesmo antes do início do interesse econômico em relação aos seus habitantes e aos seus recursos.

A projeção do poder fluvial da Amazônia na rede hidrográfica nacional revela a imagem do poder regional, porque este constitui a ordem de todos os meios de que dispõe a Região Amazônica para atingir seus objetivos; meios culturais, econômicos, naturais, políticos e ambientais. A configuração desses meios estabelece o contexto original para a navegação fluvial na Amazônia, desde os primeiros séculos após o descobrimento do Brasil pelos portugueses. No entanto, a escassez de infraestruturas que dêem suporte à navegabilidade segura das embarcações, às operações de carga e descarga, ao desembarço aduaneiro e ao conforto, segurança e economia no transporte de passageiros tende a diminuir o poder fluvial natural e estrategicamente estabelecido pela Amazônia, em função da sua riqueza hidrográfica e da grande bacia que alberga.

O que constitui esse poder fluvial? É a reunião das responsabilidades e alinhamento dos sete seguintes elementos: Marinha Mercante, Indústria da Construção e Reparos Navais, os Portos e Terminais, a Indústria da Pesca, os Meios de Pesquisa e Preservação das Riquezas dos Rios, Marinha de Guerra e Poder Naval, e o homem, que trabalha, de alguma forma, vinculado aos rios; esse homem representa o elemento mais importante do poder fluvial, quando vinculado à atividade fluvial.

Ao referir-se ao Poder Marítimo, o Almirante Hernane Goulart Fortuna utilizou esse mesmo contexto quando proferiu sua palestra durante o II Simpósio da Construção Naval do Estado do Amazonas, em Manaus, nos dias 25 e 26 de março de 1986 (p. 46). Analogamente, utilizou-se neste texto essa mesma contextualização para explicar o poder fluvial da Amazônia, considerado aqui como categoria de análise balizadora do conteúdo desse trabalho.

Ainda durante a sua participação naquele II Simpósio da Construção Naval do Estado do Amazonas, em Manaus, conforme consta nos Anais, Fortuna (1986) afirmou:

Verificamos que naqueles sete elementos alinhados, apenas um deles é de expressão militar, é a Marinha de Guerra ou Poder Naval. De fato, no poder marítimo temos os componentes civis e temos um componente militar. É importante que consideremos que uma nação ribeirinha, uma nação marítima precisa de equilíbrio na dimensão e no ordenamento desses elementos. Não deve haver preponderância de um elemento sobre os outros, senão estaríamos amputando alguma coisa dentro desse sistema integrado e prejudicando a energia desse sistema. Se tivermos uma Marinha Mercante pujante, sem construção naval, estaríamos cometendo um grave erro. Termos uma indústria de pesca sem portos e terminais, ou sem meios de pesquisas e de preservação das riquezas do mar, também estaríamos cometendo um grave erro. Se tivermos todos os elementos civis do poder marítimo e não tivermos a sua componente militar de forma a assegurar a esses componentes civis, tranquilidade, segurança e preservação dos seus direitos, também estaríamos cometendo um grave erro (p. 46).

É preciso considerar, portanto, que uma região onde o “rio comanda a vida”, como escreveu Leandro Tocantins, assumida como uma região fluvial, precisa de equilíbrio na dimensão e no ordenamento daqueles elementos que constituem o poder fluvial. Assim como a abordagem do Diretor de Portos e Costas do Brasil, em 1986, foi realizada sobre o poder marítimo e tem se mantido como verdadeira ainda nos dias atuais, pode-se compreender por analogia que o contexto do poder fluvial da Amazônia além de congregar aqueles mesmos elementos, também subordina-os a uma integração e um trabalho conjunto, sem os quais haverá enfraquecimento de tal poder fluvial.

Logo, os investimentos em instituições de pesquisa, ciência e tecnologia da Amazônia, a capacitação técnica e tecnológica de pessoas são ações que operacionalizarão o poder fluvial; a organização da sociedade civil será capaz de revelar as demandas responsáveis pela construção da vontade política, que transforma ideias e vontades em sinergia suficiente para a incentivar a elaboração de políticas públicas nas esferas Federal, Estadual e Municipal, e assim, constituirão o arcabouço que poderá transformar o ritmo do desenvolvimento na região amazônica. Porque, a integração das atividades produtivas em terra firme e nas várzeas, seja no setor industrial, comercial e agropecuário, com a criação de condições favoráveis para a navegação e o transporte fluvial na Amazônia, de passageiros e de cargas, com segurança, adequação ambiental e racionalização de custos somente potencializa a economia regional e a qualidade de vida daqueles que vivem ou se relacionam com a região de alguma forma.

Para ter efetivado o poder fluvial potencial que possui, a Amazônia precisa ter incluída na sua prática de governança políticas públicas que considerem o transporte fluvial de passageiros e cargas e a indústria de construção naval e de reparos navais como atividades totalmente integradas no seu Plano

de Desenvolvimento Regional; e a atualização deste deve ser dinâmica como toda política de Estado, diferentemente das políticas de governos que são estáticas e subordinadas aos interesses desse ou daquele governante em exercício, durante determinado período.

4.2 Integração dos amazonenses com a Amazônia

A Amazônia não teria condições de integrar e nem de integrar-se caso não tivesse a quantidade de cursos d'água e as diferentes dimensões de todos eles. A hidrografia Amazônica torna a região poderosa de tal forma, que apesar da morosidade nas tomadas de decisão para a construção de canais e hidrovias adequados à realidade regional, a navegação e o transporte fluvial continuam integrando a Amazônia dentro das possibilidades da natureza. Uma revelação desse poder fluvial está implícita na escrita de Pereira e Nascimento (2012, p. 17), quando se referem ao Estado do Amazonas:

No Amazonas, o transporte fluvial, historicamente, é o principal canal de comunicação da população assentada nas margens de rios e lagos, sendo muito utilizado pelas famílias para mover a produção agrícola e extrativista. O rio é o canal de integração dos amazonenses e da Amazônia, e sua importância para os caboclos é expressa nas palavras do professor Ricardo Nogueira (2009). Nos seguintes termos: “[...] o rio não pode ser considerado um elemento a mais e ficar à margem dos estudos sobre a região, pois o baixo grau de integração da região faz com que eles sejam essenciais para a comunicação entre as comunidades”.

Em toda a Amazônia Ocidental, o poder fluvial pode ser mais ou menos intenso, de acordo com as infraestruturas construídas pelo homem, seja com o objetivo de melhorar o fluxo de embarcações nos rios amazônicos, seja na busca de aparelhar os municípios amazônicos ocidentais com portos e equipamentos portuários mais produtivos, além de acessibilidade, capacidade de armazenamento de cargas e desburocratização de processos de embarque e desembarque de passageiros e mercadorias. É essa potencialização dos canais fluviais de comunicação e da estrutura portuária que tornam efetivo o poder fluvial naturalmente intrínseco à Amazônia.

Para Pereira e Nascimento (2012, p. 28):

A atividade de transporte não é homogênea; pelo contrário, por possuir vários modais com estruturas diferenciadas, seu estudo torna-se um desafio econômico e social, visto que, à medida que se estruturam as conexões entre os modais, pode-se engendrar o desenvolvimento, pautado em uma integração das economias regionais. A adequada oferta de infraestrutura de transportes é essencial para o desenvolvimento de uma região, mais ainda, quando esta região torna-se polo consumidor de serviços, insumos e produtos acabados. Ademais, quando essa dinâmica se consolida, surgem as necessidades em se adquirir matérias-primas para a produção – normalmente em outros espaços regionais – e destinar produtos acabados a outros mercados demandantes, com custos competitivos.

A heterogeneidade da atividade de transporte exige a otimização de diferentes modais de transporte. Quando uma região apresenta condições de estruturação dos modais ferroviário, rodoviário, aéreo, fluvial e marítimo, cabem aos tomadores de decisão a realização de investimentos e a criação de políticas

que integrem tais modais e assim tornem a integração da região mais dinâmica, de modo a contribuir mais efetivamente com a geração de emprego e o aumento dos rendimentos dos diferentes setores produtivos, via redução de custos logísticos.

Na Amazônia, portanto, a ausência das condições de estruturação de vários modais torna a integração regional e nacional da região mais trabalhosa para os tomadores de decisão (governos e empresários). A escassez de rodovias, cujas construções são naturalmente complexas diante da rica malha hidrográfica e do custo ambiental que seria muito alto, revela a Amazônia Ocidental vocacionada para a navegação e o transporte fluvial, tanto para a mobilidade de passageiros quanto para a mobilidade de cargas. Por isso, há necessidade de equipar a rede fluvial da Amazônia Ocidental de modo a possibilitar a integração interna, nacional e externa, apesar da impossibilidade de construção de rodovias e de ferrovias na região. Até mesmo o transporte aéreo, viabilizado apenas para o transporte de passageiros da Amazônia para outras regiões do País e para o exterior, não se revela como modal a ser integrado ao fluvial para atender às necessidades de transporte de cargas para dentro e para fora da Amazônia; no modal aéreo somente torna-se viável o transporte de cargas de alto valor agregado, baixo peso ou inviabilidade de transporte fluvial.

O ensinamento de Pereira e Nascimento (2012, p. 29) revela o seguinte:

Uma rede integrada de transporte é condição necessária para o desenvolvimento econômico, visto que contribui para que os setores produtivos se interliguem aos centros de consumo, gerando oportunidades econômicas para distintos agentes sociais, bem como fomentar a integração de espaços.

A integração em questão para o transporte na Amazônia tem sido discutida há mais de três séculos, sem jamais ter sido efetivada. Por isso, os custos logísticos são elevados na região diante das distâncias geográficas entre os centros de produção amazônicos, os fornecedores de matérias-primas e os centros consumidores dos produtos finais originários da Amazônia; é caro transportar matérias primas para a Amazônia e é caro transportar a produção amazônica até os consumidores finais. Finalmente, continua caro transportar produtos acabados de qualquer região do Brasil e do exterior para a Amazônia e vice-versa.

4.3 As funções da natureza e dos homens

O poder fluvial da região deixa de ser exercido de forma efetiva em decorrência da escassez de infraestruturas capazes de utilizar a rede fluvial com a maximização de resultados. Logo, uma das ações governamentais (Governo Federal) voltada para a minimização dos custos logísticos na região tem sido a gestão do modelo de desenvolvimento socioeconômico Zona Franca de Manaus, baseado na extrafiscalidade, no qual os mecanismos de incentivos fiscais disponibilizados aos setores industrial, comercial e agropecuário viabilizam a continuidade de processos produtivos na região.

No funcionamento desse modelo de desenvolvimento, o setor das indústrias de transformação despontou desde a metade dos anos 1970 como o carro chefe da economia amazônica e da Amazônia Ocidental. A gestão dos incentivos fiscais do modelo Zona Franca de Manaus está sob a responsabilidade da Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA) desde 1967, quando foi publicado o Decreto-Lei número 288, de 28 de fevereiro de 1967, que criou a SUFRAMA e regula-

mentou o funcionamento da Zona Franca de Manaus, instalada anteriormente no ano de 1957 como uma zona aduaneira.

Os mecanismos de incentivos fiscais do modelo Zona Franca de Manaus dão o suporte necessário às empresas instaladas no interior da área delimitada como Zona Franca de Manaus, na Amazônia Ocidental e nas Áreas de Livre Comércio, para que continuem operando e com capacidade para pagar pelos custos logísticos elevados da região Amazônica. E apesar dos incentivos fiscais concedidos pelo modelo Zona Franca de Manaus, os valores anuais dos tributos arrecadados dessas empresas pelas três esferas governamentais no Amazonas e em Manaus são tão expressivos quanto os tributos arrecadados em outros estados brasileiros.

Na Amazônia, a natureza produz a biodiversidade e o poder fluvial, a abundância de flora tropical e de umidade, mas não tem condições de produzir hidrovias, estrutura portuária e desburocratização de desembarço aduaneiro, programas de financiamento de embarcações para o transporte de baixa renda e nem o financiamento para construção de embarcações regionais. Natureza, governos, empresários e cidadãos têm funções na Amazônia. Pereira e Nascimento (2012) ajudam a esclarecer como os governos podem influenciar no desenvolvimento socioeconômico:

É função do poder público a dotação de infraestrutura adequada de transportes para o escoamento do excedente produtivo, tanto para o mercado interno quanto para o mercado externo. Essa função perpassa não apenas por investimentos, mas, sobretudo, na distribuição equitativa dos recursos para os diferentes modais e regiões, a fim de majorar a eficiência do transporte com redução de tempo e custos tanto para o produtor quanto para o consumidor. Tudo isso, com certeza, refletirá nos preços praticados nos mercados. Um transporte

economicamente eficiente gera grande valor para o desenvolvimento regional, visto que não só gera renda e emprego, mas também oportunidades e expectativas para novos investimentos no campo por meio da possibilidade do escoamento e aumento da produção. Isso se dá pelo fato de os custos com transporte exercerem grande peso na formação do preço final do produto, garantindo competitividade e renda ao produtor, visto que parte do adicional poupado com a redução dos custos irá incorporar a renda do produtor (p. 57-58).

Considerando-se o poder fluvial como intrínseco à Amazônia, e que para o mesmo se efetivar é preciso um pouco mais de cada um dos atores na construção do desenvolvimento socioeconômico da região, então as necessidades infraestruturais desde o século XVI somente poderão ser satisfeitas quando cada um desses atores fizer o que precisa ser feito. Com a navegação garantida e o transporte assegurado, diferentes produções serão estimuladas no interior da Amazônia com possibilidades de acessar mercados consumidores distantes dos locais da produção a custos menores do que os custos atuais.

A construção das condições infraestruturais poderá estimular a produção agrícola, o cultivo de produtos que servirão de matérias primas para novas indústrias na Amazônia; criam-se as possibilidades de elevar a participação de outros sistemas produtivos no Valor Adicionado dos municípios e dos estados da Amazônia. Ou seja, constroem-se caminhos para reduzir a dependência do faturamento da atual indústria de transformação em funcionamento no interior do Polo Industrial de Manaus, pois as novas produções terão competitividade e mercados que gerarão emprego e renda.

A constatação de Pereira e Nascimento (2012) sobre a infraestrutura do transporte fluvial na Amazônia é pertinente:

[...] mesmo a Região Norte sendo propícia ao transporte de interior ou hidroviário, tendo uma bacia hidrográfica pujante e volumosa, ela não é dotada de infraestrutura adequada ao transporte de carga. Nota-se que os portos estruturados encontram-se localizados no litoral brasileiro enquanto que toda a Bacia Amazônica, que representa mais de 50% do território brasileiro, conta com poucos portos preparados para o recebimento e envio de cargas (p. 67).

O Plano de Desenvolvimento Regional da Amazônia (PDRA) utilizado como parâmetro para que cada governo estadual da Amazônia elabore o seu próprio Plano de Desenvolvimento Estadual, de modo a solucionar problemas infraestruturais de navegação e de transporte fluvial, portos e equipamentos portuários, pode ser o início da mudança na morosidade infraestrutural secular da região; porque essa é a base necessária para o atendimento de novas demandas geradas após o estímulo de diferentes setores produtivos da economia, ao invés de continuar monoprodutivo na indústria de transformação.

A construção naval poderá receber novas demandas, aumentando também o nível de faturamento e participação dessa indústria na formação do Valor Adicionado da Amazônia. O gargalo da infraestrutura não deve continuar sendo limite para o desenvolvimento socioeconômico da Amazônia, bem como a indústria de transformação não possui autossustentabilidade suficiente para ser o motor da economia da Amazônia Ocidental ainda por muito tempo. Enquanto isso, a inteligência, o empreendedorismo e a potencialidade produtiva de diferentes setores de produção existentes nos municípios do interior da Amazônia permanecem estagnados economicamente, assistindo a concentração de renda e riqueza nas grandes capitais amazônicas. Paralelamente, a própria indústria de transformação tende a reduzir a sua participação no Produto Interno

Bruto da Amazônia Ocidental ano após ano, pelo tempo que for possível prorrogar o funcionamento do modelo Zona Franca de Manaus.

4.4 A efetivação do Poder Fluvial depende dos resultados de diferentes setores produtivos

A Amazônia é rica em valores da natureza, mas antes disso a Amazônia é habitada por pessoas, inteligências capazes de planejar e gerir desenvolvimento socioeconômico regional; o monoextrativismo da seringueira sustentou a economia amazônica por aproximadamente meio século, mas não criou as riquezas capazes de garantir desenvolvimento regional duradouro. A descoberta da receita dos incentivos fiscais para a construção de uma política de desenvolvimento a partir do modelo Zona Franca de Manaus está em vigor desde 1967; consolidou a monoindústria de transformação, mas não estimulou a construção de infraestrutura de vias rodoviárias e fluviais, energia elétrica forte para os municípios, aparelhamento do saneamento básico do meio urbano, fornecimento constante de água potável para a população de áreas periféricas, cujo crescimento tem sido constante.

O Brasil administrou o ciclo da cana de açúcar, o ciclo da borracha, o ciclo do ouro, o subciclo do couro e o ciclo do café; ao final de cada um deles a economia brasileira e/ou a economia regional apresentou dificuldades, pois durante o boom da economia em qualquer um desses ciclos não foi possível desenvolver outros setores produtivos, aumentando paulatinamente a dependência econômica de um só produto. A história econômica do país e de suas diferentes regiões esclarece detalhes sobre as relações socioeconômicas em cada um desses ciclos. Na Amazônia, a monoindústria de transformação vive o

seu ciclo e sem clareza sobre o seu futuro; portanto, é inteligente estimular o desenvolvimento de setores produtivos como a bioindústria, a industrialização da agricultura, a tecnologicização da piscicultura, o zoneamento ecológico-econômico de micro e mesorregiões da Amazônia, a estruturação e construção do polo naval na Amazônia, a estruturação e construção de um polo hídrico.

O estímulo e o desenvolvimento de diferentes setores da economia criarão demandas para o planejamento da navegação e do transporte na Amazônia, porque a geração de produtos e a necessidade de trânsito de pessoas aumentarão as demandas pelos reparos e pela construção naval na Amazônia. É assim que o poder fluvial da região poderá ser efetivado, com inteligência, estratégias, planejamento e o afastamento do fantasma da monoindustrialização, cujos resultados socioeconômicos o Brasil e a Amazônia conheceram com as práticas da monoextração e da monocultura pretéritas.

4.5 A interdependência entre o Poder Fluvial e o desenvolvimento

A Amazônia tem capital humano, pesquisa, ciência, tecnologia, poder fluvial, educação e inovação, tudo para elevar o ritmo de desenvolvimento. Como explicar o nível atual de desenvolvimento da Amazônia? Pode-se responder a essa pergunta com a explicação de que a Amazônia depende de outras regiões e também do mundo mais desenvolvido; e assim revelar que essa dependência mantém a região subordinada ao desenvolvimento alheio.

A Teoria da Dependência foi desenvolvida na década de 50 do século passado. Portanto, na mesma época da criação da Zona Franca de Manaus (ZFM), que foi criada em 1957. De

acordo com a Teoria da Dependência, fortemente incentivada na época pelo Diretor da Comissão Econômica Para a América Latina das Nações Unidas (CEPAL), Raul Prebisch, o crescimento econômico dos países mais industrializados não se verificava com a mesma intensidade nos países mais pobres. De uma forma dinâmica, as economias mais desenvolvidas utilizavam-se das matérias-primas dos países periféricos para se desenvolverem (PEDROSA, 2006).

A partir dessa constatação, a Teoria da Dependência apontava alguns caminhos para que os países pobres iniciassem o crescimento: a) providenciar a substituição das importações dos produtos dos países mais industrializados; b) continuar a exportação de produtos primários; c) construir uma base industrial.

No entanto, em junho de 1999, o jornalista, historiador e doutor em Ciência Política, Jorge Caldeira, publicou um livro por meio do qual buscou explicar o pífio desenvolvimento brasileiro no transcurso do século XIX.

Ao longo daquele século, a economia brasileira, que era provavelmente a mais próspera de toda América, *“havia se transformado em uma economia que representava apenas uma décima parte do Produto Interno Bruto dos Estados Unidos”* (PEDROSA, 2006, p. 5). Esse fraco desempenho não foi consequência de atividades e desempenho de economias externas e desenvolvidas, mas resultante de ações da elite econômica e governantes brasileiros, os quais deliberadamente optaram por uma política excludente dos interesses da maioria da população brasileira, enquanto criava vantagens para u’a minoria desinteressada no progresso do País. Logo, explicar o baixo crescimento econômico e o subdesenvolvimento socioeconômico dos países pobres, a partir das relações econômicas com o mercado externo onde os países mais industrializados seriam os mandantes, não representava a totalidade das cau-

sas das diferenças entre o ritmo e a qualidade do crescimento econômico dos países pobres diante dos países mais industrializados, mais avançados economicamente.

Compreendido o contexto da Teoria da Dependência em relação ao Brasil diante de outros países, pode-se retomar a realidade amazônica para verificar a explicação inicial deste subitem. As relações comerciais, científicas, sociais e tecnológicas da Amazônia com outras regiões do País e também com o mundo não a subordina e muito menos tolhe o seu desenvolvimento. Proprietária de Poder Fluvial capaz de alavancar o crescimento e o desenvolvimento regional quando combinado com capital humano, pesquisa, ciência, tecnologia, educação e inovação, a Amazônia não encontra eco na Teoria da Dependência para explicar a lentidão no seu desenvolvimento.

As noções gerais do funcionamento da Teoria da Dependência foram retomadas neste texto, apesar da distância de mais de meio século da sua concepção, somente para relacioná-las com o que acontece na Amazônia há mais de quatro décadas. O nível lento do desenvolvimento socioeconômico regional não pode ser creditado a fatores externos (nacionais e internacionais), bem como não se deve acreditar que o Polo Industrial de Manaus sozinho continue eternamente como único motor de produtividade, progresso e desenvolvimento econômico da Região. Os princípios da Teoria da Dependência podem, mas não devem se constituir em parâmetros para explicar e compreender a dinâmica do desenvolvimento amazônico. É necessário encarar a realidade e identificar as verdadeiras variáveis que explicam o ritmo de desenvolvimento regional.

A visão capitalista clássica aponta as seguintes características de modernização econômica como fundamentais para o rompimento do ciclo da pobreza dos países: tecnologia, base industrial, estabilidade política, um sistema político e jurídico que garanta o império da lei, educação e valores capita-

listas. Foi assim que se concebeu a Teoria da Modernização, segundo a qual,

para se modernizar e desenvolver, os países mais pobres necessitavam basicamente ser apoiados pelos países ricos por meio de tecnologia e de assessoria técnica, econômica e política, a fim de desenvolver uma cultura capitalista favorável ao crescimento econômico” (PEDROSA, 2006, p. 7).

No século XXI, convive-se com globalização econômica, aquecimento global, integração produtiva do MERCOSUL, macrozoneamento ecológico e econômico da Amazônia; o mundo interage e se integra cada vez mais. Além de tudo isso, é notório que o Brasil buscou e consolidou a sua industrialização, substituiu as suas importações e atualmente exporta produtos e bens que vão desde a soja até aeronaves altamente sofisticadas. Porém, o nível de desenvolvimento socioeconômico do país ainda deixa a desejar em relação aos países mais avançados economicamente. A vida diária da maioria dos brasileiros melhorou muito em relação ao que era nos anos 1960, mas o caminho para o desenvolvimento socioeconômico elevado ainda é muito longo; há muito a ser feito para atingir o nível de desenvolvimento socioeconômico que revele equidade na distribuição da riqueza do país e justiça social consideradas adequadas.

Estudar, ler, discutir e compreender melhor os conteúdos das teorias da dependência e da modernização revelam-se como ações e fatos de grande significado, àqueles que pretendem contribuir ativamente com o desenvolvimento da Amazônia, para não correr o risco de não assumirem-se responsabilidades e creditarem a falta de dinâmica e o baixo crescimento social e econômico da Amazônia a agentes ex-

ternos, como se estivessem constantemente ressuscitando a Teoria da Dependência.

E para finalizar este texto, recorro a uma informação importante, também escrita por Pedrosa (2006, p. 9):

na verdade, a riqueza é criada pelo trabalho e pela iniciativa das pessoas, o que provoca um constante crescimento global da economia mundial. A prova desse crescimento é que a riqueza do mundo se expandiu cinco vezes nos últimos 50 anos do século XX.

Assim, pode-se entender que a inteligência, o trabalho e o empreendedorismo de cada um que habita a Amazônia têm importância significativa na produção de riqueza causadora de crescimento e posterior desenvolvimento regional que, por sua vez, também contribuirá para o desenvolvimento nacional e mundial. Esperar que somente o Governo Federal, através dos incentivos fiscais e dos seus programas e políticas públicas, indique o ritmo do desenvolvimento regulado pelo faturamento do Polo Industrial de Manaus, significa, além de ingenuidade, comodismo histórico.

CAPÍTULO V

A Navegação fluvial na Amazônia e as demandas logísticas interiores

5.1 As Reivindicações para a Amazônia Ocidental

O Quadro 1 contém dados extraídos das *Reivindicações Para a Amazônia Ocidental*, escritas em 1966 pela Federação das Indústrias do Estado do Amazonas, Federação do Comércio do Estado do Amazonas e Associação Comercial do Amazonas, durante o Encontro de Investidores na Amazônia, em Manaus. Essas *Reivindicações* foram enviadas ao Presidente da República do Brasil, em apoio ao pleito relativo a tratamento fiscal e tributário especiais para a Amazônia Ocidental.

Ano	⁽¹⁾ Indústrias	⁽²⁾ Força Motriz da Indústria(HP)	⁽³⁾ Estabelecimento com mais de 5 pessoas	⁽⁴⁾ Produção de Juta (kg)	⁽⁵⁾ Carga Movimentada no Porto de Manaus(kg)
1949	-	6.860	-	-	-
1958	-		-	-	642.000
1959	305	7.523	176	-	613.000
1960	-	-	-	-	557.000
1961	-	-	-	39.811	632.000
1962	-	-	155	32.536	599.000
1963	-	-	-	30.756	558.000
1964	-	-	-	30.984	-

Quadro 1 – Cenário Econômico do Estado do Amazonas. Fontes: ^(1,2,3,5) Codeama;

⁽⁴⁾ Serviço de Estatística da Produção. FIEAM (1966, p. 18-19).

O número de indústrias, a quantidade produzida de juta e de carga movimentada do Quadro 1 mostram a baixa produtividade da economia do Amazonas no período em consideração. Em 1966, a percentagem de desempregados da Força de Trabalho da cidade de Manaus era de 26,2%; a renda per capita do Estado do Amazonas era de Cr\$ 24.898 (Cruzeiros) (FIEAM, 1966).

As importações para o Amazonas através da Cabotagem encontram-se nos quadros 2, 3 e 4, a seguir.

Ano	⁽¹⁾ Importação de Cabotagem (Ton)	⁽²⁾ Importação de Açúcar-Cabotagem (Ton)	⁽³⁾ Importação de Cerveja-Cabotagem (Ton)	⁽⁴⁾ Importação de Alcool-Cabotagem (Ton)	⁽⁵⁾ Importação de chapas, fios e perfis de ferro e aço-Cabotagem (Ton)
1960	-	21.978	3.455	499	2.299
1961	145.132	-	-	-	-
1962	136.308	19.289	3.550	379	2.097
1963	127.207	-	-	-	-
1964	109.173	15.172	2.442	336	1.316

Quadro 2 – Importações via cabotagem. Fontes: ^(1,2,3,4,5) Codeama. FIEAM (1966, p. 20).

Ano	(1) Importação de Cimento- Cabotagem (Ton)	(2) Importação de Gordura Animal e Vegetal- Cabotagem (Ton)	(3) Importação de Peixes enlatados- Cabotagem (Ton)	(4) Importação de Pneus e Câmaras- Cabotagem) (Ton)	(5) Importação de Redes de Dormir- Cabotagem (Ton)
1960	18.508	441	274	222	196
1962	20.249	274	229	172	162
1964	18.831	200	188	125	159

Quadro 3 – Importações via cabotagem. Fontes: ^(1,2,3,4,5) Codeama. FIEAM (1966, p. 20-21).

Ano	(1) Importação de Calçados- Cabotagem (Ton)	(2) Importação de Roupas- Cabotagem (Ton)	(3) Importação de Sal- Cabotagem (Ton)
1960	92	17	-
1962	112	40	13.843
1964	120	48	9.395

Quadro 4 – Importações via cabotagem. Fontes: ^(1,2,3) Codeama. FIEAM (1966, p. 21-22).

No início da década de 60 do século XX, o Amazonas fabricava calçados e roupas. No entanto, o desinteresse dos empresários em virtude do baixo rendimento dos negócios reduziu aquelas produções, o que causou o aumento das importações de tais produtos, conforme o Quadro 4 de importações. Ou, conforme observação da CODEAMA (FIEAM, 1966, p. 21-22): “o aumento de importações denota a descontinuação das indústrias locais”. Em relação à importação de sal, as quantidades mostradas no Quadro 4 referem-se ao biênio 1961/1962 e ao biênio 1963/1964, tendo em vista que a safra de pesca corresponde à baixa dos rios, a qual ocorre no final de um ano e continua no início do ano seguinte (FIEAM, 1966).

Baseada em argumentos contundentes sobre a real situação econômica da Amazônia Ocidental, compreendendo os estados do Amazonas e Acre e os territórios de Roraima e

Rondônia, no ano de 1966, as *Reivindicações para a Amazônia Ocidental* enfatizaram o aspecto do afastamento territorial daquela parte da Amazônia em relação ao Brasil metropolitano da metade da década de 60, e também distanciada **no tempo**. Para as Federações da Indústria e do Comércio, assim como para a Associação Comercial do Amazonas, “*a isso chamamos a TESE DO ANACRONISMO ECONÔMICO cuja consideração nos situa industrialmente, onde se encontrou São Paulo há 70 anos, os Estados Unidos há 50 anos, a Europa há 220 anos*” (FIEAM, 1966, p. 4).

A partir dessa fundamentação e da apresentação dos dados estatísticos do Estado do Amazonas constantes nos quadros 1, 2, 3 e 4 citados neste texto, os responsáveis pela elaboração das *Reivindicações Para a Amazônia Ocidental* utilizaram como exemplo de sucesso a Zona Franca instalada no Peru, cuja legislação de incentivos fiscais vigentes naquele país serviu de base para reivindicar ao Governo Federal do Brasil a criação de incentivos fiscais similares na Amazônia Ocidental, tendo em vista que a receita tributária auferida pelo Governo Federal no Amazonas era irrelevante em relação ao quadro nacional de arrecadação.

Os incentivos fiscais reivindicados pelos amazonenses foram os seguintes:

1. Isenção incondicional completa e automática, por 15 anos, de imposto de renda para pessoas jurídicas e físicas na Amazônia Ocidental ou Noroeste Amazônico;
2. Isenção incondicional completa, pecuniária e escritural, por 15 anos de imposto sobre produtos industrializados (antigo imposto de consumo);
3. Isenção incondicional por 15 anos de Imposto de Importação e de todos os outros impostos e taxas incidentes sobre importação de máquinas e equipamentos, seus

- acessórios e sobressalentes, e quaisquer outros bens de produção; isenção dos mesmos impostos e taxas sobre matérias primas para utilização pelas indústrias da área;
4. Dispensa incondicional de quaisquer formalidades ou normas restritivas na exportação, e isenção de impostos e taxas sobre a exportação, por 15 anos;
 5. Exoneração incondicional por 15 anos, de todas as formalidades ou normas restritivas do livre comércio interior da Amazônia Ocidental no que concerne a política de controle de preços vigentes no resto do país;
 6. Liberdade incondicional para a contratação, por pessoas jurídicas localizadas na Amazônia Ocidental, durante 15 anos, de empréstimos em moeda estrangeira, uma vez que os juros ou retribuições equivalentes do capital não excedam de 10% ao ano;
 7. Exoneração de qualquer penalidade vinculada seja às leis de controle de câmbio, seja às de imposto de renda, para o ingresso na Amazônia Ocidental, pelo prazo de 6 meses contados da vigência da Lei, de recursos de cidadãos brasileiros, existentes no exterior, mesmo os não declarados, uma vez que seus detentores transfiram naquele prazo seu domicílio para a área beneficiada ou integralizem irreversivelmente ações ou quotas de capital em empresas situadas na área (FIEAM, 1966, p. 17-18).

O conteúdo do Decreto-Lei número 288, de 28 de fevereiro de 1967, o qual criou a Superintendência da Zona Franca de Manaus – SUFRAMA – para administrar os incentivos fiscais e promover o desenvolvimento regional, e também regulamentou a Zona Franca de Manaus que havia sido criada em 1957 pela lei número 3.173, apresenta como base de incentivos fis-

cais do Modelo de Desenvolvimento Zona Franca de Manaus a maioria das reivindicações constantes no documento da FIEAM, Fecomercio e ACA, de dezembro de 1966, o qual foi enviado ao Presidente da República do Brasil. Isso não significa afirmar que o Decreto-Lei número 288 representa o resultado das reivindicações; indica, no entanto, que em 1965, 1966 e 1967 foi criada a vontade política (Governo Federal, Governos da Amazônia Ocidental) para estruturar estratégias geopolíticas e econômicas com o objetivo de diminuir a distância **no tempo** entre o Brasil metropolitano e a parte Noroeste da Amazônia, geograficamente interiorizada. Aliado a esse objetivo estava também o de integrar a Amazônia às outras regiões do Brasil, e, talvez, até mesmo o povoamento da região.

Ao se referir aos problemas da região amazônica, inclusive a necessidade de povoamento, Bittencourt (1959) escreveu o seguinte:

A região requer a solução de inúmeros problemas para que, realmente, seja valorizada. Um dos mais urgentes é o do povoamento, com imigrantes selecionados, colonizados e assistidos. Sem muita gente, sadia e trabalhadora, jamais será possível realizar grandes obras. Não se pode contar com a população ali fixada não somente pela sua insuficiência mas ainda pelo seu apego secular e sistemático ao extrativismo. Todos contam, unicamente com a natureza. Espera-se que cheguem as épocas das “safras” (p. 6).

O cenário socioeconômico da Amazônia no período do fim do ciclo da borracha (1913) até a regulamentação da Zona Franca de Manaus (1967) era de dificuldades para a maioria da população, principalmente aqueles que viviam distantes dos grandes centros comerciais como Belém e Manaus. Nem mesmo o Plano de Valorização da Borracha conseguiu reverter o cenário, porque além de basear-se na recuperação de

atividades extrativistas, o Plano não teve os recursos a ele destinados empregados adequadamente nos setores planejados previamente. Portanto, a cultura do extrativismo perpetuou-se na vida da população fixada na Amazônia Ocidental. Essa cultura assemelhava-se ao esperar para alcançar; a extração das riquezas da terra acostumava o amazônico a despreocupar-se da construção do seu futuro; e assim, para Bittencourt (1959), “*todos contam unicamente, com a natureza*” (p. 6), por isso ele considerava necessário a chegada de imigrantes selecionados, com novas ideias, novos saberes, novos objetivos, novos fazeres.

Se as ideias de Bittencourt eram adequadas ou não à realidade da Amazônia Ocidental no início da década de 60 do século XX, somente os registros da história da Amazônia poderão trazer luzes ao entendimento das mesmas. Mais adiante, no mesmo texto, Bittencourt (1959) amplia suas ideias quando revela:

É necessário e urgentíssimo que a Amazônia não mais seja incluída no rol das “regiões subdesenvolvidas”, ou mera “expressão geográfica”, sem conteúdo demográfico. E que os estrangeiros que nos espreitam, de longe ou de perto, e invocam, em seu favor, a utilização dos “espaços vitais”, não a suponham “terra de ninguém”, “terra sem dono” ou de donos incapazes. Sem mais perda de tempo, façamos dela o “celeiro do mundo”, um império do espírito nacional, no qual se expanda e consolide o que lá se tem feito com enormes sacrifícios. E, muito mais do que isso, se levantem novas cidades, vilas e povoações; fábricas, usinas e casas de comércio; escolas, institutos científicos e templos; navios e estaleiros; todos serão baluartes de sua defesa e valorização. Assim, o pensamento e as atitudes abundantes e esclarecidas, no meio da solidez econômica, serão forças poderosas para consolidar a

integridade política do País, na Amazônia, e o bem-estar dos seus habitantes (p. 6).

O extrativismo foi reduzido inicialmente depois da regulamentação da Zona Franca de Manaus e criação da Superintendência da Zona Franca de Manaus em 1967; vilas foram transformadas em cidades e muitas cidades cresceram na Amazônia Ocidental; a indústria de transformação tornou-se o motor da economia da região e o comércio se desenvolveu; institutos de ciência e pesquisas foram criados; oficinas de reparos e estabelecimentos de construção naval ampliaram as suas capacidades de produção na Amazônia.

Todas essas mudanças alteraram, direta ou indiretamente, o Produto Interno Bruto de cada Estado da Amazônia Ocidental, geraram empregos e renda, fizeram crescer a população das principais cidades da região Amazônica, mas concentraram essas alterações também nos grandes centros; não irradiaram o crescimento econômico para o interior da Amazônia, como também não causaram o desenvolvimento socioeconômico pensado durante a construção de políticas fiscais e econômicas implantadas na região.

O sistema monoprodutivo ancorado no extrativismo perdeu o privilégio do período da economia da borracha e deu lugar ao sistema monoindustrial de produção voltado apenas para a indústria de transformação, porque esta se tornou a principal fonte da arrecadação federal, estadual e municipal da região. Essa principal fonte de arrecadação não é sustentável, pois dado o seu nível de mundialização ela é muito sensível às dificuldades econômicas externas e cai o faturamento.

5.2 Demandas Logísticas Interiores

A integração entre as comunidades e a sede dos municípios é feita, normalmente, via fluvial; a integração entre as sedes dos municípios e as capitais dos respectivos Estados amazônicos é realizada via fluvial. As embarcações utilizadas nesses percursos são de propriedade privada. Os produtores dos municípios transportam suas produções por conta própria e a frota de barcos que realiza essa logística não é nova. A participação do poder público na renovação dessa frota através de financiamentos constitui-se em uma possibilidade. No entanto, sobre a realidade do Estado do Amazonas, Pereira e Nascimento (2012) explicam que:

É desprezível pensar em financiamento público para a renovação da frota, visto que as garantias exigidas pelo Estado são impossíveis de serem atendidas por esse segmento – que tem grande importância para Manaus, pois abastece a capital com frutas, hortaliças, entre outras. Seu funcionamento, livre de qualquer ação do poder público, consegue atender uma população dispersa pelos lagos, paranás, furos e igarapés com regularidade e certa segurança, imagine se fossem subsidiados de alguma forma pelo poder público? Enfim, o que se quer expressar nestas linhas é a falta de infraestrutura que assola todo o Estado do Amazonas quando o assunto é transporte para o escoamento da produção agrícola, que como um efeito dominó faz com que o produtor não seja incentivado a produzir, migrando para Manaus como um retirante em busca de novas oportunidades de emprego e, por não possuir qualificação profissional, acaba marginalizado, fadado a compor as estatísticas de desempregados e somar-se às multidões de “flagelados do campo” que embarcam para Manaus (p. 77-78).

Isso significa que as demandas logísticas interiores no Amazonas encontram-se reprimidas desde as dificuldades do transporte da produção agrícola dos municípios, até a falta de expectativas para o financiamento de embarcações que cuidem desse tipo de transporte. E enquanto não houver planejamento regional e estadual integrados, não se transformará em prática a satisfação das necessidades na área da navegação e do transporte fluvial na Amazônia; enquanto não se resolverem os gargalos logísticos, o desenvolvimento socioeconômico da região estará comprometido. É preciso administrar a Amazônia com o foco nas suas especificidades. Então, como esclarecem Pereira e Nascimento (2012):

[...] é necessário olhar a região amazônica com um viés regional, aceitando o transporte fluvial, o rio e o ribeirão-agricultor como agentes principais do desenvolvimento. Urge um modelo de desenvolvimento que valorize esses agentes e deposite neles parte ou grande parte da confiança de geração de renda no campo, senão estaríamos discutindo outra Amazônia, uma Amazônia sem rios (p. 133).

Compreende-se o desenvolvimento, portanto, como uma ação conjunta resultante de planejamento empreendido pelos governos, na qual os agentes participantes se integram e mostram resultados. Por isso, o conhecimento do contexto regional na Amazônia não deve ser desprezado, principalmente em relação à criação de infraestruturas de apoio à produção e circulação de produtos e mercadorias.

A Figura 16 mostra como o transporte da produção regional na Amazônia continua precário.



Figura 16 - Desembarque de Fibras de Juta, em Manacapuru:

Fonte: www.ibge.gov.br. Acesso em Abril de 2012.

O transporte fluvial da juta, fibra responsável pela economia de alguns municípios amazonenses, realizado da mesma forma como ocorria na primeira metade do século XX. Beiradões de rios sem a mínima infraestrutura para a atracação de embarcações e ausência de equipamentos para o embarque e desembarque de cargas; a força física do homem ainda prevalece nessas paragens, com todas as consequências contrárias à saúde e à previdência social.

5.3 Subsídios à navegação e incentivos fiscais à indústria de transformação

A presença da mão do Estado na economia da Amazônia revelou-se como marco divisório entre o crescimento econômico

e o não crescimento econômico. Tendo a borracha como base econômica do século XIX, a mão do Governo Imperial inicialmente pagava subsídios aos empresários da navegação, como incentivo à manutenção das linhas de navegação em funcionamento, através das quais se dava o transporte dos produtos para fora da região e paralelamente transportavam as importações destinadas à região. Esses subsídios ou incentivos eram pagos a grandes empresários nacionais e/ou estrangeiros; os pequenos empresários, proprietários de firmas que mantinham poucas e pequenas embarcações não recebiam subsídios do governo e assim operavam com seus próprios recursos, inseridos em um mesmo mercado onde a concorrência fazia as pequenas empresas serem engolidas pelas grandes empresas. Foi assim que Mauá e Britto Amorim mantiveram suas embarcações nas linhas de navegação na Amazônia; o primeiro por mais de vinte anos e o segundo por menos de dez anos.

Para Bittencourt (1959, p. 14):

Sem um auxílio direto, decisivo, do governo imperial, não se poderia fazer na Amazônia, um serviço regular de transportes fluviais. O comércio ainda não suportaria os encargos de uma empresa. Mesmo não havia como era natural, espírito de cooperação e até suficiente compreensão entre os mais interessados. Não existia uma casa de crédito que assumisse a responsabilidade de auxiliar os armadores.²⁰

Pode-se, por analogia, compreender os incentivos, os subsídios, como uma política fiscal arraigada à cultura amazônica, cujos objetivos sempre foram a criação de emprego, renda e mecanismos de crescimento econômico, pois mesmo depois do ciclo da borracha com a entrada da economia amazônica em

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

estado de recessão, os subsídios e incentivos continuaram suas tentativas de soerguer a economia. Essas tentativas podem ser percebidas na Operação Amazônia, na intenção de reaver o extrativismo do látex no período da Segunda Guerra Mundial e também no Plano de Valorização Econômica da Borracha; os insucessos, no entanto, podem ser imputados não ao fracasso dos subsídios, mas a outros fatores. O primeiro desses fatores foi o não monitoramento adequado do emprego dos recursos destinados a cada uma dessas tentativas, o que causou o emprego equivocado de recursos previamente destinados a fins específicos; o segundo fator pode ser identificado na ausência de demanda externa à região para os produtos resultantes das tentativas de soerguimento da economia amazônica.

Portanto, enquanto o Governo Federal destinou recursos à economia amazônica, no pós-ciclo da borracha, baseado na reativação do extrativismo como acontecia com a seringueira, ou não administrou os recursos de modo efetivo e estratégico, os subsídios e/ou incentivos governamentais não provocaram a criação de emprego, a geração de renda e o crescimento econômico da região. Nem mesmo a criação da Zona Franca de Manaus, como Zona Aduaneira, em 1957, onde os incentivos fiscais do Governo Federal também se fizeram presentes, resolveu o problema de estagnação econômica da Amazônia iniciada antes da Primeira Guerra Mundial (1914). A produção de fibras de juta, por exemplo, que chegou a representar 33% do Produto Interno Bruto do Estado do Amazonas, no século XX; a produção de frutas e o cultivo da pimenta do reino na Amazônia, mesmo com alguns incentivos fiscais do governo, não foram capazes de fortalecer a economia amazônica; além de esses produtos representarem pequenas produções, o mundo não necessitava de tais produtos para o seu progresso e por isso as demandas pelos mesmos não eram expressivas, como havia ocorrido com o látex das seringueiras. Assim, os empre-

gos e as rendas geradas por tais atividades em nada alteraram a fraqueza econômica regional e as condições sociais das populações amazônicas nas cinco primeiras décadas que se seguiram ao fim do ciclo da borracha na Amazônia.

A reação da economia amazônica ocorreu com a mudança de foco por parte do Governo Federal. A partir de 1967, dez anos após a criação da Zona Franca, o Governo Federal publicou o Decreto-Lei número 288, em 28 de fevereiro de 1967, e nesse documento regulamentou o funcionamento de um modelo de desenvolvimento socioeconômico, denominado Zona Franca de Manaus, cujo conteúdo consistiu em um Centro Agropecuário, um Centro Industrial e um Centro Comercial. Esses três centros funcionariam em área territorial definida no interior do próprio Decreto-Lei, localizada nas margens esquerdas dos rios Negro e Amazonas, tendo o porto público de Manaus como base inicial de medição, com a definição de um polígono limitado pelo rio Cuieiras a montante e o rio Urubu a jusante, alongando-se rumo ao norte de Manaus e formando área territorial de no mínimo dez mil quilômetros quadrados. Após materialização dessa área no terreno, no interior da Zona Franca de Manaus estão áreas dos municípios de Manaus, Rio Preto da Eva e Itacoatiara. A Figura 17 mostra a delimitação da área da Zona Franca de Manaus.

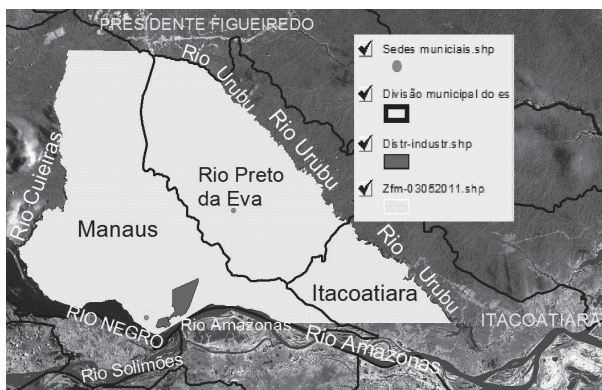


Figura 17 – Delimitação da área da Zona Franca de Manaus

Fonte: adaptação do autor sobre imagem do Satélite Landsat V.

No mesmo Decreto-Lei nº 288, de 28 de fevereiro de 1967, o Governo Federal definiu incentivos fiscais de Imposto de Importação, Imposto Sobre Produtos Industrializados, PIS/COFINS, às empresas que se instalassem na área territorial da Zona Franca de Manaus; e, posteriormente, os governos do Estado do Amazonas e do Município de Manaus também criaram incentivos fiscais nas suas respectivas orçadas para o Modelo Zona Franca de Manaus. Para administrar os incentivos fiscais do Modelo Zona Franca de Manaus, o Governo Federal criou no mesmo Decreto-Lei, a Superintendência da Zona Franca de Manaus – SUFRAMA –, que também foi incumbida de promover o desenvolvimento socioeconômico da Amazônia Ocidental (Amazonas, Acre, Rondônia e Roraima); enquanto a Superintendência da Amazônia – SUDAM – administrava o incentivo fiscal do Imposto de Renda Pessoa Jurídica em toda a Amazônia e ainda promovia o desenvolvimento socioeconômico da Amazônia Oriental.

O contexto de criação do Modelo Zona Franca de Manaus, com a SUFRAMA no seu interior, foi apresentado neste texto

sobre navegação fluvial, para relacioná-lo com as condições econômicas da Amazônia no século XIX durante a fase áurea da borracha, quando os subsídios do Governo Imperial e depois do Governo Republicano possibilitavam aos grandes empresários a realização de investimentos em embarcações para a criação de linhas de navegação em diferentes calhas de rios amazônicos. Foi ali que nasceu a cultura dos incentivos fiscais na região amazônica. Porque em decorrência da grande distância dos centros consumidores dos produtos originários da Amazônia e das dificuldades para administrar a logística tanto de importação como de exportação de produtos, somente com o apoio dos governos poderiam os empresários capitalistas submeter-se aos riscos dos negócios na Amazônia.

Após a criação do Modelo Zona Franca de Manaus, cujo mecanismo de incentivos fiscais não é exatamente o mesmo da época dos subsídios à navegação, verifica-se a manutenção da cultura da presença do Governo Nacional na economia amazônica, a fim de cuidar do crescimento econômico e do monitoramento do desenvolvimento econômico.

Ao analisar esses contextos, percebem-se como algumas análises podem ser feitas entre o cenário econômico da Amazônia da época do Império (quase todo o Século XIX) e o cenário econômico da Amazônia a partir de 1967. Na época da extração do látex e exportação da borracha da Amazônia para o exterior, os governos imperial e provincial cobravam impostos da borracha e de muitos outros produtos gerados na Amazônia; por outro lado, a navegação fluvial na Amazônia recebia subsídios desses mesmos dois governos, desde quando se tratasse de grandes empreendimentos, onde grandes acionistas investiam seus capitais. E assim, os governos imperial e provincial garantiram a logística de transporte de passageiros e de cargas (exportação de borracha e importação de diversos produtos).

Portanto, incentivava-se a logística baseada na navegação fluvial e taxava-se a exportação de produtos de um modo geral, sendo a borracha o produto que mais gerava receita tributária aos governos da época. Havia uma peculiaridade, a qual cabe adequadamente nesse processo de análise; aqueles exportadores de borracha que destinavam seu produto diretamente ao exterior recebiam um desconto de 3% sobre o imposto a ser pago. Isso significa que os grandes exportadores de borracha, cuja quantidade de produto era expressiva e cujo capital permitia estocar a borracha e planejar suas cargas de exportações para as embarcações do transporte direto para o exterior gozavam do benefício do desconto. Por outro lado, os pequenos exportadores que precisavam exportar seus produtos para o exterior o mais rápido possível para ter o retorno rápido do seu pouco capital naquele comércio não conseguiam o desconto, pois os barcos que realizavam o transporte direto partiam somente uma vez por mês, prazo que não podia ser esperado pelos pequenos exportadores.

Assim, os pequenos exportadores entregavam suas cargas em barcos que não faziam o transporte direto, cuja frequência de viagens era maior do que aquela dos barcos diretos ao exterior. Ou seja, subsídios e descontos somente para aqueles possuidores de grande capital. E muito mais vantagens dos governos imperial e provincial para a logística de transporte da produção e de passageiros, com os subsídios à navegação, do que incentivos à produção de borracha e outros produtos na época do Brasil Imperial.

A estrutura produtiva e a comercialização da produção amazônica, historicamente, necessita de política fiscal de incentivos sem prejudicar a arrecadação fiscal dos governos (federal, estadual e municipal). A estrutura fiscal incorporada ao Modelo Zona Franca de Manaus pode ser analisada em relação

ao tratamento fiscal dado à produção e comercialização da borracha na Amazônia, no século XIX.

Na Amazônia, o grande capital tende a receber benefícios fiscais e infraestruturais, assim também como os empreendimentos de médio e pequeno capital. As infraestruturas de vias terrestres, energia elétrica e critérios de disponibilização de terras para a implantação de empresas em moldes adequados à aquisição das áreas, além da política de incentivos fiscais à produção na Amazônia Ocidental, naturalmente beneficiam os grandes empreendimentos capazes de importar insumos de quaisquer partes do mundo e transformá-los em produtos acabados na Amazônia, para enfim exportá-los para outras regiões do Brasil e também para o exterior. Essas mesmas infraestruturas e incentivos fiscais atendem aos empreendimentos de porte médio e pequeno.

Esses benefícios disponibilizados ao grande capital não são exclusivos da mecânica de produção e comercialização de produtos mundializados produzidos na Amazônia, como foi o caso da borracha e como é o caso da produção gerada pela indústria de transformação do Polo Industrial de Manaus. Essa característica é intrínseca ao Capital como fator de produção em todo o mundo. O Sistema Capitalista tem os seus parâmetros definidos e redefinidos historicamente, e no que diz respeito à desterritorialização do capital a tradição capitalista tem consolidado o seu fisiologismo de agregação de valor a partir de diferentes formas de incentivos, os infraestruturais e os fiscais são apenas alguns deles.

Os incentivos Fiscais do Modelo Zona Franca de Manaus não beneficiam diretamente os capitais investidos em empresas de qualquer porte naquela área delimitada legalmente como Zona Franca de Manaus; os incentivos fiscais são voltados à produção dos diversos empreendimentos, não se trata de subsídios à produção e nem privilégios ao fator de produção Capital.

Verifica-se, portanto, que as plantas empresariais transnacionais instaladas na Zona Franca de Manaus requerem montantes de grande capital para investimento e produção em escala. Por outro lado, as empresas pequenas e médias necessitam de menores volumes de capital para efetivarem suas produções. Dessa forma, pode-se compreender que o capital é, diretamente, o grande definidor da construção do projeto de implantação e operação das empresas, seja um projeto simplificado, seja um projeto completo ou pleno; logo, os incentivos fiscais direcionam-se à produção, mas esta não existe sem o capital investido na indústria de transformação instalada no Polo Industrial de Manaus, no interior da ZFM

Portanto, ainda no século XIX, somente os grandes investidores dos negócios da borracha na Amazônia reuniam condições de utilizar os incentivos fiscais dos governos, de igual modo apenas os grandes empresários da navegação fluvial eram os recebedores dos subsídios e dos incentivos fiscais dos governos para empreender na Amazônia. A partir da segunda metade do século XX, no entanto, os incentivos fiscais tornaram-se disponíveis e começaram a ser utilizados por grandes, pequenos e médios empresários, pois o objetivo da Política de Desenvolvimento Zona Franca de Manaus é a promoção do desenvolvimento socioeconômico regional, via geração de empregos e renda nos três centros produtivos (Agropecuário, Industrial e Comercial) da Política.

CAPÍTULO VI

As demandas logísticas atuais na Amazônia

6.1 Infraestrutura de navegação

Os altos custos logísticos na Amazônia indicam a necessidade de políticas estaduais e municipais nas áreas da construção naval, de estruturas portuárias e de vias fluviais. A ausência de clareza nas decisões dos poderes públicos nessas áreas impede os investimentos privados mais significativos, em razão da baixa expectativa de retorno do capital a ser investido na área.

Em relação à ampliação de portos já existentes e a construção de novos portos, tecnologicamente adequados para a logística na Amazônia, a estrutura portuária deve ser pensada como um empreendimento gerador de crescimento econômico. Para Brito (2010, p. 85), por exemplo, “o porto é um centro gerador de riqueza, de empregos e de novas oportunidades e indutor do desenvolvimento regional”. Portanto, a construção de um porto equivale à construção de uma indústria, onde diversas empresas estarão vinculadas para a prestação e a recepção de serviços promovidos nesse novo empreendimento. Paralelamente, alavanca-se a economia com maior movimentação de cargas e passageiros, o que requer mão de obra operacional,

tática e estratégica; conseqüentemente, o porto representa aumento de renda da sociedade.

Ao escrever sobre navegação e transporte da Amazônia, Benchimol (1995, p. 17) afirmou:

O descaso pela navegação fluvial é tão grande, que os “motores de linha”, “barcos de recreio”, chatas, alvarengas, batelões, 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.

Para alterar o cenário descrito na última década do século XX são necessárias mudanças na maneira de administrar a navegação fluvial na Amazônia. A visão de que a hidrografia avantajada da Amazônia Ocidental, com rios extensos e também com largura de centenas de metros e até quilômetros, tende a induzir pessoas mal informadas a pensar que não há necessidade de construir hidrovias nessa parte da Amazônia. De igual modo, outros tantos mal informados declaram que o regime das águas dos rios interiores da Amazônia impede a construção de portos similarmente às construções portuárias marítimas. Mudar paradigmas e alterar as relações sociais e

econômicas não é papel somente dos governos, mas também da sociedade, que após compreender as suas necessidades pode criar as condições para satisfazê-las. Os empresários dos setores infraestruturais da navegação fluvial têm capacidade de empreender na direção de transformar o cenário de portos e atracadouros na Amazônia ocidental. Como explica Brito (2010):

Embora muita gente não acredite, é possível, sim, quebrar paradigmas e mudar uma cultura aparentemente intocável. Quase todas as realizações são consequências de uma mudança cultural, de mentalidade, e isso se verifica também no meio empresarial. A forma como os empresários olhavam e usavam os portos no passado é completamente diferente da maneira como eles se comportam hoje, isso dito por eles. O empresário sobrevive em qualquer meio. Se no passado existiam determinadas regras, principalmente as não escritas, os empresários se adaptavam a elas para sobreviver, mesmo tendo a consciência de que, daquele jeito, o setor não avançava e não se modernizava. Se as regras mudam, os empresários e o mercado acompanham as mudanças, por pragmatismo (p. 88).

Não há regras; o que há é a falta de vontade política capaz de quebrar paradigmas no setor da navegação fluvial na Amazônia. Se o volume de cargas a transportar por rios amazônicos é significativo, implica em solucionar problemas infraestruturais que reduzam os custos logísticos na região e ainda eleve o nível de segurança e a qualidade do embarque e desembarque de passageiros e cargas, bem como do transporte fluvial regional.

6.2 Zona Franca de Manaus: Custos Logísticos e Compensações necessárias

Os custos logísticos pagos pelas empresas sediadas na Amazônia Ocidental, principalmente no Polo Industrial de Manaus (PIM), são altos não somente devido às grandes distâncias dos centros importadores de insumos e dos centros consumidores dos produtos finais produzidos na Zona Franca de Manaus, mas também devido aos custos das empresas do PIM em setores de infraestrutura, cujas responsabilidades não deveriam ser somente desses empresários, mas também de outros atores integrantes do processo produtivo que dinamiza o Modelo de Desenvolvimento Econômico da Amazônia Ocidental.

A valorização da moeda brasileira incentiva as importações de bens finais e de insumos para o consumo e a produção nacional. Há preços internacionais, porém, cujos níveis continuam elevados, apesar da redução do nível do Risco Brasil e da desvalorização do Dólar Americano no País. Este é o caso do custo pago pelos empresários situados na Zona Franca de Manaus (ZFM) por um contêiner abastecido com componentes que alimentam as linhas de produção do PIM.

Ao pagar R\$ 2 mil (dois mil reais), em média, por cada contêiner de 20 toneladas originário de outros países, os empresários do PIM têm seus custos elevados e, conseqüentemente, perdem em competitividade no mercado nacional e internacional, porque dessa forma não podem praticar preços de venda sem considerar tais custos. Quando se trata de contêiner de 40 toneladas, o custo eleva-se para R\$ 4,3 mil em média (JORNAL A CRÍTICA, 24/04/2011, p. B1). A esses custos agregam-se os custos dos componentes comprados no exterior, para manter elevada a produtividade dos trabalhadores no interior das indústrias, que garantiram o faturamento

do PIM em mais de US\$ 35 bilhões (trinta e cinco bilhões de dólares) ao final de 2011.

O Modelo de Desenvolvimento Econômico da Amazônia Ocidental, denominado Zona Franca de Manaus, baseado em legislações federais que diferenciam pagamentos e recolhimentos de Imposto de Importação (II), Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e ainda PIS e COFINS, representados pelos incentivos fiscais da ZFM administrados pela Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa), requer estratégias do Governo Federal; de igual forma, os governos estaduais da Amazônia Ocidental (Amazonas, Roraima, Rondônia e Acre) participam dessa administração com as suas legislações de ICMS; enquanto os respectivos governos municipais da Amazônia buscam nas estratégias das legislações do ISS as suas participações efetivas na administração do Modelo.

Tais participações representam responsabilidades em assumir custos específicos nas áreas de jurisdição de cada esfera e, conseqüentemente, possibilitar menores custos logísticos para os três centros originais do Modelo Zona Franca de Manaus (Agropecuário, Industrial e Comercial). Esses custos logísticos reúnem além dos custos dos contêineres, já citados, também os custos de armazenagem, custos de estoque e custos de processamento de encomendas. Somente as taxas portuárias para armazenar cargas nos terminais representam, em geral, 0,5% do valor da carga, por dia, nos primeiros quinze dias de armazenamento; a partir do 16^o. dia, via de regra, esse percentual se eleva para 1% sobre o valor da carga, diariamente. Portanto, os investimentos das três esferas de governos nas áreas de infraestruturas demandadas pelo setor produtivo tenderão a reduzir os custos logísticos na Amazônia Ocidental, apesar das grandes distâncias dos mercados de insumos e dos mercados consumidores, que induz à redução da competitividade das empresas instaladas na ZFM.

Aos governos estaduais cabe a decisão de estruturar o Plano Estratégico de Desenvolvimento do Estado, no qual sejam explicitados objetivos estratégicos, metas e ações estratégicas em relação à construção de infraestruturas de transporte fluvial, telecomunicações, energia e abastecimento de água, além da indicação de interesses em realizar parcerias com o Governo Federal, para reestruturar rodovias já existentes e construção de novas rodovias estaduais. Cada estado da Amazônia Ocidental precisa elaborar um Plano Estratégico de Desenvolvimento que considere os resultados de pesquisas, estudos e ações já realizados em cada estado por cientistas e empresários. Um Plano Estratégico de Desenvolvimento Estadual que estabeleça responsáveis e responsabilidades nos diversos setores sociais e econômicos, bem como as indicações dos instrumentos de avaliação e controle do desenvolvimento das atividades, do cumprimento de metas e do atingimento de cada um dos objetivos planejados.

A estruturação de um Plano Estratégico de Desenvolvimento Estadual abandona a implicitude e torna explícito o que será realizado, como será realizado, quem realizará, quando será realizado, quanto custará para realizar e de onde sairão os recursos materiais e financeiros para a realização de tudo o que for planejado. É nesse mesmo Plano Estratégico de Desenvolvimento Estadual que se tornarão claras, explícitas, por exemplo, no caso do Amazonas, todas as informações sobre a construção de um Polo Naval em Manaus; de forma a manter os interessados informados sobre o planejamento, para que possam tomar decisões tanto no setor da construção naval quanto no setor da navegação fluvial e no setor dos transportes aquaviários de pessoas e de cargas. Nesse mesmo Plano Estratégico seriam reveladas as potencialidades de cada estado para o desenvolvimento de Arranjos Produtivos Locais (APL's) adequados à Amazônia Ocidental.

Aos governos municipais cabe estruturar Plano Estratégico de Desenvolvimento Municipal, de acordo com o que houver sido estruturado no Plano Estratégico de Desenvolvimento do respectivo Estado. Dessa forma, no Plano Estratégico de Desenvolvimento Municipal constariam as suas ações voltadas para o saneamento básico, mobilidade urbana em parceria com o Estado em questão, urbanização dos logradouros, das praças e a reformulação e construção, quando necessária, de Centros Sociais Urbanos para o desenvolvimento de atividades sociais, esportivas e de lazer orientadas por profissionais habilitados; um Plano Diretor participativo dentro do Plano Estratégico de Desenvolvimento Municipal.

Cada município da Amazônia Ocidental poderia também, em parceria com o governo estadual correspondente e ainda com o Governo Federal, estabelecer escolas técnicas profissionalizantes em diferentes zonas urbanas da cidade, tanto para formar novos profissionais em diversificadas profissões e ocupações, quanto para certificar diferentes profissionais já experientes, mas sem habilitações e certificações oficiais.

E dentro desse mesmo contexto, caberia a cada Estado amazônico a estruturação de um plano de segurança pública que contemplasse a participação dos governos federal, estadual e municipal, reunindo ainda órgãos do Sistema S (*ésse*) (Senac, Senai, Senat etc), pequenos, médios e grandes empresários de cada estado e município, cada um contribuindo na sua esfera de ação; todos, porém, buscando na segurança pública a melhoria na qualidade de vida do município.

As ações desenvolvidas por cada uma das esferas governamentais e das instituições participantes de cada um dos Planos Estratégicos contribuiriam para reduzir a pressão dos custos logísticos atualmente assumidos fortemente pelas empresas, principalmente aquelas instaladas no Polo Industrial de Ma-

naus, as quais dependem de percentual elevado de insumos importados para alimentarem as suas linhas de produção.

O desenvolvimento de atividades públicas e privadas, voltadas para o desenvolvimento local e regional, demandará mão de obra especializada ou não; e isso, direta ou indiretamente, ocupará algumas pessoas nos municípios com a geração de renda, o que poderá reduzir a desocupação ou ociosidade que estimula os vícios e aumenta a violência urbana.

Particularmente no Amazonas, os empresários têm feito os seus deveres de casa; cada empresa apresenta o seu projeto de produção, cumpre o Processo Produtivo Básico (PPB) da sua área, constrói instalações no PIM, cadastra-se na Suframa, importa máquinas e equipamentos, informa à Suframa periodicamente as suas transações de compra e venda, emprega mão de obra, investe em pesquisa, desenvolvimento e inovação tecnológica e usufrui dos incentivos fiscais. Por sua vez, a Suframa cumpre a sua missão institucional, administra os incentivos fiscais da Amazônia Ocidental, conforme estabeleceu inicialmente o Decreto-Lei nº 288, de 28 de fevereiro de 1967.

Quanto às ações dos governos estaduais e municipais, para compreender os detalhes de como esses participam do Modelo de Desenvolvimento Econômico da Amazônia Ocidental são necessários estudos e pesquisas, os quais não devem se limitar ao meio acadêmico e às consultas dos números armazenados nos indicadores publicados por diferentes órgãos. É preciso estudar a Amazônia Ocidental para compreender como tudo isso funciona, como estados e municípios operacionalizam suas atividades e responsabilidades e, principalmente, descobrir como as pessoas vivem nos diferentes municípios, nos estados da região.

6.3 Polo Naval de Manaus: fomento e acesso ao crédito no Arranjo Produtivo Local da Construção Naval

A importância do transporte fluvial e da construção naval na região Amazônica é reconhecida por todos aqueles que estudaram ou estudam a região, bem como por aqueles que, de alguma forma, se relacionam com a Amazônia.

Essa importância tem sido revelada pelo empreendedorismo dos empresários do transporte fluvial e da construção naval; setores responsáveis pela mobilidade de pessoas e cargas entre Manaus e o interior do Estado do Amazonas e entre Manaus e outros municípios da Amazônia. Logo, torna-se fácil compreender a importância de construir um Polo Naval em Manaus; é ação contextualizada, importante e necessária para o desenvolvimento socioeconômico local e regional.

A construção de um Polo Naval na cidade de Manaus é a demanda atual do desenvolvimento econômico do Estado do Amazonas, da região Amazônica. Tornar realidade a estruturação de um Arranjo Produtivo Local (APL) da Construção Naval no Amazonas representa um dos primeiros passos para o atendimento da demanda da construção naval e do transporte fluvial na região.

Afinal, o que é um Arranjo Produtivo Local? A resposta a essa pergunta pode ser a seguinte:

Arranjo Produtivo Local (APL) é definido como a aglomeração de um número significativo de empresas que atuam em torno de uma atividade produtiva principal, bem como de empresas correlatas e complementares como fornecedoras de insumos e equipamentos, prestadoras de consultoria e serviços, comercializadoras, clientes, entre outros, em um

mesmo espaço geográfico (um município, conjunto de municípios ou região), com identidade cultural local e vínculo, mesmo que incipiente, de articulação, interação, cooperação e aprendizagem entre si e com outros atores locais e instituições públicas ou privadas de treinamento, promoção e consultoria, escolas técnicas e universidades, instituições de pesquisa, desenvolvimento e engenharia, entidades de classe e instituições de apoio empresarial e de financiamento (AL-BAGLI e BRITO, 2002, p. 1).

A Secretaria de Planejamento do Estado do Amazonas – SE-PLAN – reuniu instituições responsáveis pelo fomento e acesso ao crédito no APL da construção naval, e também instituições parceiras como a Suframa e empresários da construção naval e do transporte fluvial do Amazonas, em um seminário realizado no auditório da sede da Agência de Fomento do Estado do Amazonas, no dia 25 de março de 2011, durante todo o dia, para discutir sobre:

- a) os incentivos fiscais da Zona Franca de Manaus, administrados pela SUFRAMA;
- b) o Incentivo Fiscal Estadual do Governo Estadual do Amazonas - ICMS;
- c) os programas de fomento no Amazonas, da AFEAM;
- d) os programas do BNDES e o Fundo da Marinha Mercante (FMM);
- e) o Plano de Aplicação de Recursos e linhas do Banco da Amazônia – BASA;
- f) as linhas de crédito da Caixa Econômica Federal – CEF;
- g) o Programa DRS – Desenvolvimento Regional Sustentável - e suas linhas – Banco do Brasil;
- h) o Programa Arranjos Produtivos Locais - Bradesco;

- i) a Legislação Aplicável às Parcerias Público-Privadas da Companhia de Desenvolvimento do Estado do Amazonas – CIAMA; e
- j) os Sistemas de Garantias para Médias e Pequenas Empresas – SEBRAE.

Durante todo o dia, discutiu-se sobre a necessidade da construção de um Polo Naval em Manaus; bem como a respeito da necessidade de tomadas de decisão, no sentido de colaborar, cooperar e apoiar a estruturação do Arranjo Produtivo Local da Construção Naval em Manaus. As apresentações institucionais revelaram que há recursos financeiros e econômicos disponíveis, assim como há interesse dos órgãos de fomento e acesso ao crédito em participarem do desenvolvimento da construção naval no Amazonas. Daí pode-se perguntar: – o que falta para o APL da Construção Naval tornar-se realidade no Amazonas?

A resposta é clara: – falta a vontade política, que é o motor alavancador de qualquer empreendimento socioeconômico que exige parcerias público-privadas. Portanto, falta a união de mais vozes de tomadores de decisão; falta a compreensão de que a construção naval no Amazonas não precisa de ajuda, precisa de parceria, colaboração, mais empreendedorismo, cooperação, visão e compromisso com o futuro, práticas contextualizadas à realidade local e regional.

Todos os atores que participaram do Seminário “Fomento e Acesso ao Crédito no APL da Construção Naval” sabem da importância da construção naval e do transporte fluvial no Amazonas; sabem também que há pontos de fundamental importância na agregação de valor ao conhecimento coletivo, cujo resultado é a criação de vontade política para realizar a construção de um Polo Naval em Manaus e estruturar toda a cadeia produtiva do setor da construção naval.

Entre os pontos de fundamental importância para transformar em realidade as ideias, as propostas e as conversas sobre a construção naval no Estado do Amazonas, como lembrou o representante do Banco do Brasil, ao apresentar o seu Programa de Desenvolvimento Regional Sustentável, estão os seguintes:

- a) Necessidade de organização social entre os empresários do setor da construção naval do Amazonas;
- b) Desenvolvimento de mecanismos para a criação da governança corporativa do setor;
- c) Reunião de conhecimentos dos construtores navais para a elaboração de projetos viáveis a serem desenvolvidos, porque recursos financeiros e econômicos já existem;
- d) Criação da cultura de formalizar a gestão contábil das empresas do setor da construção naval, de modo a construir-se um histórico da contabilidade de cada empresa, de acordo com a legislação contábil vigente, pois tais documentos representam a base de análise utilizada pelas instituições de fomento e de crédito às empresas;
- e) Elaboração de Plano de Negócio de cada empreendimento da construção naval do Amazonas, seja para as novas empresas, seja para as empresas já consolidadas no mercado.

A reflexão sobre os pontos apresentados poderá levar às práticas de formalização de rotinas no interior das empresas e também no interior dos sindicatos patronais e dos trabalhadores das classes da construção naval e do transporte fluvial do Amazonas.

Portanto, não cabem mais o improvisado e a informalidade nesses setores; é necessário que os empresários da construção naval e do transporte fluvial do Amazonas realizem urgentemente um trabalho de diagnóstico no interior de suas empresas, sejam estaleiros de construção de embarcações de aço,

alumínio, fibra e de madeira, ou sejam estaleiros de construção de estruturas flutuantes, balsas, rebocadores, empurradores e outras; sejam oficinas de reparos e consertos de embarcações e de estruturas. Sejam transportadores de passageiros ou de cargas. Todos devem afastar-se do amadorismo e assumir o profissionalismo e a formalização social do trabalho que a Amazônia requer.

Esse diagnóstico precisa ser realizado urgentemente, se possível com o apoio de instituições de ensino superior públicas e privadas e também instituições como o SEBRAE, o SENAI, o SESC, o SENAC, a SEDUC, o SEST/SENAT e outros, de forma a realizar o levantamento das potencialidades de cada empresa, as suas forças efetivas, as suas fraquezas, as ameaças existentes para o negócio e, principalmente, identificar as oportunidades existentes no mercado e que não têm sido visualizadas pelas empresas.

Ao responsabilizar-se pelo autoconhecimento com a elaboração de diagnóstico, orientado por especialistas, cada empresa agregará valor social e econômico aos seus empreendimentos; serão criadas as condições para o cadastramento do empreendimento em órgãos competentes como Suframa, Sebrae, Junta Comercial, quando for o caso, e outros.

As bases para o desenvolvimento do Arranjo Produtivo Local da Construção Naval no Amazonas encontram-se em fase de estruturação. Todos os agentes envolvidos têm conhecimento das necessidades: a) providenciar a formação e a qualificação de mão de obra técnica e superior; b) formalização de empreendimentos de construção e de reparos navais; c) certificação profissional de práticos; d) aquisição de área de terreno para a construção do Polo Naval; e) necessidade de apoio ao crédito para as atividades do setor; e; f) o aumento da vontade política que alavancará as providências para transformar em

prática todas as falas e as ideias secularmente repetidas em seminários e tantos outros eventos em toda a Amazônia.

Porque todos sabem também que o trânsito de milhares de canoas nos rios amazônicos, ainda no século XVIII, alterou-se para centenas de barcos a vapor no século XIX e XX, no auge da borracha. Mesmo assim, as canoas se mantiveram presentes na navegação interior da Amazônia, ainda no século XX, como informa Ruis (2000, p. 17):

O principal meio de transporte na década de 40 era basicamente a canoa, que ia desde a pequena montaria até a posante igarité. O batelão, um tipo bem maior e mais raro de embarcação, era movido a força humana, com o auxílio de remos ou vogas e destinavam-se às viagens de longas distâncias, algumas vezes ajudadas pelo vento que inflava pequenas velas de pano.

A presença rara dos barcos a vapor no Estado do Amazonas, por exemplo, causava o desconhecimento desse tipo de embarcação e do barulho do motor quando o mesmo navegava na região. Embora o motor do barco a vapor apresentasse baixa potência, na primeira metade do século XX, utilizando carvão mineral ou lenha como combustível, ainda assim levava a reboque canoas e batelões, tornando o deslocamento ainda mais lento, se comparado aos barcos a motor do final do século XX. De acordo com Ruis (2000, p. 18), *“em uma viagem de Manacapuru a Manaus, gastava-se em média, ida e volta, oito dias. Outro fator que tornava essas viagens lentas era a imensidade da canoas e batelões no reboque”*. Os barcos movidos a vapor de lenha ou carvão *“pertenciam às grandes empresas da época, proprietárias dos grandes seringais [ainda em funcionamento]. O povo pobre possuía apenas suas canoas e igarités, tocadas a*

remo e a vela, neste último caso quando favorável eram os ventos (RUIS, 2000, p. 18).

Os avanços industriais eram percebidos na Amazônia, a partir dos motores das embarcações que navegavam na Amazônia. A introdução do barco a vapor na navegação amazônica revelou o avanço tecnológico na indústria da época. O princípio de funcionamento desses motores é o seguinte:

As máquinas movidas a base de vapor possuíam uma “caldeira” onde se colocava a lenha ou o carvão, que em alta temperatura liberava o combustível necessário em forma de vapor. E assim eram tocadas, vagarosamente (RUIS, 2000, p. 20).

A velocidade das embarcações aumentou com a utilização dos motores a óleo diesel e gasolina; primeiro surgiu o motor “cabeça-quente”, cuja partida dependia do uso de um maçarico para esquentar a vela de aquecimento do motor. Depois as embarcações começaram a utilizar motor de “partida a frio”, o qual bastava dar a partida e já entrava em funcionamento. As embarcações tornaram-se mais velozes em relação àquelas a vapor, as quais utilizavam-se de lenhas de baixa qualidade e resultava em pouca pressão nos motores e baixa velocidade. As viagens que antes dos novos motores duravam três a quatro dias, passaram a ser feitas em dezesseis horas (RUIS, 2000, p. 21-22).

Uma informação contextualizada nessa análise da evolução da velocidade da navegação na Amazônia é aquela da travessia do rio Negro em frente à cidade de Manaus, situada à margem esquerda desse mesmo rio, para a localidade de Cacau Pirêra na margem direita do rio. Essa travessia era feita com o uso de balsas que transportavam passageiros, veículos e cargas em geral, em um percurso de aproximadamente três quilômetros e meio, com a duração de cinquenta minutos. Após a

construção da Ponte sobre o rio Negro, a navegação das balsas foi desativada e o mesmo percurso pode ser feito via rodoviária, quando um automóvel de passeio transporta passageiros de Manaus para a localidade do Cacau Pirêra em aproximadamente cinco minutos.

Após a travessia da Ponte sobre o rio Negro, a partir da cidade de Manaus, viaja-se via rodoviária para os municípios de Iranubá, Novo Airão e Manacapuru, com distâncias de 35 km, 86 km e 118 km, respectivamente.

Dada a importância da navegação fluvial na Amazônia para atender às necessidades das pessoas, da economia e do crescimento regional, os avanços tecnológicos na área da navegação foram significativos para a Amazônia no período pós-ciclo da borracha. Os barcos a motor a explosão com o uso da gasolina e do óleo diesel ocuparam toda a navegação fluvial na Amazônia, ratificando a importância das estradas fluviais na região.

Paralelamente a esse crescimento do setor da navegação, foram muitas as tentativas de desenvolver também a construção naval na Amazônia, mas quase todas sem êxito. E ainda assim, o setor da construção naval e similarmente o do transporte fluvial na Amazônia apresentam faturamentos significativos; o empreendedorismo, portanto, sempre se fez presente nesses setores historicamente.

A construção de um Polo Naval em Manaus é uma necessidade que não merece mais ter adiada a sua satisfação, pois além de ser social e econômica, é também aspecto de governança e de sustentabilidade, em decorrência do aumento das possibilidades de integração e crescimento econômico do interior da Amazônia e da eficiência energética do transporte fluvial, respectivamente; é também uma ação política, porque representa dívida social histórica desde o Governo Provincial do Amazonas. Porém, enquanto a vontade política não for construída a satisfação dessa necessidade não se efetivará.

6.4 A vontade política: vontade implícita e explícita

A vontade política é a capacidade de satisfazer as necessidades de uma sociedade, de forma reconhecidamente aceita pela maioria dos seus integrantes.

Essa ideia pode parecer frágil, por isso cabe esclarecimento mais detalhado, a fim de fortalecê-la. Um exemplo prático da falta de vontade política é o seguinte: até o final da década de 80, as propagandas de cigarros eram cheias de luxo, artistas da época, ideia de poder, virilidade, sensualidade etc.; sabia-se que o fumo era prejudicial, mas o consumo era elevado; a indústria do fumo recolhia impostos milionários aos cofres públicos. E assim, somente algumas pessoas criticavam a prática do fumo.

Seria impossível para muitas pessoas, na década de 80, imaginarem sociedades sem a presença massiva dos cigarros, dos fumantes, das doenças do fumo etc. Porém, desde o final da década de 90, muitas outras indústrias foram desenvolvidas, aumentando as fontes de arrecadação dos impostos governamentais; as pessoas elevaram o nível de consciência ambiental, com isso compreenderam que a preservação ambiental inicia com a preservação do ser humano; tomou-se consciência de que não é racional manter uma prática reconhecida mundialmente como causa de doenças terríveis e muitas mortes precoces. Então, a reunião de todos esses fatores criou as condições necessárias para que a sociedade civil se organizasse em campanhas contra o fumo, denunciando de forma escancarada os males do fumo e a necessidade de evitar o consumo de cigarros, cigarretes e charutos. Foi a partir daí que os poderes públicos compreenderam o crescimento dessa demanda pela crítica ao fumo e iniciaram a criação

de campanhas e depois leis que buscam educar a sociedade, delimitam áreas para fumantes e não fumantes, proibição do fumo dentro das aeronaves, além de regras e controle da publicidade do fumo e outras medidas antifumo.

É possível também esclarecer o que é vontade política por outro enfoque. A vontade política se materializa quando a sociedade possui uma necessidade e torna pública essa necessidade de forma racional, sensibilizando os poderes públicos, e muitas vezes até o setor privado. Ou seja, espontaneamente, reúnem-se todas as condições políticas, culturais, econômicas e sociais, tornando viável a realização de práticas legais para o atendimento da satisfação da necessidade.

Assim, fica claro que a vontade política não pertence a ninguém. Não é uma determinada autoridade pública que tem a vontade política para a satisfação de uma necessidade social. A vontade política não pertence a ninguém; é um sentimento social resultante da integração das vontades da maioria dos integrantes de uma sociedade.

Logo, percebe-se que a materialização da vontade política induz ao aparecimento das verbas, à criação das fundações, dos programas sociais, das campanhas públicas. É importante observar também que a organização da sociedade agiliza a criação do ambiente para o desenvolvimento da vontade política. Porque quando a sociedade possui fraca organização social ou nenhuma organização social, as possibilidades para a criação da vontade política também são quase inexistentes.

Então, quando se diz: o que falta é vontade política! Significa que ainda não foram reunidas todas as condições necessárias para que uma determinada necessidade social comece a ser satisfeita. Por isso, a importância das associações de bairros, da escolha correta dos vereadores, deputados e senadores.

Quando a vontade política for criada em relação à construção de um Polo Naval em Manaus, o resultado final será a ma-

terialização dos anseios de toda a Amazônia Ocidental desde o final da década de 70, quando as discussões sobre a realocação dos estaleiros e oficinas de reparos navais foram iniciadas no Estado do Amazonas; quando cogitava-se reunir todas as empresas do setor naval em um dos seguintes lugares: Cacau Pirêra, Tarumã ou Paricatuba.

6.5 Parcerias Público-Privadas para criação de infraestruturas

As Parcerias Público-Privadas podem ser a solução para a construção de infraestruturas físicas e sociais, cujo objetivo maior é criar a base para que as empresas de transformação e empreendimentos de um modo geral se instalem nas sociedades e gerem os seus produtos e serviços.

Os investimentos em infraestruturas revelam a política de desenvolvimento pensada pelo Estado, assim como indicam as possibilidades de produção presentes e futuras.

Portanto, ao investir em infraestruturas assume-se o compromisso com o desenvolvimento socioeconômico, cuja operacionalização somente pode se efetivar com o trabalho conjunto dos agentes econômicos. As relações com outras sociedades, sejam elas nacionais ou não, podem contribuir para elevar o nível de desenvolvimento socioeconômico, quando as estratégias utilizadas por cada sociedade privilegiam os conhecimentos de humanidades, ética, troca de conhecimentos e de mercadorias, de forma justa e equitativa.

Os investimentos em infraestruturas devem ser feitos, inicialmente, pelo Poder Público. Mas, nada impede que se configurem parcerias público-privadas para investir em infraestrutura. O principal objetivo dessas parcerias é a construção da base que permita a instalação de empresas da indústria

de transformação, as quais gerarão renda e emprego. Uma infraestrutura que também pode ser providenciada a partir das parcerias público-privadas é a educação profissional; com esta é possível agregar valor às capacitações e às responsabilidades das pessoas, tornando-as mais preparadas profissionalmente.

A realização de parcerias público-privadas pode ser incentivada pelo aumento do número de pessoas conscientes das responsabilidades dos governos; isso significa elevação do nível de organização social. À medida que cada um dos agentes econômicos tem interesse em que uma ação em discussão seja transformada em prática, cada um fará tudo para facilitar e tornar tal ação real; é isso que representa a vontade política.

Uma das condições necessárias para o nascimento da vontade política é a existência de democracia com a liberdade de expressão, onde cada um dos agentes econômicos assuma a sua responsabilidade social, baseado em ética e interesse em participar das mudanças que a sociedade requer dos cidadãos.

Portanto, infraestruturas como saneamento básico, rede de transporte, energia elétrica, telecomunicações, água potável, urbanismo, saúde e educação podem muito bem ser providenciadas com parcerias público-privadas. Para isso, há necessidade que os governos (federal, estadual e municipal) sejam éticos e socialmente responsáveis, porque assim as empresas privadas confiarão nos governos e se aliarão a estes para solucionar problemas identificados em áreas específicas.

É assim que o desenvolvimento é estrategicamente estruturado e cada um ou cada qual faz a sua parte. Os resultados de ações sinérgicas normalmente são maiores e melhores do que o somatório do resultado da ação de cada um dos agentes econômicos isoladamente.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A navegação fluvial incorporou-se ao viver amazônico como necessidade básica das populações ribeirinhas, de uma forma geral; e como prática social capaz de realizar a mobilização de passageiros e cargas, sem a qual a Amazônia se tornaria ilhada. Sem a navegação fluvial, gradativamente, a sua população tenderia a diminuir e a ratificação de que a riqueza amazônica é constituída apenas de entidades naturais já teria se tornado realidade.

Compreender o poder fluvial da Amazônia, construir embarcações para a navegabilidade fluvial e navegar na Amazônia com os mais diversos objetivos é uma aprendizagem de como as práticas sociais da vida amazônica se desenvolvem. É também descobrir a participação social dos rios que constroem parâmetros de sociabilidade, habitabilidade e condições de desenvolvimento ainda muito pouco exploradas.

A leitura de cada um dos capítulos dessa “Navegação Fluvial Adolescente” pode criar as condições para a construção de perguntas contextualizadas, sobre como atingir a fase adulta na navegação fluvial na Amazônia. No entanto, não é possível esquecer que sejam quais forem as perguntas feitas com esse objetivo, embutida em quaisquer respostas estará a necessidade da existência de vontade política, porque somente esta é capaz de transformar as potencialidades fluviais em resultados causadores de desenvolvimento.

Por outro lado, em relação à construção naval na Amazônia Ocidental, somente a solução de questões fundiárias no Amazonas poderão disponibilizar área adequada para a construção

de um Polo Naval à altura do Poder Fluvial da região. Onde, além da instalação de empresas construtoras e reparadoras de embarcações, haja também escola de qualificação profissional diversificada, estruturação de toda a cadeia produtiva do setor e, principalmente, infraestrutura capaz de atender não somente às empresas, mas também à população responsável pelo principal ativo das empresas desse polo naval. Infraestrutura de saneamento, educacional, estradas, energia, telecomunicações, lazer e comércio.

REFERÊNCIAS

ALBAGLI, S. e BRITO, J. **Arranjos Produtivos Locais: Uma nova estratégia de ação para o SEBRAE – Glossário de Arranjos Produtivos Locais**. RedeSist, 2002. Disponível em: <http://www.ielpr.org.br/4concursoinf.pdf>. Acesso em 27/03/2011. (p. 1-2).

AMAZONAS. Sindicato da Indústria da Construção Naval de Manaus – SINDINAVAL – **Anais do II Simpósio da Construção Naval do Estado do Amazonas**, realizado pelo SINDINAVAL e pela Federação das Indústrias do Estado do Amazonas – FIEAM, sob a coordenação da Leme Comunicações – Jornal “O FLUVIAL”, nos dias 25 e 26 de março de 1986.

ANDRADE, Moacir. **Tipos e utilidades dos veículos de transportes fluviais do Amazonas**. Manaus: ?, 1983.

_____, Moacir. **Manaus: Ruas, Fachadas e Varandas**. Manaus: Humberto Calderaro, 1985.

BARBOSA, Evandro Brandão. **Uma viagem pelo analfabetismo do Alto Solimões**. Manaus: Edições Muiraquitã, 2011.

_____, Evandro Brandão. **Polo Naval: comando e controle**. In: <http://blogs.d24am.com/educonomia/2011/01/>

20/polo-naval-de-manaus-comando-e-controle/, acesso em 12/03/2011. (p. 1-3).

BASTOS, Humberto. **ABC dos Transportes**. Coleção Mauá. Rio de Janeiro: Ministério da Viação e Obras Públicas – Serviço de Documentação, 1955.

BENCHIMOL, Samuel. **Navegação e Transporte na Amazônia**. Edição Reprográfica. Manaus, Julho de 1995.

BITTENCOURT, Agnello. **Navegação do Amazonas & Portos da Amazônia**. Coleção Araújo Lima. Rio de Janeiro: S.P.V.E.A., 1959.

BRITO, Pedro. **Muito a Navegar: uma análise logística dos portos brasileiros**. Rio de Janeiro: Topbooks Editora e Distribuidora de Livros Ltda., 2010.

CÂMARA, Antônio Alves. **Ensaio sobre as construções navais indígenas no Brasil**. 3ª edição. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1976.

DIAS, Edinea Mascarenhas. **A Ilusão do Fausto**. Manaus: Valer, 1999.

FERNANDES, Eurico. **A Contribuição do índio à economia da Amazônia** – Conferência feita na Sociedade Paraense de Estudos Econômicos, em 09/11/1947. Manaus: Governo do Estado do Amazonas, 1966.

FIEAM; Fecomercio-AM; ACA. **Reivindicações para a Amazônia Ocidental**. Manaus: FIEAM, 1966.

FREITAS, Aimberê. **Transporte e desenvolvimento Regional na Amazônia Ocidental: Amazonas e Roraima**. In: FREITAS, Aimberê (Org.). Reflexões sobre desenvolvimento, transporte e logística na Amazônia brasileira. Boa Vista: IAF, 2009. (p. 9-22).

FROTA, Cláudio Dantas. **Segurança no Transporte Aquaviário de Passageiros no Estado do Amazonas: uma Análise situacional**. In: Aimberê Freitas, Licínio da Silva Portugal (organizadores); Afrânio Silva... [et al.]. Manaus: Novo Tempo, 2006. (p. 111-125).

GRANDIN, Greg. **Fordlândia: Ascensão e queda na cidade esquecida de Henry Ford na selva**; tradução de Nivaldo Montingelli Jr. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

MONTEIRO, Mário Ypiranga. **Fundação de Manaus**. Manaus: Editora Metro Cúbico, 1994.

OTCA - Organização do Tratado de Cooperação Amazônica. **A OTCA E A JUVENTUDE: EXPEDIÇÃO CAMINHOS DE ORELLANA**. OTCA, 2009. ARMADO LIBRO OTCA ESPA PORT MIGG. Disponível em <http://publicaciones.caf.com/media/1235/87.pdf>.

LIMA, Joubert. **Vida de Prático: Carreira das mais cobiçadas**; Caderno A Crítica - Dinheiro. Manaus: Jornal A Crítica. Edição de 29 de julho de 2012, página D1.

PAPAVERO, Nelson et al. **O Novo Éden: a fauna da Amazônia brasileira nos relatos de viajantes e cronistas desde a descoberta do rio Amazonas por Pinzón (1500) até o Tratado**

de Santo Idelfonso (1777). 2ª edição. Belém: Museu Paraense Emílio Goeldi, 2002.

PEDROSA, Fernando Veloso Gomes. **Teoria da Dependência: uma análise crítica**. In ECEME. Revista Padece-me, Número 12 (segundo. quadrim. 2006) — Rio de Janeiro: Escola de Comando e Estado-Maior do Exército, 2006. (p. 4 -10).

PENNINGTON, David. **Manaus e Liverpool: uma ponte marítima centenária – anos finais do Império – meados do século XX**. Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas – Centro Universitário do Norte – UNINORTE, 2009.

PEREIRA, Marcelo Souza; NASCIMENTO, Luiz Roberto Coelho. **O Escoamento da Produção Agrícola**. Manaus: Editora Valer, 2012.

PRADO, Maria Lígia C. e CAPELATO, Maria Helena R. **“A Borracha na Economia Brasileira da Primeira República”**. In: Boris Fausto (Org.). História Geral da Civilização Brasileira. Tomo III – O Brasil Republicano (1889-1930). São Paulo: Difel, 1997.

REIS, Arthur César Ferreira. **Tempo e Vida na Amazônia**. Série Alberto Tôrres. Manaus: Edições Governo do Estado do Amazonas, 1965.

RODRIGUES, Allan Soljenítsin Barreto. **Postagem “O Rio Comanda a Vida, de Leandro Tocantins”**; In:

http://www.passeiweb.com/na_ponta_lingua/livros/resumos_comentarios/o/o_rio_comanda_a_vida, acessado em 14/03/2011. (p. 1-5).

RUIS, Josué Ferreira. **Manacapuru e sua história**. 1ª. edição. Manaus: do Autor, 2000. 79 p.

SOUZA, Ana Maria Oliveira de. **O Patrimônio Cultural imaterial: da utilização de barcos regionais na extensão da orla da cidade de Manaus**. Manaus: Governo do Estado do Amazonas – Secretaria de Estado de Cultura, 2012.

TOCANTINS, Leandro. **O rio comanda a vida – uma interpretação da Amazônia**. 9ª ed. rev. – Manaus: Editora Valer/Edições Governo do Estado, 2000.

VAN LOOW, Hendrik Willem. **Navios e de como êles singram os Sete Mares**. (5000 a.c – An. 1935). Tradução de Érico Veríssimo. Porto Alegre: Edição da Livraria do Globo, 1941.

WEINSTEIN, Bárbara. **A borracha da Amazônia: expansão decadência, 1850-1920**; tradução de Lólio Lourenço de Oliveira. São Paulo: HUCITEC: Editora da Universidade de São Paulo, 1993.

