

Universidade Federal do Amazonas
Instituto de Ciências Humanas e Letras
Programa de Pós-Graduação em História
Mestrado em História

Caio Giulliano de Souza Paião

Para além das chaminés

Memória, trabalho e cidade – a navegação a vapor no Amazonas
(1850-1900)

Manaus

2016

Universidade Federal do Amazonas
Instituto de Ciências Humanas e Letras
Programa de Pós-Graduação em História
Mestrado em História

Caio Giulliano de Souza Paião

Para além das chaminés

Memória, trabalho e cidade – a navegação a vapor no Amazonas
(1850-1900)

Orientador: Prof. Dr. Nelson Tomelin Júnior

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História (Mestrado em História), da Universidade Federal do Amazonas, como requisito à obtenção do título de Mestre em História.

Manaus

2016

Ficha Catalográfica

Ficha catalográfica elaborada automaticamente de acordo com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

P142p Paiao, Caio Giulliano de Souza
Para além das chaminés : memória, trabalho e cidade - a navegação a vapor no Amazonas (1850-1900) / Caio Giulliano de Souza Paiao. 2016
267 f.: il.; 31 cm.

Orientador: Nelson Tomelin Júnior
Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal do Amazonas.

1. Navegação. 2. Vapor. 3. Memória. 4. Trabalho . 5. Cidade. I. Tomelin Júnior, Nelson II. Universidade Federal do Amazonas III. Título

Para além das chaminés
Memória, trabalho e cidade – a navegação a vapor no Amazonas
(1850-1900)

Área de concentração: História Social

Linha de pesquisa: Políticas, Instituições e Práticas Sociais

Banca examinadora:

Prof. Dr. Nelson Tomelin Júnior - Presidente
(Universidade Federal do Amazonas - UFAM)

Prof.^a Dr.^a Maria do Rosário da Cunha Peixoto - Membro externo
(Pontifícia Universidade Católica de São Paulo – PUC/SP)

Prof.^a Dr.^a Maria Luiza Ugarte Pinheiro - Membro interno
(Universidade Federal do Amazonas - UFAM)

Prof.^a Dr.^a Olga Brites - Suplente externo
(Pontifícia Universidade Católica de São Paulo – PUC/SP)

Prof.^a Dr.^a Ana Lúcia Vieira - Suplente interno
(Universidade Federal do Amazonas - UFAM)

Defendido e aprovado em: Manaus, 23 de agosto de 2016.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente dedico agradecimento a CAPES, agência que financiou minha bolsa durante os dois anos do mestrado. Juntamente deixo registrado o compromisso de toda a equipe da Coordenação do PPGH-UFAM, sempre em prontidão no atendimento que necessitei durante o percurso. Em especial, nosso secretário, camarada Jailson Mota. Tive ainda a satisfação de cursar um semestre no programa de pós-graduação de História da PUC/SP, experiência ímpar, quando tive o apoio financeiro sob contexto do Programa Nacional de Cooperação Acadêmica (PROCAD/CAPES). Naquela instituição fui bem recebido pela Prof^a Heloisa de Faria Cruz, a quem muito agradeço. Ao meu orientador, Nelson Tomelin Júnior, digo que fui agraciado com uma presença vital no meu caminho. Orientador que foi certo nos apontamentos e correções de rumo, sem deixar de incentivar e inspirar novos olhares. Dessa relação guardo uma admiração humana que impactou minha formação política e profissional. Ao longo desse trajeto conheci um jardim de participações, inspiradoras e colaboradoras de muito do que se lerá nesse trabalho. Dentre elas, agradeço com ternura meu amigo Ygor Olinto, que me incentiva como um irmão mais velho a sempre prosseguir. Um dos primeiros a apresentar-me o compromisso da pesquisa e docência como forma de militância. Dele faço a admiração, seguida da amizade. Não poderia deixar de agradecer os professores e professoras que me impulsionaram a essa trajetória envolvente; acabando por se tornarem companheiros e companheiras de muitas ocasiões, no melhor proveito do diálogo, como os professores Antonio Morga, Otoni Mesquita, Ana Lucia Vieira, e, certamente, o querido Prof. Geraldo Pinheiro, que junto de Simara, transborda generosidade na acolhida e na amizade. O Prof. César Augusto Queirós leu os primeiros esboços desse trabalho, e num gesto de gentileza, legou sugestões e apontamentos instigantes, um olhar que foi importante para o ponto crucial da pesquisa: o de partida. À Prof^a Márcia Eliane Mello agradeço a leitura do projeto, as sugestões em sala de aula e as indicações de fontes. Os debates com a Prof^a Eloína Monteiro foram imprescindíveis para a compreensão do período pesquisado. E num entardecer abafado de quinta-feira, os professores Luis Balkar e Maria Luiza me disponibilizaram vários fascículos de jornais digitalizados, momento regado de café e prazerosa conversa. Essa contribuição foi salutar e está guardada na memória e no afeto. No exame de qualificação tive a felicidade de ter como arguidoras as professoras Ana Lucia Vieira e Maria Luiza Ugarte, que intervindo e sugerindo caminhos, iluminaram as frestas desse trabalho. Também registro com carinho os gestos das colegas de mestrado, atentas em suas próprias pesquisas, mas gentilmente lembrando-se da minha ao apontarem materiais de meu interesse, como fizeram Maria do Carmo e Ângela Arruda. No mesmo viés do

compartilhamento de informações, sou grato às boas indicações de Hélio Dantas e Moisés Araújo. Para o alerta do mundo que ainda havia fora da pesquisa, foi importante a presença de Talita, Renan e Fagner: quando à maneira de cada um, foram companheiros atenciosos também na minha ausência e silêncio. E Bárbara Lira foi uma incentivadora contagiante, desde o início. Da minha passagem por São Paulo conheci pessoas incríveis; como o Vitor Arzani, companheiro de proveitosos diálogos matinais. E da amizade com a Rafaela Priolli, já parecem definidos os anos de proximidade e sentimento. O Prof. Antonio Rago Filho é um amor de pessoa, poesia e música. Descobri-o como alguém solícito em seus conhecimentos. Sou muito grato pelas aulas, diálogos e sugestões. Da Prof^a Maria do Rosário pude apreender ensinamentos para se levar por toda a vida, de forma sensível e cativante. Do “pessoal de casa” agradeço a compreensão: pai, mãe e irmão, amigos em todo esse processo. Lorenzo foi meu principal interlocutor de debates e leitor instantâneo.

Para além das chaminés

Memória, trabalho e cidade – a navegação a vapor no Amazonas

(1850-1900)

Resumo

Através de variado corpo documental, que corresponde aos anos de 1850-1900, procura-se realizar o encontro de experiências humanas vivenciadas no processo histórico de implemento da navegação a vapor no Amazonas. Planejamento que envolveu uma série de setores sociais empenhados para sua formação e execução, se utilizou de diferentes meios de construção das formas de ver e dizer a navegação a vapor. Defendendo que esse planejamento foi contribuinte à imposições de disciplina, normas e racionalidade ao trabalho náutico, a pesquisa também busca discutir o momento em que encontraram-se sob tensão modos de vida, culturas de trabalho e tradições nativas. Analisando a memória produzida do projeto, as vivências de trabalhadores relacionados e as dimensões de transformação, também experimentadas no esteio urbanizador e modernizador para a Amazônia, objetiva-se, portanto, a problematização do vapor, para além do que se apresenta de imediato, defendendo aqui a noção de história em construção.

Palavras-chave: Navegação, Vapor, Amazonas, Memória, Trabalho, Cidade.

Abstract

Through varied body documentary, which corresponds to the years 1850-1900, seeks to hold the meeting of experienced human experiences in the historical process of steam navigation implement the Amazon. Planning which involved a number of social sectors committed to their training and performance, we used different means of construction of ways of seeing and tell steamships. Arguing that this planning was contributing to the discipline, norms and rationality the nautical work, the research seeks to also discuss the time found themselves under stress lifestyles, work cultures and native traditions. Analyzing the produced memory of the project, the experiences related workers and the dimensions of transformation, also experienced in urbanizing and modernizing mainstay for the Amazon, the objective is therefore the questioning of steam, beyond what appears instantly defending the notion of history in the making.

Keywords: Navigation, Steamboat, Amazonas, Memory, Work, City.

Lista de Figuras

Figura 01	49
Figura 02	50
Figura 03	127
Figura 04	177
Figura 05	178
Figura 06	179
Figura 07	180
Figura 08	229
Figura 09	230
Figura 10	230
Figura 11	236

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO, 10

I – UMA LUTA PELA MEMÓRIA, 29

A memória da navegação a vapor no Amazonas e seus lugares de produção, 33

Navegar pelos rios: uma pluralidade de experiências, 42

Embarques e desembarques: luta e contradição, 56

As contradições experimentadas na “maravilha” do vapor, 65

Imprensa e vapor: o planejamento da navegação, 83

II – TRAJETÓRIAS DE VIDA E PRÁTICAS DE TRABALHO FLUVIAL:
DO REMO AO VAPOR, 106

A navegação como imposição de trabalho, 108

Nem pacíficos, nem passivos: os remadores nos relatos de Biard e Marcoy, 119

O recrutamento forçado: uma medida de disciplina do trabalho embarcado, 134

Apontando os (novos) rumos para a navegação: práticos e praticagens, 142

O prático Marcolino e o disciplinamento da praticagem, 159

III – NAVEGAÇÃO, CIDADE E TRABALHO, 167

Imagens de uma Manaus navegada, 175

Outros trabalhadores no meio das embarcações: os rebocadores, 183

Marinheiros desembarcados, cenas urbanas, 186

A imprensa interiorana, os maquinistas, e uma narrativa de proximidade, 206

IV – O “DESENCANTO” DO VAPOR, 215

Os “acidentes” navais e o catastrofismo aleatório dos desastres, 217

(Des)controles dentro dos barcos: dominação e resistência, 225

Quando o moderno vapor tornou-se “gaiola”, 227

O saneamento social da vida a bordo, 244

CONSIDERAÇÕES FINAIS, 251

REFERÊNCIAS, 255

INTRODUÇÃO

Foi entre um café e outro que meu avô me contava acerca de sua chegada à Manaus em meados dos anos 40, vindo do município de Autazes ainda menino, com quatorze anos de idade. A família ribeirinha esperava por dias melhores ao se deslocar à cidade, quando os trabalhos na roça não estavam mais dando conta do sustento da casa. Mais do que a pobreza, a qualidade de vida esperada também incluía o direito à escola. Uma esperança que motivou muitas outras vindas de famílias e crianças do interior em direção à cidade. Segundo meu avô, sua família se deslocou à Manaus viajando a “reboque” de um barco a vapor, que consiste em amarrar a canoa à embarcação, arcando com o pagamento do “frete” no término do transporte, menos custoso do que se viajassem embarcados.¹ Isso foi possível porque os vapores ainda circulariam pela região amazônica até os anos 70, quando perderiam gradativamente seu espaço para os barcos de motor a diesel. Longe de lembrar uma aventura, sua narrativa trabalhou a memória no sentido de problematizar uma agrura vivida. Diferindo do famoso naturalista que se ufanou da fumaça de uma chaminé em 1859, exaltando-a como emblema da modernidade na Amazônia,² meu avô embarcado na canoa, do lado de fora do vapor, lembrou de forma destacada a figura alta da chaminé do navio, não por deslumbre, mas pela atenção que eram obrigados a ter. O motivo eram as fagulhas, que vez ou outra eram expelidas junto da fumaça, machucando os passageiros rebocados, e deixando até queimaduras pequenas nos toldos das Canoas cobertas. Essa experiência teria obrigado o menino a permanecer de cabeça virada para o alto, atento àquela coluna de ferro, contribuinte de mais um desconforto daquela trajetória.

Quando sabemos que uma das características históricas do Brasil é a continuidade da violência contra os mais pobres e seu brutal esquecimento,³ esse testemunho justifica a

¹ Do início dos anos 1920 às décadas de 60, as viagens a reboque começaram a se tornar cada vez mais frequentes, em razão do aumento do valor das passagens de vapores com o declínio econômico da atividade fluvial. Alguns cartões postais retratam a viagem de reboque sugerindo o paralelo de um trem sob as águas (o vapor como uma espécie de locomotiva).

² O médico alemão romantizou o avistar da chaminé, acercando ideologias de “atraso regional” dizendo ver pela sua fumaça em plena Amazônia, uma espécie de “oásis da modernidade”, com “*um dedo escrevendo nela: aqui há progresso! Aqui há Europa!*”. In: AVÉ-LALLEMANT, Robert. *No rio Amazonas*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1980, p. 206. Robert Christian Barthold Avé-Lallemant (1812-1884) foi um médico alemão de origem familiar ostentosa que viveu no Rio de Janeiro durante a primeira metade do XIX. Em 1859, incentivado pelo próprio D. Pedro II, o médico decidiu percorrer as províncias do norte do império. Suas impressões de viagem renderam famosa publicação, repleta não só de registros naturais, como também dedicada à minuciosos relatos de cotidiano, festas, moda e outros pormenores que lhe causaram interesse, quando o mesmo conseguia na maioria das vezes imprimir suas opiniões sobre quase tudo.

³ Cf.: LEONARDI, Victor. *Entre árvores e esquecimentos: história social dos sertões do Brasil*. Brasília: Paralelo 15 Editores, 1996.

inquietação da pesquisa, ao se buscar o “para além” dessas chaminés, encontrando aí seres humanos em ação no tempo, que viviam sempre um “algo a mais” do que somente embarcar e viajar nesses vapores. Ora, demais vivências que ultrapassaram a associação imediata da “chaminé” e do “progresso”, reiteram experiências dispostas na contramão das vozes dominantes, que por sua vez, empenham-se no silenciamento sistemático dessas memórias conflitantes. Foi por uma tentativa de produzir outras memórias sobre o processo histórico do advento da navegação a vapor no Amazonas, que dediquei meu posicionamento de luta como pesquisador.⁴

Essa pesquisa resulta da continuidade do que vinha sendo feito desde a graduação: o trabalho em arquivos, acervos e bibliotecas, oportunizando contatos diretos com as fontes.⁵ Do trabalho próximo com esse material, ao entendimento das forças sociais que o produzia, vieram as primeiras indagações. Lidando com variados documentos do período, em visitas regulares a instituições arquivistas, fui amadurecendo meu interesse sobre a questão da navegação, ao passo que encontrava certas tendências de fala, que passavam a narrar o implemento desse projeto para a região, delimitando imagens de um suposto “avanço” vitorioso sobre o passado. Na medida em que ia encontrando verdadeiros esforços na tentativa empenhada de desacreditar as dificuldades na aplicação do vapor à região, também conseguia localizar outros relatos, que em nada condiziam com a imagem ufanista de vapores singrando os rios, vencendo a natureza amazônica, e conquistando por si só, o apoio popular. O que estava percebendo era que uma certa imagem entusiasmada, do “progresso” e da “modernidade” associados àquela navegação, na verdade, sustentava-se justamente na prática de silenciar e negligenciar seus problemas. Daí a colaboração mútua da classe dominante local ao veicular sem cessar, sua memória oficial como a versão a ser contada dessa história, se reforçando no tempo através de diferentes meios e linguagens.

Valeria então procurar outros pesquisadores do tema, levar em conta o que já teria sido dito de maneira interpretativa, para localizar-me dentro das possibilidades em que me lançaria, e assim, propor alguma contribuição à discussão.

No mais breve levantamento que se faça sobre o que se diz da navegação a vapor na região amazônica, pode-se logo de início encontrar leituras demonstrando: a problemática dos projetos políticos que mediarão discussões em torno dos vapores, envolvendo a abertura do

⁴ FENELON, Déa Ribeiro; MACIEL, Laura A.; ALMEIDA, Paulo R. de e KHOURY, Yara A. (org.). *Muitas memórias, outras histórias*. 1 ed. São Paulo: Olho d'Água, 2004, p. 03.

⁵ Documentos oficiais de administrações provinciais e estaduais do Amazonas e imprensa. Mais adiante comento das tipologias e métodos de análise dessas fontes.

Amazonas à livre-navegação e comércio; a inserção desse projeto às demandas de formação nacional durante o império; as disputas empresariais pelas concessões públicas de linhas de navegação; as problematizações acerca do monopólio empresarial de companhias de navegação; os estudos das políticas de fronteira etc. Esses e outros aspectos vêm sendo revisitados ao longo do tempo, desde análises realizadas por contemporâneos da discussão, como os clássicos textos de Tavares Bastos⁶ e Torquato Tapajós,⁷ até a chegada de alguns estudos mais recentes, de diferentes problematizações, mas sobre questões próximas, dos amazonenses Antonio Loureiro, Arthur Reis e Agnello Bittencourt.⁸

O tema ainda continua em voga, tendo sido rediscutido em diversos outros trabalhos, alguns com foco central, outros de maneira parcial. No âmbito de teses e dissertações, as abordagens são multidisciplinares, podendo-se apontar os trabalhos de Vitor Marcos Gregório, sobre a abertura da navegação do Amazonas e a formação do Estado brasileiro;⁹ Paulo Roberto Palm, com a discussão política da abertura do rio Amazonas no parlamento imperial;¹⁰ o de Siméia Lopes, sobre o comércio interno no Pará, com ênfase nas políticas de abastecimento interno e o comércio via rios;¹¹ o de Rinaldo Moraes, propiciando um olhar sobre as motivações econômicas da questão;¹² e David Pennington, sobre a atuação das companhias de navegação inglesas no Amazonas, em especial, a *Booth Line* de Liverpool.¹³ Esses trabalhos comprovam a vivacidade e o interesse dos pesquisadores nas questões históricas da navegação a vapor na Amazônia, demarcando escolhas próprias tanto nos caminhos como nos métodos de

⁶ BASTOS, Aureliano Cândido Tavares. *Cartas do solitário*. Rio de Janeiro, 1863 e *O valle do Amazonas: a livre navegação do Amazonas, estatística, produções, comércio, questões fiscais do valle do Amazonas*. São Paulo: Ed. Nacional; Brasília: INL, 1976.

⁷ TAPAJÓS, Torquato. *Província do Amazonas, navegação directa*. Rio de Janeiro: Typ, da Escola de S. J. Alves, 1886.

⁸ Arthur Reis debateu a navegação a vapor em várias comunicações e apresentações de trabalho, contudo, convém referendar o capítulo exclusivo ao tema, incluso em *A Amazônia e a cobiça internacional*. Rio de Janeiro: Gráfica Record Editora, 1968. Antonio Loureiro discutiu a navegação em: *História da navegação no Amazonas*. Manaus: Gráfica Lorena, 2007. E Agnello Bittencourt em *Bacia Amazônica: vias de comunicação e meios de transporte*. Rio de Janeiro: INPA, 1957. Vale afirmar que essas são apenas algumas das abordagens pioneiras da questão.

⁹ GREGÓRIO, Vitor Marcos. *Uma face de Jano: a navegação do rio Amazonas e a formação do Estado Brasileiro (1838-1867)*. São Paulo: Annablume, 2012.

¹⁰ PALM, Paulo Roberto. *A abertura do rio Amazonas à navegação internacional e o Parlamento Brasileiro*. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2009.

¹¹ LOPES, Siméia de Nazaré. *O comércio interno no Pará oitocentista: atos, sujeitos sociais e controle entre 1840-1855*. Dissertação (mestrado em Planejamento do desenvolvimento). Belém: Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, UFPA, 2002.

¹² MORAES, Rinaldo Ribeiro. *A navegação regional como mecanismo de transformação da economia da borracha*. Tese de doutorado (Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido) Belém: Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, UFPA, 2007.

¹³ PENNINGTON, David. *Manaus e Liverpool: uma ponte marítima centenária – anos finais do Império / meados do XX*. Manaus: EDUA, 2009.

abordagem.¹⁴ Isso também demonstra as problematizações que o tema ainda propicia à historiografia, gerando uma quantidade significativa de menções, mesmo em pesquisas que não se concentram exclusivamente na navegação. O que ressalta o fato da escolha aqui não ser inédita, buscando contribuir para o debate a partir de outros enfoques.

Quando parti para a seara documental dos acervos de Manaus, esforcei-me para que o entendimento histórico da pesquisa se fizesse no decorrer do trabalho, dialogando bibliografia e fontes, sempre com o cuidado de não tomar informações (de pesquisas e de documentos) como dadas gratuitamente no tempo, partindo da premissa de que “*entender cada período histórico como história em construção é forma de ultrapassar esses vínculos entre anúncio e cristalização de fatos-síntese*”.¹⁵ Portanto, o tema não jazia “adormecido” nos documentos, à espera de alguém que os “despertasse” de um sono, ou no aguardo de se acrescentar “o que faltava” à discussão, e sim, só resultou aqui em trabalho de reflexão, pela perspectiva de que não se encontrava pronto.

Tomando o tema como algo ainda em construção, passei a questionar o material documental, atento às perspectivas de uma leitura a contrapelo, à maneira do que propôs Walter Benjamin,¹⁶ sabendo que enquanto a maioria do que fica documentado para posteridade se refere às classes dominantes, essas reiteram visões de vitória sob outras alternativas e experiências de vida, o que demanda ao pesquisador o trabalho de caminhar no sentido inverso dessa produção.¹⁷ Percebi que por ser o planejamento da navegação a vapor um projeto ensejado por setores dominantes, era portanto, eivado de interesses de classe. Desses interesses legou-se um registro que seguiu tendências bem claras de se deixar cristalizar como a versão oficial de uma história sem personagens comuns, para dar lugar à primazia de atos de homens célebres, pioneirismo industrial e disputas empresariais. Entretanto, observando as contradições dessa história, foi possível encontrar outras memórias, silenciadas com a força com que se buscava construir a versão dos vencedores.¹⁸ Essas memórias eram resultado de experiências humanas que ultrapassavam a navegação a vapor como simples melhoramento naval, implementado de

¹⁴ Vale também mencionar a ainda inédita dissertação de mestrado de Roberta Kelly Lima de Brito sobre a atuação da *Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas*, em desenvolvimento no programa de pós-graduação em História da UFAM.

¹⁵ SILVA, Marcos A. da. *História: o prazer em ensino e pesquisa*. São Paulo: Brasiliense, 2003, p. 38.

¹⁶ BENJAMIN, Walter. *Sobre o conceito da História*. In: *Magia e técnica, arte e política: ensaios sobre literatura e história da cultura*. São Paulo: Brasiliense, 2012, p. 244-45.

¹⁷ Cf.: CHAUI, Marilena. *História a contrapelo*. In: *Conformismo e resistência* / org. Homero Santiago. (Originalmente publicado como prefácio a: DECCA, Edgar Salvatori de. *O silêncio dos vencidos*. São Paulo: Brasiliense, 1982.). São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2014; CANDIDO, Antonio. *Os parceiros do rio Bonito*. Rio de Janeiro: Ouro sobre azul, 2010, p. 22.

¹⁸ Cf.: DECCA, Edgar Salvatori de. *1930 – O silêncio dos vencidos*. São Paulo: Brasiliense, 1981; VESENTINI, Carlos Alberto. *A teia do fato*. São Paulo: Editora Hucitec, 1997.

“cima para baixo”, supostamente sem conflitos sociais, ocultando a participação de homens, mulheres e crianças que, através de seu trabalho, fizeram tudo isso viável.

Assim, como já apontei, o primeiro embate foi visto no que se apresentava pela documentação oficial como a vitória da navegação a vapor na Amazônia. Estando fortemente marcada pelos projetos políticos e econômicos que a ensejaram, a história oficial dessa navegação difundiria o louvor da máquina, sacralizada nesses relatos como condição para o desenvolvimento da região, estando aí os indícios de um problema fundamental: a contribuição das ideias de intelectuais do período, marcadas por determinismos e regionalismos, portanto, articuladas às ideologias históricas da passividade e do atraso regional. Ora, essa narrativa procurava invisibilizar a presença das classes populares, as quais, pelo que vinha observando na documentação, não foram, nem de longe, passivas diante dos interesses contraditórios daqueles que empreendiam o negócio náutico.

O que se podia então perceber era que os vapores, assim como as estradas de ferro, apareciam justificados nesses discursos como parte de projetos de infraestrutura supostamente necessária, quando a abertura dos rios amazônicos para a livre-navegação comercial atenderia ao desejo de unificação nacional. A navegação a vapor contribuiria, assim, para a inserção definitiva do território amazônico no conjunto social idealizado como nação ao longo do império, sobretudo, buscando formar de vez a identidade geográfica do Estado nacional, como já observou Vitor Marcos Gregório.¹⁹

Buscando trabalhar o tema a partir das disputas sociais do período, revalorizando a experiência de sujeitos ocultados nesse processo, não seria o caso de tomar o Estado como ponto de partida ou protagonista desses embates. Aproximei-me de linhas interpretativas que analisam o Estado nacional como uma produção de discurso ideológico, desenvolvido como instrumento poderoso da ideia de unificação social. Tal como observado sobre concepções da época, esse enfoque na ideia de nação buscava ocultar dimensões da divisão da sociedade em classes, pela ideologia de um suposto “adversário externo”, a ser combatido no campo da economia internacional, num pensamento próprio do liberalismo do período; do que se defendia que a execução vitoriosa dessa perspectiva (o lucro), seria a garantia do “progresso nacional”. Surge nesses discursos, a ideologia de uma unidade social, ocultando a divisão interna (e desigual) da sociedade, a luta de classes.²⁰ Seria um problema assumir esse discurso ideológico

¹⁹ Cf.: Op. Cit.

²⁰ Essa interpretação se alinha ao pensamento de Marilena Chauí acerca das dinâmicas de ocultamento ideológico no campo das contradições sociais, oportunizadas pelo exercício da dominação política por meio das ideias. A autora analisa o Estado Nacional como uma necessidade do discurso ideológico do poder, que o torna instrumento poderoso na construção da imagem de uma sociedade indivisa (a nação). Cf.: *Crítica e Ideologia*. In: *Manifestações*

como a única possibilidade histórica, pois obscurece desigualdades e contradições sociais. Assim, procurei realizar uma leitura a contrapelo dessa narrativa do Estado, ao questionar o que então se apresentava autolegitimado por forças sociais dominantes, pretendendo assim superar a linearidade de um olhar preso apenas às dinâmicas da posição da região no quadro da economia internacional.

Definidas as minhas preocupações, percebi que, na pesquisa, o foco estaria mesmo para as experiências dos sujeitos históricos, não confirmando a ideologia da inserção da máquina na região como determinante e necessária, mas buscando problematizar a presença de projetos alternativos evidenciados em resistências e lutas políticas daquele momento. Busquei refletir com crítica as disputas sociais negligenciadas pelos olhares focados em grandes sínteses de discussões econômicas, diplomáticas, ou protagonizadas pelo Estado, encontrando nesse meio experiências e resistências que contradizem o discurso laudatório do progresso pela máquina, num processo supostamente sem violências ou uso da força. Evidenciam-se nesse campo de lutas variadas experiências populares resistentes que dificultaram a implementação do que defendiam os arautos da modernidade na região.

Já em problematizações preliminares da documentação, se observa que a “vitória” da técnica a vapor sobre modos de vida desvalorizados e inferiorizados buscava legitimar racionalidades, como expectativas de lucro e superação da “natureza” (humana e geográfica). Esse posicionamento político valia-se ideologicamente da tecnologia como suporte para efeitos sensíveis impostos àquela sociedade,²¹ fazendo-se representar por barcos que garantiam velocidade, eficácia e potência. Todavia, olhares receosos como o de meu avô, que via inseguranças nesse processo, se escreviam eventualmente à margem das narrativas consagradas, revelando, contudo, protagonismos na disputa por seus valores e modos de vida.²² Nesse sentido, me empenhei em entender os impactos sociais que a inserção da máquina a vapor

ideológicas do autoritarismo brasileiro / org. André Rocha. Belo Horizonte: Autêntica Editora; São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2013, p. 126. Ainda sobre esse tema, cf. da autora: CHAUI, Marilena. *O nacional e o popular na cultura brasileira*. São Paulo: Brasiliense, 1983. Já Jean Chesneaux afirma que a ideia de nação surge também para reforçar a reprodução ampliada do capital: “(...) apoiada numa comunidade, mesmo que incompleta, de língua, cultura, tradições históricas e psicologia coletiva, a burguesia pode assim estabelecer as estruturas políticas e territoriais, os recursos humanos em comum que a realização de seus projetos e ambições econômicas exige: a reprodução ampliada do capital”. In: *Devemos fazer tabula rasa do passado?* sobre a história e os historiadores. Tradução de Marcos A. da Silva. São Paulo: Editora Ática, 1995, p. 121.

²¹ Cf.: HARDMAN, Francisco Foot. *Trem-fantasma: a ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

²² Michel de Certeau afirma que resistências e sobrevivências podem ser encontradas nas falhas e brechas dos discursos dominantes que tomamos como fontes, e assim se torna possível, a viabilidade de reencontrar os sujeitos na sua ação histórica de vivência. In: *A escrita da História*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2010, p. 16.

propiciaria à sociedade amazonense, levando em conta as experiências humanas vivenciadas nesse projeto.

Analisando parte de escritos dos defensores do vapor, percebe-se que as falas entusiasmadas dessa empreitada reforçavam ideologias de classe, passando pelas visões liberais-capitalistas que construíam a máquina como infraestrutura de mercado, propondo tipos eficazes de deslocamento e abastecimento, sendo tratada a sua inserção como medida urgente para avanços comerciais almejados na época. Partindo das expectativas que mediavam o planejamento da navegação por aqui, esses interlocutores propunham a escrita de uma memória daquele presente, autolegitimada por instituições e marcos históricos, que endossam a plena superação de modos de vida e de navegar tradicionais, então considerados “anacrônicos”. Como se verá ao longo do trabalho, experiências náuticas, nativas e populares foram consideradas impróprias ao pretense momento de modernidade e de “avanço” a um futuro imaginado. Portanto, propondo perspectivas históricas que favorecessem a memória de um projeto político determinado por setores sociais dominantes, estariam lançados os trabalhos de formação da navegação a vapor, passando pela construção de sua identidade social articulada por interesses de classe.²³ Nesse sentido, me aproximei da proposta de Marcos Silva, salientando que

insistir sobre a distinção (ou, mesmo, oposição) entre memória e história prejudica significativa potencialidade nesse debate: a dimensão de produção, tão patente na constituição da memória, que pode contribuir para a reflexão sobre relações entre o conhecimento histórico e tal viés.

No caso da memória, sua face de elaboração significa, também, uma exposição de virtualidades em disputa, que constituem ou silenciam determinados temas com os quais o conhecimento histórico se relaciona muito intimamente.²⁴

Passei a perceber que seria necessário questionar a formação pretendida de uma memória sobre o tema, que reiterava versões oficiais inspiradas pelos pensamentos de certos letrados do período, quem realmente as moldava. Coube também observar perspectivas de análise propostas por Yara Aun Khoury, quando, ao entender a memória como produção social, como campo de disputas e instrumento de poder, é crucial que a discussão demande a reflexão acerca da própria escrita dessa história, que em mútuas relações com a memória, demanda a análise dessa como prática política.²⁵

²³ Para Marcos Silva, “a memória dominante, para se afirmar, precisa sufocar ou submeter memórias autônomas, provando que sua existência se dá num espaço de lutas, configurando poderes menos visíveis e muito eficazes na construção de identidades sociais”. In: *História: o prazer em ensino e pesquisa*. São Paulo: Brasiliense, 2003, p. 67.

²⁴ Idem, p. 69.

²⁵ KHOURY, Yara Aun. *Muitas memórias, outras histórias: cultura e o sujeito na história*. In: FENELON, Déa Ribeiro; MACIEL, Laura A.; ALMEIDA, Paulo R. de e KHOURY, Yara A. (orgs.). *Muitas memórias, outras histórias*. 1 ed. São Paulo: Olho d’Água, 2004, p. 118.

Nesse caminho, tomei como importante encarar o mundo dos trabalhadores fluviais como o lugar dessa diferença, o que podia desestabilizar a memória oficial, reconciliando a experiência vivida desses personagens como participantes ativos do processo histórico, sendo, enfim, incorporadas as suas práticas sociais a essa dinâmica, não somente como preenchimento de linhas interpretativas em temas próximos, mas como reconhecidos sujeitos de sua própria história.²⁶ Para exemplo disso, procurei dar destaque às experiências de práticos, marinheiros e marítimos, os quais foram cruciais ao tornar possível a efetivação do vapor na região; quando mesmo que observada pelas fontes oficiais a relevância da sua presença, ainda podiam ser registrados sob critérios de desqualificação, insubmissão e outras estereotípias, o que evidenciou disputas entre esses trabalhadores e o patronato naval, também no campo da memória. Essas disputas eram encobertas diversas vezes nas fontes, reiterando-se o caráter selecionador e intencional dessas narrativas.

Também empenhei analisar o movimento humano embarcado e desembarcado, por isso foi necessária a atenção aos trabalhadores em seus momentos fora dos barcos, em suas atuações pelas cidades, não somente em Manaus, mas onde quer que aportassem. Nessa medida, me inspiro nos estudos de história do cotidiano, sabendo que essa atenção poderia ser *“tão ou mais elucidativo das relações sociais de um sistema do que a análise dos grandes projetos econômicos, políticos e sociais propostos para uma nação”*,²⁷ como foi a navegação a vapor. Tal postura analítica pôde aventar a reconstrução de sobrevivências sociais, que não se extinguíram perante o planejamento da vida fluvial e portuária.²⁸

Buscando viabilizar os objetivos da pesquisa, convém aqui destacar a contribuição vital das discussões realizadas nas disciplinas dos programas de pós-graduação em História Social da Universidade Federal do Amazonas e também na PUC/SP, onde cursei um semestre como bolsista do Programa Nacional de Cooperação Acadêmica (PROCAD/CAPES).²⁹ Os debates em sala de aula (e fora dela) com professores e colegas, de diferentes universidades, foram cruciais para o amadurecimento das reflexões aqui expostas. E incitado por novas questões e novos olhares, cuidei da minha abordagem, partindo da concepção da história em movimento, sem perder de vista suas dimensões inseparáveis da memória.

²⁶ Idem, *Ibidem*.

²⁷ VIEIRA, Maria do Pilar de Araújo; PEIXOTO, Maria do Rosário da Cunha; KHOURY, Yara Maria Aun. *A pesquisa em História*. São Paulo: Editora Ática, 2003, p. 19.

²⁸ Idem, *Ibidem*.

²⁹ PROCAD/CAPES (PUC-SP/UFAM/UFCG) - *Trabalho, Cultura e Cidade* - (Edital nº 071/2013 - Projeto 52/HISTÓRIA).

Levando em conta os apontamentos para uma discussão comprometida com essa reflexão histórica, procurei analisar os momentos, processos e lugares da experiência social contida na inserção da navegação a vapor no Amazonas.³⁰ Foi necessário trabalhar a compreensão de um campo de atuação dinâmico, que ensejado por múltiplas culturas, linguagens e tradições, guardava suas tipicidades de trabalho e trajetórias de vida. Afinal, homens, mulheres e crianças que experimentaram aquela navegação como momento de transformação ou alteração de suas vidas, não foram, como muitas vezes se quis fazer crer, incapazes de elaborar possibilidades alternativas diante das disputas impostas por aquelas mudanças. Pelo contrário, entendidos dessas circunstâncias, aquelas pessoas, tendo suas “*diferenças como qualidades alternativas*” poderiam mesmo encontrar maneiras de questionar, alterar e até subverter a ordem pretendida pela modernização da navegação.³¹

Dessa forma, fui me sensibilizando às indagações das especificidades históricas das experiências de trabalho fluvial ao longo do processo de consolidação do vapor. Principalmente quando nos damos conta, de que o vapor não somente era circunscrito a um meio de transporte, mas correspondia a uma nova máquina de trabalho que estaria sendo imposta àquela população, não muito disposta a aceitá-la gratuitamente.

Dos estudos especializados no tema dos trabalhadores navais, um dos especialistas de quem me aproximei foi Peter Linebaugh. O autor oportunizou reflexão sobre as experiências aqui analisadas, com seus estudos do trabalho transatlântico e a internacionalização das experiências de marinheiros em movimento.³² Linebaugh apresenta dentre algumas propostas analíticas, o entendimento do navio como espaço de trabalho conflituoso, não sem perceber as solidariedades e relacionamentos entre os marinheiros, mas que podia ser apropriado como espaço postulante de normas, disciplinas, vigilâncias e controle, que se intensificam conforme os avanços do capitalismo nos séculos XVII e XVIII, e ainda mais durante a industrialização. Tomando cuidado com as homogeneizações de espaço e tempo estudados, segui inspiração na análise de Linebaugh, buscando problematizar o processo de transformação do trabalho embarcado ao problematizar a inserção da máquina náutica como nova instrumentalização de posturas de controle, dentro e fora dos barcos. De onde se destaca também a importância das

³⁰ KHOURY, Yara Aun. Op. Cit., p. 116.

³¹ SARLO, Beatriz. *Paisagens imaginárias: intelectuais, arte e meios de comunicação*. São Paulo: Edusp, 1997, p. 55-63.

³² Com os trabalhos: *Crime e industrialização: a Grã-Bretanha no século XVIII*. In: PINHEIRO, Paulo Sérgio (org.). *Crime, violência e poder*. São Paulo: Brasiliense, 1983; *Todas as montanhas atlânticas estremeceram*. In: *Revista Brasileira de História* (número especial “*À Lucta, trabalhadores!*”). São Paulo: Marco Zero, pp. 07-46, 1984. E em parceria com Marcus Rediker: *A hidra de muitas cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário*. São Paulo: Companhia das letras, 2008.

observações de Madeleine Rébérioux, ao problematizar a memória do operariado francês abarcando não somente espaços de trabalho, mas inspirando a análise de sua ocupação e sociabilidade em vários momentos (e lugares) fora da fábrica.³³ Foi importante compreender a formação da força de trabalho marítima na região amazônica, passando pelas vivências de homens e mulheres em múltiplas territorialidades por suas práticas próprias, influenciando aquela dinâmica histórica, e assim, superando normas e restrições da vida embarcada e desembarcada.

Acostumados ao ofício náutico e formados na vida e na prática diária do uso de suas embarcações, a população nativa e suas respectivas culturas tornaram-se um empecilho para aqueles modelos de trabalho. Tratei desse enfoque, observando assim, uma luta em torno da cultura, mas cultura como todo um modo de vida, a quem os dominantes buscavam “*desorganizar e reorganizar*” através de tipos ideais de meios de transporte, e, claramente, de posturas de trabalho.³⁴ Assim, a imposição de trabalho que se deu em meio à luta social de variadas resistências, vividas como processo e movimento, não poderia ser analisada ignorando experiências que passam por práticas sociais de dinâmicas próprias, e até tradicionais: entendimento defendido por José Carlos Barreiro, ao analisar a formação da força de trabalho marítima, diante de amplas questões históricas da marinhagem brasileira.³⁵

Nessa dimensão, foram construídas as indagações no decorrer do trabalho e amadurecidas em diálogos incessantes com colegas, professores e textos. Partindo da problematização das fontes, pude refletir sobre a temática e a bibliografia, e assim, apresento a tipologia da documentação consultada.

Essa documentação corresponde às primeiras décadas da inserção da navegação a vapor na região, indo dos anos de 1850 até 1900. O recorte se justifica no processo de implemento da atividade, que encontrou nesse período, experiência de maior efervescência no que se refere à movimentação fluvial. Busquei-me concentrar ao momento em que o vapor é introduzido na região, indo até os anos em que sua atividade já estaria definitivamente consolidada no

³³ Cf.: RÉBÉRIOUX, Madeleine. *Os lugares da memória operária*. In: *O direito à memória*. São Paulo: Departamento de Patrimônio Histórico, 1992.

³⁴ KHOURY, Yara Aun. Op. Cit., p. 120. Aqui compreende-se *Cultura* seguindo a interpretação de Raymond Williams. Debatendo a visão clássica de cultura, o autor demonstra que a experiência cultural está presente em todas sociedades como formas materiais de significação, conjunto de práticas, expectativas, e sentidos que organizam a vida comum e o nosso mundo, mas não sem passar por disputas sociais e constituírem-se pela potência humana no tempo, como formas próprias de luta política. Cf.: *Cultura e Materialismo*. São Paulo: Editora Unesp, 2011; *Marxismo e Literatura*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editores, 1979.

³⁵ Problemas discutidos pelo autor em: *A formação da força de trabalho marítima no Brasil: cultura e cotidiano, tradição e resistência (1808-1850)*. In: *Tempo*. Revista do Departamento de História da UFF, v. 15, p. 189-209, 2010; e *Os relatórios do Ministério da Marinha como fontes para a análise da formação da disciplina de trabalho na Marinha do Brasil (1780-1850)*. UNESP-FCLAS-CEDAP, v.1, n. 2, 2005.

cotidiano local. Mas o início do século XX guardou suas próprias tipicidades de análise, e no que se refere à questão portuária e náutica, é possível verificar um novo processo de alteração e transformação, que pela sua amplitude e especialidade, uma análise mais profunda não caberia aqui.³⁶ Contudo, ainda que o recorte defina um campo de atuação interpretativa, não inibiu que o objeto de pesquisa pudesse ser elucidado como contínuo processo histórico.

Parte do conjunto documental analisado foi produzido pelas autoridades provinciais do Amazonas, contando material provincial e uma pequena parcela do estadual, quando adentra o período republicano. Foram eles os relatórios de presidência, falas, leis, decretos, relatos e exposições de expedições, estudos de viagens etc. No referente ao Estado, trabalhei com alguns relatórios da secretaria de segurança pública, apurando conflitos, acidentes e crimes imputados à classe marítima e fluvial. Grande parte desse material foi consultado nos acervos do Instituto Histórico e Geográfico do Amazonas (IHGA), no Arquivo Público do Amazonas (APAM),³⁷ e no acervo digital da Center for Research Libraries (CRL) da Universidade de Chicago (EUA).³⁸

Foi pela análise de dados referentes à navegação a vapor, que pude observar a maneira pela qual a oficialidade construía narrativas sobre o tema, propondo formas de ver e de dizer esse projeto político.³⁹ Além de nesse meio documental, encontrar-se ricas exposições de exploradores autorizados legalmente e, subvencionados pelos cofres públicos, realizaram expedições a vapor pela região. Interessados em compor relatos que abarcassem as possibilidades dessa navegação, a análise desses documentos evidencia muitas reações populares frente à chegada desses veículos de transporte no Amazonas. Essas reações contradizem, em inúmeros casos, a ideia de que o vapor era inevitavelmente requisitado à região, com supostos aplausos e “deslumbramentos” coletivos, como várias vezes reportam as gestões administrativas contemporâneas ao processo de inserção do vapor.

³⁶ Mais do que somente uma reestruturação dos espaços de trabalho portuários ou embarcações, o mundo da navegação no século XX vivencia alterações significativas de ordem política, econômica, social, trabalhista, administrativa etc. Cabe apontar que é nesse momento que as companhias inglesas assumem o controle das linhas de navegação e os marítimos passam a se organizar formalmente em sindicatos, associações e sociedades.

³⁷ Muitas vezes essas instituições se fecharam para reformas, comumente incertas das datas de reaberturas. Isso prejudicou o andamento do trabalho, levando-me a recorrer aos acervos digitais, de sítios eletrônicos e resultados de pesquisas de colegas, amigos e amigas. Cabe aqui a crítica de que já não é estranho aos pesquisadores que lutam naqueles espaços, os relatos assombrosos das políticas de arquivamento dos documentos históricos, o que rende inúmeros testemunhos de materiais que se perdem dia após dia nessas instituições, pela má conservação, descuidos e leviandades. Fora a precariedade condicional das coleções documentais, assustam algumas administrações e chefias que continuam tolhendo e dificultando avanços de pesquisa pelos entraves postos no acesso aos documentos.

³⁸ Endereço do sítio eletrônico: <http://www.crl.edu/>

³⁹ Cf.: ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. *A invenção do nordeste e outras artes*. São Paulo: Cortez, 2011.

Outro conjunto de fontes que analisei veio dos relatos de viajantes e exploradores estrangeiros.⁴⁰ Dos quais pode-se apreender evidências da maneira pela qual esses autores observavam a experiência de navegação, principalmente sendo esses, contemporâneos e usuários desses barcos, portanto, interessados na questão – levando-se em conta, que o principal deslocamento que esses viajantes fizeram pela Amazônia foi por intermédio dos rios. Por isso, percebe-se que muitos deles opinaram incisivamente na navegação a vapor, em muitos casos, na defesa da empreitada, outras vezes, criticando-a. Portanto, se fez importante o apoio de trabalhos especializados no tema dos viajantes na Amazônia, como o de Hideraldo Costa, que muito auxiliou na compreensão histórica de que esses expedicionários exerciam olhar político sobre o que viam e escreviam.⁴¹ As observações do autor defendem que suas falas comumente assumiam cumplicidade com os segmentos sociais dominantes. Do que procurei ficar atento para a problematização da aproximação que os viajantes estabeleciam com a “elite” local, para construir e enaltecer a navegação a vapor, exercendo ideologicamente papel de difusores das ideias e projetos que se queria para aquela sociedade. Também por intermédio da literatura de viagem foi possível estudar as relações de trabalho estabelecidas entre tripulações e viajantes, evidenciando conflitos e negociações que nada se equiparavam às idealizações idílicas do espaço amazônico, ideologias tão comuns nos relatos daqueles estrangeiros. Por meio dessas narrativas tornou-se viável a discussão de um processo histórico de formação de culturas de trabalho, que marcaria especificidades nas trajetórias de vida, de trabalhadores “do remo” aos marinheiros de vapor.

Com base nesses dados pude perceber que a navegação a vapor no Amazonas, tal como é apresentada na documentação da época, seria resultado de uma formação discursiva, que contou com a colaboração de determinados setores sociais articulados por interesses em comum, que veiculavam suas ideias através de diferentes meios narrativos. Um desses meios que recebeu atenção cuidadosa na presente pesquisa, foi a participação proativa da imprensa.⁴²

⁴⁰ Foram trabalhos de viajantes de diferentes origens e formações, contando médicos, missionários, militares, engenheiros, políticos, naturalistas, cientistas, artistas e professores que passaram pela Amazônia durante a segunda metade do XIX até os anos iniciais do XX. As edições desses relatos puderam ser encontradas em tradução portuguesa, a maioria publicadas pela clássica coleção da Editora Itatiaia. Outras mais raras, esgotadas ou não-traduzidas, tive acesso por intermédio de variados acervos digitais, disponíveis para *download* ou consulta de forma gratuita na web. Esses endereços eletrônicos se encontram referendados na bibliografia, ao final do trabalho.

⁴¹ COSTA, Hideraldo Lima da. *Cultura, trabalho e luta social na Amazônia*: discurso dos viajantes – século XIX. Manaus: Editora Valer e Fapeam, 2013.

⁴² A imprensa estudada corresponde à produção do recorte temporal estando devidamente listada nas referências da dissertação. Alguns títulos abrangeram alguns avanços temporais, como, por exemplo, edições dos jornais manauenses *A Capital*, de 1917, e *Jornal do Commercio*, partindo do ano de 1904. São títulos de grande circulação e volumes de notícias, que não puderam deixar de ser incluídos. Trabalhei com jornais produzidos no Amazonas, na capital e municípios do interior, também com alguns títulos do Pará, esses de Belém e Santarém, no Baixo Amazonas. Uma parte dos títulos estudados foram consultados no IHGA, no Laboratório de História da Imprensa

Pelo qual foi possível apontar a hipótese, de que boa parte da experiência dessa navegação registrada para a posteridade, resultou também de intensas disputas sociais, ao que certos setores jornalísticos tomavam posicionamentos bem claros, favorecendo ou criticando quando lhes convinha. Dessa maneira, os jornais contribuíram incisivamente na elaboração imagética-discursiva do vapor, veiculando ideologias próprias à modernidade, em associação à imagem de potência, velocidade, técnica, eficiência, comodidade etc. Resguardando-se, certamente, as vozes dissonantes no meio jornalístico, que várias vezes se posicionaram à revelia das opiniões mais comuns à navegação.

O período estudado englobava um momento de transformações por todo o país, que seguia inspirando efeitos sensíveis na sociedade, como a introdução definitiva da eletricidade em algumas capitais; a potencialização da industrialização; os avanços de meios tecnológicos em vários setores de produção; as remodelações de espaços urbanos etc. Pela Amazônia, os vapores seriam apenas uma das mudanças observadas (e desejadas), mas que também se incluía nos planejamentos sociais que visualizavam novas práticas e condutas para toda sociedade, em especial, às capitais. Logo, a experiência do “*fazer imprensa*” demandava novas experimentações às cidades, veiculando através do maior número que se tivesse de folhas de notícias, diversificados olhares e formas de dizer a realidade.⁴³ São momentos em que se observa uma diversificação de títulos noticiosos no Amazonas, a propósito, e não por acaso, ao mesmo tempo que se incrementava a regularidade dos vapores. Boa parte do corpo jornalístico se animava com a melhoria náutica, pois garantia vantagens para as redações de notícias, contando até mesmo com legislação que amparava o direito da imprensa sob essa navegação, normatizada como responsável oficial na circulação de material jornalístico (malas de notícias, fascículos, impressões etc.).

Alinhava-se então, parte da imprensa amazonense a participar com afinco das decisões e rumos tomados para a questão da navegação. Várias vezes reivindicando para si a missão de construir ideologicamente o navio a vapor para o público letrado, foi imprescindível problematizar essa experiência jornalística de dentro de onde se constitui, e atua constituindo: o meio social em disputa.⁴⁴ Nesse sentido, foi possível em grande medida, ter acesso a experiências históricas das vivências de cotidiano, em que, sendo muitas as notícias que

do Amazonas (LHIA/UFAM), e também no acervo eletrônico da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, instrumento de pesquisa que marcou verdadeira revolução no que toca à democratização do acesso de direito à documentação histórica no Brasil.

⁴³ CRUZ, Heloisa de Faria. *São Paulo em papel e tinta: periodismo e vida urbana – 1890-1915*. São Paulo: EDUC: FAPESP: Arquivo Público do Estado de São Paulo; Imprensa Oficial SP, 2000, p. 82.

⁴⁴ CRUZ, Heloisa de Faria e PEIXOTO, Maria do Rosário da Cunha. *Na oficina do historiador: conversas sobre História e imprensa*. In: *Projeto História*, São Paulo, n. 35, pp. 253-270, dez., 2007.

apresentam de várias maneiras a movimentação dos vapores, pôde-se discutir elementos do dia-a-dia, evidenciando uma navegação que era reconstruída o tempo todo por vozes e usos diversos. E na ambiguidade própria da história, não deixei de registrar a atuação de populares, apropriando-se daquele serviço e contribuindo para a construção de outros significados sociais nesse meio.

Vale ainda mencionar sobre as possibilidades de análise que se abriram ao encontrar em um folhetim de autoria local, publicado por um jornal de Manaus, tendo o tema da navegação a vapor como escolha do literato para o desenvolvimento de uma história de ficção, como se verá no capítulo três. Essa informação serve para exemplificar a dimensão que o tema tomava para a sociedade letrada, e as múltiplas linguagens/narrativas empregadas na formação da identidade que se queria para aquela experiência.

É bom enfatizar que o trabalho com a imprensa amazonense no campo da História vem sendo desenvolvido já há certo tempo, figurando então importantes trabalhos que lançaram novas perspectivas para a pesquisa a partir dessas fontes, no estudo histórico da região. Estudos como os de Maria Luiza Ugarte⁴⁵ e Luis Balkar Pinheiro,⁴⁶ ensejam a discussão local no panorama da história da imprensa brasileira, esclarecendo que também no Amazonas, as especificidades de questões locais revelaram intrínsecas participações de segmentos patronais na formação jornalística, não sem perceber a importância das intervenções populares nesse meio heterogêneo – muitos jornais inclusive, produzidos pelos próprios trabalhadores, alguns outros, até manuais. Assim, foi possível observar que a navegação a vapor não fora somente uma medida parlamentar para a economia do Estado, quando se vê em certos momentos reclamações, críticas e sugestões construídas pelas classes trabalhadoras por intermédio dessas folhas, garantindo em situações específicas, alterações no serviço fluvial, ou configurando lutas pelo vapor como sendo um direito social.

A primeira leitura de jornais que realizei se resumia aos títulos produzidos em Manaus, até passar a perceber que, se iria investigar a experiência de navegação, era importante observar o que se vivia em outras localizações por onde esses vapores passavam. Foi aí que ampliei o

⁴⁵ Como sua tese de doutorado *Folhas do norte: letramento e periodismo no Amazonas (1880-1920)*. Tese (doutorado em História). São Paulo: PPGH – PUC/SP, 2001. Além de outros estudos, como os artigos publicados: *Do jornal à academia: elites letradas e periodismo no Amazonas (1880-1920)*. In: *Amazônia em cadernos*, vol. 7/8. Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, pp. 145-197, 2007; *Nos meandros da cidade: cotidiano e trabalho na Manaus da borracha, 1880-1920*. In: *Canoa do Tempo: Revista do Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal do Amazonas*, vol.1, n.1. Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, pp. 53-81, 2007.

⁴⁶ Artigos como: *Imprensa e sociedade nos confins da Amazônia (1880-1920)*. In: *Diálogos – Revista do Departamento de História e Programa de Pós-Graduação em História*, vol. 18, núm. 1, janeiro-abril. Maringá: Universidade Estadual de Maringá, pp. 297-323, 2014 e *Imigração, trabalho e imprensa em Manaus, 1890-1928*. In: *Revista Litteris*, v. 14, pp. 01-21, 2014.

conjunto de jornais para abarcar também a imprensa do interior do Amazonas, além de também incluir alguns títulos paraenses, de Belém e Santarém, importantes escalas de linhas de navegação a vapor.⁴⁷ Esse salto possibilitou uma maior compreensão da vivência do deslocamento e da recepção, tanto por parte de quem navegava, como pelos que recebiam esses vapores em espaços de convivência; tendo, contudo, criado novos desafios e dificuldades de análise, eventualmente não vencidas inteiramente no espaço desta dissertação, sobre a problematização desses jornais, em cada momento e lugar da sua produção e articulação como força social constitutiva. Como um alerta para esse ponto, foi importante a leitura do artigo de Luis Balkar sobre a imprensa do período no interior, reforçando que não somente na capital se poderia encontrar folhas proativas, opinando de forma incisiva na política e economia local,⁴⁸ incluindo aí discussões ferrenhas acerca do – muitas vezes irregular – serviço de navegação a vapor naquelas localidades. O autor aponta ainda, a aproximação desses jornais com as oligarquias regionais, guardando interesses na atuação do teatro político, também muito forte nos municípios amazônicos. Desse modo, a inclusão desses fascículos na discussão da navegação ampliou as perspectivas de disputas sociais, onde as opressões dominantes se faziam ver pelos mandonismos locais, de comerciantes, políticos, empresários, comandantes de navios, militares, seringalistas, fazendeiros e donos de terras inescrupulosos; enfim, personagens que influenciaram de maneira significativa a disposição do serviço fluvial prestado por companhias de navegação e vapores particulares.

Um dos títulos mais participativos da discussão da navegação, também apresentando número significativo de notícias náuticas, foi *O Correio do Purus*, folha que se identificava como “*propriedade de uma associação*” e “*Órgão do Comércio e Indústria*”. Ao longo da pesquisa a análise dessa fonte foi de suma importância para percebermos a construção da dizibilidade e visibilidade da navegação a vapor, frente setores da imprensa que se desenvolviam conforme as alterações dos meios de transporte fluvial. *O Correio do Purus* foi um jornal que participou ativamente da construção da navegação a vapor, valorizando as oligarquias regionais, opinando, noticiando e narrando a experiência do “moderno” serviço de

⁴⁷ Sendo mais específico, os jornais pesquisados correspondem a lugares de certo movimento fluvial, e de imprensa mais presente na dinâmica social. No Amazonas, foram os jornais das cidades de Lábrea, no rio Purus, Manicoré e Humaitá no rio Madeira e Barcelos no rio Negro. Ressaltando os rios Madeira e região do rio Purus, rios que foram sendo mais povoados, ocupados (e invadidos) conforme sua abertura para linhas de vapores, o que justifica a atenção de seus respectivos jornais. Entretanto, tanto os jornais de Manaus como os dessas cidades, não se restringiam a notícias locais, podendo dar conta de entornos e lugares próximos da redação de origem, o que possibilitou à pesquisa o acesso a múltiplas vivências dessa navegação.

⁴⁸ Cf.: *Imprensa e sociedade nos confins da Amazônia* (1880-1920). In: *Diálogos* – Revista do Departamento de História e Programa de Pós-Graduação em História, vol. 18, núm. 1, janeiro-abril. Maringá: Universidade Estadual de Maringá, pp. 297-323, 2014.

transporte; estando associado à chegada de imigrantes e formação de campos de trabalho na região, não somente na calha do Purus, ou de sua cidade, Lábrea, mas também para a Amazônia como um todo, pois guardava interesses de classe naquela atividade. Lembrando que a imprensa do Purus foi relevante no período, contando só em Lábrea oito títulos de jornais entre 1851-1908. Dentre eles, possivelmente o mais longo, mesmo com interrupções e hiatos, foi *O Correio do Purus*, que iniciou suas publicações em 1898, e se estendeu até 1916, conforme sabemos pelo estudo de Luis Balkar Pinheiro.⁴⁹

Por intermédio da imprensa (de capitais e interiores) foi possível resgatar variadas trajetórias de tripulantes de navios, evidenciando um contradiscurso ao proposto pela racionalidade produtiva de uma navegação apoiada sob perspectivas da industrialização. A forma pela qual a linguagem jornalística construía esses trabalhadores a partir de definições políticas constitutivas daquela realidade, demonstrava ambiguidades na imagem que queriam legitimar: os preconceitos e estereótipos tão veiculados, que quase sempre eram associados aos marinheiros (insubmissos, rebeldes, bêbados, vândalos, briguentos, promíscuos etc.). Apresentar essa dimensão colabora no objetivo de fragmentação de discursos autoexplicativos da sociedade e elaborados pelos produtores das formas de dizer. Essas práticas de escrita foram, em parte, grandes responsáveis pela descaracterização do marinheiro como agente de sua própria história, relegando-os a homogeneizações descritivas e desqualificações profissionais e sociais.

Foi com o cuidado de não buscar supostos retratos ou testemunhos fiéis de uma realidade aparente, que apostei também na problematização da literatura ficcional como fonte. Sabendo que tais narrativas propõem formas de agir e pensar, procurei mais do que um testemunho de verdade, os momentos de tensão ou possíveis não-realizados, pois o literato ou o cronista, como agente criador da possibilidade, reitera opiniões a sua maneira, se rebelando ou se submetendo a diversificadas forças sociais, empenhadas na formação narrativa da realidade; bem como o livro cria diálogos próprios como um campo social mais amplo do que aquela biografia individual.⁵⁰ Analisei elementos do romance *A Selva* (1929) de Ferreira de Castro, *Uma viagem ao Amazonas* (1883) de David Sanches de Frias (1883), e também crônicas de Raymundo Moraes, Marques de Carvalho e Inglês de Souza, onde retratam-se imagens e ideias sobre a navegação amazônica.

⁴⁹ Idem, p. 313.

⁵⁰ VIEIRA, Maria do Pilar de Araújo; PEIXOTO, Maria do Rosário da Cunha; KHOURY, Yara Maria Aun. Op. Cit., p. 20-21; Cf.: SILVA, Marcos A. da. *O trabalho da linguagem*. In: Revista Brasileira de História, (11), set. 1985, p. 51; SEVCENKO, Nicolau. *Literatura como missão*. São Paulo: Brasiliense, 1984.

Apostando na diversificação de fontes, essa mesma postura crítica busquei aplicar à discussão das imagens que trouxe à pesquisa (fotografias e duas gravuras), destacando-as como intermediações entre a intenção de construção da imagem e o olhar de quem a produz, deslocadas de sua zona “neutra” de apresentação imediata. De gravuras, discuto o diálogo de sua narrativa em dois textos, do pintor francês François Biard e do jornalista Manuel Lobato. Trabalhei essas imagens retirando-as de sua passividade ilustrativa para evidenciar intenções de olhar e escolhas de utilização. O conjunto de fotografias que pesquisei foi publicado no *Álbum do Amazonas: Manáos: 1901-1902*, que possuía caráter publicitário dos planejamentos incitados pelo estado, na esperança de atrativos para a imigração estrangeira à região. Nele contém algumas imagens geradas no intuito de destacar práticas modernas de navegação, o vapor diante de outros tipos de barcos, e os usos “inteligentes” da natureza local. Em outro álbum, o *Indicador Ilustrado do Estado do Pará* (1910), de intenções mais comerciais, aventei à discussão algumas imagens das dependências internas de um vapor, para problematizar a maneira pela qual as ideologias de conforto e modernidade eram reforçadas de diferentes formas e meios. Busquei orientação quanto à questão metodológica do trabalho de pesquisa em história a partir de imagens fotográficas, em Carlos José Ferreira dos Santos, que, em seu estudo, realiza a leitura a contrapelo de fotografias urbanas de São Paulo, no mesmo período aqui abordado, destacando elementos não-centrais (a vida em movimento) que acabam por clarificar a contradição de cenários transformados em fotografias estáticas.⁵¹

Quanto à estrutura da presente dissertação, proponho em um primeiro capítulo a discussão da luta em torno da memória do projeto de navegação a vapor, analisando os caminhos construtivos de narrativas entusiasmadas com o início das atividades dos vapores no Amazonas. Contando aí problematizações da cumplicidade para a defesa do vapor, articulada pelas falas oficiais, relatos de viajantes, e, com um subitem dedicado à intrincada participação da imprensa na elaboração de dizeres e formas de dizer, da experiência, da luta, e do planejamento que foi sua inserção.

No segundo capítulo discuto trajetórias históricas de trabalhadores fluviais, buscando evidenciar os percalços de uma “passagem” controversa: de remadores e remeiros a “marinheiros disciplinados” de vapores. A proposta do capítulo é analisar de que forma as estratégias de disciplina, que visualizavam a ordenação de tripulações, podia ser enfrentada por variadas formas de resistências, elaboradas de dentro de modos de vida específicos. Mesmo experimentados sob exploração do trabalho fluvial, recrutamento forçado e castigos físicos,

⁵¹ Cf.: *Nem tudo era italiano: São Paulo e pobreza*. São Paulo: Annablume, 2008.

homens e mulheres ainda puderam superar essas violências construindo outros rumos para suas vidas. Quando dentre tantas possibilidades nesse meio, está posta a abordagem da importância de trabalho do prático, o guia das viagens fluviais. Um trabalhador que agregava uma pluralidade ímpar de diversas experiências, das quais pôde se fazer imprescindível para navegação fluvial; e ainda que valorado por diferentes vozes, não passou ileso das tentativas de imposição de posturas de seriedade e trabalho disciplinado.

No terceiro capítulo analiso a relação histórica dos esforços urbanizadores com o planejamento da navegação. Ao mesmo tempo, proponho problematizações das experiências “desembarcadas” de marinheiros mercantes e militares, que se apropriavam da cidade, partindo das zonas portuárias e avançando nos limites estabelecidos de suas sociabilidades. A emergência de suas presenças na cidade podem ser encontradas nas páginas policiais da imprensa manauense, onde eram desqualificados em seus momentos de lazer, incriminados nas amizades com populares, seguido da estereotípia preconceituosa de suas práticas. O último subitem do capítulo destaca as vivências cotidianas pelas cidades do interior do Amazonas, de maquinistas de vapores extrapolando espaços restritos do barco, para construir redes de relações com a imprensa local, favorecendo alternativas de trabalho fora dos barcos e revelando narrativas de homens em movimento, não-determinados pelos rigores do barco-máquina de trabalho.

No último capítulo, destaquei algumas possibilidades das ações conjuntas de segmentos sociais dominantes elaborando mecanismos de controle sob a classe marítima, indo da coerção insistente nos espaços de trabalho à visualização de modelos prefigurados do sistema produtivo da indústria. Acidentes, naufrágios e resistências dimensionam os possíveis fracassos que foram as tentativas de enquadrar o trabalho fluvial perante perspectivas controladas da industrialização. Mas essas falhas tinham suas atenções desviadas para a casualidade e desqualificação profissional. Enfatizando os problemas de execução de ideias e normas, procurei demonstrar que o processo histórico da navegação a vapor acompanhou uma mudança interpretativa por parte dos letrados, denunciando um *looping* que vai do entusiasmo à decepção com o planejamento fluvial. Sabemos que essa posição desacreditada, ou “desencantada”, não define impressões homogêneas de jornalistas e escritores, mas ressalta que boa parte das expectativas sociais colocadas sob os vapores, não vindo a termo, oportunizaram a formação de um pessimismo discursivo daquela navegação. Parte dessa escolha de abordagem por alguns desses escritores, foi resultado das ocupações dos navios pela população trabalhadora, em especial, a imigrante. Nesse momento a elite letrada passa a investir num discurso científico-político que reforça ideologias de saneamento social, justificando que a doença e a morte

poderiam ser oriundas dos espaços internos dos vapores, no caso, propiciadas pelas acomodações impróprias de passageiros da terceira classe.

Chegando aqui, o que se buscou foi dar uma contribuição ao debate, problematizando perspectivas de pouca calma no cotidiano de pessoas que, ultrapassando rios bravios, não os deixaram domar as vidas que puderam escolher em luta; e que, estendendo-se “para além” de chaminés, superavam as tiranias de trabalhos fumegantes. Apesar de tudo, o que se verá nas páginas seguintes serão marinheiros, ribeirinhos, remeiros, práticos, maquinistas e afins, sujeitos históricos muitas vezes ocultados da historiografia, mas que souberam resistir às práticas políticas que os submetiam ao esquecimento, mesmo que sob ferro, fogo e fumaça.

I - Uma luta pela memória

“Sabe o senhor: sertão é onde o pensamento da gente se forma mais forte que o poder do lugar. Viver é muito perigoso...” (João Guimarães Rosa; *Grande Sertão: veredas*; p. 51.)

Destaquei como epígrafe o trecho de uma fala de Riobaldo, momento em que o sertanejo expressava a possibilidade da resistência humana diante da interpretação determinista do “lugar”. Para o personagem, seria o pensamento humano que “se forma” diante do lugar. Não sendo a natureza que condicionaria sua ação, a humanidade se faz diante da dificuldade e a partir de suas experiências, “forma” seus pensamentos.

Para justificar o implemento da navegação a vapor na Amazônia, não raras vezes se encontra o “lugar” como a determinação que condicionaria a ação humana na região. Nas falas difusoras do projeto, somente o barco a vapor seria capaz de vencer as correntezas, subir os rios e fazer levar “o homem” mata adentro. Da mesma forma como retratam o rio Amazonas – em variados discursos – a partir da sua dificuldade de navegação, também o rio Liso do Sussuarão, em *Grande Sertão*, é apresentado como intransponível para Riobaldo e Diadorim. No entanto, em certo momento daquela narrativa o rio se torna transponível não por fatores externos aos dois, mas pela condição de pensamento que se formou nas ações dos personagens. Guimarães Rosa nos inspira a pensar na atividade humana criadora, quando o que tornaria navegável um “rio intransponível”, mais do que a técnica de maquinaria náutica, é a potência de agir de homens e mulheres em ação no tempo, independentes de condicionamentos geográficos ou tecnológicos. Foi sob tal inspiração que procurei ressaltar a potencialidade transformadora da ação humana, podendo apontar que o barco a vapor não foi somente o instrumento que tornaria navegável o Amazonas – dessa maneira, negaríamos as diversas experiências de navegação que antecederam a chegada dessas embarcações. Afinal, ao mesmo tempo em que o vapor se estabelecia naqueles rios, outras embarcações (grandes e pequenas) ainda perduraram em uso, encenando navegações lado-a-lado com o “moderno” maquinário de vapor; emergindo a pluralidade de experiências e ambiguidades do processo histórico, sobretudo porque a diversidade de modalidades de transporte fluvial tornava a evidenciar que o “lugar” não determinava as ações dos sujeitos.

Antonio Candido comentou que o “*mais bonito*” no *Grande Sertão* seria a extrema ambiguidade, “*as coisas são e não são*” no sertão de Rosa.⁵² E pela ambiguidade o romancista teria transcendido o sertão, tornando-o palco para os problemas e dramas humanos, ou seja, o sertão seria o mundo, portanto, não apenas um espaço regional de limites geográficos. Segundo Candido, Guimarães Rosa transcendeu o regionalismo através do próprio regionalismo, quando o *Grande Sertão*, “*não se tratava mais de regionalismo porque eu entendo que se pode considerar como regionalista propriamente dito o romance, o conto em que o que sobressai é o choque do exotismo*”.⁵³ Uma das principais características do regionalismo seria sua linguagem documentária, que busca organizar discursivamente o espaço para construir sua diferença ou sua semelhança. Essa última é muitas vezes produzida de acordo com o lugar de origem daquele que documenta. Marcos Silva levantou o problema historiográfico do regional, nos alertando das perdas possíveis em abordagens que evidenciem estritamente o peculiar, o pitoresco, em razão das questões mais gerais que centralizariam o debate teórico da historiografia:

Afinal, há usos do regional que uma historiografia tem feito com resultados pouco frutíferos. Pensar em alguma História Regional requer atender às questões teóricas mais gerais que a pesquisa histórica tem colocado. Caso contrário, a História Regional se manterá como campo marginalizado do debate teórico em seu universo de conhecimento.⁵⁴

Ter esse alerta em vista é crucial, pois na documentação analisada a regionalização é um dos argumentos centrais para o planejamento da navegação a vapor no Amazonas. A abertura desses rios para aquela navegação foi apresentada como uma proposta de inserção definitiva da região amazônica aos limites territoriais do “Império Nacional”; projeto que visava construir uma identidade geográfica juntamente com um ideal de unidade nacional. Buscando revelar as ações humanas em movimento pela região, e passando pelo cotidiano histórico de planejamento dessas navegações a vapor, busquei interpretar as evidências analisadas, superando a noção do regionalismo e levando em conta a ambiguidade das experiências humanas que ultrapassam a atividade.

⁵² Utilizo-me aqui de um depoimento de Antonio Candido sobre Guimarães Rosa, originalmente relatado para o documentário *Os nomes do Rosa*, dirigido por Pedro Bial. A fala fora publicada em texto posteriormente pela Nova Fronteira, rendendo coletânea para uma nova edição de *Grande Sertão: veredas*. É sob a transcrição desse depoimento que irei referendar as citações.

⁵³ CANDIDO, Antonio. *Depoimento*. In: CALLADO, Antonio; PIGNATARI, Décio; CAMPOS, Haroldo de, ROCHA, Paulo Mendes da, SANT’ANNA, Sérgio. *Depoimentos sobre João Guimarães Rosa e sua obra*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2001, p. 20.

⁵⁴ SILVA, Marcos Antonio da. “A História e seus limites”. *História & Perspectivas*. Uberlândia: 6: 59/65, jan/jun 1992. OBS.: republicado na *Revista da USP*. São Paulo: 33, mar/maio, pp.209/216, 1997, p. 212.

O regionalismo do período enquanto conjunto de ideias, buscaria marcar a diferença do lugar em prol de um projeto político que se sustentava pela construção da noção de fronteira, mas que se pretendia ser construído pela semelhança: o vapor seria esse elo de igualdade, de conexão entre o regional e o “universal”, sempre assentado sobre a ideia de que a região era a determinante das ações humanas. Ao redimensionar essa perspectiva, encontramos pelas fontes analisadas outros modos de vida, outras formas de navegar, resistências e também conformismos: a pluralidade humana extrapolando noções determinativas do espaço geográfico ou de imposições de navegações. Encontramos sujeitos históricos que sobrevivem a partir de pensamentos “*mais fortes que o poder do lugar*”, fragmentando assim a cristalização de um determinismo geográfico autoexplicativo.

Ainda com Antonio Candido, o autor comenta que o determinismo norteava parte do pensamento de naturalistas e positivistas do século XIX. Uma das ideias difundidas por esses cientistas era a “*teoria dos meios*”, defendendo “*o homem*” como resultado do meio, da terra de onde vivia e se relacionava. Tal pensamento propunha que a natureza condicionaria os seres humanos, e estes condicionariam sua luta pela sobrevivência a partir do reflexo da natureza em suas ações. Interpretações como essa estiveram presentes nos textos de muitos viajantes que pela Amazônia passaram, consagrando discursos propostos como explicativos daquela realidade. Aqui, faço lembrar da passagem de Euclides da Cunha pela região, experiência que levou o intelectual a registrar suas observações através da *teoria dos meios*, conforme retrata a seguir: “*Tudo vacilante, efêmero, antinômico, na paragem estranha onde as próprias cidades são errantes, como os homens, perpetuamente a mudarem de sítio, deslocando-se à medida que o chão lhes foge roído das correntezas, tombando nas ‘terras caídas’ das barreiras...*”⁵⁵ Foi através de interpretações deterministas que a Amazônia fora registrada pelo autor d’*Os Sertões* como “*à margem da história*”; onde seus habitantes refletiriam a morosidade do tempo da floresta: a “preguiça” sendo condição da espera pela terra, assim como a rusticidade ou a agressividade seriam também alteráveis de acordo com o clima.⁵⁶ Essas interpretações deterministas foram ao longo do tempo reforçadas por um grande número de pesquisadores, chegando às décadas de 1960-70 (já centenárias) a inspirar arqueólogos como Betty Meggers, como se vê no conhecido *Amazônia: a ilusão de um paraíso* (1971). A arqueóloga defende ali

⁵⁵ CUNHA, Euclides da. *Amazônia: terra sem história*. In: *Amazônia - Um paraíso perdido*. Manaus: Editora Valer / Governo do Estado do Amazonas / EDUA, 2003, p. 46.

⁵⁶ Euclides se alinha às impressões de *Una scurzione botanica nell’Amazônia* (1901), do médico italiano Luigi Bascalione, considerado por ele, um “*belíssimo talento (...), que por ali andou há pouco tempo, [e que] caracterizou as duas primeiras fases da influência climática sobre o forasteiro - a princípio sob a forma de uma superexcitação das funções psíquicas e sensuais, acompanhada, depois, de um lento enfraquecer de todas as faculdades, a começar pelas mais nobres...*”. In: Idem, p. 49.

que o desenvolvimento das sociedades amazônicas possuíam limites estabelecidos, impostos pelo “poder” do meio espacial, o que justificaria, por exemplo, uma suposta baixa na densidade demográfica, determinada em certas localidades devido dificuldades dadas pelas florestas etc. Entretanto, pesquisas renovadas como as de Anna Roosevelt e Eduardo Góes Neves já veem demonstrando a fragilidade dos determinismos amazônicos, quando a complexidade da organização social dos povos nativos do passado evidencia maior autonomia frente a natureza local, aventando sociedades que superavam os tão difundidos determinismos da espacialidade.⁵⁷ Observações como as de Neves e Roosevelt são oportunas para nossa abordagem, pois no período e espaço aqui estudado, percebe-se que a navegação a vapor foi concebida pelo positivismo-determinista como uma superação da imposição da natureza sobre a ação humana. Seguindo o viés determinista, a dificuldade de navegação na região foi construída discursivamente, assimilando-a à suposta dificuldade de “civilização” das populações nativas, justificando alegados “atrasos” históricos e a urgência do vapor. Afinal, defendia-se que a “*impetuosidade do rio refletia-se nos seus habitantes*” – como pensou Avé-Lallemant sobre a dificuldade de “civilizar” os habitantes da região amazônica.⁵⁸

Antonio Candido cita, mais de uma vez, Euclides da Cunha como um dos clássicos difusores dessas ideias no Brasil, e sublinhando esse “*esquema determinista*” do período, argumenta: “*Quer dizer, a terra condiciona o homem, o homem condiciona a luta. Seria mais ou menos isso o que diriam os pensadores daquele tempo*”.⁵⁹ Euclides, contemporâneo do período estudado e viajante que por aqui passou, participa com força dessas ideias que justificariam a modernização naval na Amazônia. Entretanto, Candido contrapõe que a terra, “*o homem*” e a luta, também estão em Guimarães Rosa,

só que aí, não há nenhuma relação causal. A terra não condiciona o homem e o homem não condiciona a luta, os três estão mais ou menos postos no mesmo plano. Há uma terra, há uma luta, todos embaralhados. E não se pode dizer que o homem é fruto daquele meio, não existe no *Grande Sertão: veredas* essa ideia. O homem de certa maneira faz o meio, o meio faz o homem, o homem faz a luta, mas a luta faz o homem, quer dizer, a maneira de vida faz o homem, mas o homem é quem faz a maneira de vida.⁶⁰

Diante desse comentário, nos lembramos de Edward P. Thompson e a noção do “fazer-se” humano a partir da experiência.⁶¹ O sujeito histórico, em relação social, vivencia a

⁵⁷ Cf. de Betty Meggers: *Amazônia: a ilusão de um Paraíso*. Tradução de Maria Yedda Linhares. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1977. E de Eduardo Góes Neves e Anna Roosevelt, respectivamente: *Arqueologia da Amazônia*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2006; *Arqueologia Amazônica*. In: CUNHA, Manuela Carneiro da. *História dos índios no Brasil*. São Paulo: Comp. das Letras, 1992, pp. 53-87.

⁵⁸ AVÉ-LALLEMANT, Robert. *No rio Amazonas*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1980, p. 94.

⁵⁹ CANDIDO, Antonio. *Depoimento...*, p. 20.

⁶⁰ Idem, p. 23.

⁶¹ THOMPSON, Edward P. *A formação da classe operária inglesa: a árvore da liberdade*. Vol. 1. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2010, p. 09.

experiência em termos sociais e culturais, e a partir dessa relação “se faz” como sujeito. Esse apontamento sugere uma perspectiva histórica em que homens, mulheres e crianças, enquanto seres reais e pensantes, estão à frente da história, em lugar do meio geográfico, da tecnologia, ou das ideias, fatores que relegam à inércia a ação humana transformadora do processo histórico. Afinal, “*viver é muito perigoso*”, e reconciliar sujeitos históricos nesse processo é reiterar também os “perigos daquele viver”: a navegação a vapor vista sob perspectivas diversas de uma história linear e laudatória. É no sentido de enfatizar essa ação humana de intervenção histórica, para além do meio espacial ou da máquina a vapor como determinantes, que norteiei minha abordagem.

A memória da navegação a vapor no Amazonas e seus lugares de produção

Ao resgatar as evidências históricas do planejamento de navegações para a Amazônia, observa-se que as autoridades construía uma memória sobre o tema partindo do político e do econômico, figurando interpretações deterministas e estruturais que, revelando construções marcadas pelos interesses de produção dessas falas, não isentavam intencionalidades de registros. Discutirei a partir daqui, a produção dessa memória e sua disposição pelas fontes, o que denuncia seus lugares de produção.⁶² É possível sublinhar que a produção dessa memória efetivou interpretações laudatórias, evidenciando a narrativa histórica pelo olhar de diferentes atores sociais, que percebiam o momento “*de acordo com as posições que ocupavam nas relações de poder então vigentes*”.⁶³ Tal lugar produtivo de fala nos desafia a questionar o passado apresentado como dado, prestes a ser narrado ou exposto de maneira súbita, ao passo que as narrativas aqui analisadas foram organizadas e dispostas a partir de um critério relativo às dimensões sociais produtivas de uma memória.

Muitas vezes, essa navegação é lembrada na documentação e na historiografia para evocar uma memória vinculada a momentos econômicos e políticos, legitimando projetos e gestões administrativas.⁶⁴ Emergem então, visões cristalizadas do processo histórico que são

⁶² Diante desse problema, assume importância a observação das autoras: “(...) é de fundamental importância que sejam esclarecidos os lugares de onde cada um fala, pensando o saber já construído não como o real ou como o retrato fiel do passado, mas como um conhecimento construído a partir de pressupostos e de interesses, procurando desvendar as razões de ser e aparecer do objeto”. In: VIEIRA, Maria do Pilar de Araújo; PEIXOTO, Maria do Rosário da Cunha; KHOURY, Yara Maria Aun. *A pesquisa em História*. São Paulo: Editora Ática, 2003, p. 69.

⁶³ SILVA, Marcos Antonio da. *Contra a chibata: marinheiros brasileiros em 1910*. São Paulo: Brasiliense, 1982, p. 43.

⁶⁴ Até mesmo os nomes escolhidos para as embarcações buscavam perpetuar uma memória política, como os vapores *Monarcha*, *Imperador* ou *Conde d’Eu*, que homenageavam personalidades imperiais. Outros se apropriavam de nomes indígenas ou referentes a rios e localidades por onde passavam esses vapores, tais como: *Purus*, *Juruá*, *Pirajá*, *Belém*, *Manãos*, *Arary*, *Marary*, *Tapajós*, *Guapiassú*, *Amazonas*, *Guajará*, *Ycamiaba*, *Rio Negro* etc.

organizadas para expurgar crises e conflitos, dando lugar a uma “*sucessão harmônica de ‘fatos’, em que impera a ‘cordialidade’ entre as partes e agem apenas ‘grandes nomes’*”.⁶⁵ Nessa conjuntura são gestados os silêncios de outros sujeitos, que ficando à margem dessa narrativa, ocultam outras possibilidades de leituras. No trabalho de problematizar essa memória a partir das fontes, fui inspirado pela proposta de Déa R. Fenelon: “*o debate historiográfico que propomos*”, defende a autora, “*deverá produzir memórias, dotando-as da mesma força do esquecimento ao qual estiveram relegadas*”.⁶⁶ No sentido de produzir memórias ao questionar tais narrativas, procurei sublinhar a navegação a vapor como carregada de significados e experiências humanas, para além do que se quer hegemônico, revelando assim uma profunda disputa de concepções de mundo, onde se operava a produção do vapor como expressão de superação de outras memórias, inclusive de um passado que se queria esquecer.

Dialogar com as fontes de acordo com esse critério pôde revelar muito mais sobre a sociedade que construiu a navegação a vapor, do que sobre si mesma, enquanto tecnologia.⁶⁷ Afinal, outras memórias de viagem pelos rios ou outras experiências de navegação podem evidenciar diversas histórias sobre o processo de inserção da atividade na região, nos colocando diante de um problema: as especificidades, contradições, violências e exploração, que sem o ocultamento de tais, uma memória de “modernidade” e “progresso” financeiro não encontraria sustentáculos. Nesse sentido, lancei as indagações: quais memórias são construídas acerca da navegação a vapor no Amazonas? E se a história é também a luta pela memória, quem disputa a memória de navegação e quais são seus argumentos? Oferecendo sentido às fontes que problematizei, trabalhei para dialogar com essas inquietações.

Dando sequência, já posso apontar que a memória construída acerca da navegação a vapor no Amazonas reflete interesses e expectativas de setores privilegiados do Brasil imperial. É possível perceber que a navegação construída na fala das autoridades, buscava legitimar práticas e ideologias do mundo capitalista, fazendo da máquina a vapor o símbolo de um novo momento: o avanço definitivo de um determinado modelo político-econômico para a Amazônia. Essa proposta se basearia na superação de alternativas diferentes de navegação, intencionadas ao esquecimento e exclusão, para que o navio a vapor assumisse posição

⁶⁵ Tomar os fatos tais como são apresentados em documentos diversos, nos induz a compactuar do silêncio, instrumento eficaz para ideologia dominante que busca se instituir como hegemônica. Marcos Silva pôde observar esse processo na produção do esquecimento ensejado pela imprensa acerca da revolta dos marinheiros em 1910, em *Contra a chibata: marinheiros brasileiros em 1910*. São Paulo: Brasiliense, 1982, p. 10.

⁶⁶ FENELON, Déa Ribeiro; MACIEL, Laura A.; ALMEIDA, Paulo R. de e KHOURY, Yara A. (org.). *Muitas memórias, outras histórias*. 1 ed. São Paulo: Olho d’Água, 2004, p. 03.

⁶⁷ MACIEL, Laura Antunes. *Cultura e tecnologia: a constituição do serviço telegráfico no Brasil*. In: *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 21, n° 41, pp. 127-144, 2001, p. 129.

destacada nas garantias de “avanço” e “modernidade”; perspectivas que se projetavam naquele presente, ignorando um passado dito “primitivo”, e apontando em direção a um futuro de lucros econômicos e formação de mercado consumidor. Caberia demonstrar que na lembrança do presidente João Wilkens de Mattos, o advento de barcos a vapor para a província do Amazonas foi a chegada do “*principal motor da civilização moderna*”, que viria curar a “*paralisia*” econômica que “*tolhia os membros*” da província.⁶⁸

Para reforçar essas concepções e legitimar sua credulidade, a potência da tecnologia e sua suposta superioridade às demais embarcações, vão sendo construídas através das falas oficiais, imprensa, literatura, roteiros e relatos de diversos viajantes etc., embasando narrativas animadas com as ideias de um maquinário eficaz que avançaria sob uma natureza imprevisível, bem como de seus habitantes igualmente “indomáveis”.

Ao mesmo tempo em que fazem da natureza um determinismo para o transporte e um impedimento aos planejamentos civilizatórios desses setores, a defesa do vapor é apresentada como plano de superação dessa mesma natureza. O ideário regionalista do período disporia do meio espacial como fator de determinação da ação humana, o que justificava os alegados “atrasos” sociais e econômicos da Amazônia. Eis então que um barco que “ignorasse” as intempéries dessa natureza seria devidamente enaltecido por letrados alinhados à essas ideologias. Dessa maneira, a tecnologia a vapor vai sendo construída como uma possibilidade de superação do meio geográfico, estando defendida como determinante para o transporte fluvial da região. Para o vice-presidente Manuel Miranda, em 1852 somente o barco a vapor poderia navegar o Amazonas, “*pois vós bem conheceis que as violentíssimas correntes do Amazonas só cedem ante esse poderoso veículo, porquanto as canoas, que fazem as viagens daqui para o Pará de 15 a 20 dias, consomem na volta, no tempo das cheias, três meses e as vezes mais*”.⁶⁹ Visões como a de Miranda se naturalizaram em algumas leituras, a tal ponto que dificilmente falavam de navegações a vapor sem enfatizar sua potência de superação dos meios naturais, característica que é enfatizada como condição de crescimento econômico. Segundo as autoridades, a abertura dos rios para essa navegação facilitaria o transporte, fortificando o comércio interior e potencializando o internacional. A propósito, nos anos iniciais do projeto, a presença humana valorizada nesses registros se detinha a alguns homens, tidos como os responsáveis por essas possibilidades. Ecoando das fontes oficiais, em certa historiografia

⁶⁸ MATTOS, João Wilkens de. *Relatório do presidente João Wilkens de Mattos em 04 de abril de 1869*. Manaus: Typographia do Amazonas, 1869, p. 642.

⁶⁹ MIRANDA, Manoel Gomes Corrêa de. *Fala do vice-presidente da Província, Manoel Gomes Corrêa de Miranda em 05 de setembro de 1852*. Manaus: Typ. do Ramos, 1852, p. 134.

tradicional é comum encontrar a atividade associada à economia, da mesma forma que a analisam estritamente a partir das disputas políticas e diplomáticas em torno da abertura dos rios para o livre comércio. Emerge dessas interpretações o protagonismo em personalidades políticas e empresariais, resultando em abordagens personalistas.

Arthur Reis, em *História do Amazonas*, realiza um breve relato sobre o início das navegações a vapor pela região (1852-69). Seguindo a tendência, sublinhou aqueles a quem considerou protagonistas do momento: “*Tenreiro Aranha e Mauá tinham dado à Província a navegação para o interior; Tavares Bastos e Brito Amorim deram-na para o exterior*”.⁷⁰ As observações de Reis se assemelham com as de Avé-Lallemant em 1859, quando, referindo-se ao barão de Mauá, o via como

um homem de raro tino comercial e arrojado espírito de iniciativa, a par da sólida cultura, sentiu o que faltava ao rio e a sua longínqua província ocidental. (...) Irineu Evangelista de Souza, Barão de Mauá, a quem o Brasil, nos últimos tempos, deve especialmente todos os seus progressos materiais, viu também que só pela força do vapor se poderia tornar possível o impossível.⁷¹

O próprio barão de Mauá irá referir-se em sua autobiografia, como tendo sido encarregado de uma “*missão civilizadora*” ao fundar sua empresa de navegação a vapores na Amazônia.⁷² Apresentando uma dimensão do poder de legitimação dessa memória construída sob o elogio à personalidade, em 2011 publicou-se pela Fundação Ulysses Guimarães uma nova organização do *Exposição aos Credores*”, seguida de “*O meio circulante no Brasil*, a autobiografia empresarial de Mauá, reeditada sob o título comemorativo de *Mauá: o desafio inovador numa sociedade arcaica*”.⁷³ Os textos introdutórios encontrados nessa nova edição foram produzidos sob a reverberação de uma história pautada na ação empreendedora do pioneirismo empresarial, revelando logo no título, um julgamento histórico em que se buscam definir, vencedor (inovador) e perdedor (arcaico). A produção dessas falas configura análises históricas seguindo tendências da classe dominante que, ao relegar as navegações na Amazônia aos olhares da ideologia empresarial, defendem ideais de unidade nacional e de internacionalização, podendo ocultar conflitos internos e cotidianos. Foi seguindo essa

⁷⁰ REIS, Arthur César Ferreira *História do Amazonas*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1989, p. 222.

⁷¹ AVÉ-LALLEMANT, Robert. *No rio Amazonas*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1980, p. 60.

⁷² Mauá, elogiando a si próprio, revela como se deu as condições para a assinatura do privilégio de atuação de sua empresa de navegação. Resultado de intensos debates parlamentares, a concessão teve seu início em 1853. Na sua exposição, o autobiografado comenta que se privilegiou da amizade de um dos parlamentares: “*Foi uma das grandes empresas que criei. (...) Amigo pessoal de um dos ministros deste período de descrença, fui instado para encarregar-me da missão civilizadora, que esse fato levava em suas entranhas, e aceitei um contrato pelo qual modestos favores me foram concedidos, avultando, porém, entre eles, o privilégio exclusivo da navegação do Amazonas e seus afluentes, (...)*”. In: *Autobiografia: “Exposição aos Credores”*, seguida de “*O meio circulante no Brasil*”. Rio de Janeiro: Topbooks, 1998, p. 130.

⁷³ SILVA, Elisiane; NEVES, Gervásio Rodrigo e MARTINS, Liana Bach (org.). *Mauá: o desafio inovador numa sociedade arcaica*. Brasília: Fundação Ulysses Guimarães, 2011.

tendência que a *Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas* foi construída discursivamente por narrativas ancoradas no protagonismo de Mauá, dando ênfase na abertura do rio Amazonas às atividades comerciais (nacionais e estrangeiras) como o viés consagrado dessas discussões.⁷⁴ Um dos problemas observados é que a discussão centrada na unificação da Amazônia a partir da abertura dos rios, frequentemente desloca a divisão interna da sociedade (que é a luta de classes) para uma divisão internacional, reforçada pelas ideias regionalistas que demarcavam o espaço como determinação da vida e ocultavam as contradições das dimensões sociais e cotidianas daquele período. Daí a imperiosidade de privilégios de análise em que se sobressaía o espírito empreendedor, a iniciativa, o pioneirismo e o culto à personalidade, conceitos que deslocam outras interpretações desse contínuo processo histórico.

Antonio Loureiro partilha outra leitura comum ao tema, que faz da navegação a vapor uma determinante da economia política e, posteriormente, uma estrutura fundamental ao mercado da borracha: “*Sem dúvida, foi a navegação a vapor que viabilizou a Província do Amazonas, incorporando os seus seringais ao mercado internacional e tirando-a do isolamento pelas facilidades de transporte*”.⁷⁵ Antes mesmo da borracha atingir seus momentos de pico na exportação, alguns presidentes da província já se utilizavam do mesmo argumento reverberado em Loureiro, cuja interpretação é quase idêntica ao do já citado João Wilkens de Mattos, defendendo em 1869, que “*sem a navegação a vapor, o vasto Amazonas, embora com uma administração própria, não daria um passo. Suas imensas riquezas, por falta de fácil e seguro transporte, continuariam ocultas nos desertos*”.⁷⁶ Já o artista plástico Moacir de Andrade, afirma que os vapores teriam sido os “*muitos barcos que singravam, vitoriosamente, os grandes rios produtores da goma elástica, levando mercadorias de sobrevivência e trazendo no fundo de seus porões para a capital amazonense e Belém, produtos regionais, entre eles a borracha*”.⁷⁷ Andrade dispõe de mais uma concepção corriqueira à questão, partindo da construção discursiva de que os vapores teriam sido as embarcações que “*vitoriosamente*” superaram as dificuldades naturais da região, assim, estruturando a economia local através da

⁷⁴ Essa tendência de abordagem pode ser encontrada ainda em Arthur Reis, onde o tema das navegações a vapor é problematizado especificamente no capítulo intitulado *A navegação do Amazonas*, de *A Amazônia e a cobiça internacional* (1968). O autor propõe na obra uma análise histórica e explicativa de como e por que a Amazônia constituiu-se objeto de cobiça e disputa, tanto de pessoas como de países. Reis aborda os “*perigos nacionais*” de se perder os domínios da região para potências estrangeiras. Trata-se de uma pesquisa que evidencia como o tema vem sido trabalhado a partir dessas perspectivas. Ver: *A Amazônia e a cobiça internacional*. Rio de Janeiro: Gráfica Record Editora, 1968.

⁷⁵ LOUREIRO, Antonio. *O Amazonas na Época Imperial*. Manaus: Valer, 2007, p. 188.

⁷⁶ MATTOS, João Wilkens de. *Relatório do presidente João Wilkens de Mattos em 04 de abril de 1869*.

⁷⁷ ANDRADE, Moacir de. *Tipos e utilidades dos veículos de transportes fluviais do Amazonas*. Manaus: Imprensa Oficial do Estado do Amazonas, 1983, p. 48.

navegação comercial.⁷⁸ Imersa nessa disputa imagética-discursiva, uma memória vai sendo construída historicamente como marco inovador de determinadas administrações políticas. Pelas oficialidades as embarcações modernas veem associadas às melhorias que a tecnologia garantia no escoamento da produção e na movimentação do comércio.⁷⁹ Interpretações historiográficas como as dos autores supracitados, revelam certas memórias em disputa social, articuladas pelos interesses que injungiam o planejamento dessa navegação, e portanto, acabam por tornarem-se ecos de leituras similares, encontradas nas documentações oficiais daquele período.

É sob determinadas ideologias de classe que o vapor é construído no eixo simbólico do avanço e do “progresso”: expectativas gestadas por atores sociais que ocupavam posições de interesse na atividade. Partindo disso, compreender as concepções de história que passam por essas ideologias torna-se importante, ao se perceber uma ampla disputa em torno de um planejamento social para a região, o qual inseria também, a navegação a vapor. Quando ideologias almeçadas eram construídas para legitimar uma realidade igualmente almejada, variados discursos disputavam propostas e soluções, eivadas de expectativas que se chocariam frequentemente às realidades que se buscava superar. Passava-se então, através de embates, a definir por comparação qual experiência de navegação seria a mais apropriada para a região. Definidas as navegações merecedoras de registros positivos, as autoridades iam denegrindo possíveis alternativas de navegação, que se encontravam fora da ordem desses discursos. Essa idealização positiva da energia a vapor só pôde ser sustentada pela negação de outras formas de navegação, tal como a de velas, experiência que evidencia outras memórias, outras práticas histórico-sociais. À medida que o serviço de vapores ia se consolidando no cotidiano, autoridades políticas registravam que os avanços da tecnologia superavam essas formas de navegação.

A navegação a vela pelo rio Amazonas diminui, à proporção que toma maior incremento o serviço dos transportes por meio de paquetes a vapor. (...). Mas se não tem crescido o número dos transportes, tem estes pelo menos aumentado de capacidade, acomodações e rapidez. De tudo isto vem que os antigos barcos a vela, tão acanhados, e tão morosos em vencer a imensa distância que separa as duas capitais, tenham ido sendo abandonados a pouco e pouco pelos carregadores.⁸⁰

⁷⁸ Agnello Bittencourt também se refere aos vapores como os vetores fundamentais da economia local, uma “necessidade” impreterível, argumento que passa ao longo de toda sua interpretação, no capítulo intitulado: *A pequena cabotagem*. In: *Bacia Amazônica: vias de comunicação e meios de transporte*. Rio de Janeiro: INPA, 1957, pp. 76-91.

⁷⁹ O jornal de Santarém *Baixo Amazonas* comentou que no rio Negro “*progride o mais florescente e animado comércio, facilitado e protegido pela navegação a vapor, que tem encurtado as distâncias e dado grande impulso vital a província!*”. (*Baixo Amazonas*. Santarém, 01 de julho de 1872).

⁸⁰ LACERDA, Adolpho de Barros Cavalcanti de A. *Relatório do presidente Adolpho de Barros Cavalcanti de A. Lacerda em 08 de maio de 1865*. Recife: Typ. do Jornal do Recife, 1865, p. 229.

O presidente Adolpho Lacerda pronunciava-se na década de 60 do século XIX, período de aumento da circulação de paquetes a vapor, bem como de maior abertura no comércio, portanto, período mais de acordo com as expectativas dessas autoridades.⁸¹ Para aqueles que visavam construir a tecnologia como o símbolo de uma memória, outras alternativas de navegação eram deixadas de lado, como a vela e o remo, suas práticas e experiências humanas associadas, para inaugurar um momento de elogio à modernidade, materializada em uma nova tecnologia. Contudo, como apontarei mais adiante, no caso específico dos veleiros, suas práticas permanecerão em uso durante muito tempo, revelando a contradição dessas falas.

A construção da memória das navegações a vapor, que partiria de um projeto político ocultado na ideologia da unidade social, também construía a máquina como potência, fazendo da tecnologia a *co-protagonista* de falas adornadas pela ação de homens célebres. Nesses discursos, o vapor por si só seria o responsável pela movimentação da economia e pelo ensino do “*amor ao trabalho*”. A embarcação moderna e mais rápida assumiria nessas falas a dianteira da história, possibilitando uma nova experiência em um modelo liberal-capitalista de produção. Tais ideias excluía juntamente com outras modalidades navais, consideradas “passadas” ou “anacrônicas”, toda uma memória histórica que não interessava aos seus produtores.

Outro artifício de montagem discursiva nos mostra que a memória sobre os vapores na Amazônia foi construída sob o signo da contradição, pois se defendia que a tecnologia a vapor poderia ser aplicada na região igualmente como se deu em outros projetos de modernização de transportes pelo mundo. Alguns intelectuais do período traçaram o comparativo de efeito entre a navegação a vapor na Amazônia e as estradas de ferro norte-americanas. No entanto, defendiam que a região não precisaria dos trens, porque teria nos rios as suas “*estradas naturais*”; uma leitura que tornou-se até senso-comum em nossos dias. Na primeira publicação da *Revista do Amazonas* em 05 de abril de 1876,⁸² é o editorial da revista que afirma:

⁸¹ A empresa do futuro barão de Mauá “*começara bem*”, segundo Agnello Bittencourt. Do contrato firmado com o governo, em 1852, ao ano de 1861, contava já a empresa com os vapores *Marajó; Rio Negro; Monarca; Tapajós; Cameté; Tabatinga; e Solimões*. No primeiro ano de atividade, teriam viajado a vapor nas oito linhas concedidas, 691 pessoas, quando no ano de 1871 chegaram a registrar 16.918. Ver mais, em: BITTENCOURT, Agnello. *Bacia Amazônica: vias de comunicação e meios de transporte*. Rio de Janeiro: INPA, 1957, p. 81-2.

⁸² Revista de publicação mensal, tinha por subtítulo “*Exploração de rios, catequese e civilização de índios, colonização, agricultura, indústria, &*.” Destinou-se a veicular estudos desses temas, centrados em visões econômicas liberais e pregando noções de “progresso” e “modernidade”. Os letrados colaboradores eram eurocêntricos na maior parte dos artigos publicados e garantiam que as riquezas do Amazonas só podiam ser melhor aproveitadas pelo trabalho de imigrantes brancos e europeus. Dentre os colaboradores, estão: Antonio Augusto Alves, Antonio Columbano Serafico d’Assis Carvalho, Antonio Dias dos Santos, Aprigio Martins de Menezes, Bento de Figueiredo Tenreiro Aranha, Clementino José Pereira Guimarães, Conde de Rocheville, Capitão-tenente Eduardo Augusto de Oliveira, Francisco de Paula Lins dos Guimarães Peixoto, Feliciano Antonio Benjamim, Federico Peregrino Carneiro Monteiro, Henrique Barbosa de Amorim, Tenente-coronel Joaquim da Costa Rego Monteiro, Joaquim Leovegildo de Souza Coelho, João Carlos Antony, João José de Freitas Guimarães,

É nosso empenho: Provar que a navegação a vapor é o mais arrojado e mais pronto elemento de progresso desta província, que de bem poucas estradas e de caminhos de ferro precisa, pois possui estradas naturais que são os rios navegáveis, em muitos dos quais penetram vapores de grande calado, tornando assim muito fácil o transporte dos produtos naturais e agrícolas. A navegação a vapor é para o Amazonas o que tem sido as estradas de ferro para os Estados Unidos. Aonde chega o vapor, parece que por encanto surgem os povoados, desenvolve-se o comércio, a indústria se anima, o amor ao trabalho se adquire.⁸³

“A navegação a vapor é para o Amazonas o que tem sido as estradas de ferro para os Estados Unidos”: o parâmetro de interpretação buscou paralelos em outra experiência histórica, não levando em conta peculiaridades histórico-sociais, e prezando assim, uma padronização do transporte. No *Álbum O Estado do Amazonas*, a propaganda para atração de imigrantes estrangeiros difundia esse mesmo argumento para navegação a vapor: “As estradas de ferro amazonenses são esses labirintos de rios que se cruzam em todas as direções”.⁸⁴ A memória construída nessas falas se pauta na noção de semelhança, evidência das expectativas desses letrados, que buscavam em experiências externas às suas possibilidades, alcançar um ideal de transporte para a região. É importante não sermos convencidos pela noção exclusiva da semelhança, um dos padrões de argumentos utilizados nos discursos sobre a “modernização” das navegações amazônicas. Jean Chesneaux comenta sobre os fracassos das transferências de modelos interpretativos, quando seria “perda de tempo tentar implantar artificialmente, numa certa formação social, estruturas e elementos de vida coletiva tomados de empréstimo a uma outra formação social, com a finalidade de moldar a primeira a partir da segunda”.⁸⁵ Essa padronização produziria o lugar da ideia em detrimento da experiência histórica, negando dessa forma, outras possibilidades, escolhas e alternativas, para dar lugar à abstrações e generalizações. Edward P. Thompson argumenta a importância da noção de “tipicidade” de uma experiência histórica, ao afirmar que “toda experiência histórica é obviamente, em certo sentido, única”;⁸⁶ o que torna problemático analisá-la partindo da importação de interpretações exteriores, sem que se caia na armadilha do estruturalismo, a inércia da interpretação histórica.

Tenente-coronel José Clarindo de Queiroz, Manoel Rodrigues Chexs Nina e Thomaz Luiz Sympson. Sua circulação mensal compreendeu as edições de números 01-06 no ano de 1876.

⁸³ *Revista do Amazonas*. Manaus, 05 de abril de 1876, p. 03.

⁸⁴ O álbum era de caráter publicitário e possuía objetivo de atrair imigrantes italianos para o Amazonas. Foi elaborado pelo jornalista Bertino de Miranda Lima, com ilustrações e a arte de Arturo Luciani. Na parte textual, defendiam que as dificuldades de plantio na região seriam superadas pela criatividade e gênio do futuro imigrante (de preferência, europeu). A riqueza dos elementos naturais, a potência da navegação a vapor e abundância de rios também são utilizadas como atrativos. In: *Álbum O Estado do Amazonas*. Genova: Stabilimento tipo-litografico ditta A. Montorfano, 1899, p. 09.

⁸⁵ CHESNEAUX, Jean. *Devemos fazer tabula rasa do passado?* sobre a história e os historiadores. Tradução de Marcos A. da Silva. São Paulo: Editora Ática, 1995, p. 161.

⁸⁶ THOMPSON, Edward P. *As peculiaridades dos ingleses*. In: *As peculiaridades dos ingleses e outros artigos*. Campinas: Editora da Unicamp, 2001, p. 78.

Nesse mesmo sentido, Eric Hobsbawm define que esses padrões estruturais de análise privilegiam o que as sociedades teriam em comum, à medida que para o historiador, é salutar também dar conta das diversidades, diferenças, anomalias e peculiaridades que são próprias da história.⁸⁷ No caso aqui específico, sugiro analisar as expectativas que partem das semelhanças (construídas no vapor, como símbolo moderno e universal) em conflito com as diferenças (as especificidades que ressignificaram essa navegação na região), resultando no choque entre aquilo que se construiu como ideia e o que foi vivenciado a partir da experiência. A busca por caminhos no campo ideológico para atingir certas projeções de futuro almejado engendra concepções contraditórias ao chocar um mundo concebido em oposição ao vivido.⁸⁸ Tratam-se de momentos em que se identifica estratégias discursivas selecionando falas a favor de ideologias elaboradas, e que, legitimadas pela política e pelas letras, vão sendo postas como vozes oficiais do processo histórico.

Problematizar a ideologia dominante construída no discurso das navegações pode nos remeter aos silenciamentos de diversas outras expressões humanas, deslocadas pelas expectativas atribuídas ao barco a vapor. Afinal, para a defesa dessa expectativa, que é ideológica e política, os produtores oficiais desconstroem experiências de navegação e de trabalho, considerados “*anacrônicos*”; momento em que é possível discutir não somente o processo histórico de transformação da navegação, mas também questionar a própria concepção de história difundida por essas ideias.

Um dos mais alarmantes obscurecimentos propiciados pela hegemonia dessa escrita histórica, trata-se justamente das experiências conflituosas do trabalho fluvial. Por essa razão faz-se importante sublinhar que a inovação tecnológica no campo das navegações também se tornou uma “nova” forma de exploração econômica e dominação política, que articuladas, criariam outras oportunidades de exploração do trabalho “inovando-se” com a imposição do barco a vapor, e ensejando que outras memórias fossem anuviadas através de diferentes vozes. Ainda assim, não poderia excluir possibilidades ambivalentes dessa experiência; de quando essas embarcações permanecem devedoras dos saberes nativos, que “assumem” o vapor e o ressignificam: sujeitos sociais que em movimento contínuo, partiram de suas próprias

⁸⁷ HOBSBAWM, Eric J. *Da história social à história da sociedade*. In: *Sobre história*. São Paulo: Companhia das Letras, 2013, p. 115.

⁸⁸ Esse conflito é bem apontado por Francisco Foot Hardman como sendo característico de uma padronização do Estado moderno, ensejado por um projeto de progresso. O autor propõe ainda, de forma oportuna ao nosso enfoque, a abertura do conceito de *máquina*, ultrapassando noções tecnicistas que eram apoiadas sob a ideia de progresso e civilização, para sugerir sua interpretação no campo material da política e na formação do Estado nacional. Cf.: *Antigos modernistas*. In: NOVAES, Adauto. (Org.). *Tempo e História*. São Paulo: Companhia das Letras/Secretaria Municipal de Cultura, pp. 289-305, 1992, p. 299.

experiências históricas para conferir novos valores ao vapor. Aliás, é o conhecimento adquirido através de outras formas de navegação que vai permitir a possibilidade do vapor na região amazônica.

Navegar pelos rios: uma pluralidade de experiências

A defesa da navegação a vapor era embasada numa possível nova experiência de viagem pelos rios. Difundiam-se vantagens acerca do barco a vapor, tais como o encurtamento de tempo de suas viagens, a mais rápida subida dos rios contra a correnteza e a agilidade na circulação de passageiros e mercadorias. Essas foram algumas das alterações que seus entusiastas definiam, construindo a eficácia tecnológica do vapor em relação à vela e ao remo. Segundo se afirmava, para outros tipos de embarcações as viagens de subida dos rios poderiam ser desafiadoras. Navegar à sirga acabava sendo uma alternativa muito comum, procedimento que consistia em amarrar uma corda ou um cabo, entre o barco e alguma árvore ou rocha, puxando assim a embarcação contra a correnteza. Esse tipo de navegação perduraria ainda por muito tempo, mesmo com a chegada dos vapores. O engenheiro Ignacio Baptista de Moura, que também era deputado pelo Pará, em viagem de Belém a S. João do Araguaia registrou uma navegação a sirga ao subir uma cachoeira em Itaboca.⁸⁹ Para Moura, a prática poderia representar risco de morte:

A subida dos botes nas cachoeiras é um trabalho insano. Na invernoada, o barco segue, palmo a palmo, pela beirada; os proeiros seguram com os ganchos em todos os ramos que podem servir de apoio a um impulso para avante, enquanto os outros tripulantes, munidos de grandes forquilhas, dão, com o peito de encontro ao tronco das árvores, o mesmo movimento. Nos rebojos mais fortes se recorre ao *puxador*, como chamam o trabalho que a equipagem faz com os grossos cabos de manilha: dois homens saltam n'água, com risco de vida, levando a ponta de um ou dois cabos, amarram-nos fortemente em árvores seguras, e o resto dos remadores, na proa, puxam por eles a canoa para diante.⁹⁰

O registro do engenheiro foi publicado em 1910, tempos em que o vapor era considerado o legítimo “*motor da civilização*”; ao passo que essa ideia muito difundida apresentava dimensões contraditórias, pois mesmo em tempos que os vapores já haviam sido incorporados ao cotidiano do período, na região ainda se utilizava a navegação a vela (e a sirga). Indo até

⁸⁹ Como membro do Clube de Engenharia Civil, Moura teria sido encarregado da viagem para a realização de trabalhos comumente produzidos por aqueles profissionais (eventualmente também políticos) como a verificação de novas soluções para a navegação, realização de agrimensuras, investigação de novas possibilidades de rotas de transporte para o comércio, e, principalmente, a catalogação de “tribos” indígenas, dando registro dos modos de vida das populações locais, produzindo conhecimentos que evidenciavam tentativas de aproximação para “*efeitos de civilização*” daqueles habitantes. (Para apontar questões do trabalho desempenhado no mundo fluvial, no segundo capítulo voltarei a analisar o relato da travessia da cachoeira de Itaboca).

⁹⁰ MOURA, Ignacio Baptista de. *De Belém a S. João do Araguaia: Valle do rio Tocantins*. Rio de Janeiro: H. Garnier Livreiro-Editor, 1910, p. 175.

mais adiante, a sirga apareceria registrada em filme de Silvino Santos (*No rastro do Eldorado*; 1925), produzido durante expedição de Hamilton Rice ao rio Branco, onde se apresenta um conjunto de trabalhadores “puxando” com destreza uma grande canoa pela correnteza.⁹¹ Práticas que já em 1869, João Wilkens de Mattos considerava “*um anacronismo intolerável*”, algo que precisava ser superado.⁹² Em 1866, o presidente da província do Amazonas, Antonio Epaminondas de Mello reportava que “*a navegação a vela é impossível no Amazonas aqui, onde o navio não é quem conduz o homem, mas este ao navio, puxando-o de terra por uma corda, o que se chama navegar a sirga*”.⁹³ Com essa fala o presidente insinuava a urgência do vapor, mostrando-se criticamente em oposição às outras práticas sociais de navegação.

A navegação a sirga poderia mesmo representar uma capacidade dos trabalhadores de reinventarem a navegação, mostrando poderem superar aquilo que era considerado impossível. Ainda que os esforços pudessem ser enormes, partindo de suas experiências, eles conseguiam elaborar táticas de superação diante da “impossibilidade” dos rios; e foi comum disporem essa “impossibilidade” como justificativa para a navegação a vapor, pois as autoridades construíam essa tecnologia como a *possibilidade* da superação do meio geográfico. Mesmo que a vela e a sirga tenham demorado a “saírem” de uso, os entusiastas visavam construir o vapor como uma possibilidade de racionalização da navegação, entregando ao “homem” o domínio sobre a natureza, ao que se pretendia superá-la e propor nova noção de tempo de viagem. Partindo dessa leitura, o vapor seria defendido como uma vitória da razão sobre as circunstâncias maleáveis da experiência histórica. O navio era apresentado como uma determinante que “*conduziria o homem*”, uma interpretação que negava historicamente a pluralidade de meios de transporte ancestrais ou mesmo contemporâneos do vapor.

Entretanto, as experiências históricas de navegação registradas pela pena de alguns marinheiros podem revelar diversas ambivalências, como em algumas circunstâncias onde até

⁹¹ Refiro-me à expedição de Alexander Hamilton Rice Jr. (1875-1956), físico, geógrafo, geólogo e explorador estadunidense que viajou pelos rios Orenoco, Branco, Negro, chegando até Manaus, para mapear rios da região durante os anos 1924-5. Na capital amazonense o grupo expedicionário contou com o patrocínio do empresário J. G. Araújo à viagem para o rio Branco. Foi assim que o cineasta Silvino Santos acompanhou o grupo, realizando a montagem de um documentário do material filmado naquela expedição (SANTOS, Silvino. *No rastro do Eldorado*; filme silencioso; 60 min; 1925). É inclusive nessa ocasião que são registradas as primeiras tomadas aéreas da Amazônia, realizadas em um hidroavião a serviço da expedição. No início de 2016, o pesquisador Sávio Stoco realizou em Manaus uma mostra com os resultados de seu mestrado, quando conseguiu resgatar trechos perdidos de *No rastro do Eldorado*. Maiores informações, ver: RICE, Alexander Hamilton. *Exploração na Guiana Brasileira*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1978; STOCO, Sávio Luis. *No rastro do rastro: ensaios sobre o filme No rastro do Eldorado de Silvino Santos*. Dissertação (mestrado em Artes Visuais). Campinas, SP: Instituto de Artes – Unicamp, 2014.

⁹² MATTOS, João Wilkens de. *Relatório do presidente João Wilkens de Mattos em 04 de abril de 1869*. Manaus: Typographia do Amazonas, 1869, p. 642.

⁹³ MELLO, Antonio Epaminondas de. *Relatório do presidente Antonio Epaminondas de Mello em 24 de junho de 1866*. Recife: Typ. do Jornal do Recife, 1866, p. 314.

mesmo os vapores navegavam a sirga, quando se demoravam na espera por ventos, clima e correntezas propícias à uma navegação segura. Em 1879, viajando pelo rio Negro, o militar Dionysio Cerqueira relembra a importância da tripulação que sabia associar a utilização da sirga à força do motor a vapor, o que possibilitou que as lanchas *Araújo* e *Tapajós* superassem dificultosa subida fluvial.

Alguns índios saltaram sobre a pedra e aguentaram a *Araújo* até o manômetro subir a 60. Mesmo assim, com a máxima pressão, só a muito custo conseguimos atingir o remanso de Buredabáni, à margem esquerda, donde subimos auxiliados pela sirga e a toda força até chegarmos ao ponto conveniente para atravessarmos o remanso da ilha Mary. (...).

Grande trabalho tivemos na *Tapajós*, que só pudemos vencer a vapor e a sirga.⁹⁴

É importante perceber que a experiência de navegação sob circunstâncias similares é anterior à tecnologia pretensamente inovadora. Ora, não foram os vapores as embarcações a circularam pela primeira vez com enormes volumes de carga e passageiros. Vale lembrar que grandes expedições singravam o Amazonas em escunas, iates e grandes veleiros desde o século XVI; podendo citar aventureiros e missionários ibéricos do período relatando em suas crônicas, múltiplas experiências de navegação pela região, inclusive de canoas com capacidade para 30 a 40 tripulantes, e que desempenhavam regularmente atividade comercial pelos rios, até mesmo entre países vizinhos.⁹⁵ Por isso, é bom frisar que o barco a vapor acaba sendo utilizado de acordo com diversas experiências de homens e mulheres que vivenciaram navegações antecedentes. A população nativa possuía sua historicidade tanto no uso de variadas modalidades de barcos, como também já conhecia as possibilidades ambíguas que barcos “não-tradicionais” oportunizavam, fosse pelas vantagens de servir como guia, prático, intérprete etc., como da exploração, escravidão, invasões e outras violências que acompanhavam essas embarcações. Portanto, essas experiências históricas propiciam a fragmentação da ideia de que o vapor representaria um “novo momento” independente historicamente de outras possibilidades, e símbolo do “*possível no impossível*”; ainda que possivelmente, houvera mesmo alguma mudança de perspectiva de viagem com a introdução dos vapores.

⁹⁴ CERQUEIRA, Dionysio. *Reminiscências da Fronteira* - pelo rio Negro: a vapor, a remo e à sirga. In: *Os Annaes*. Rio de Janeiro, 28 de junho de 1906, p. 370. Viajando a ordem da presidência provincial do Pará, Ferreira Penna também enfrentou complicações no mesmo trecho. Trata-se da correnteza do rio Amazonas nas proximidades da confluência com o Paranaimirim de Alenquer, no Pará. In: FERREIRA PENNA, D. S. *A região ocidental da província do Pará*: resenhas, estatísticas das comarcas de Óbidos e Santarém, apresentadas a S. Exc. o Sr. Conselheiro José Bento da Cunha Figueiredo, presidente da província, por D. S. Ferreira Penna e publicadas por ordem do governo. Pará: Typographia do *Diário de Belém*, 1869, p. 56.

⁹⁵ Posso citar as expedições de Alonso Mercadillo (1538); Francisco de Orellana e Gaspar de Carvajal (1539-42); Pedro Ursua-Lope de Aguirre (1560); Pedro Teixeira (1637); Laureano de la Cruz (1647-1650) e Samuel Fritz (1686-1723). Para outras informações, compete consultar os estudos de Antonio Porro: *O povo das águas*. Petrópolis e São Paulo: Vozes e Edusp, 1996 e *As crônicas do rio Amazonas*. Petrópolis: Vozes, 1993.

Por exemplo, de acordo com o médico alemão Robert Avé-Lallemant, antes do vapor, uma viagem entre Belém e Barra do Rio Negro⁹⁶ durava cerca de cinco meses; já com os vapores não ultrapassaria, em média, oito dias. Devido essa nova experiência propiciada pela inovação tecnológica, certas falas superestimaram o vapor em relação à outras embarcações. Mas as observações do médico alemão se ancoram em uma concepção de tempo da sociedade industrial europeia,⁹⁷ o que levou esse viajante e outros, a registrarem demais embarcações como transportes a serem inevitavelmente superadas pelo vapor. Essa concepção ignorava as condições diferentes de tempo e trabalho na região, bem como as imprevisibilidades naturais, que pelo costume, os habitantes sabiam contornar mesmo antes do motor a vapor. Conforme relata Avé-Lallemant, viajar antes da ascensão dos vapores na região, seria experimentar demoras em longos trechos de viagem fluvial, o que tornava o deslocamento entre Pará e Amazonas algo desafiador.

As embarcações levavam outrora cinco meses da cidade do Pará até Manaus. A violência da corrente só podia ser vencida por velas; remos e varas não auxiliavam muito contra a correnteza da massa de água do mar doce. Por isso a viagem, subindo o rio, era mais difícil do que para as índias orientais.⁹⁸

O viajante dá ênfase à dificuldade da viagem partindo de um ponto de observação e costume, pois já se viajava a vapor quando o médico alemão escrevera essas linhas, assim, possivelmente buscava dar continuidade a uma memória que valorizava a importância do projeto de navegação. Articulam-se por essas falas a superioridade técnica da máquina a vapor, como se vê, baseada em argumentos que defendem a natureza como a determinante que impossibilitava o movimento humano. No entanto, pode-se perceber que essa navegação defendida como imbatível, ainda encontraria dificuldades diante da natureza, ficando dependente mais de ações humanas do que de tecnologia e fatores externos à vontade e experiência da classe trabalhadora fluvial. Observemos que o próprio Avé-Lallemant vivenciou algumas intempéries a bordo do *Marajó*:

O vapor manobra, tomando a direção da corrente, e é logo arrastado por ela, rio abaixo, até retomar novamente seu curso, ao alcançar águas correndo normalmente. O choque é tão violento que muitas vezes me acordou e, mesmo na cama, senti a posição inclinada do vapor sendo arrastado.⁹⁹

⁹⁶ *Grosso modo*, a vila de Manaus teria sido elevada em 1832-3. Já denominada “cidade”, de 1848 a 1856 foi chamada de Cidade da Barra do Rio Negro, voltando à denominação de Manaus depois de 1856. Ver: REIS, Arthur César Ferreira. *Manáos e outras villas*. Manaus: Governo do Estado do Amazonas / Secretaria de Estado da Cultura e Turismo / EDUA, 1999, p. 73.

⁹⁷ COSTA, Hideraldo Lima da. *Cultura, trabalho e luta social na Amazônia*: discurso dos viajantes - século XIX. Manaus: Editora Valer e Fapeam, 2013, p. 85.

⁹⁸ AVÉ-LALLEMANT, Robert. *No rio Amazonas*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1980, p. 60.

⁹⁹ Idem, p. 66.

Mal, porém, meteu a proa na correnteza, fomos arrastados com incrível impetuosidade, com o que ficou o vapor fortemente adernado. Para não quebrar o leme, deixou-se o navio ir à garra por um momento pela corrente, na qual não tardou a retomar seu rumo a oeste, e deixamos Óbidos para trás. Nosso vapor lutou forte e corajosamente contra a impetuosa torrente.¹⁰⁰

Se o vapor dependia de manobras para não ser vencido pelas correntes, então o conhecimento humano e a habilidade de navegar eram mais importantes, nesses casos, que um motor de tecnologia avançada. Afinal, para elogiar o vapor, defendia-se que a máquina venceria as correntezas “impetuosas” da Amazônia, superando outras embarcações. Tais ideias não se sustentam quando a experiência de navegação prova que o conhecimento nativo era indispensável, razão porque era deslocado em alguns momentos, para dar lugar às falas atreladas aos interesses dominantes do projeto, que enfatizam e naturalizam o poder tecnológico como sendo superior em relação a outras modalidades tradicionais de transportes. Tratava-se de uma estratégia utilizada para legitimar um projeto político, combatendo uma memória que remetesse a uma sociedade indesejada, e também um “*passado que se desejava apagar*”.¹⁰¹ Sobretudo importando uma tecnologia “de fora” para a navegação da região, buscava-se igualmente, superar as diversas embarcações produzidas pela população.

Entretanto, em 1852, logo após o ato de instalação da província do Amazonas, o presidente João Baptista de F. Tenreiro Aranha relatou ao presidente da província do Pará, a situação da navegação encontrada antes do início da circulação dos vapores. Na sua fala, evidencia um movimento existente:

A navegação tem sido e há de sempre ser aqui, por este mar imenso do Amazonas, a principal via de comunicação para irem todos os habitantes e todos os produtos de uns para outros lugares, desde o leito marchetado onde o monarca dos rios tem a cabeça majestosa, até onde com as pontas dos pés repele as vagas do oceano. Por enquanto 40 a 50 barcos e canoas de porte de 15 a 16 toneladas fazem a navegação, com carregamentos, entre esta província e a do Pará, e mais de 2000 canoas de diferentes lotações se empregam nos muitos e diversos tráficos para Mato Grosso e até as fronteiras dos Estados estrangeiros vizinhos, e de uns para outros lugares do interior, em todos os sentidos; e o número das pessoas das equipagens, índios civilizados ou gentios, inclusive mulheres, se eleva certamente a mais de 6000.¹⁰²

¹⁰⁰ Idem, p. 84.

¹⁰¹ Problematizado historicamente, o silenciamento discursivo tem sido seletor na formação almejada de uma memória oficial. Através da pesquisa de Carlos José Ferreira dos Santos podemos observar as estratégias que passaram pela reconstrução de uma Paulicéia, que excluía sujeitos e suas experiências, silenciando tudo aquilo que estivesse fora dos padrões socioculturais desejados pela classe dominante. Cf.: *Nem tudo era italiano: São Paulo e pobreza*. São Paulo: Annablume, 2008, p. 42.

¹⁰² TENREIRO ARANHA, João Baptista de Figueiredo. *Relatório do presidente da província do Amazonas, João Baptista de Figueiredo Tenreiro Aranha, em 30 de abril de 1852*. Barra do Rio Negro: Typ. do Ramos, 1852, p. 62-63.

Através de Tenreiro Aranha conhecemos os trabalhadores da navegação na região: homens e mulheres,¹⁰³ indígenas “civilizados” ou “gentios”. Esse movimento reportado tratava-se das atividades mercantilistas tradicionais da região, sendo o transporte de mercadorias via fluvial uma das marcas históricas da economia e do comércio local, que sabia vincular a produção agrícola ao extrativismo, conforme demonstrou Patrícia Sampaio.¹⁰⁴ Como vemos, o implemento de uma nova tecnologia de transporte não inibiu a continuidade de modos de vida dessas pessoas, que seguiam construindo suas experiências náuticas a partir de uma autonomia do navegar. Algumas pessoas inclusive optavam por viajar em canoas os afluentes do rio Negro, ao invés de embarcar nos vapores da quarta linha que serviam aquele rio.¹⁰⁵

Em 1859, na seção do relatório dedicada à navegação, o presidente Francisco José Furtado continuava relatando que “além da que é feita pelos vapores da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, não tem a Província outra navegação que a dos seus imperfeitos barcos de remos e velas, cujo número não se conhece”.¹⁰⁶ O presidente ignorava a quantidade de embarcações de remos e velas, possivelmente para não creditar valor a essas práticas em prol do vapor, ou então, realmente não se conhecia um número preciso, pois seriam numerosas demais para serem computadas. Lida assim, essa informação pode revelar que, apesar da atividade regular de vapores, outras embarcações continuavam a aumentar em circulação. Anos depois, em 1862, alguns números são apresentados, revelando inclusive, a irregularidade dos vapores diante de um número significativo de barcos a velas e canoas, também quantificando o movimento de tonelagem embarcada e tripulações empregadas. Está registrado no relatório de mesmo ano, pelo então presidente da província do Amazonas, Manoel Clementino Carneiro da Cunha:

Em o ano último estiveram empregados na navegação para fora da Província, além dos vapores da companhia de comércio e navegação do Amazonas, dos quais presentemente só um está estacionado no porto desta cidade, 48 barcos de vela com o porte de 1597 toneladas e 214 pessoas de tripulação.

O comércio do interior se fez em 89 canoas com o porte de 2702 toneladas, e 219 pessoas de equipagem.

A navegação de trânsito se fez em 4000 canoas.¹⁰⁷

¹⁰³ Ainda voltarei a comentar um pouco mais sobre a participação feminina no trabalho fluvial.

¹⁰⁴ SAMPAIO, Patrícia Melo. *Os fios de Ariadne: fortunas e hierarquias na Amazônia, século XIX*. São Paulo: Editora Livraria da Física, 2014, p. 67.

¹⁰⁵ O vapor não era procurado para o transporte de cargas em algumas partes do rio Negro, fosse pelos altos valores cobrados pelo transporte, como também os navios não encontravam facilidade ao navegar por estreitos cursos d’água em tempo de vazante, conforme se reclama na *Exposição do presidente João Pedro Dias Vieira em 26 de fevereiro de 1857*. Manaós: Typ. do Ramos, 1857, p. 548.

¹⁰⁶ FURTADO, Francisco José. *Relatório do presidente Francisco José Furtado, em 03 de maio de 1859*. Manaós: Typ. do Ramos, 1859, p. 239.

¹⁰⁷ CUNHA, Manoel Clementino Carneiro da. *Relatório do presidente Manoel Clementino Carneiro da Cunha, em 03 de maio de 1862*. Pará: Typographia de Frederico Carlos Rhossard, 1862, p. 704.

Existe a possibilidade de variações nessa quantificação, porém é significativo encontrar indícios de um movimento plural nos transportes em trânsito pela região, pois nos revela uma multiplicidade de alternativas que desestabilizam a memória da infalibilidade dos vapores sob outras modalidades de embarcações e experiências humanas associadas. Talvez, o aumento no número geral de canoas possa resultar em movimentos complementares das canoas e veleiros, que se mesclavam ao pouco número de vapores daquele momento. Em 1877, no relatório do presidente Domingos Jacy Monteiro registra-se ainda, que além das pequenas embarcações atuarem ao mesmo tempo em que os vapores da *Companhia*, também vapores particulares entravam em atividade, entusiasmando aquele presidente pela possibilidade de crescimento do comércio local:

A navegação na província é feita por um número bastante considerável de barcos de pequenas dimensões, pelos navios de companhia de navegação a vapor do Amazonas, limitada, e por embarcações particulares movidas por vapor, as quais são ainda em pouca quantidade, mas hão de ir aumentando como requerem as necessidades de comércio.¹⁰⁸

São evidências que nos leva a interpretar a importância significativa dessas outras experiências de navegação, ativas na mesma conjuntura histórica em que se operavam os barcos a vapor. Em uma análise sobre a economia da borracha, feita pelo jornalista Manuel Lobato (1912), comenta-se acerca da pluralidade dos transportes fluviais encontrados no Amazonas. Segundo o autor, as diversas embarcações de fabricação indígena ainda perduravam pelos rios, mesmo em tempos em que o vapor já havia sido consolidado como o transporte “ideal” para a natureza da região. O registro revela a resistência dos diversos navegadores de outras embarcações, que não desapareceram com o advento do vapor. Esses trabalhadores e trabalhadoras resistiam diante de um projeto de modernização da navegação, que vinha desde a segunda metade do século XIX propondo um tipo ideal de embarcação. A par desse cenário, Lobato registrou o seguinte:

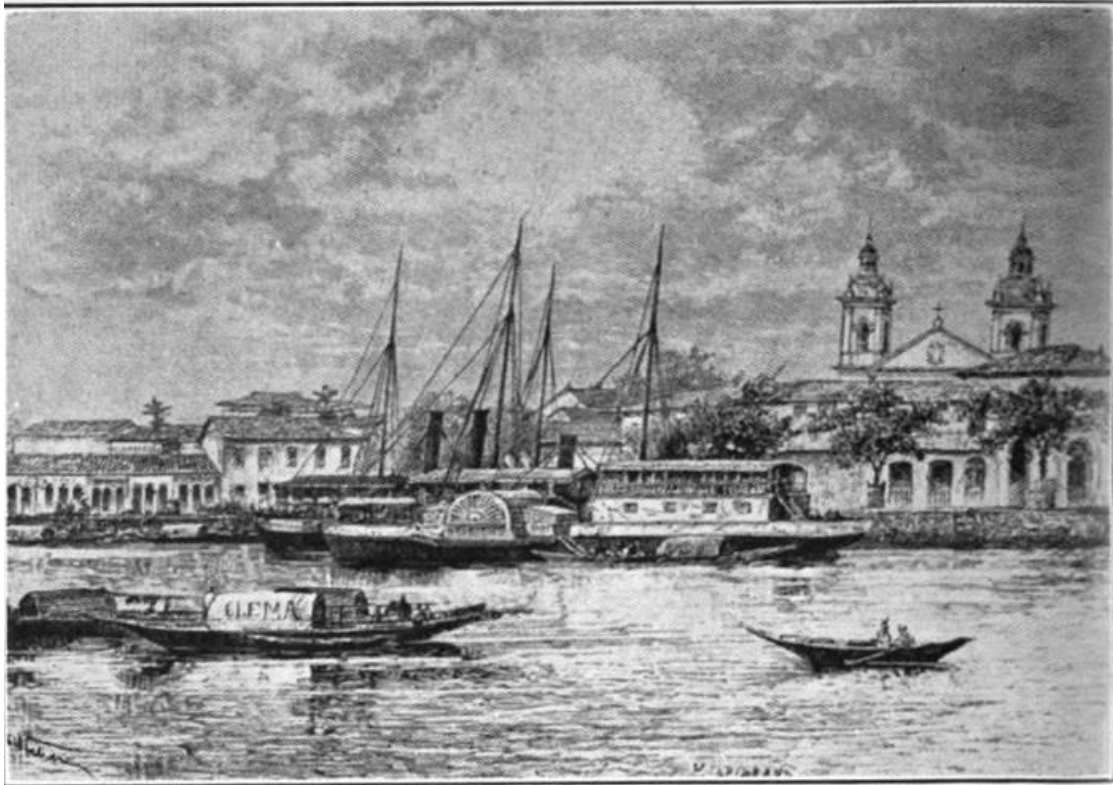
Continuam também em uso, como meios de transporte, os vários tipos de canoas. Não desapareceram por completo o velho tipo de ubás indígenas, e as montarias, igarités e canoas de toldo cortam as águas amazonenses em todas as direções, trafegando entre os centros afastados e os portos visitados pelas gaiolas.

Dir-se-á que é primitivo tudo isso. Mas à falta de estradas de ferro, onde elas possam ser construídas sem extraordinários gastos, essas embarcações se tornam indispensáveis e prestam inestimáveis serviços.¹⁰⁹

¹⁰⁸ MONTEIRO, Domingos Jacy. *Relatório do presidente Domingos Jacy Monteiro em 26 de maio de 1877*. Manaus: Typ. do Amazonas, 1878, p. 741.

¹⁰⁹ LOBATO, Manuel. *O Valle do Amazonas e o problema da borracha*. New York: York Printing Co., 1912, p. 23.

Para Manuel Lobato, o ideal de modernização nos transportes era a estrada de ferro, no entanto, ele não nega a importância dessas outras embarcações. Na gravura em que Lobato buscou ilustrar o seu argumento (Figura 01), tanto o navio a vapor como diversas outras modalidades náuticas, surgem figurando o mesmo cenário, o rio Negro diante da cidade de Manaus.



Manáos, 1879-1882

Figura 01 - *Gravura* (autoria desconhecida). Fonte: LOBATO, Manuel. *O Valle do Amazonas e o problema da borracha*. New York: York Printing Co., 1912, p. 18. (Disponível em versão digitalizada pela Hathi Trust Digital Library: <http://www.hathitrust.org/about>).

Parece ter sido a gravura produzida para representar essa diversidade de embarcações, encontradas em atividade na região durante os anos de 1879-1882.¹¹⁰ Buscando construir um levantamento histórico para apontamentos sobre a “crise da borracha”, aquele jornalista possivelmente inseriu a imagem em seu estudo como mera ilustração de perspectivas exóticas atribuídas ao lugar, tendo sido publicado em Nova York, espaço ávido por edições sobre o pitoresco na Amazônia. Como documento, a gravura pode ser interpretada na sua dimensão de representação da ambiguidade do cotidiano fluvial de trabalho, quando os símbolos da

¹¹⁰ Representada de maneira não tão precisa em termos geográficos, nos revela que a intenção central da imagem, possivelmente seriam as diversas modalidades de embarcações em movimento. A autoria do desenho é desconhecida. Também a gravura está assinada no canto inferior esquerdo, mas está ilegível. Não sabemos de onde figuraria sua publicação original, ou se foi publicada pela primeira vez na obra referendada. A gravura também pode ser encontrada no *Álbum da cidade de Manaus: 1848-1948*.

“modernidade” figuravam ao lado de resistências e permanências de trabalhadores e seus barcos. A partir do olhar do desenhista, a imagem evoca a presença desses barcos num espaço onde os defensores da modernização os consideraram em alguns momentos como “anacrônicos” e indesejados. A presença e uso dos veleiros e canoas podem ser aventadas também em outra imagem; dessa vez, uma fotografia de F. A. Fidanza que visualiza os arredores portuários do bairro de São Raimundo em Manaus, no começo dos 1900. Na fotografia pode-se observar, novamente, veleiros e canoas, também figurando ao fundo, dois vapores (Figura 02).



S. Raymundo. Marinha

Figura 02 - FIDANZA, F. A. *S. Raymundo. Marinha* (fotografia). Fonte: *Album do Amazonas: Manaus 1901-1902*, p. 59.¹¹¹

A fotografia de Fidanza sugere a presença ativa de embarcações do período, ao mesmo tempo que retrata a ocupação humana de espaços em que vapores e veleiros transitavam lado-a-lado. Demarcadas a presença de embarcações ativas naquele cenário, os veleiros e canoas aparecem figurados em primeiro plano, demonstrando mais uma vez a pluralidade de

¹¹¹ O álbum foi produzido durante a gestão do governador Silvério Nery no início de 1900; e possuía como finalidade apresentar aspectos positivos do estado do Amazonas, ressaltando os supostos “avanços” que se poderia perceber com o advento da república. Consta no álbum alguns comentários sobre a história do Amazonas: suas riquezas naturais, geografia, economia, política, enfim, atrativos urbanos e projeções de crescimento, visualizando o interesse de seduzir seus leitores a migrar para o Amazonas.

embarcações que não se encerrava com a chegada dos vapores. É sabido que já no início do século XX estavam em circulação vapores de grande porte e de diversas partes do mundo, movimentando os portos e o cotidiano das populações na região amazônica. Porém, outras embarcações ainda se faziam importantes para o movimento humano entre os rios e os igarapés, o que mereceu atenção ao se produzir o referido álbum fotográfico.¹¹²

É importante observar que canoas, batelões, montarias, ubás, igarités, chalupas e similares, eram, em sua maioria, construídas pelas próprias populações nativas. E construir sua própria embarcação remetia a experiências ancestrais, ao mesmo tempo em que poderia configurar uma possível resistência diante da política de exclusão dos projetos de modernização dos rios, ideias em que se construía o vapor como o único modelo de embarcação capaz de superar o meio geográfico.

Mas, ainda que a tecnologia a vapor fosse difundida dessa forma, algumas interpretações românticas se aliavam às experiências das canoas e igarités, idealizando-se uma cultura como essencialidade. Esses discursos buscaram construir a dualidade entre embarcações artesanais, em oposição às movidas a vapor. São interpretações que revelam a idealização de um passado bucólico e pacífico, defendido por alguns intelectuais, que estaria sendo ameaçado por uma navegação impessoal e “monstruosa”, que apresentava um “barco-máquina” que “*embarcava canoas*”. Romantizando essas últimas, o jornalista e cronista Raymundo Moraes¹¹³ escrevia no início do XX, que as canoas extrapolavam suas funções de transporte, para significarem sentimentalmente todo um modo de vida dependente dessa locomoção fluvial:

Como o cavalo do árabe, a canoa é o veículo da gente das Ilhas. Ninguém se transporta de um sítio a outro do encantado meandro, por mais perto que seja, senão no banco das montarias esguias, asseadas, ligeiras. Rema-se a proa, rema-se a meia nau, rema-se a ré. Umhas têm quilhas, outras não têm, algumas têm o João-de-pau, substituto do leme e do jacumã. A sociedade simples dos seringueiros, na prática natural da reza, dos enterros, das missas, transporta-se na piroga. Os defuntos vão pra cova embarcados, embarcados

¹¹² Fazemos destaque para os três homens retratados na fotografia, que aparecem, um ao fundo, remando, e outros dois no canto inferior direito da imagem (um deles com um cachimbo a boca), possivelmente trabalhadores da área, velejadores, tripulantes ou carregadores daquelas embarcações, demarcando suas presenças ao olhar de frente a produção daquela imagem.

¹¹³ Raymundo Moraes (1872-1941) foi um jornalista e escritor paraense, entusiasmado por ideias regionalistas e nativistas, de cunho euclidiano. Teria sido, ele mesmo, prático de um vapor por certo tempo e aprendido com o pai, comandante fluvial de embarcação, aquele ofício. Apreciado por autores como Leandro Tocantins, dele diziam ser um autodidata na arte da escrita, pois teria cursado apenas o primário. Segundo sugere em alguns textos seus, possivelmente escrevia a bordo dos vapores, legando observações de estilo *flâneur* acerca da vida embarcada, ribeirinha e no registro de lendas amazônicas. Para maiores informações, é importante citar os importantes trabalhos de Marco Aurélio Paiva e Aldrin de Moura Figueiredo, que conseguem dimensionar com crítica a importância e a influência de Moraes e outros literatos para a formação discursiva da Amazônia e sua historiografia. Cf.: PAIVA, Marco Aurélio Coelho de. *O papagaio e o fonógrafo: a Amazônia nos prosadores de ficção* (1908-1931). Tese (doutorado em Sociologia). São Paulo: USP, 2005; FIGUEIREDO, Aldrin de Moura. *Os vândalos do Apocalipse e outras histórias: arte e literatura no Pará dos anos 20*. Belém: IAP, 2012.

vão os noivos, os padeiros, as procissões, os caçadores, os comerciantes, os trabalhadores, os eleitores, os namorados, os músicos. O rio é a rua.¹¹⁴

Na oposição dessa relação próxima e sentimental da “*simples embarcação*”, Moraes continua:

Quando os navios passam velozes, rasgando cachões brancos de espuma a proa, a criançada, a *curuminzada*, no dizer regional, nua, dentro de canoitas que antes recordam brinquedos, chega-se quanto possível ao cocoruto das ondas. Os passageiros agitam os lenços em adeuses, as *cunhãs* de terra correspondem, enquanto os novos d’água deslocada vão rebentar espumando nos taludes, retorcendo a galhada, alagando, emborcando, arrebatando, escangalhando as igarités amarradas.¹¹⁵

Pode-se compreender essa produção da escrita como resultado do choque de impressões daquele momento, ocasionado pelo advento de tecnologias diversas, postas na missão de superar modos de vida tradicionais. Esse choque de dualidades sensíveis seguia marcando assim, uma perspectiva histórica produzida na polarização de experiências possíveis. O literato paraense J. Marques de Carvalho, contemporâneo dos primeiros vapores, escreveu uma crônica em que podemos ver o “caboclo” localizado no protagonismo do regional, centralizado nessa dualidade que o romancista também buscou idealizar.

O vapor avistado ao longe, o qual, repleto de passageiros, atinge-o em poucas voltas de hélice e o ultrapassa rapidamente, — pensais acaso que o incomoda ou lhe provoca rebeliões de impotente desespero? O caboclo despreza esses recursos da navegação dos brancos. O que o entusiasmo é justamente a sua canoa, onde foi criado, onde seus filhos vieram à vida e onde à luz do sol paraense fechou os olhos à velha mulher engelhada e querida, que o amamentara com o seu leite maternal. Esse batelzinho, tão frágil e tão veleiro, é o enlevo das suas contemplanções de fatalista, tугúrio e veículo, ganha-pão e leito de amores simples.¹¹⁶

Observemos a construção idealizada da canoa em oposição ao vapor, esse último então disposto como a alteridade de um conjunto de experiências externas ao “*caboclo*”, uma “*navegação dos brancos*”. Sabemos que a dimensão social dessa relação é bem mais ampla do que uma simples dualidade entre “opostos”. Um exemplo dessa ampla relação é a figura do catraieiro. Sua atividade desestabiliza essa imagem, pois é o trabalhador que utiliza da sua canoa para embarcar e desembarcar passageiros e mercadorias oriundos de outras embarcações, incluindo aí os vapores.¹¹⁷ No entanto, se continuam presentes ainda hoje na zona portuária de

¹¹⁴ MORAES, Raymundo. *O regatão*. In: *Na planície amazônica*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1939, p. 56.

¹¹⁵ Idem, 1939, p. 56.

¹¹⁶ CARVALHO, J. Marques de. *Contos do norte*. Belém: Typographia Elzeriana, 1907, p. 05-06.

¹¹⁷ Quando com o advento do vapor, esses trabalhadores conquistaram seus espaços fazendo sua importância para a atividade até a modernização dos portos na virada do século XIX para o XX. Em Manaus, o novo projeto para o transporte de mercadorias nos anos de 1900 realizou um redimensionamento em seus espaços de trabalho, alterando seu cotidiano de atividades. Ainda assim, esses homens e mulheres ainda exercem atividades na região. Ver mais em: PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *A Cidade Sobre os Ombros: trabalho e conflito no porto de Manaus (1899-1925)*. Manaus: EDUA, 2015, p. 41.

Manaus, no período de navegações a vapor possivelmente não se opuseram completamente diante dessa experiência. Outro exemplo eram as viagens de “reboque”, quando os canoieiros amarravam suas embarcações em um navio a vapor, pagando devidamente uma quantia para os donos do barco ao término desses deslocamentos, como já relatamos na introdução da dissertação. Portanto, o uso dessas embarcações diversas ao vapor não se encontraria simplesmente na sua oposição, também podendo ser ressignificado, e oportunizar uma nova forma de sobrevivência.¹¹⁸

Outro intelectual que produziu um discurso idealizado sobre formas de navegar foi Paul Marcoy.¹¹⁹ O viajante francês constrói na viagem de chalupa a sua experiência ideal, registrando com detalhes emocionados a suposta valorização do momento.

Enquanto a correnteza vinha de encontro à proa da chalupa, a tripulação desembarcava e cada um passava o tempo como queria. Um pegava a sarabatana e ia caçar na mata; outro saía com suas linhas para pescar; outro podia ser visto costurando sua camisa rasgada ou pondo um remendo na calça; outro pegava no sono, a cabeça a sombra e os pés esticados ao sol. Essas horas agradáveis passavam depressa e o começo da vazante era recebido com tristeza. O piloto chamava então a tripulação de volta a bordo, a âncora era recolhida, a vela desfraldada e lá íamos nós de novo com a ajuda do vento e da maré.¹²⁰

Marcoy não distancia da interpretação naturalista-regionalista, onde a natureza determina a ação do homem, abrandando essa impossibilidade de superação do meio espacial a partir de uma romântica narrativa. Vemos como o tempo da espera pelo momento ideal de navegação é preenchido por diversas experiências, registros da impressão subjetiva do viajante que busca registrar uma aventura idealizada.¹²¹ Apesar de suas diferenças, tanto em Marcoy, como em Moraes e Marques de Carvalho, encontramos a desumanização dos vapores, registrados como meios de destruição e impessoalidade, e construídos em oposição à canoa, a

¹¹⁸ Diferente do relato de Marques de Carvalho, os trabalhadores dos rios não “desprezam” outras tecnologias de transporte fluvial. No tempo presente bastaria se visitar o centro de Manaus para presenciarmos o intenso movimento desses trabalhadores negociando canoas de alumínio, motores de “rabeta” e confecção de toldos para um melhor conforto de locomoção. A preferência por canoas de alumínio é marcante, pois as mesmas não necessitam do trabalho intenso de calafetação das canoas de madeira. Quando não é usado para manobrar a canoa, o remo é reduzido a um instrumento utilizado somente na ausência de um motor.

¹¹⁹ Paul Marcoy era o pseudônimo de Laurent Saint-Cricq (1815-1888). O naturalista francês foi um dos mais de cem viajantes que tiveram seus relatos de expedição publicados no célebre magazine francês *Le tour du monde*. Teve passagem pela Amazônia entre 1846 a 1847, e dentre seus variados interesses de registro contava-se observações antropológicas, geográficas e científicas. Cf.: SILVA, James Roberto. *Revisitando Paul Marcoy em sua passagem pelo Amazonas*. In: XX Encontro Regional de História da ANPUH-SP, 2010, Franca/SP. ANPUH-SP: Anais do XX Encontro Regional de História da ANPUH. História e Liberdade. Franca/SP, Unesp/Fapesp, 6-10 set., 2010. Franca/SP, 2010.

¹²⁰ MARCOY, Paul. *Viagem pelo rio Amazonas*. Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2006, p. 226.

¹²¹ Possivelmente esse relato de Marcoy é mais um dos momentos em que o viajante se oporia ao vapor, visto que ele afirmava ser essa tecnologia responsável por um danoso impacto ambiental, como discutirei logo mais.

igarité e a chalupa, essas idealizadas como a representação “sentimental” da navegação amazônica.

A partir do relato de outro viajante naturalista, Henry Walter Bates,¹²² “adentramos” no *Santa Rosa* – uma canoa coberta –, para perceber tipicidades que não se enquadravam à idealização de uma viagem proveitosa e romântica, ou no contraponto do vapor. As experiências no manejo das embarcações não podiam ser restritas aos tipos de barco, porque dependiam, na verdade, dos costumes e saberes nativos não-determinados pelo transporte que se utilizava: os conhecimentos históricos dos usos e possibilidades do deslocamento fluvial. Bates relata a seguir, o momento em que foi pego de surpresa ao perder o horário da partida do *Santa Rosa*, devido aproveitamento de ventos para a navegação:

De acordo com o costume, depois do almoço o Dr. Correia levou os seus convidados para a varanda, que dava vista para o rio, e dali vimos um minúsculo pontinho no horizonte, avançando corrente abaixo levado pela forte brisa. Era o Santa Rosa. Eu agora me metera numa enrascada, pois seria inútil tentar alcançar o barco. (...). Disseram-me então que eu deveria ter ido para bordo muito antes da hora marcada, pois, quando começa a soprar o vento as embarcações partem sem esperar a vazante, já que nesses momentos a corrente ainda não é muito forte.¹²³

O *Santa Rosa* navegava nos mesmos anos em que a navegação a vapor começava a se regularizar; nesse sentido, vale mencionar que o conhecimento existente no momento do advento do vapor era resultado de uma relação histórica que envolvia práticas de outras modalidades de embarcações. O problema está na construção de uma história que exclui as alternativas de viagem que ocorriam no cotidiano da época, ou dispondo essas experiências como antagônicas. Como até já afirmei, uma das evidências desse problema é que não foram os barcos a vapor, as grandes embarcações inaugurais a circularem pelos rios, mesmo naquele período, como se propõe em algumas narrativas que apontam vapores como barcos inaugurais de um momento determinado.

A bordo do vapor *Marajó*, o viajante Avé-Lallemant pôde ver em movimento outras embarcações de grande porte. O alemão enfatizou o contraste europeu dos barcos, bem como o modo de navegar, dispondo a mata como cenário dessa diferença:

Muitas embarcações do Amazonas são verdadeiros navios de alto mar, iates, escunas e brigues, que sobem o rio até muito acima, e podem alcançar o mar, além do Pará. Com

¹²² Henry Walter Bates (1825-1892) foi um destacado naturalista-explorador inglês. Partiu da Inglaterra em 1848 para a América do Sul, acompanhado do amigo e colega Alfred Russel Wallace (1823-1913), que também legou publicação de seus registros de viagem. Os dois observadores darwinistas permaneceram alguns anos na Amazônia coletando materiais de pesquisa no campo da História Natural, e tomando nota de línguas nativas, culturas, costumes e geografia local. Para maiores informações, vale menção o estudo de Carla Oliveira de Lima: *Natureza, cultura e imaginário nos relatos de Alfred Russel Wallace, Louis Rodolph Agassiz e Elizabeth Cabot Cary Agassiz*. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Letras. Manaus: Universidade Federal do Amazonas, 2008.

¹²³ BATES, Henry Walter. *Um naturalista no rio Amazonas*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1979, p. 73.

vento fresco, esses navios fazem, de velas pandas, de que podem usar até sete, um efeito maravilhoso contra a floresta verde. Têm, como navios de alto mar, formas e manejo inteiramente europeus.¹²⁴

Tal como em outros momentos de seu relato, Avé-Lallemant deprecia grande parte daquilo que lhe causava estranheza. Porém, é possível localizar brechas na sua fala para desestabilizar o que é apresentado como completamente “branco”. Dificilmente a navegação de um veleiro na Amazônia possuiria manejos “*inteiramente europeus*” ao se utilizar de manobras específicas de acordo com o rio ou igarapé, incluindo aí a leitura da natureza como um todo, inteligência costumeira dos povos indígenas, bem como era frequente a procura desses nativos da região para formação de tripulações, pois eram os grandes conhecedores desses percursos fluviais; e são observações que podem ser encontradas no relato do mesmo viajante.

Conforme lemos em seu relato, nos enormes batelões, que antes mesmo dos vapores embarcava até 4000 arrobas,¹²⁵ a sua tripulação em maioria era composta de homens indígenas, incluindo a presença feminina de uma cozinheira de bordo.¹²⁶ As mulheres podiam ser encontradas nesses espaços de trabalhos desempenhando outras funções além da cozinha, entretanto, maiores detalhes acerca das funções e condições do trabalho feminino nas embarcações, permanecem desconhecidas para além do simples registro. Porém, convém destacar que a dissertação de Bianca Sotero de Menezes conseguiu dar conta de emergir mulheres incrivelmente aptas para o trabalho naval, afeitas com habilidade para o uso do remo, caça e outras atividades de subsistência importantes para expedições fluviais, impressionando por isso, variados viajantes.¹²⁷ Por exemplo, Avé-Lallemant chega a nos apresentar a famosa dona Maria, indígena moradora das redondezas de Breves no Pará, que praticava atividades comerciais realizando “*sozinha numa canoa, um grande negócio com artigos que recebe do Pará. Rema só, por todos os pequenos igarapés, para vender seus artigos ou trocá-los, e deve ter junto a si uma grande fortuna*”.¹²⁸ O caso de dona Maria pode nos iluminar à observância de mulheres que navegavam de forma autônoma e independentes, e que contribuíam para o movimento econômico da região. É bem possível que não fossem poucas as mulheres que comandavam suas próprias embarcações, quando a presença feminina não era rara na composição de tripulações do período, e ainda hoje participam de forma significativa no trabalho embarcado. O viajante alemão até defende sua definição de tripulação apoiada sob a

¹²⁴ AVÉ-LALLEMANT, Robert. *No rio Amazonas*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1980, p. 62.

¹²⁵ Aproximadamente 60.000 kg.

¹²⁶ Idem, *Ibidem*.

¹²⁷ MENEZES, Bianca Sotero de. *Imprensa e gênero: a condição feminina e as representações da mulher amazonense na imprensa provincial (1850-1889)*. Dissertação (mestrado em História). Manaus: UFAM, 2014, p. 75-81.

¹²⁸ Idem, p. 65.

presença feminina nos barcos, de onde se revela sua importância naqueles espaços de trabalho. Ao encontrar somente homens trabalhando nos barcos, Avé-Lallemant designou o termo “*guarnição-militar*” ao invés de “*tripulação*”; esse último, utilizado por ele somente às vistas de mulheres trabalhando nas embarcações.¹²⁹ Em boa parte de outros relatos do médico, predomina o registro de trabalho masculino, contando a maioria como sendo nativos da região. Na capitania do batelão, segundo o viajante, somente “às vezes” poderia se encontrar “*um branco*”; evidências de que uma ampla presença da população era imprescindível para a navegação, e de que havia movimento e diversas experiências em circulação de forma independente ao vapor.

Ocultando outras possibilidades de navegação para além do vapor, a memória oficial vai sendo construída, defendendo a transformação tecnológica como a viabilidade preferencial para a sociedade. A navegação a vapor era defendida como uma proposta de racionalização aos moldes liberais de produção, buscando superar diversas experiências marcadas pela cultura e costumes locais, e que, defendia acima de tudo, o controle de tempo de suas viagens; contudo, isso não impediu o arrolamento de uma série de conflitos por conta dessa, nem sempre cumprida, proposta.

Embarques e desembarques: luta e contradição

É possível demonstrar que o controle dos trajetos dos vapores pelas companhias de navegação não tornou imparciais os itinerários combinados naqueles contratos. Partidas e chegadas de viagens poderiam ser alteradas de acordo com interesses específicos. Navegando pelo Xingu, Avé-Lallemant afirma que os vapores deixaram de aportar no Porto de Mós porque em algum momento passaram a considerar a localidade como “*sem importância*”. Essa escolha alterou o itinerário dos correios, assim como dificultou a viagem daqueles que partiam dali em direção ao Pará: “*Dantes, o vapor tocava também aí. Como, porém, o lugar não tem importância, a mala e encomendas para Porto de Mós são entregues em Gurupá, para onde devem ir também os passageiros que querem ir de vapor do Xingu ao Pará*”.¹³⁰ Essas práticas nos revelam que a navegação a vapor estaria à disposição dos interesses de comandantes e/ou das companhias, que estabeleciam pontos de escala de acordo com posições políticas de concessão, onde definiam merecedores e desmerecedores do serviço. Nesses momentos, os jornais acabavam por publicar diversas reclamações dos serviços prestados, o que nos possibilita perceber

¹²⁹ Idem, p. 55.

¹³⁰ AVÉ-LALLEMANT, Robert. Op. Cit., p. 70.

experiências no campo social, de constante luta pela participação no advento de um projeto que pressupunha qualidade de vida para a população.

Entretanto, certa imprensa se valia dessas reclamações para justificar críticas aos seus opositores, visto que a imprensa local tomava partido no planejamento da navegação a vapor.¹³¹ Ao passo que além das densas discussões políticas, econômicas e diplomáticas sobre o tema, também empreendidas pela imprensa, a população deixava suas impressões diante de vivências do dia-a-dia, sobrevivendo politicamente e se fazendo ver cotidianamente. É o caso de evidenciar comandantes e tripulantes sendo denunciados nas folhas de notícias como irresponsáveis, e até oportunistas.

Os comandantes dos ótimos vapores não podem, hoje, dizer d'antemão, se alcançarão o termo de sua viagem em dez ou vinte dias. O desembarque da carga é feito, muitas vezes, d'uma maneira muito ridícula. Ora, o vapor deve tocar num porto de três casas de palha, um dia inteiro, por que o imediato não pode encontrar os volumes, que devia desembarcar ali. Ora é o vapor que demora uma noite toda porque não houve luz bastante para iluminar o lugar onde deve pôr a carga. Ora, o vapor demora três ou quatro horas porque o comandante quer visitar um bom amigo ou quer fazer com ele pequeno negócio particular.¹³²

Nesse caso, *O Correio do Purus* se posiciona a favor do vapor, mas abre espaço para criticar a maneira como o serviço era executado. O ano desse reclame era 1910, marcando já um bom tempo de uso regular dessas embarcações, mas que ainda apresentava dificuldades. O texto destaca supostos comandantes que faziam uso de suas posições e embarcações em prol de motivos pessoais, o que nos revela uma apropriação de classe sob a experiência daquela navegação. Essas críticas a comandantes de vapores podiam surgir pela imprensa sob diversas acusações, e não são difíceis de encontrar. Caso do comandante do vapor *Inca*, Nuno Alves Pereira de Mello Cardozo, acusado de não tolerar suas inimizades a bordo do vapor que comandava. Nuno Alves foi denunciado por escolher, de acordo com seu gosto pessoal, quem merecia ou não viajar em sua embarcação, o que supostamente teria lhe acarretado uma série de inimizades ao longo dos rios. Dizia-se que de tanto maltratar as pessoas, o comandante possuía como único amigo, outro militar:

(...) em todo o Solimões apenas conhecemos como amigo do Sr. Nuno, o tenente coronel Batalha e nada mais, sendo que os mais não podem encarar bem ao comandante que os tem maltratado e injuriado a bordo do seu vapor. (...) o tratamento e a delicadeza de caráter, está em tudo em oposição ao comandante do vapor *Inca*, cuja figura de um aspecto horrível e antipático, é capaz de fazer o mundo em peso fugir dele às léguas.¹³³

¹³¹ No último subitem deste capítulo analisarei mais detidamente essa questão.

¹³² *O Correio do Purus*. Lábrea, 06 de outubro de 1910.

¹³³ O autor dessa nota contra o mau comportamento do comandante assina "*O imparcial*", em: *O Catechista*. Manaus, 05 de novembro de 1864.

Os comandantes de vapores muitas vezes representavam setores políticos e sociais, ocupando posições de destaque no cenário regional. Porventura, o titulado capitão-de-mar-e-guerra Nuno Cardozo viria a tornar-se vice-presidente da província do Amazonas na gestão de Domingos Monteiro Peixoto (1872-75), chegando a governar como presidente interino de março a julho de 1875.¹³⁴ Por fim, Cardozo foi nomeado chefe da Capitania dos Portos do Amazonas, logo em sua inauguração, em 1874.¹³⁵ A trajetória desse comandante de vapor pode aventar que altas patentes navais não encerravam pretensões políticas e ascensão social, principalmente na Marinha imperial (militar e mercante), que mantinha sua hierarquia de postos oficiais ocupadas por homens de posses, títulos de nobreza e prestígio social. Essa característica ainda permaneceria durante algum tempo, chegando até anos republicanos.

Tomando alguns desses comandantes como partícipes de uma sociedade profundamente marcada pela hierarquia social, sabemos que quando a “elite” experimenta as divisões sociais em disputas de classe, também a imprensa tomava seus posicionamentos, delimitando parcerias e inimizades, favorecendo ou criticando personalidades e empresas. O caso citado serve, talvez, para revelar um cotidiano de tensão que poderia abalar certas relações da imprensa com autoridades navais e/ou companhias de navegação, sobretudo, emergindo memórias nada harmônicas da efetivação do vapor.

O reclame dirigido a Nuno Alves também nos ajuda a entender que durante os anos iniciais da navegação a vapor, a *Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas* – a única companhia com monopólio de navegar o Amazonas até aquele momento – poderia gozar de privilégios, se valendo de sua situação para efetivar a prestação de um serviço que ficava, muitas vezes, à sua escolha ou de seus comandantes. Essa prática acabava resultando em um clientelismo que configurava uma política de concessão. Nessa linha interpretativa, se entrevê que o serviço de desembarque comumente não respeitava alguns dos horários combinados, o que entendia a população como uma prática abusiva e desrespeitosa. Nessa nota oficial buscava-se regularizar os serviços de escala dos vapores, que já tomavam onze anos de aparente serviço irregular:

Tendo-se por aviso da repartição de justiça de 19 de Janeiro de 1864 considerado como abusiva a prática estabelecida há cerca de 11 anos, de darem os vapores desta companhia desembarque a passageiros fora dos pontos de escala estabelecida para conhecimento de quem interessar se faz público, que desta data em diante os vapores da companhia só

¹³⁴ LOUREIRO, Antonio. *O Amazonas na Época Imperial*. Manaus: Valer, 2007, p. 32.

¹³⁵ PEIXOTO, Domingos Monteiro. *Relatório do presidente da província do Amazonas, Domingos Monteiro Peixoto*. Manáos: Typ. do Comércio do Amazonas, 1875.

desembarcarão passageiros nos pontos de escala a que se refere o precitado aviso - Manaós 14 de março de 1864.¹³⁶

A companhia debatia politicamente sua conduta, e lutando pelas suas condições de privilégio, defendia participação em um mandonismo local, valendo-se de estratégias para a defesa de vantagens próprias. Anos depois o jornal de Barcelos,¹³⁷ *O Mariuaense*, publicou em cinco fascículos uma extensa reportagem, tendo por título *O rio Negro*.¹³⁸ Através dela o jornal criticou vigorosamente a política violenta e excludente das prestações de serviço a vapor. Aquela imprensa assume que no interior do estado o descaso seria ainda maior, pois a companhia em atividade não se interessava em dispor as grandes e melhores embarcações para realizar viagens e atender os pequenos comerciantes e agricultores. O jornalista aponta a escrita como uma arma de combate às injustiças acusadas:

A Limitada é um mal que nos vitima desastradamente reclamando com prontidão remédios poderosos.

A nossa higiene será a pena, e nosso médico será a imprensa.

Veremos se o mal ainda pode ou não ser amputado.

As nossas apreciações têm se limitado a apontar os erros exteriores da Limitada, mas não atingiram por enquanto o interior de seus paquetes.

Lá chegaremos.

Temos razões sobradas para queixar-nos dessa Companhia fidalga e orgulhosa, que além de concorrer para desacreditar-nos, zomba de nossos embaraços.¹³⁹

A reportagem do jornal de Barcelos é apresentada como um manifesto da imprensa diante da acusação de uma política de exclusão, mas apostando que o momento político republicano atenderia àquelas reivindicações. Tal fato é importante para compreendermos a dimensão que os jornais dos interiores também construíam em relação às possibilidades de uma navegação regular, revelando mais do que uma notícia de reclamação, suas expectativas por um serviço que também favorecesse interesses dos proprietários daquelas folhas. Afinal, percebe-se aí que a imprensa nos “*confins da Amazônia*” não se refletia com modéstia, “*ou mesmo restrita meramente às dimensões informativas e noticiosas*” como demonstra Luis Balkar, mas,

¹³⁶ *O Catechista*. Manaus, 02 de abril de 1864.

¹³⁷ Cidade localizada à margem direita do alto rio Negro, no norte do Amazonas e a 400 km de Manaus. Em origens remotas, denominava-se Mariuá (daí o nome do jornal); posteriormente foi a capital da capitania de São José do Rio Negro (1758-1806).

¹³⁸ *O Mariuaense* de Barcelos era um jornal de cunho republicano e abolicionista. Inaugurado no ano de 1897, era apresentado como “*periódico noticioso, comercial e literário*” e tinha como proprietário o coronel José Antonio Nogueira Campos. Era uma folha noticiosa que se apresentava como aliado da construção do estado do Amazonas e incentivador do comércio. O periódico constantemente noticiava chegadas e partidas de militares e autoridades políticas, amigos pessoais, ou aliados políticos do proprietário do jornal. Como por exemplo: “*Acha-se entre nós, a passeio, o nosso distinto amigo o ilustríssimo coronel Disiderio Antonio de Souza a quem cumprimos*”. (*O Mariuaense*. Barcelos, 22 de abril de 1897).

¹³⁹ *O Mariuaense*. Barcelos, 06 de maio de 1897.

ao contrário disso, em jornais como *O Mariuaense*, “*desde cedo está presente entre seus animadores a ideia de uma imprensa proativa, que opina, interfere e forma opinião*”.¹⁴⁰

Vale a pena destacar que o texto foi escrito acompanhando momento de euforia pela inauguração do jornal, quando estiveram presentes na festa de abertura da folha, autoridades políticas e militares, muitas delas apoiadoras da gestão do então governador do estado do Amazonas, Fileto Pires.¹⁴¹ Para elaboração do artigo, a escolha de um tema polêmico e de forte apelo popular – como era o abastecimento de transporte – não foi imparcial. A definição temática se fez aí para imprimir uma representação de poder jornalístico, buscando firmar definitivamente o jornal entre seus leitores. Não foi por acaso que defendiam argumentos de que era pela imprensa que se podia combater tal “descaso”, conferindo assim, valor à empreitada da folha em Barcelos. No entanto, ainda que o artigo assumisse um caráter combativo, possivelmente não fora escrito a partir da vontade popular, e sim, de editores que desenvolviam interesses políticos atrelados à vantagens possíveis, adquiridas pelos serviços prestados no transporte fluvial.

Assim, é bom adiantar desde agora: as reclamações de falta de barcos a vapor nos interiores amazônicos perduraram por bastante tempo. Durante toda a segunda metade do XIX as críticas foram frequentes e variados os argumentos, que, como vemos, em 1897, seriam também posições republicanas e patrióticas que deram continuidade a essa discussão: “*Teríamos pejo de levantar acusações infundadas, como teríamos vergonha de calar a nossa indignação quando ela se faz mister lealmente e quando imerecidamente somos tratados como estrangeiros na nossa própria pátria!*”.¹⁴² A prestação de serviço irregular de navegação encontrou insatisfação popular ao longo de todo seu implemento, afinal, eram frequentes os interesses diversos mediando a atividade de navegação a vapor em praticamente toda a região. Em se tratando de temporadas de alto movimento fluvial como foi durante o dito “ciclo da borracha”, a questão ficava ainda mais áspera; o que tornavam comuns as reclamações de vapores que privilegiavam o transporte de borracha no lugar de outros serviços, como se demonstra nessa reclamação anônima de Barcelos, no rio Negro: “*Anteontem depois da demora do costume, zarpou às duas horas da tarde para o porto de Manáos, este vapor de propriedade*

¹⁴⁰ PINHEIRO, Luis Balkar Sá Peixoto. *Imprensa e sociedade nos confins da Amazônia (1880-1920)*. In: *Diálogos* - Revista do Departamento de História e Programa de Pós-Graduação em História, vol. 18, núm. 1, janeiro-abril. Maringá: Universidade Estadual de Maringá, pp. 297-323, 2014, p. 314.

¹⁴¹ Na festa de inauguração do jornal do coronel Nogueira Campos, houve foguetórios e festas. Compareceram diversas autoridades de Barcelos, que segundo jornalistas, “*disputaram*” o primeiro fascículo impresso da folha. Logo na primeira página do fascículo inaugural aparece uma notícia de apoio emocionado aos republicanos na ação repressiva aos “*monarquistas de Canudos*”. Levar em conta tais informações pode demarcar os campos de formação opinativa daquela imprensa. Lê-se, em: *O Mariuaense*. Barcelos, 28 de março de 1897, ano I, n. 01.

¹⁴² *O Mariuaense*. Barcelos, 06 de maio de 1897.

particular [o Marary]. Consta-nos que levava mais de sessenta mil quilos de borracha".¹⁴³ É importante destacar que essa experiência não se limitava a certas localidades. Em vários momentos e lugares, o serviço podia ser passado por interesses específicos do extrativismo local. Seguindo essa interpretação, destacam-se certos eventos ocorridos no rio Madeira, em 1900.

No começo do século XX, o rio Madeira era navegado por quatro vapores subvencionados, que deveriam servi-lo regularmente com uma linha de navegação. Além deles, contava-se também com os vapores particulares, ainda que muitas vezes privilegiassem o transporte da borracha, conforme os interesses de seus proprietários. Os jornais da região recebiam as malas de notícias por intermédio das embarcações de navegação regular, os vapores de linha.¹⁴⁴ Da mesma forma como o comércio era abastecido de mercadorias, passageiros embarcavam e desembarcavam para viagens em diversos pontos de escala. No entanto, reclamava-se pelo fato dos quatro barcos – os subvencionados pelo governo do estado – desembarcarem sempre ao mesmo tempo, e que constantemente, zarpavam sem aviso prévio. Visto também que não alternavam suas viagens, estariam a dispor as embarcações supostamente ao serviço de seringalistas, seguindo viagem de maneira inesperada e sem atender os pequenos comerciantes, como mesmo retrata algumas reclamações anônimas: “*O serviço de descarga do vapor ‘Sapucaya’, do comando do Sr. Bittencourt, foi péssimo. O navio zarpou deste porto, conduzindo muitos volumes sem a mínima satisfação aos recebedores, que terão de acarretar com os prejuízos*”.¹⁴⁵ Segundo o *A Paz* e *O Manicoré*, os barcos aportavam ao mesmo tempo e somente em época de embarque de borracha, prejudicando trabalhadores, comerciantes, armadores, aviadores e imprensa.

Muito embora tenhamos navegação efetiva, vivemos no exílio... (...). Achamos que a benefício da população deste rio, se poderia melhor organizar esse serviço de embarcação. (...). O embarque de borracha e outros gêneros que são exportados deste rio Madeira e seus afluentes, são feitos em uma só época e muitas vezes com prejuízos dos carregadores, dos seus correspondentes ou aviadores e dos próprios armadores proprietários de vapores, por quanto, descendo estes sempre e sempre em uma só época, força ao carregador a fazer o embarque dos seus gêneros em ocasião que não lhe convinha e põe os comandantes dos vapores na contingência de demorar o navio 4, 6 e mais dias em um porto à espera da borracha (...).¹⁴⁶

O consumidor, o povo, é que vem principalmente sofrer (...), originada da falta de mercadorias indispensáveis, causada pela demora dos vapores, que só no verão levados pelo interesse que traz o transporte da goma elástica cruzam, em grande número, neste

¹⁴³ *O Mariuaense*. Barcelos, 04 de abril de 1897.

¹⁴⁴ Como os jornais *A Paz* (de Manicoré), *O Manicoré* e *O Humaythaense* (de Humaitá).

¹⁴⁵ *O Manicoré*. Manicoré, 07 de janeiro de 1900.

¹⁴⁶ *A Paz*. Manicoré, 19 de novembro de 1905.

rio. É incontestável a dificuldade com que luta o comércio madeirense para o transporte de produtos e sua troca, trazido principalmente pela navegação irregular que temos.¹⁴⁷

Analisando em específico as tensões dos conflitos sociais do rio Madeira, Davi Avelino Leal demonstra em sua tese de doutorado que a região foi cenário de antagonismos entre a população e os exploradores do extrativismo, o que nos leva a crer que, possivelmente, seria o problema de embarque e desembarque um retrato a mais dessas contradições. Para o autor, essas tensões ensejaram muitos embates, decorrentes das intervenções de uma “*modernização conservadora*” do lugar, a qual também associamos a transformação do transporte fluvial.¹⁴⁸ Naquela região, assim como em outras localizações, a navegação foi atrelada aos interesses de seringalistas, latifundiários e grandes aviadores, guardando estreita proximidade com tais setores conservadores; o que revela que os projetos das linhas de navegações defendiam suas ideias e expectativas combatendo as dimensões sociais que não estivessem de acordo com um planejamento, que visava não somente a infraestrutura de transporte, mas a organização de toda uma sociedade. Mas é importante discutir as forças sociais que interferiam e alteravam a disposição dos serviços prestados, para evidenciar que a navegação a vapor era marcada pelas desigualdades de hierarquias sociais que buscavam se manter até mesmo nos cantos mais recônditos da Amazônia.

Partindo de uma evidência como a observada no Madeira, pode-se entender que a navegação a vapor era animada pelas autoridades como uma proposta de realidade para o “progresso”, visando transformar a categoria de *transporte* em um mecanismo de aceleração da produção. Isso acabou marcando os momentos de embarque e desembarque estabelecidos, como observou Victor Leonardi no rio Negro, onde ali também, a aplicação do número de embarcações a vapor durante o período correspondeu ao aumento da produção de borracha:

No início da navegação a vapor pelo rio Negro, havia apenas um vapor a cada dois meses. Essa situação se manteve assim até 1879. Em 1885, a linha do rio Negro era ocupada por cinco vapores, que realizavam suas viagens mensalmente e com regularidade, (...). Foi, porém, a partir da segunda metade dos anos 1880, com a expansão efetiva e vertiginosa da produção de borracha, que o número de vapores aumentou ainda mais.¹⁴⁹

¹⁴⁷ *O Manicoré*. Manicoré, 21 de janeiro de 1900.

¹⁴⁸ Nas palavras de Davi Avelino: “*No fundo, a modernização conservadora pela qual passou a região, não se reduziu apenas a meras intervenções econômicas, pois foi também uma intervenção política, social, cultural e ecológica com múltiplos efeitos na maneira como os povos organizam seu mundo social*”. In: *Direitos e processos diferenciados: os conflitos pelo uso dos recursos naturais no rio Madeira (1861-1932)*. Tese (Doutorado em Sociedade e Cultura na Amazônia) - Instituto de Ciências Humanas e Letras. Universidade Federal do Amazonas: Manaus, 2013, p. 245.

¹⁴⁹ LEONARDI, Victor. *Os historiadores e os rios: natureza e ruína na Amazônia brasileira*. Brasília: Paralelo 15, Editora da Universidade de Brasília, 1999, p. 128.

Com a expansão da circulação dos vapores, os espaços de trabalho passariam por um processo de aceleração da produção, quando os trabalhadores vivenciaram o incremento de trabalho de acordo com a chegada e partida do transporte, momento em que se despachavam mercadorias. Mas como se poderá ver, os vapores eram espaços das mais diversas experiências humanas, que não se reduziram somente a produzir e embarcar produtos. Para que essa nova proposta de realidade fosse concretizada, uma memória construída passava a expurgar uma realidade histórica anterior, gerando o conflito entre o vivido e uma expectativa idealizada, sem levar em conta a participação de diferentes sujeitos históricos. No entanto, foi através de intervenções populares que a formação histórica da navegação fez-se e refez-se cotidianamente por aqueles que a experimentavam, criando e recriando no cotidiano o que se pretendia antes do vivido. As observações de Eder Sader quanto à “*voragem do progresso*” nas transformações urbanas de São Paulo nos anos de 1970, oportunizam problematização sobre o período e realidades aqui pesquisados, pois “*essa tal voragem foi, em primeiro lugar, a experiência de viver numa metrópole num crescimento vertiginoso que, para realizar-se teve de destruir e refazer constantemente seu ambiente construído*”.¹⁵⁰ Destruir e refazer são dimensões de práticas sociais contraditórias que devem ser passadas pela transformação de experiências e relações históricas vividas. As permanências e continuidades anunciam a sobrevivência, constituindo resistência de homens e mulheres em ação no tempo. Sader expõe essas experiências alteradas pela “*voragem do progresso*”, cenas em que a tranquilidade, a paz e a calma se encontraram ameaçadas:

As ruas, tomadas por intenso tráfego de ônibus e automóveis, já não comportavam as conversas despreocupadas de vizinhos e as brincadeiras das crianças. As relações de vizinhança, que faziam com que as calçadas fossem extensões das casas, que ficavam com suas portas abertas, eram coisas do passado. Também o único sistema do bairro fora fechado e em seu lugar agora passava uma avenida. E, no entanto a verdade é que tais transtornos haviam sido em parte reivindicados pelos próprios moradores.¹⁵¹

Diferente do relato de Eder Sader, não foi a maioria da população amazônica quem reivindicou a inauguração das linhas de vapores, o que doravante alteraria modos de vida e cotidiano, e sim, foi uma imposição política, parlamentarista, discutida por uma classe social conservadora, que representava interesses específicos e distantes de possíveis participações populares. Porém, essa exclusão não eximiu a possibilidade da ressignificação popular da navegação, a partir da luta pela sua participação e seus direitos na melhoria do navegar, pelo acesso àquelas embarcações.

¹⁵⁰ SADER, Eder. *Quando novos personagens entram em cena: experiências, falas e lutas dos trabalhadores da Grande São Paulo, 1970-80*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988, p. 67.

¹⁵¹ Idem, p. 65.

Em 1910, conforme lemos n’*O Correio do Purus*, na vila de Canutama os vapores não eram tão frequentes e suas paradas eram irregulares, o que gerou revolta nos habitantes da região. Muitas eram as propagandas para o povoamento e civilização das áreas “despovoadas” da Amazônia; com o implemento da navegação a vapor, essas propagandas se intensificaram, afinal, o vapor poderia levar passageiros imigrantes para áreas antes não navegadas de maneira regular (ou “oficial”).¹⁵² Entretanto, muitos moradores de Canutama não eram assistidos pelo Estado que os incentivava a povoar o local, quando passavam por certas dificuldades e não conseguiam acessar o transporte fluvial das companhias de navegação. Por essa razão, uma revolta se manifestou pela falta de socorro aos doentes dali, que ficavam à deriva em canoas de parentes e vizinhos no meio do rio, à espera de um vapor que os levasse para serem atendidos em alguma outra localidade. Ao avistarem os raros barcos que passavam pela região, esses ainda se recusavam a socorrê-los, para não desviarem de seus percursos de viagem. Indignados com essa conduta, os moradores endereçaram um abaixo-assinado ao ministro da Marinha no Rio de Janeiro. O documento repercutiu na imprensa carioca,¹⁵³ o que rendeu matéria de capa n’*O Correio do Purus*:

Numerosas vezes temos visto o habitante dos núcleos de população à margem do Purus, atacado de graves moléstias, cuja etiologia é indiscutivelmente amazonense, ansioso de um navio que o retire do meio em que foi infeccionado, alongar angustiosas e desesperadas vistas para o que desce do alto rio e alteroso passa em frente à casa onde está seu leito de quase morto; muitas vezes temos visto, alma fera coração insensível, o respectivo comandante não atender aos acenos que lhes fazem de terra para atracar ou (torpíssimo ato!) recusar-se a receber o doente que mãos caridosas levaram-lhe de canoa, à bordo.¹⁵⁴

Diante dessa dificuldade experimentada, essas pessoas elaboraram sua participação e deram forma política a ela. Sabemos que a atividade de navegação a vapor não é resultado da ação popular, não representou uma necessidade de demanda, foi implementada a partir de um projeto político de exclusão participativa da maioria, para atender interesses específicos de grupos específicos. O abaixo-assinado de Canutama nos revela uma luta pelo direito de participação anteriormente negado, mas agora visível pela ação contraditória do Estado que não os representava. A visão de um vapor negando socorro a um doente é simbólica diante da política em questão, que jogava com o direito à cidadania, ou seja, aqueles cidadãos seriam merecedores de atenção enquanto contribuintes da povoação e dedicados ao trabalho de

¹⁵² Vale sublinhar que Canutama encontra-se na região sul do Amazonas, na microrregião do rio Purus. São espaços que passaram a ser amplamente ocupados por imigrantes (muitos, nordestinos) no decorrer da segunda metade do século XIX, em grande parte, através dos vapores que passaram a navegar naquelas localidades, realmente incentivados e até aparelhados pelas autoridades.

¹⁵³ Segundo o artigo d’*O Correio do Purus*, foi no *Jornal do Commercio* do Rio de Janeiro que se publicou uma matéria referente ao abaixo-assinado de Canutama. Até o momento não localizamos o referido jornal.

¹⁵⁴ *O Correio do Purus*. Lábrea, 29 de maio de 1910.

cultivarem a terra. Doentes e incapazes, necessitados de alguma forma, esses “não tinham lugar” nos vapores, os mesmos barcos que, talvez, o Estado financiasse para que lá se estabelecessem.

Distantes de eventuais compromissos sociais, esses vapores atenderiam a um interesse político-administrativo, que expressavam os meios de transporte como veículos de “civilização” e “progresso”, missões a serem cumpridas pelo comércio, integrando novos territórios e gerando acúmulos de riquezas, portanto, servir a população trabalhadora não era, aparentemente, a pauta central desse planejamento. Como se defendia nas páginas de um jornal de Barcelos sobre a navegação a vapor e sua relação com o desenvolvimento e o comércio, afirmava-se que “*sem navegação não pode haver comércio, sem comércio não pode haver riqueza*”.¹⁵⁵ Ideologia que atendia a interesses específicos de determinadas classes sociais, esses discursos ocultaram a exclusão propiciada dos usos dessas embarcações pela população. Ainda que nem sempre estivesse disposta a aceitar facilmente a imposição desses barcos à seus modos de vida tradicionais, durante as primeiras empreitadas a vapor no Amazonas, como se verá a seguir.

As contradições experimentadas na “maravilha” do vapor

Silvo estridente, fumaça, barulho, tamanho, velocidade e potência, são argumentos que se utilizam para difundir o barco a vapor como algo de incomum ao ser visto pela primeira vez. Segundo Maria Helena P. T. Machado, quando as tripulações de outros navios avistaram pela primeira vez o primeiro barco a vapor que se tinha notícia no mundo, o *Clermont* de Nova York em 1807, os homens se encolheram debaixo de uma plataforma apavorados, implorando à Providência “*que os protegesse do terrível monstro...*”.¹⁵⁶ Além do medo, o espanto, a maravilha e a mágica são constantes em relatos sobre expedições a vapor. Em 1827, antes mesmo da efetivação dessa tecnologia na região, o marinheiro britânico Henry Lister Maw já estava convencido que o advento do vapor para o Amazonas seria a melhor opção possível, e propiciaria uma transformação “mágica” por aqui: “*Estou persuadido de que o início da navegação a vapor no Amazonas e seus tributários produzirá um efeito quase mágico, e estou certo que dez anos depois, o viajante que atravesse a região, não será mais o mesmo*”.¹⁵⁷ Esse sentimento de comemoração pelo vapor se cristalizaria durante anos, nos levando ao cine-

¹⁵⁵ *O Mariuaense*. Barcelos, 29 de abril de 1897.

¹⁵⁶ MACHADO, Maria Helena P. T. *Brasil a vapor: raça, ciência e viagem no Século XIX*. Tese de Livre-Departamento de História/FFLCH/USP, 2005, p. 03.

¹⁵⁷ MAW, H. Lister. *Narrativa da Passagem do Pacífico ao Atlântico, através dos Andes nas províncias do norte do Peru, e descendo pelo rio Amazonas até ao Pará*. Manaus: ACA, 1989 (reprodução fac-similar da edição impressa em Liverpool, em 1831), p. 297.

documentário de Silvino Santos, *No Paiz das Amazonas* (1922), onde se apresenta o movimento dos vapores *Inca*, *Teffe* e *Hidelbrand* como um acontecimento espetaculoso no cotidiano de Manaus.¹⁵⁸ A idealização fílmica do cineasta muito se aproximava desse “efeito quase mágico” associado por Maw e outros entusiastas do vapor.

O perigo dessas leituras é o ocultamento de outras experiências que vivenciaram o vapor como um símbolo de violência e exploração, dando lugar ao signo do maravilhoso, da novidade e do espanto, da mágica ou da monstruosidade do “novo”. Lida a contrapelo, essa ideologia pode revelar o ocultamento de uma memória de violências permanentemente ativas no cotidiano das populações nativas. Problematizando o que as fontes nos revela: avistar um vapor poderia não ser uma experiência inédita diante da memória de agressão social relativa às embarcações. Afinal, esses discursos comemorativos são construídos sob a negação de outras memórias, ao que revelam tentativas de formar uma versão oficial sobre a navegação a vapor – principalmente quando se referem aos momentos iniciais da atividade.

Os anos 50 do século XIX foram anos de intensas viagens de exploração pelos rios amazônicos, em parte, motivadas pela elevação do Amazonas à categoria de província, o que impulsionou as autoridades à empreitada de um mercado econômico independente, reforçado pelo contrato assinado com a companhia de navegação a vapor de Irineu Evangelista de Souza, futuro barão de Mauá, firmado no início da década. Buscava-se com essas navegações um incremento ao comércio local por vias fluviais, possibilitando maior controle dos espaços navegados. Também visavam medidas de prevenção a novos movimentos de revolta popular (como a Cabanagem). O que confere sentido à parte da euforia pela inauguração das linhas de vapores, pois cooperariam tanto ao controle político e social, como favoreceria a economia daquelas províncias. Para Carlos Bastos e Siméia Lopes, é importante observar que

em relação à economia, uma das preocupações das autoridades foi incentivar o comércio pelos rios, essencial na recuperação econômica após o abalo que a revolta cabana causou na economia, na política e na vida social. (...). Objetivava-se utilizar o comércio interno como importante motivador do progresso da sociedade, constituindo assim uma das principais áreas de intervenção dos poderes das províncias.¹⁵⁹

Nesse tom, autoridades elaboravam várias expedições de finalidades políticas, sociais e econômicas para a região. Vejamos por exemplo, que em 1853 João Rodrigues de Medeiros viajou para o rio Abacaxis a mando da presidência da província amazonense, combinado na finalidade de abrir uma via de comunicação comercial pelos rios, do Amazonas ao Mato Grosso.

¹⁵⁸ SANTOS, Silvino. *No Paiz das Amazonas*. (130 min.).

¹⁵⁹ BASTOS, Carlos Augusto e LOPES, Siméia de Nazaré. *Nas rotas do Xingu e do Tapajós: remeiros e regatões no Grão-Pará do Pós-Cabanagem*. In: CARDOSO, Alírio e SOUZA, César Martins de (org.). *Histórias do Xingu: fronteiras, espaços e territorialidades* (Séc. XVII-XXI). Belém: EDUFPA, pp. 160-188, 2008, p. 159.

Essa missão não foi experimentada de forma pacífica, pois no decorrer da viagem a tripulação ficou de frente às hostilidades da população local em várias ocasiões. Por essa razão, eram instruídos a praticar medidas preventivas à esses momentos de conflitos, e uma das medidas era a negociação de mercadorias. Em seu relatório, Medeiros afirma que a instrução de negociar brindes e produtos para amenizar a relação hostil com indígenas locais, partiu da presidência provincial:

Apresentaram-se muitos Tuxauas com seus vassallos, e, como são na generalidade todos os Indígenas, começaram a exigir cousas, brindes, etc., de maneira que, para agradá-los, não só os tratei com toda a afabilidade, como distribui por eles brindes como me foi ordenado pelo Exmo. Antecessor de V. Ex.^a no art. 5º das instruções, que me transmitiu, (...).¹⁶⁰

A negociação de produtos é histórica, e mais antiga do que a instrução dada à Medeiros, por isso revela que sua “necessidade”, construída no discurso como uma “exigência” imposta pelos indígenas, acaba revelando o estado constante de perigo e hostilidade premente naquele meio. Não custa lembrar que essa prática remonta aos anos finais do século XVIII, quando em tempos de guerras entre colonizadores e indígenas, a negociação de “presentes” foi uma estratégia elaborada por autoridades da Amazônia portuguesa, que a incluíam nos projetos de “pacificação” de indígenas resistentes e belicosos, conforme já demonstrado no estudo de Francisco Jorge dos Santos.¹⁶¹ Historicamente as populações nativas permaneciam resistindo, em defesa de seus territórios e modos de vida, e de dentro deles, seguiam dificultando os avanços dessas aproximações. Sabendo do histórico de guerras e tensões sociais interétnicas, Medeiros comenta que mais do que os empecilhos naturais, a empresa podia ir à bancarrota devido os entraves dos indígenas frente a expedição. Buscando contornar essas dificuldades, os viajantes se precaviam de represálias e ataques ao negociar informações com os indígenas, tendo supostamente recebido sob essas circunstâncias, um aviso das lideranças Mundurucus.

Outro obstáculo, e o mais insuperável são, segundo informaram os Tuxauas Mundurucus, os índios selvagens das tribos – Araras, Parintintins, Matauaués, Juruás, Pirinaus, etc., que não consentem, nem que os demais gentios transitem suas matas. (...). Me induzem a crer que é impraticável a abertura da via de comunicação, que só a obediência ao Antecessor de V. Ex.^a me obrigou a tentar; não só pelas irregularidades do terreno, densas matas, grandes pântanos, elevados e irregulares outeiros, imensos riachos, como pela grande quantidade de Gentios bravios, das tribos citadas, e d’outras muitas que infestam esses campos e essas matas, (...).¹⁶²

¹⁶⁰ MEDEIROS, João Rodrigues de. *Relatório de João Rodrigues de Medeiros sobre a exploração do rio Abacaxis*. In: Boletim de pesquisa da Cedeam. Manaus: Universidade do Amazonas, 1982, p. 15.

¹⁶¹ SANTOS, Francisco Jorge dos. *Além da conquista: guerras e rebeliões indígenas na Amazônia pombalina*. Manaus: EDUA, 2002, p. 148.

¹⁶² MEDEIROS, João Rodrigues de. Op. Cit., p. 14-15.

Conscientes da dificuldade de navegação, nesse caso, mais humana que geográfica, as autoridades buscavam contornar conflitos sociais no estabelecimento de novos rumos fluviais. Ora, os ataques eram comuns a várias embarcações e muitos resultavam em mortes. Portanto, os anos iniciais de estabelecimento dos vapores atravessaram um período conturbado e contemporâneo de tensões afiadas entre “brancos” e indígenas, resultados possíveis de uma memória de violência cotidiana daquelas relações.

Em 1866, a canhoneira *Ibicuihy* estava a serviço da comissão dos limites a serem estabelecidos entre o império brasileiro e o Peru, trabalho que favoreceria o estabelecimento de novas rotas comerciais. Não se isentando das hostilidades e dificuldades postas pelas populações amazônicas, no momento em que a comitiva subia a cabeça do rio Javary, teriam sido atacados “homem a homem”: “O capitão [João Soares Pinto] foi atacado quando subia o rio em uma canoa e poucos homens; foram atacados homem a homem e o capitão vitimou-se por uma flecha no ventre”.¹⁶³ O acontecido foi noticiado pela imprensa para alertar do perigo que seria navegar naquela região, visto que no mesmo ano fora assinada sua navegação a vapor com a *Companhia Fluvial do Amazonas*, o que guardava interesses comuns, atrelando imprensa e empresariado local.¹⁶⁴ Como vemos, uma memória de guerras, torturas, mortes, cativeiros e escravidão, permanecia viva naquele cotidiano. Contudo, formas de resistência às navegações podiam ser variadas, pois mesmo não entrando em combate direto com as tripulações, muitas pessoas se afastavam das beiras dos rios, elaborando fugas daquelas aproximações na medida em que seus espaços de vivência eram invadidos por aqueles projetos. Buscando amenizar essa hostilidade, a navegação comercial a vapor é construída como uma nova tentativa de negociação entre “brancos” e indígenas, porém, não exime que mesmo sendo apresentada como uma nova forma (“necessária”) de aproximação, era também uma inovação da exploração, que se articulava a partir dos velhos métodos de “aproximação” (e invasão). As descrições de medo ou espanto diante do maquinário a vapor foram uma das estratégias discursivas, utilizadas para “suavizar” as resistências que os indígenas ofereciam naqueles contatos. Consequente, aquelas autoridades almejaram justificar o comportamento “inesperado” daquelas populações. Esse elemento textual, e principalmente político, transforma o que era um problema, em um aspecto positivo do projeto: o “novo” seria uma ruptura nas velhas formas do viver daquelas populações.

¹⁶³ *A Voz do Amazonas*. Manaus, 07 de novembro de 1866.

¹⁶⁴ No subitem seguinte comento de forma mais atenta o implemento dessa companhia e sua relação com a produção jornalística.

Para evidência dessas experiências, importante documento é o roteiro da viagem do vapor *Monarcha* em 1854, que realizando viagem pelo rio Solimões da Barra do Rio Negro até Nauta no Peru, buscava efetivar uma das linhas de navegação a vapor propostas no contrato da *Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas*. Uma publicação no jornal *Estrella do Amazonas*¹⁶⁵ registra quem tomava parte na tripulação do vapor. Estariam embarcados no *Monarcha*: o presidente da província do Amazonas, Herculano Ferreira Pena; o tenente-coronel, secretário do governo e relator da viagem, João Wilkens de Mattos; o alferes ajudante de ordens, Bento Machado Gomes; o “cidadão” Henrique Antony (conhecido empresário local); além do professor de primeiras letras, Antonio Manoel Sanches Filho, a desembarcar em Tefé para ali se instaurar como docente.¹⁶⁶ A expedição viabilizaria com essa linha de navegação, novas oportunidades de comércio e exploração de outros espaços de mercado, configurando-se assim, numa viagem de prioridades econômicas e finalidades políticas.

O roteiro da expedição foi escrito por João Wilkens de Mattos, na época, secretário do governo da província. Mattos mostrava-se entusiasta da navegação a vapor e não deixou por menos naquele roteiro.¹⁶⁷ Há de se ressaltar que devido ao caráter de diário de bordo, o documento acaba por emergir narrativamente uma série de passagens que fogem das intencionalidades daquela escrita, onde mesmo que atenuadas ou pouco detalhadas, expõem contradições. A forma como se descreveu o sentimento de admiração e maravilha pelo vapor por indígenas e habitantes locais, se torna pouco convincente quando lemos que a tripulação negociava constantemente com aquelas populações. Em quase todos os momentos de contato, Mattos seguia um padrão narrativo: a cada ponto de parada na ida e na volta do percurso, o secretário descrevia indígenas maravilhados e felizes; logo em seguida, se contradizia na

¹⁶⁵ Foi o primeiro jornal impresso da província do Amazonas, razão porque levou o nome inicial de *5 de Setembro*, data da elevação do Amazonas, no mesmo ano de sua abertura, em 1851. Em 1852, passou a se chamar *Estrella do Amazonas*. Sob esse nome, publicava-se uma vez por semana até 1855, e no ano seguinte, dobrando para duas publicações semanais. Seu formato foi se alterando até o ano de 1864; contando aumento no número de notícias, anúncios publicitários e participação política, apoiando em grande medida o situacionismo conservador. Foi um jornal que se beneficiou das publicações oficiais dos expedientes da Província, concessão muito disputada pela imprensa daquela época. Cf.: Apud. REIS, Arthur César Ferreira. *História do Amazonas*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1989, p. 208. FARIA E SOUZA, J. B. *A imprensa no Amazonas*. Manaus, 1908, p. 07; PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *Do jornal à academia: elites letradas e periodismo no Amazonas (1880-1920)*. In: *Amazônia em cadernos*, vol. 7/8. Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2007, pp. 145-197, p. 145.

¹⁶⁶ *Estrella do Amazonas*. Manaus, 18 de março de 1854.

¹⁶⁷ Vitor Gregório pesquisou as discussões parlamentares da celebração do contrato de navegação do Amazonas com Irineu Evangelista de Souza, e encontrou em João Wilkens de Mattos um contestador do projeto. Mattos era deputado da recém-criada província do Amazonas em 1853, e questionava no parlamento o perigo do monopólio do futuro barão de Mauá sob a atividade, não somente de navegação, mas sobre o comércio em geral; como o próprio nome da companhia evocava: *Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas*. Assim como boa parte dos políticos e comerciantes do Amazonas, Mattos era a favor do vapor, mas não da exclusividade do contrato estabelecido com aquele empresário. Ver mais em: *Uma face de Jano: a navegação do rio Amazonas e a formação do Estado Brasileiro (1838-1867)*. São Paulo: Annablume, 2012, p. 91-94.

celebrização daquele contato, registrando o resultado de negociações comerciais em quantidade de lenha e demais serviços embarcados. Levanto a hipótese de que possivelmente eram aqueles mesmos indígenas (“presenteados” e “deslumbrados”) que arcavam com esses trabalhos, pois na maioria das vezes os serviços realizados são descritos logo após os encontros da tripulação e aquelas pessoas.

Somente em uma única ocasião o secretário afirma claramente que foram os indígenas que carregaram lenha para o barco. Observação feita com espanto, devido a suposta facilidade com que os mesmos aceitaram aquele serviço: por terem sido “seduzidos” por um copo de cachaça. Foi em Iquitos no Peru, quando “*havendo terminado o embarque de 1.000 achas de lenha, o Comandante do Monarcha convidou os Índios empregados nesse serviço a tomarem um copo de água ardente de cana, convite que aceitaram com inexplicável satisfação*”.¹⁶⁸ Trabalhos clássicos como *Formação do Brasil Contemporâneo*, de Caio Prado Júnior, já demonstravam que o uso de aguardente para “seduzir” os indígenas ao trabalho remetia às estratégias coloniais de obtenção de “mão-de-obra”, tornando-se tal prática, uma das responsáveis pela exploração violenta de populações inteiras ao longo de nossa história.¹⁶⁹ Acontece que o uso da aguardente para o trabalho era, de fato, uma prática estabelecida desde o período colonial, tendo sido legalizado com a *Carta Régia de 12 de maio de 1798*, de Dona Maria I, a louca. Essa diretriz foi implementada no momento em que se abolia o Diretório Pombalino para dar lugar à estrutura militarizada que enquadraria os indígenas ao Corpo de Trabalhadores (naquela *Carta* consta um item referente aos trabalhadores, aconselhando às autoridades que se acrescentasse à “*ração diária uma porção de sal e dando-lhe outra de aguardente quando andarem em viagens ou estiverem nos matos*”).¹⁷⁰ A prática pode ter sido corriqueira ao longo da viagem do *Monarcha*, visto seu caráter experimental, e, talvez, inseguro no que pudesse ocorrer no contato com os indígenas. É provável que o uso de bebida alcoólica, assim como a distribuição de mercadorias, fossem medidas articuladas para dispor dos “braços”

¹⁶⁸ MATTOS, João Wilkens de. *Roteiro da primeira viagem do vapor Monarcha desde a cidade da Barra do Rio Negro, Capital da Província do Amazonas, até a Povoação de Nauta, na República do Peru, feito por João Wilkens de Mattos, Secretário do Governo da mesma província, e por ella Deputado à Assembleia Geral Legislativa, 1854*. Rio Negro: Typ. de M. S. Ramos, rua da Palma, 1855. In: Boletim de pesquisa da Cedeam. Manaus: Universidade do Amazonas, 1982, p. 49. (Fac-símile da edição de 1854).

¹⁶⁹ Sobre os indígenas e o poder destrutivo que teve para suas vidas a bebida alcoólica, o autor destacou: “*Depauperam-nos os vícios que a civilização lhes traz: a embriaguez é o mais ativo deles. A aguardente se revelara o melhor estímulo para levar o índio ao trabalho: a colonização se aproveitará largamente dela. A isso crescem os maus-tratos, um regime de vida estranho...*”. In: *Formação do Brasil Contemporâneo*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011, p. 110.

¹⁷⁰ *Carta Régia de 12 de maio de 1798*. In: *Coleção de memórias e outros documentos sobre vários objetos*. Notação: códice 807, vol. 11, pp. 23-34. Palácio de Queluz: 1768-1822, p. 30.

necessários às diversas empreitadas da viagem, como a obtenção de lenha, alimentos, informações de trajetos, contatos importantes etc.¹⁷¹

Durante a viagem do *Monarcha* a tripulação demonstrava atenção excessiva ao parar e se fazer ver, para distribuir presentes e brindes, negociando sua presença e a do navio, possivelmente, buscando desviar a memória de tragédias em relações históricas advindas com a introdução dessas máquinas de trabalho. Dessa forma, se faziam passar por inofensivos às populações, buscando assim invisibilizar aquelas novas práticas de exploração. Em Manacapuru,¹⁷² durante a viagem de ida do *Monarcha*, algumas proteções sobre o contato com os Muras – conhecidos pelo histórico de guerras e rebeliões – seguiram os mesmos padrões: “S. Ex.^a, depois de haver examinado o Aldeamento, mandou vir de bordo alguns objetos (panos e ferramentas) com que brindou a família do Tuxaua, que mostrou-se contentíssima”.¹⁷³ No percurso de volta, em Tabatinga, no alto Solimões, o presidente Ferreira Penna combinou com o comandante do Forte para que se reunisse os indígenas e procedesse com a prática de distribuição de presentes:

Havia S. Ex.^a dado suas ordens ao Comandante do Forte para fazer reunir os Índios das Aldeias circunvizinhas a fim de distribuir por eles no seu regresso de Nauta alguns brindes. Com efeito apresentaram-se cerca de 80 Ticunas e Mangeronas (homens, mulheres, e crianças), e alguns deles em estado de quase completa nudez, com seus enfeites de penas e miçangas. S. Ex.^a fez distribuir-lhes ferramentas, fazendas para roupa, e outros objetos de que mais gostavam, como espelhos, miçangas, agulhas & c., com que se mostraram muito satisfeitos.¹⁷⁴

Chegaram àquele Forte ao meio dia, ali permanecendo até dezessete horas e cinquenta. Observa-se pelo relato que possivelmente combinaram com os habitantes locais as horas de trabalho para aquela tarde inteira, quando teriam negociado os serviços para o embarque de lenha, afinal, registra-se que seguiram viagem somente após terem “recebido 900 achas de lenha” para a caldeira do vapor.¹⁷⁵

Na sequência do registro as descrições celebrativas das populações do alto Solimões continuavam ganhando espaço, como na passagem por São Paulo de Olivença, onde Mattos

¹⁷¹ Nos anos de 1900, o médico Tomás Catunda, que compunha expedição ao Purus juntamente com Euclides da Cunha, constatou que as duas maiores causas dos problemas de saúde daquela tripulação, foram justamente o álcool seguido do excesso de trabalho. In: CUNHA, Euclides da. *O rio Purus e outros estudos*. In: *Amazônia – Um paraíso perdido*. Manaus: Editora Valer / Governo do Estado do Amazonas / EDUA, 2003, p. 258-9.

¹⁷² Manacapuru está localizada à margem esquerda do rio Solimões, na sua confluência com o rio Manacapuru. A cidade está a 84 km de Manaus. Os Muras eram os indígenas que ocupavam aquela área há tempos, contando registros de ocupação local desde o século XVII, quando desde então já se registravam confrontos terríveis com quem quer que adentrasse aqueles espaços de forma desavisada. Vale destacar que os Muras eram conhecidos também por seus amplos conhecimentos náuticos, especializados no uso do remo.

¹⁷³ MATTOS, João Wilkens de. Op. Cit., p. 21.

¹⁷⁴ Idem, p. 55.

¹⁷⁵ Idem, Ibidem.

afirmou ter a chegada do vapor causado furor: “O *Monarcha* teve a seu bordo cerca de 150 pessoas, que o vieram visitar. (...). Alguns *Ticunas*, inteiramente selvagens, vieram ver a S. Ex.^a à bordo do Vapor. Fez S. Ex.^a distribuir por eles brindes, com o que ficaram contentíssimos”. Percebe-se nessa passagem que o secretário enfatiza que foram os indígenas “selvagens” que acorreram em direção ao presidente dentro da embarcação. O trecho citado reforça a intenção de propor que a ação de transformação das relações com os “brancos”, partiria da livre vontade dos indígenas, que, deslumbrados com aquelas novidades, seriam “seduzidos” ao abandono de seus modos de vida, de forma pacífica e passiva. Trata-se, portanto, de um discurso que expõe eventuais contradições, tendo em vista as constantes negociações com oferecimento de “presentes” e “brindes”. Afinal, sobre outros contatos comerciais com os indígenas, registrou que a partida do barco naquela localidade, mais uma vez, só ocorreu quando “receberam-se 1.200 achas de lenha”.¹⁷⁶

Vale a pena destacar que o entusiasmo por aquela expedição pode ser melhor apreendido ao percebermos que os interesses daquelas trocas comerciais partiam das “*principais famílias*” da região: comerciantes, donos de terras, autoridades políticas e militares. Na viagem de volta, passando por Tefé, Mattos registra que

apenas foi o Vapor avistado da Villa começaram a subir ao ar muitas girândolas de foguetes, em demonstração do contentamento de que seus habitantes estavam possuídos pela feliz viagem e regresso de S. Ex.^a. Desembarcamos para a casa do Tenente Coronel Chrisostomo, onde S. Ex.^a foi saudado por grande número dos principais habitantes da Villa, com ingênuas e expressivas demonstrações de consideração e simpatia e ao anoitecer celebrou-se na Matriz um *Te-Déum* em ação de graças ao Todo Poderoso.¹⁷⁷

Percebe-se nessa passagem o reforço das ideias de entusiasmo local com a navegação a vapor. Teriam as autoridades políticas de Tefé se organizado com antecedência para uma demonstração festiva pela espera da passagem de retorno do *Monarcha*. A viagem de volta seria significativa, porque confirmava a possibilidade daquela linha de navegação, sobretudo, apresentando-se como uma inovação na região que garantia a rapidez da locomoção, uma tecnologia apropriada para a circulação ágil de mercadorias. Essas embarcações, como o *Monarcha* e tantas outras, faziam paradas regulares nos sítios de comerciantes, políticos e militares. Para um barco a vapor essas paradas se justificavam tendo em vista a necessidade de obtenção de madeira para a queima das caldeiras e demais abastecimentos. Nessas paradas, talvez, estreitavam-se os relacionamentos entre comandantes de vapores e autoridades, o que propiciava uma série de atrelamentos entre aqueles homens. Naquele momento, o *Monarcha*

¹⁷⁶ Idem, p. 56-57.

¹⁷⁷ Idem, p. 60.

era o primeiro vapor a realizar inteiramente a linha Barra do Rio Negro/Nauta (no Peru), pois que o vapor *Marajó* no mesmo trajeto, anos antes, não passou do sítio de David Abdaram em Coari. Daí que mais do que uma parada regular para obtenção de gêneros necessários à viagem, talvez as visitas à donos de terra e personalidades locais puderam também guardar alguma proximidade interessada. Afinal, ao se aportar em Coari, lemos novamente a suposta reação, ao registrar que “*foi saudado a sua chegada com muitos fogos de ar*”.¹⁷⁸ Possivelmente o barco seguia animando, em especial, aqueles que viam melhorias e vantagens naquela linha de navegação.

Portanto, a narrativa de Mattos, procurando ocultar contradições e divisões sociais do período, acaba por evidenciá-las. A ideia de que o espanto e a alegria provinham de todas as classes sociais se fragiliza quando se expõe que para os indígenas adentrarem nas embarcações era preciso negociação, a suposta negociação “exigida” pelos próprios indígenas; que provavelmente, não estariam tão à vontade no serviço de carregamento de lenha, se compararmos suas reações às das “principais famílias” daqueles lugares, que queimavam fogos de artifício em comemoração ao vapor. E o que se apresenta como uma boa vontade dos poderosos – a concessão paternal da entrega de produtos – pode ser compreendida como a tentativa de ocultar a resistência articulada daquelas pessoas. As autoridades buscaram com esses relatos, definir a tecnologia como indispensável para o viver das populações da região, mas revelaram contradição ao registrar negociações durante a viagem.¹⁷⁹

Enfim, sabe-se que evidenciei apenas alguns episódios dessas tensões; em outros mais eram constantes relatos oficiais de missões fluviais em vapores, canoas, igarités etc. que culminavam em desastres. Tomando a navegação a vapor sob o prisma de um cotidiano de violências, o sentido de “progresso”, pacífico e benéfico, não colabora à imagem positiva, proposta inicialmente pelo projeto de navegação. É a fragmentação da vitória da “novidade” sob modos de vida específicos, que poderiam significar no vapor, animosidades não quistas pelos seus idealizadores. Pesa nessas narrativas uma corriqueira concepção de mundo, contrapondo hierarquias de experiências e modos de vida, historicamente diversos e dispostos

¹⁷⁸ Idem, p. 61.

¹⁷⁹ Anos mais tarde o *Monarcha* repetiria outra missão, capitaneado por Antônio Joaquim de Oliveira Pinto e chefiada pelo major Manoel Ribeiro de Vasconcelos. Aquela nova tripulação deveria rumar ao rio Jauaperi para amenizar as relações hostis dos indígenas Uaimiris, “*a fim de proteger no futuro, a navegação contra as excursões dos referidos gentios e de outros quaisquer, que porventura estejam amalocados, dos quais não se tenha notícia*”. A missão fora um fracasso, o contato da tripulação com os indígenas não deu resultado, mesmo seguindo as instruções padrão: as de distribuições de brindes por “*meios brandos e suasórios*”. Lê-se, em: DIAS, João Pedro Vieira. *Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial pelo Exmo. Senhor doutor João Pedro Vieira Dias, presidente desta província, no dia 8 de julho de 1856*. Barra do Rio Negro: Typ. De Francisco José da Silva Ramos, 1856.

num campo de luta cotidiana. Eram os interesses de um capitalismo em expansão, que tal como em outras partes do país, naquele momento, era formado por ideologias de classe; no caso aqui estudado, compreende-se que essas ideologias acabaram sendo reforçadas simbolicamente através da apropriação de uma suposta superioridade na tecnologia náutica. Daí que variados agentes sociais se colocavam na missão de enfatizar essas diferenças, pois a ideia da “monstruosidade” do vapor acercando alegoricamente à primeira vista de um barco soltando fumaça, é também intensificada pelos relatos de viajantes estrangeiros.

Talvez por possuírem um olhar externo, mais familiarizado com essa tecnologia, alguns viajantes acabaram por exagerar a propaganda dessa modernidade “estranha” à natureza local. De acordo com Hideraldo Costa, “*entende-se que esses relatos são importantes porque revelam a dimensão de uma realidade desejada por sujeitos históricos, cúmplices de segmentos da classe dominante da região*”.¹⁸⁰ Realmente alguns relatos de viajantes acabam por assumir o mesmo tom das autoridades que elogiavam o projeto político das navegações a vapor na Amazônia. Esses viajantes estrangeiros compõem o vapor como uma “monstruosidade” (moderna) que engendrava deslumbramentos, também demarcando o caráter inovador da tecnologia no contraponto do possível susto e medo das populações nativas. No relato de viagem de Avé-Lallemant, consta que duas mestiças em Breves na província do Pará, adentram um navio a vapor e como “*nunca tinham visto algo tão suntuoso; emudeceram de espanto*”.¹⁸¹ O viajante escreve ainda sobre a subida de um vapor nas imediações de São José do Amajari:

O vapor, que se aproxima atrai os habitantes das aldeias às margens altas dos rios. Dantes não era assim. Quando o vapor apareceu pela primeira vez, subindo o rio, todos saíram das malocas, e correram para as matas. Quando lhes perguntavam por que tinham corrido, retrucavam que sentiam muito medo da “grande serpente”.¹⁸²

Chama atenção o fato de que não foi apenas Avé-Lallemant a registrar associação do vapor à “*cobra-grande*” ou “*grande serpente*”. Muitos anos depois, Raymundo Moraes escreve uma crônica intitulada *Lendas*, publicada numa coletânea de textos seus (*Na planície amazônica*; 1939), narrando que o navio a vapor seria uma das formas mágicas que a cobra-grande poderia tomar. O monstro, metamorfoseado num grande transatlântico, surgia enganando os ribeirinhos que o confundiam com um “navio comum”.

Percebe-se ao longe a mancha escura precedida pelo marulho cachoante no corta-mar. Seguidamente destacam-se as duas luzes brancas dos mastros, a vermelha de bombordo e a verde de boroeste. Sobre a chaminé, grossa como uma torre, vivo penacho de fumo, que se enrola na vertigem dos turbilhões moleculares, estendendo-se pela popa fora na figura dum cometa negro.

¹⁸⁰ COSTA, Hideraldo Lima da. *Cultura, trabalho e luta social na Amazônia: discurso dos viajantes - século XIX*. Manaus: Editora Valer e Fapeam, 2013, p. 86.

¹⁸¹ AVÉ-LALLEMANT, Robert. *No rio Amazonas*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1980, p. 64.

¹⁸² Idem, p. 95.

Momentos depois já se escuta o barulho nítido das máquinas, o bater fofo das palhetas, o badalar do sino, o conjunto, em suma, dos rumores nascidos das usinas flutuantes que são as navas marinhas do século XX. (...).

As pessoas que se achavam na margem resolvem, nesse ínterim, ir a bordo. “Com certeza é lenha que o vapor precisa”, comentam. Embarcam numa das montarias do porto e seguem gracejando, picando a remada, brincando. Mal se avinham do clarão que circunda o pacote e tudo desaparece, engolido, afundado na voragem.¹⁸³

A crônica de Moraes é significativa se quisermos entender a construção literária do vapor. A associação mítica da máquina ao monstro colabora na visualização de possíveis sensibilidades do período, oscilando entre supostas tradições locais e a “novidade” da “modernidade” tecnológica. A moldura literária estendida ao vapor se utiliza de elementos regionais, formando imagens estáticas de perspectivas folclóricas, passadas num momento de ambiguidades históricas, e que também gerava naqueles intelectuais, sentimentos contraditórios. Contudo, partindo do registro “lendário” de Moraes, a ideia de pessoas sendo engolidas pelos vapores não se limita à estética de narrativas ficcionais, porque amplas significações humanas atribuídas a tais embarcações já possuíam tons próprios de dramaticidade experimentada.

Mas as impressões fantásticas do vapor não ficaram somente ao cargo da imaginação de literatos. Outro viajante europeu, Paul Marcoy, acaba por reforçar a ideologia do espanto da “maravilha”. Ainda que em outros momentos se coloque (parcialmente) na oposição da atividade, o naturalista registrou que no Alto Amazonas, “*a vista dos primeiros barcos a vapor, que sobem o rio cuspiendo fogo e fumaça, deixou maravilhados os índios que sobrevivem por lá*”.¹⁸⁴ Tal impressão nos revela a naturalidade dessas leituras, ao que sendo falas construídas por esses discursos, apresentam-nas como interpretações já prontas e dadas, aceitas e disseminadas por variados articulistas; ainda que não totalmente favoráveis à tecnologia, como veremos mais adiante pelas críticas desse mesmo viajante.

Os vapores já percorriam essas águas antes mesmo da companhia de Mauá, sendo importante levarmos em conta as experiências diversas desse aparente medo, o que nos alerta da realização de uma leitura histórica de disputas sociais também no campo da memória. É preciso lembrar que o início de atividades das navegações a vapor coincidia com o momento em que eram recentes as dramáticas memórias da Cabanagem (1835-1840); episódio de violência em que toda a Amazônia se abala, forçando a expulsão de indígenas para o interior das matas, quando cumpriram os encoraçados papel de verdadeiras máquinas de tortura e

¹⁸³ MORAES, Raymundo. *Lendas*. In: *Na planície amazônica*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1939, p. 74-75.

¹⁸⁴ MARCOY, Paul. *Viagem pelo rio Amazonas*. Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2006, p. 191.

repressão social. Bastaria destacar a passagem do missionário protestante Daniel P. Kidder pela povoação de Colares na província do Pará em 1839, ao relatar que o mesmo comandante do vapor que o transportava – o capitão Hayden do *Maranhense* – teria sido a autoridade responsável por haver “*tomado de assalto*” dos cabanos aquela povoação.¹⁸⁵ Assim, é importante sublinhar o trauma que embarcações, comandantes e tripulantes representavam para as províncias do norte do império, em momentos de conflito social. Nos anos turbulentos da Cabanagem, Luis Balkar Pinheiro demonstra que a corveta *Defensora* tornou-se um espaço de violência, pois nela eram encarcerados os diversos acusados na revolta cabana, constituindo o navio, no “*mais importante ‘presídio’ da época da rebelião, ela serviu como local de destino para os Cabanos capturados ao longo das vilas e povoados do Baixo Amazonas, (...)*”.¹⁸⁶ O autor problematizou a documentação referente às relações dos presos cabanos, observando que a partir desses registros, “*vem à tona um mundo de contradições cruentas que nada tem de semelhante com as idílicas representações do passado amazônico, tão comumente veiculadas*”.¹⁸⁷ Assim como define Luis Balkar, tais experiências de violência são contraditórias às falas celebrativas de um passado sem conflitos. A construção da memória das navegações a vapor é feita tributária desses moldes interpretativos do idílico e do harmonioso; nesse sentido, assumimos a importância de problematizar as contradições existentes diante de uma memória construída por tais falas.

Novamente, em lugar do espanto e maravilha, a chegada de um navio poderia representar momento de perigos reais, principalmente em se tratando de um navio militar. Em Manaus, Maria Luiza Ugarte Pinheiro observa que “*em 1848, quando aportou um navio do exército brasileiro, todos os índios da cidade fugiram para o mato temendo o recrutamento forçado, então uma prática bastante comum*”.¹⁸⁸ A autora relembra o viajante italiano Gaetano Osculatti, que relatou tais fugas como razão de grande paralisia nos serviços da cidade naquele

¹⁸⁵ KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanências nas províncias do Norte do Brasil: compreendendo notícias e geográficas do Império e das diversas províncias*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1980, p. 182.

¹⁸⁶ PINHEIRO, Luis Balkar. *O livro dos mortos: a Cabanagem através das fontes carcerárias*. In: *Revista Amazonense de História da Universidade Federal do Amazonas*, v.1, n.1. Manaus: EDUA, pp. 99-130, 2002, p. 110. Em outro estudo, o autor evidencia que a bordo dessa embarcação, diversas pessoas foram submetidas ao terror, dispensando-se aos escravos, tratamento ainda mais violento: “*Muitos chegaram ao navio-prisão ‘Defensora’ com a recomendação explícita de serem surrados logo que entrassem no barco, permitindo argumentar que - diferente do tratamento dispensado aos outros prisioneiros -, para os escravos, a pena de prisão vinha acrescida de outras mais tradicionais do regime escravista, como a aplicação ‘corretiva de açoites e palmatoadas’*”. In: *De mocambeiro a cabano: notas sobre a presença negra na Amazônia na primeira metade do século XIX*. In: *Terras das Águas*, vol. 1, n°1, 1999, p. 161.

¹⁸⁷ PINHEIRO, Luis Balkar. *O livro dos mortos...*, p. 108.

¹⁸⁸ PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *Nos meandros da cidade: cotidiano e trabalho na Manaus da borracha, 1880-1920*. In: *Canoa do Tempo: Revista do Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal do Amazonas*, vol.1, n.1. Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2007, pp. 53-81, p. 65.

período: os indígenas fugiriam diante das embarcações e dos serviços das Obras Públicas, para se evitar “*a dureza do serviço e das péssimas condições onde eram abrigados*”.¹⁸⁹

Nesse sentido, torna-se oportuno destacar que não foram todos os viajantes europeus a se sensibilizaram de maneira festiva pela chegada de navios a vapor na Amazônia. Como já aponte, Paul Marcoy, observou que “*a introdução de barcos a vapor no Amazonas, reduzindo as distâncias e multiplicando as relações comerciais, só veio aumentar os meios de destruição empregados pelo homem*”.¹⁹⁰ A narrativa de Marcoy tece críticas muito precisas frente a um quadro amplo de elogios que se lê em relatos de viajantes estrangeiros. Visões sobre o impacto ambiental dos vapores na região são pouco comentadas em razão da valorização das vantagens tecnológicas. Mas o naturalista francês afirma que talvez fosse o barulho das rodas dos vapores que teria afugentado as tartarugas do alto Amazonas; e que o comércio extrativista, potencializado pela nova tecnologia a vapor, seria responsável pelo desaparecimento de algumas espécies vegetais no futuro.¹⁹¹ Ainda acerca das destruições materiais ocasionadas pelos vapores, o médico Djalma Batista observou em 1976, que além da devastação ecológica ocasionada pelo corte de madeira para lenha, “*os navios velozes (...) ou da Marinha de Guerra (quando viajam na sua marcha normal), provocam a formação de maretas, com a destruição de plantações e moradias dos ribeirinhos, e a alagação das canoas atracadas, ocasionando constantes reclamações*”.¹⁹² Essas experiências destrutivas de navegação se contrapõem às falas celebrativas do implemento regular da atividade dos vapores.

Com isso, percebe-se que ao visualizar interesses específicos (políticos, sociais e econômicos), o advento do vapor para a região propiciou uma série de alterações aos modos de vida locais, tanto físicos como culturais. Quando aparentemente essas pessoas resistiam a tais experiências, as supostas “fugas dos vapores” revelam significações próprias às populações nativas, mas que eram desarticuladas pela memória oficial. Diferente do modo como as autoridades abordavam a questão, o expedicionário Henri Walter Bates construiu outra interpretação dessas “fugas”. Defende o viajante ao observar no comportamento das populações, que mais do que uma reação específica aos vapores, tratar-se-ia de uma possível resposta aos avanços das atividades comerciais:

Quando chegamos ao Pará, moravam ali muitas famílias indígenas, pois nessa época o modo de vida do lugar se assemelhava muito mais ao de uma grande aldeia do que ao

¹⁸⁹ Idem, Ibidem.

¹⁹⁰ MARCOY, Paul. Op. Cit., p. 187.

¹⁹¹ Idem, p. 189-191.

¹⁹² BATISTA, Djalma. *O complexo da Amazônia - Análise do processo de desenvolvimento*. Manaus: Valer, Edua e Inpa, 2007, p. 310-312.

de uma cidade. Mas logo que surgiu o tráfego de vapores no rio e as atividades comerciais foram incrementadas, eles começaram a abandonar aos poucos o lugar.¹⁹³

A impressão de Bates pode ser coerente, vindo nas relações comerciais em si, uma ameaça mais concreta que o espanto à estranheza do barco. Possivelmente as pessoas fugiam a fim de se defender modos de vida, estando conscientes da amplitude perigosa à esses modos, e que toda aquela atividade comercial poderia trazer consigo. Ora, esses moradores se refugiavam em espaços distantes, buscando a segurança de poder dar continuidade às suas relações sociais, mais em acordo com suas experiências próprias. Nesses momentos, adentrar na mata poderia se tratar da luta pela própria história.

Contribuindo à possíveis deslocamentos de populações inteiras ao movimentar atividades comerciais e formação de novos espaços de consumo, um barco a vapor, menos que um “maravilhamento”, poderia representar uma ameaça real e experimentada. Portanto, essas embarcações poderiam despertar estado de alerta mais pelo que “traziam” e representavam, do que pelo que se dizia ser: estranho, anormal, maravilhoso etc.

Destacam-se desses documentos intencionalidades de leitura para a pretensão formadora de uma memória, envolvendo nas malhas do progresso, da alegria, do encanto e da civilização, o que aconteceu em meio ao temor, suspeita e tensão. Victor Leonardi aponta para essa tensão que se instaura entre “brancos” e indígenas, impossibilitando uma “cooperação” de trabalho. O autor observa que as condições passadas de escravidão e de trabalho forçado em séculos anteriores são fatores que gerariam modos negativos de se pensar a relação de trabalho e cooperação entre “brancos” e indígenas, construindo uma memória social que refletiria formas de ação.¹⁹⁴ Essa “indisposição” dos indígenas ao trabalho, à cooperação para sua “civilização”, assim como sua suspeita em relação à presença das embarcações, pressupõe uma memória que se cristaliza com o tempo, permeada de resistências em relação ao que se apresenta por parte do “branco”. Não seria por acaso que em viagens oficiais distribuíam-se presentes e brindes para que indígenas fossem atraídos e entrassem nas embarcações, aparentemente defendidas como medidas estratégicas para reverter a suspeição quanto às relações de trabalho então negociadas.

A intenção talvez fosse mesmo a de consolidar uma memória de “fascínio” do indígena sobre o “diferente”, para assim legitimar aquela modernidade como benéfica ou necessária,

¹⁹³ BATES, Henry Walter. *Um naturalista no rio Amazonas*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1979, p. 39.

¹⁹⁴ Assim comentou Victor Leonardi: “As mentalidades gestadas dentro desse clima de repressão, medo, submissão servil, revolta apenas disfarçada e trabalho compulsório não podem ter criado um clima psicológico de cooperação no trabalho entre brancos e índios, favorável aos projetos econômicos dos portugueses”. In: *Os historiadores e os rios: natureza e ruína na Amazônia brasileira*. Brasília: Paralelo 15, Editora da Universidade de Brasília, 1999, p. 55.

silenciando outras experiências arroladas nesse processo histórico. O “*monstro fumegando*” é construído de modo a representar uma ruptura dos modos de vida depreciados como “*mesquinhos*”, pequenos e desinteressantes. A aparição de um vapor torna-se então romanceada, como um choque do exótico: “*A pequena maloca é para o simples fusco o mundo inteiro, tudo o que conhecem. Nunca saem da aldeia mesquinha, não conhecem outro lugar, nenhuma cidade, não conhecem nada melhor! E aparece-lhes um monstro fumegando*”.¹⁹⁵ Ao registrar o contato com essas embarcações a partir desses critérios ideológicos, reduz-se a amplitude das relações sociais, históricas, específicas e de cotidiano, dos lugares por onde passaram vapores. Contudo, cruzando outros relatos, produzidos sob outras circunstâncias históricas, percebe-se que essa representação pode apresentar contradições.

Ao publicar seu relato de viagens n’*Os Annaes* do Rio de Janeiro, Dionysio Cerqueira evidencia experiências controversas acerca da chegada de um vapor, quando supostamente envolveram-se no desembarque diversas forças sociais locais. Tendo sido designado para chefiar uma comissão de fronteiras no Alto rio Negro, Cerqueira relata experiência um tanto conflitiva no contato entre indígenas e os tripulantes do seu vapor, o que levou o militar a registrar uma interpretação criteriosa do episódio. Narra-se que, ao aportar na fortaleza de São Gabriel da Cachoeira, no alto rio Negro (1879), a comissão de Cerqueira supostamente – da mesma forma que a do *Monarcha* – fora recebida com foguetes por aqueles que já os aguardavam, em se tratando de outros militares etc.: “*O Candido Alencastro, subchefe do fornecimento, e o 2º tenente Barbosa, comandante do destacamento, receberam-nos com salvas de roqueira e foguetes do ar.*”¹⁹⁶ No entanto, Cerqueira registra que os indígenas do alto rio Negro não se impressionaram com a aproximação daquela embarcação, nem com sua tripulação, e segundo o militar, sequer tiveram curiosidade de se aproximar da comitiva. Diante do acontecido, e buscando apurar as possíveis razões daquela circunstância, registrou que se trataria de supostas atuações em conjunto, de autoridades do lugar, comerciantes, dono de terras e regatões, que estariam a espalhar entre os moradores que a comitiva vinha “*em tom de guerra*”:

Na casa da comissão, estava hasteada no topo do mastro a bandeira nacional. Os índios viam-nos indiferentes e nem tiveram a curiosidade de visitar aquela embarcação que se movia sem remos, nem velas ou varejão, e que a maior parte nunca tinha visto. Também não manifestou o mais ligeiro sinal de satisfação, pelo acontecimento, que não podia deixar de ser auspicioso para aquela região, o velho Aguiar, o ricoço da terra.

¹⁹⁵ AVÉ-LALLEMANT, Robert. *No rio Amazonas*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1980, p. 95.

¹⁹⁶ CERQUEIRA, Dionysio. *Reminiscências da fronteira* - pelo rio Negro: a vapor, a remo e à sirga. In: *Os Annaes*. Rio de Janeiro, 28 de junho de 1906, p. 371.

Isto, porém, não me admirou. Aqueles homens do Rio Negro, inclusive as autoridades as quais foi pelo Governo recomendada a comissão, com raras exceções, fizeram-nos uma guerra disfarçada e surda, mas sem tréguas.¹⁹⁷

De acordo com Cerqueira, ao agirem de conformidade com a “elite” local, aquelas autoridades haveriam de estar interferindo nos contatos entre aquela comissão e os habitantes locais. O militar acusa que setores sociais estavam empenhados no resguardo da exploração do trabalho que exerciam na região, razão porque supostamente ficaram temerosos de que a presença militar “de fora” pudesse de alguma maneira, “prejudicar” contínuos usos da escravidão e recrutamento forçado ali praticados. Práticas, que para acusá-los, denuncia nos trechos finais de seu relato:

Supondo-se prejudicados nos seus negócios com a nossa presença naquelas paragens, onde dominavam como senhores de barão e cutelo, escravizando, a seu bel prazer, os pobres índios ignorantes e de meiga índole, espalharam entre eles, que a comissão de limites vinha em tom de guerra, recrutando os homens, matando os velhos e raptando as moças. O tapuya, crédulo e tímido, fugia de nós e abandonava os povos, que achávamos sem gente. Se encostávamos a algum sítio e não havia tempo de fugir, um homem mais resolutivo vinha receber-nos no porto, enquanto as cunhãs e os curumins fugiam para o mato pela porta do fundo. Se víamos alguma galinha e queríamos comprá-la, respondia-nos invariavelmente: – não tem, isto aqui é muito faminto; lá para cima, é melhor: há muito.

Custou-nos imenso convencê-los da calúnia assoalhada. (...).¹⁹⁸

Ressalto o fato de que o autor parte de um lugar de escrita onde se configura a imagem idealizada do “bom selvagem”, uma ideologia que descaracteriza o indígena como sujeito histórico, a favor de um tipo genérico, passivo e facilmente influenciável. Discurso que também propõe, ao mesmo tempo, uma hierarquia racial, construindo o indígena como submisso aos interesses “brancos”, e portanto, desprovido de protagonismo histórico-social. A partir do relato de Cerqueira, pode-se até defender, que as impressões relativas aos vapores e eventos associados podiam diferir de acordo com as culturas das diversas comunidades indígenas espalhadas pelo território dessas navegações, evitando à análise das fontes, a generalização ou a homogeneização do indígena frente uma multiplicidade de cotidianos, memórias e experiências específicas daquelas populações. A experiência dos indígenas do alto rio Negro pode aventar reações supostamente resultadas de uma série de outras implicações relativas ao cotidiano social daquele lugar. No entanto, levando em conta as ambiguidades do processo histórico, é importante entender que resistências aos vapores podiam mesmo perpassar dimensões amplas de relações sociais experimentadas sob experiências de violência e escravidão. Aparentemente, aqueles habitantes já estavam a experimentar a violência social a

¹⁹⁷ Idem, Ibidem.

¹⁹⁸ Ibidem.

partir do autoritarismo local, quando teriam, possivelmente, não reagido de maneira espantosa ou muito menos a favor da “maravilha” tecnológica, como seria talvez, aguardado por Cerqueira. Aquelas pessoas estavam alertas, conscientes do perigo relativo àqueles barcos, fossem de onde viessem e da forma como viessem, estariam resistindo a partir de práticas cotidianas de negação, formuladas de dentro de seus modos de vida, ainda que supostamente, vivendo sob a violência coercitiva do silenciamento.

E da mesma forma que os tripulantes do *Monarcha*, a comitiva de Cerqueira se utilizou da prática de negociação de brindes para efeitos de aproximação, na tentativa de conciliar a “imagem” supostamente construída de maneira negativa sobre eles.

A comissão mandou comprar em Manáos e Belém os objetos de que os índios são mais cobiçosos, como facões, machados, facas, espingardas, pólvora, chumbo de caça, espoletas, chitas, chapéus, missangas, espelhos, enxadas, canivetes, isqueiros, fósforos, camisas e calças, e os dava em pagamento pelo preço do custo.

Assim conseguimos convencê-los de que eram roubados pelos seus patrões, que enriqueciam especulando torpemente com sua ignorância.¹⁹⁹

Cerqueira busca em seu registro construir o protagonismo heroico da comissão, tentando reverter os resultados imprevistos no Alto rio Negro. No entanto, pelas ações da tripulação emerge outra expressão de relações conflitivas, ao buscarem defender via negociação de mercadorias a construção de um bem-estar social, que sabemos, é questionável. Mesmo assim, o autor encerra a narrativa relegando à desqualificação social daquelas pessoas (“*sua ignorância*”) como sendo a justificativa das explorações engendradas naqueles espaços de trabalho forçado.

Portanto, a suspeita das populações em relação ao que lhes era oferecido repetia-se no seu cotidiano de relações, emergindo de experiências, como vemos, passadas pelos episódios da Cabanagem, das guerras justas, dos descimentos, da escravidão, dos recrutamentos militares forçados etc., episódios históricos que fomentavam realidades vividas, repletas de significações próprias. Pois a aplicabilidade de um modelo de organização, de um sistema de obediência, de condutas de comportamento, ou a submissão da sociedade diante de um maquinário de transporte, evidencia disputas sociais em que são ameaçados os modos de vida indígenas e culturas históricas de trabalho na região, o que denuncia que aquela navegação – construída discursivamente de forma impetuosa – não encontrou gratuidades no seu aceite.²⁰⁰

¹⁹⁹ CERQUEIRA, Dionysio. Op. Cit., p. 372.

²⁰⁰ Observações sobre a organização política dos indígenas que configuram a impossibilidade do Estado e a estranheza da ordem, ver: CLASTRES, Pierre. *A sociedade contra o Estado* - pesquisas de antropologia política. São Paulo: Cosac Naify, 2012.

Violência e exploração aparecem como dimensões contraditórias do que venham a ser “progresso” e “civilização”, conceitos em que se ancora o projeto de modernização da navegação. Naquele momento, nas memórias das navegações a vapor eram constantes a defesa do “progresso” e da “civilização”. Contudo, sem a violência e a exploração, que nesses relatos se busca ocultar, essa memória não se sustenta. O que seria o “progresso” nessas circunstâncias? Segundo Marilena Chauí, “progresso” para a classe dominante é a possibilidade da expansão econômica resultando na formação de consumidores, como vimos, talvez, nos empresários, políticos e comerciantes que soltavam fogos com a chegada dos vapores. Afinal, o vapor seria um meio mais rápido de escoar a produção, acumulando riquezas ao mesmo tempo em que engendrava novas necessidades de consumo naquelas localidades; daí os encontramos animosos com aquele momento. A memória oficial do “progresso” oculta resistências e projetos alternativos da sociedade, apresentando-se como discurso e interesse de todos, quando é de uma classe social determinada, a dominante.²⁰¹

E o que seria “civilização”? Mais uma vez, é oportuna a interpretação de Victor Leonardi. Segundo o autor, não é a *civilização* (arte, literatura, música, ciência, tecnologia ou filosofia) que acarreta ao longo da história, ruínas e solidões para a Amazônia, e sim a “civilização” dos projetos políticos que então incluem os trabalhos forçados, a escravidão, os recrutamentos, o roubo, e a invasão, todos vestidos com a indumentária do “progresso”.²⁰² A tecnologia que fora usada para uma melhoria da navegação foi resultado de um planejamento que possuía interesses específicos, mas que lidou de forma contraditória no momento em que o projeto sustentou-se na exploração do espaço de trabalho e destruição de modos de vida. É o esquecimento das visões de violência, suspeita e medo, que faz da memória econômica e política a única possível.

Não se pretende aqui expor “aquilo que faltava”, mas revelar os ocultamentos que tornam possíveis a sustentação da ideia de “progresso” atrelada ao projeto de navegação. Ou seja, discutindo violência e exploração, não se sustenta a visão maravilhosa da tecnologia como algo indispensável para a vida daquelas pessoas. O projeto de navegação a vapor não partiu da igualdade política, da participação da maioria para o advento da melhoria do navegar, mas sim, foi resultado de uma desigualdade de força, de uma sociedade dividida e ensejada pela exploração econômica do capitalismo em desenvolvimento. Em outros termos, não é da

²⁰¹ CHAUI, Marilena. *Crítica e Ideologia*. In: *Manifestações ideológicas do autoritarismo brasileiro* / org. André Rocha. Belo Horizonte: Autêntica Editora; São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2013, p. 132.

²⁰² LEONARDI, Victor. *Os historiadores e os rios: natureza e ruína na Amazônia brasileira*. Brasília: Paralelo 15, Editora da Universidade de Brasília, 1999, p. 199-200.

economia que parte a exploração em um tempo abstrato e inerte, mas a exploração econômica é resultado da divisão da sociedade. Não levar em conta as disputas sociais em torno do “progresso” e da “civilização”, é comungar nas práticas históricas do silenciamento e alimentar a memória da bem nutrida “grande serpente”.

Imprensa e vapor: o planejamento da navegação

Manoel Felício Maciel era filho de uma irmã de Antonio Conselheiro, falecida antes dos episódios de Canudos. Sua cidade de origem era Baturité, no Ceará. Maciel veio para o Amazonas nos anos finais do XIX e se tornou dono de seringais no Alto Purus. Assim como outros patrões da borracha, supostamente exercia seu mando com violência e autoritarismo.²⁰³ Em 1899 os vapores já faziam parte do dia-a-dia da região, quando mais do que em anos anteriores, era corriqueiro vê-los fumegando pelos imensos rios amazônicos. Em um dia desses, viajando do Alto Purus para Manaus, a bordo do vapor *Conde d’Eu*, Manoel Felício Maciel protagonizou um episódio que fora registrado nas páginas do *A Federação* de Manaus. Aconteceu que a máquina daquele vapor apresentou defeitos no segundo dia de viagem, e Maciel, rodeado de empregados, se enfureceu com a demora dos reparos no maquinário. O seringalista impõe a voz de sua condição de patrão violento, ecoando a bordo do vapor, mandonismos de donos de terra:

A bordo desse vapor tomou passagem, - entre nós, o sr. Manoel Felício Maciel com grande número de homens empregados em seus seringais.

Dois dias depois, havendo-se quebrado uma máquina, teve o vapor que parar até que se pudesse fazer o conserto.

Não querendo o sr. Felício Maciel que a viagem demorasse, resolveu descer à casa de máquinas e intimou aos maquinistas que se não concluíssem o conserto até a hora que ele marcava, os lincharia a todos, pois tinha pessoal a bordo para esse fim.

Concluindo o concerto seguiu o navio a viagem, mas, ainda essa vez ordenou o *el supremo* Manoel Felício ao comandante que não parasse em porto algum, senão n’aqueles em que tivesse de receber lenha o que foi religiosamente observado.²⁰⁴

O texto é construído de maneira a denunciar o comportamento de Maciel. A ameaça aos maquinistas é apenas uma das disparidades reportadas. Dentre outras, acusa-se Maciel de forçar o desvio de itinerário para um trajeto que não era o estabelecido pela companhia de navegação. No entanto, o relato assume sua importância ao evocar outra memória de navegação, passando

²⁰³ Em um jornal do Rio de Janeiro encontrei um artigo que buscava “resgatar”, de maneira nada imparcial a biografia de Antonio Conselheiro. O artigo fazia parte de uma série de reportagens sobre o término da Guerra de Canudos. No texto, publicado um mês após a destruição de Canudos, referem-se à Conselheiro como um “*célebre fanático religioso*”. Foi num desses artigos que encontramos um breve relato da trajetória do sobrinho que se tornou seringalista no Alto Purus: “*Em Baturité existiam diversos sobrinhos de Antonio Conselheiro, filhos de uma irmã já falecida; um deles Manuel Felício Maciel mudou-se depois para o Amazonas, seduzido pelos seringais e aí fez grande fortuna*”. (*Gazeta de Petrópolis*. Petrópolis, 23 de novembro de 1897).

²⁰⁴ *A Federação*. Manaus, 09 de janeiro de 1899.

pelas experiências possíveis de exploração do trabalho nos espaços dessas embarcações, evidências que se distanciam da memória harmoniosa proposta nos discursos simpáticos ao planejamento dessas navegações. O barco a vapor representado no artigo pode ser interpretado como um espaço plural, terreno da luta de classes, palco de divisões sociais existentes e uma nova forma de exploração do trabalho. O vapor como espaço de contradição, ainda mais se revela ao se observar as condições precárias a que eram submetidos os passageiros de então:

Quanto ao tratamento dado aos passageiros, quase não se pode descrever; basta afirmar-se que os passageiros de 3ª classe alimentavam-se com mingau de farinha, pois nem sequer café havia. Não faremos comentários a esta notícia, tal é a gravidade dela; pedimos apenas ao digno fiscal das linhas da Companhia do Amazonas, - que abra rigoroso inquérito sobre esses atos, a fim de ser punido um comandante que não sabe honrar cargo que assume.²⁰⁵

Percebe-se o que para o autor do artigo era uma condição precária: alimentação à base de mingau de farinha e sem café, impressões que demarcam um lugar social de escrita, não familiarizado com o cotidiano, muitas vezes ainda mais precário, das populações trabalhadoras que então viajavam de terceira classe. Por alguma razão, o jornal não explorava detalhes das condições de viagem da terceira classe, ao se posicionar politicamente, afirmando a possibilidade de cumplicidade do comandante com o seringalista. Esse episódio não é um caso isolado; e faz parte de uma série de outros eventos que extravasam eventuais narrativas técnicas sobre uma nova forma de navegar, acabando por evidenciar outras memórias sobre a navegação a vapor.

De acordo com Maria Luiza Ugarte, o jornal *A Federação* foi um dos muitos periódicos de grande circulação que surgiram durante o chamado “ciclo da borracha”. Para a autora, esses diários de grande circulação “*se mostravam claramente atrelados aos interesses oligárquicos dominantes, muito embora fosse comum ostentar uma denominação de ‘órgão independente’*”.²⁰⁶ Guardando a possibilidade de vozes dissonantes nesse meio, é de se questionar que o jornal *A Federação* publicou então o referido artigo para relatar imparcialmente um comportamento de violência do seringalista, o que poderia ocultar outras possibilidades de leitura. Em se tratando de seu parentesco com Antonio Conselheiro, a chefia do jornal poderia estar acercando um posicionamento político diante das repercussões do fim da guerra de Canudos.²⁰⁷ *A Federação* poderia estar se aproximando dos interesses de outros

²⁰⁵ Idem.

²⁰⁶ PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *Folhas do norte: letramento e periodismo no Amazonas (1880-1920)*. Tese de doutorado. São Paulo: PPGH - PUC/SP, 2001, p. 20.

²⁰⁷ Vale lembrar a participação da polícia amazonense na devastação de Canudos, ensejada por militares e políticos locais, de violenta posição republicana. Até hoje a polícia estadual comemora essa participação em data comemorativa e com solenidade oficial.

jornais que buscavam relatar de forma depreciativa a trajetória e a família de Conselheiro, ou poderia se tratar de outras divergências com o seringalista, fosse pelo fato dele ser “de fora”, sendo cearense, ou talvez de posição política diversa da do jornal. Convém destacar que no período, a imprensa amazonense era o espaço por excelência onde os partidos políticos se digladiavam, deixando claro em seus subtítulos a que partido pertenciam, mantendo-se longe de querer-se demarcar alguma imparcialidade. Por exemplo, o próprio *A Federação* tratava-se de “*órgão do partido republicano federal*”, razão porque possivelmente tenha se empenhado na crítica ao posicionamento dos revoltosos canudenses. Assim, não sabemos até que ponto o episódio de Maciel interessou à publicação, nos levando a questionar que fosse apenas uma denúncia de violência. É ainda com Pinheiro que somos avisados do “*equivoco da neutralidade*” ao tomarmos os jornais como fontes, salientando que, “*não sendo falas neutras, a própria forma de ‘dizer’ uma determinada notícia, ou mesmo não dizer nada, guardava relação com um conjunto de tensões sociais subjacentes*”,²⁰⁸ as quais precisam ser problematizadas.

Pela imprensa evidenciam-se outras memórias e possibilidades no entendimento do processo histórico de estabelecimento dessas atividades na Amazônia, sobretudo como fonte, propicia possibilidade para adentrarmos onde ela se constitui, e atua como força ativa no campo histórico das lutas sociais.²⁰⁹ Afinal, foi por meio de boa parte da imprensa que a navegação a vapor era difundida como um projeto promissor para o “progresso” da região, exaltada num primeiro momento pelos liberais provinciais, e posteriormente, pelos republicanos positivistas. Esse escritos tornam-se assim, uma fonte preciosa para compreendermos a dinâmica da circulação dessas ideias, e as formas pelas quais o jornalismo as difundia.

Na imprensa local também debateu-se acerca das repercussões políticas que essa navegação implicava, dividindo constantemente as opiniões editoriais. Tais discussões evidenciaram que boa parte dos jornais amazonenses era favorável ao vapor, mas contra a permanência do monopólio de certas companhias, em especial, as que fossem “de fora” daquele meio social. Para essa imprensa, a concessão deveria estar nas mãos dos comerciantes locais, cujos interesses não divergiam de boa parte daqueles periódicos, resguardando vozes dissonantes nesse meio. Mas, ainda que comerciantes da região, e a imprensa que veiculava suas ideias, fossem contra a empresa de Mauá, o início de atividade das navegações dirigidas

²⁰⁸ PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *A Cidade Sobre os Ombros: trabalho e conflito no porto de Manaus (1899-1925)*. Manaus: EDUA, 2003, p. 29.

²⁰⁹ CRUZ, Heloisa de Faria e PEIXOTO, Maria do Rosário da Cunha. *Na oficina do historiador: conversas sobre História e imprensa*. In: *Projeto História*, São Paulo, n. 35, p. 253-270, dez. 2007, p. 257.

por essa classe social não se distanciou das mesmas formas de exploração e dominação política observadas durante os anos de privilégios daquela primeira companhia. Dessa forma, pudemos perceber que a luta era debatida na imprensa a partir de uma definição burguesa de liberdade.²¹⁰

Ao dialogarmos com as fontes e a historiografia, destaca-se a relação de três momentos históricos: a recente criação da província do Amazonas em 1851, o surgimento da primeira tipografia de Manaus e o implemento da navegação a vapor.²¹¹ A propósito, chamou a atenção de Arthur Reis, a impressão que dentre os temas jornalísticos mais discutidos na imprensa do Amazonas durante segunda metade do século XIX, tenham sido: a liberdade dos escravos, a navegação a vapor direta à Europa e Estados Unidos e a importância da extensão da linha da *Companhia Brasileira de Navegação*, que conectaria de vez o Brasil no sentido norte/sul, por intermédio dos vapores.²¹² Sabe-se dessa maneira, que a proximidade participativa nesses temas, pode ressaltar aos olhos do pesquisador, mas não sem razões concretas. Uma das razões dessa relação “íntima” com a discussão, poderia dizer respeito à dimensões bem práticas aos interesses da imprensa amazonense, pois teria sido com a maior velocidade das viagens fluviais que os vapores se tornaram também os veículos de transporte da imprensa local, levando e trazendo os materiais para publicações. Pelos vapores, houve uma maior circulação das “malas de notícias” (material circulado por meio dos correios), consistindo essas em correspondências e jornais de outras localidades, que serviriam como fontes para as publicações periódicas.²¹³ Em 1854 o transporte gratuito das correspondências se tornaria obrigatório pelo Decreto de nº 1.445 de 02 de outubro daquele ano, o qual normatizava a prática junto à *Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas*:

10ª Os Vapores da Companhia transportarão gratuitamente as malas do Correio e a correspondência Oficial, os respectivos Comandantes serão obrigados a recebê-las e

²¹⁰ No texto *Meios de comunicação como meios de produção*, Raymond Williams utiliza a noção de liberdade burguesa para compreender como a imprensa capitalista define aqueles que possuem algo a dizer, e os que não possuem, defendendo que a construção da escrita dos jornais é marcada pela suas relações de classe: “(...) *essa definição burguesa de liberdade é profundamente fundada em uma suposta divisão permanente, não apenas do trabalho, mas do status humano (os que tem algo a dizer e os que não têm)*”. In: *Cultura e Materialismo*. São Paulo: Editora Unesp, 2011, p. 80.

²¹¹ De acordo com Maria Luiza Ugarte Pinheiro, o surgimento da imprensa no Amazonas estaria ligado à construção do aparelho de Estado, razão que orienta o nome do primeiro jornal publicado na província do Amazonas, o *Cinco de Setembro de 1851* (posteriormente renomeado como *Estrela do Amazonas*), nome que celebra o ato de criação da província. In: *Do jornal à academia: elites letradas e periodismo no Amazonas (1880-1920)*. In: *Amazônia em cadernos*, vol. 7/8. Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2007, pp. 145-197, p. 145.

²¹² REIS, Arthur César Ferreira. *História do Amazonas*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1989, p. 209.

²¹³ Em outras partes do Brasil do período, experiências abrangentes de transformação da imprensa a partir do melhoramento dos serviços de correios puderam ser analisadas por Marialva Barbosa. Vale a pena conferir os trabalhos: *História cultural da Imprensa – Brasil, 1800-1900*. Rio de Janeiro: Mauad X, 2010 e *História da Comunicação no Brasil*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2013.

entregá-las nas Estações competentes, dando os convenientes recibos, e exigindo-os por sua parte das Agências ou pessoas por estas devidamente autorizadas.²¹⁴

O projeto de navegações a vapor teria de maneira significativa, alterado perspectivas na circulação de notícias através do melhoramento do sistema de correios. Tanto que uma das imagens de cotidiano de Manaus, evocadas pelo memorialista Genesino Braga, em publicação de 1957 cita a professora Elizabeth Agassiz,²¹⁵ de passagem por Manaus em 1865, comentando dos funcionários dos jornais que ficavam acordados noites inteiras, no aguardo da chegada das embarcações a vapor, para receber o material de circulação da imprensa.²¹⁶ A imprensa participaria então ativamente do implemento daquela empreitada, pois que, afinal, outros interesses atravessavam o alavancamento jornalístico do Amazonas.

Conforme o tempo passava e os vapores se firmavam cada vez mais no cotidiano da região, mais estreitas puderam ser as aproximações entre aquela navegação e determinada imprensa. Em certos momentos, eram organizados eventos para reforçar essas aproximações. Para evidenciar essa observação, destaco um almoço oferecido pelo comandante de um vapor, ao jornal *O Paiz* de Manaus, convidando redação e demais jornalistas.

O sr. Comandante do vapor *Içá* oferece, hoje, às 10 horas da manhã, a bordo do navio sob seu comando, um almoço à redação desta folha.

Indagando das causas que poderiam determinar semelhante gentileza, só as encontraremos na benevolência e amabilidade que caracterizam a pessoa do ofertante. Em tão pouco tempo de existência, *O Paiz* não conta em sua história fatos que possam dar lugar a manifestações tais. Se tem conseguido cercar-se de uma auréola de seriedade, operando sempre com isenção, não faz mais que seguir a risca um programa traçado, seguindo ao mesmo tempo preceitos salutares ao jornalismo despido de paixões.

Se é por isso que nos consideram para prova de apreço de hoje, nós acatamos gostosamente, vindo ela ser mais um incentivo para que continuemos na trilha já parte percorrida.

Sabemos que para esta festa, estão convidados todos os colegas de imprensa, aos quais reiteramos aqui o convite, para isso devidamente autorizados.²¹⁷

Fortes motivos e interesses estão ocultados nesse convite publicado pelo mesmo jornal. Possivelmente, em algum momento essa relação foi construída a partir de interesses em comum, tanto por parte do comandante, que desconhecemos o nome, como por parte daquela imprensa, elogiada e adjetivada pelos próprios jornalistas que compunham aquela redação. Percebamos que no texto, faz-se questão de mencionar que apenas a “*benevolência e amabilidade*” levaram

²¹⁴ Decreto n° 1.445 de 02 de outubro de 1854, Palácio do Rio de Janeiro, 02 de outubro de 1854.

²¹⁵ Louis e Elizabeth Agassiz viajaram ao Brasil entre 1865-6, deixando publicado seu relato de viagem em 1867. Foram um casal de professores, vindos dos Estados Unidos, com interesse de pesquisas em História Natural. Cf.: LIMA, Carla Oliveira de. Op. Cit., p. 20-35.

²¹⁶ BRAGA, Genesino. *Nascença e vivência da Biblioteca do Amazonas*. Belém: INPA, 1957. (Sem paginação; versão *on-line*, disponível em: <http://www.portalentretextos.com.br>).

²¹⁷ *O Paiz*. Manaus, 25 de abril de 1886.

o comandante a oferecer tal festa, nos revelando possíveis desvios intencionais, presentes nessa proximidade comemorativa.

Porventura, palavras elogiosas podem nos revelar certa tendência de publicações: “Ouvimos elogiosas referências ao modo por que o Sr. Comandante Henrique Souza, do Aripuanã, tratou os passageiros que nesse vapor vieram do rio Juruá”.²¹⁸ Provavelmente no mesmo sentido publicitário aqui exposto pelo *Jornal do Commercio*, os jornalistas de *O Mariuaense* de Barcelos, também enfatizaram que teriam sido bem tratados pelo comandante Manuel F. da Rocha Tury, a bordo do vapor particular *Marary*, que empreendia viagens pelo rio Negro.

Tivemos ocasião de viajar neste paquete e tivemos também o prazer de apreciar as altas qualidades do seu digno comandante o Sr. Manoel F. da Rocha Tury, como zeloso cumpridor dos seus deveres e como simples cavalheiro.

Enquanto os particulares tiverem comandantes como o sr. Tury, estamos certos de que serão acolhidos benevolmente pelos habitantes do Rio Negro.²¹⁹

Percebe-se que os jornalistas destacam a condição de vapor particular, sobretudo, para valorizar a distinção positiva de serviços privados quando comparados aos demais transportes financiados com dinheiro público. Ao publicar a referida nota, o editorial atenderia de alguma forma os interesses de publicidade e propaganda dos serviços daquele barco entre seus leitores, visualizando a formação de um público consumidor.

E alguns jornalistas d’*O Mariuaense*, afirmando-se republicanos e abolicionistas, comemoraram o dia 13 de maio embarcados naquele mesmo vapor; sublinhando a bordo do *Marary*, a presença de convidados ilustres e suas vinculações com o jornalismo daquela imprensa. Houveram brindes em homenagem ao jornal de Barcelos:

Não passou de todo despercebida a grande data nacional neste recanto brasileiro. Achando-se de viagem dois dos nossos amigos, os Srs. Domingos Campos e A. de Lima Verde, nem por isso deixou de ser brindada na pessoa destes distintos cidadãos, a data que constitui um dos maiores exemplos de civismo do mundo civilizado.

Reuniram-se muitos passageiros do vapor *Marary*, e aí mesmo, sulcando as negras águas do majestoso Rio, foram erguidos brindes entusiastas ao memorável dia.

Destacamos de entre outros, os seguintes:

– Do Sr. L. Verde ao dia 13 de Maio.

– Do Sr. Alfredo de Queiróz ao dia 13, ao nosso jornalzinho e ao seu proprietário no Sr. Lima Verde.²²⁰

Trata-se enfim, de algumas evidências de vapores podendo ser significados como espaços interativos de atrelamentos políticos de certa imprensa e proprietários de barcos, empresários, comandantes ou companhias de navegação.

²¹⁸ *Jornal do Commercio*. Manaus, 31 de dezembro de 1904.

²¹⁹ *O Mariuaense*. Barcelos, 20 de maio de 1897.

²²⁰ Idem.

Dentre outros indícios da relação entre navegação a vapor e imprensa, vale menção o número especial do *Commercio do Amazonas*,²²¹ inteiramente dedicado à importância do transporte para a região. Pelo fascículo pode-se perceber como o jornalismo construía um discurso sobre a navegação, de acordo com as expectativas de um capitalismo liberal, difundindo propostas e ideais de “progresso” e “civilização”, reforçando ainda mais o entrelaçamento de interesses políticos dessa relação.

É no ano de 1884 que o jornal *Commercio do Amazonas* edita essa tiragem especial, em comemoração à assinatura inauguradora da linha de navegação até Manaus, pela *Companhia Brasileira de Navegação*, empresa que ligaria via vapor o sul do império com as províncias do norte, posteriormente conhecida como Lloyd Brasileiro.²²² O jornal abria a edição com poema épico de Carlos Pinho, intitulado *Luz! Luz! Inda mais luz!* Publicados na primeira página, os versos louvavam o trabalho pelo “progresso” e a superação de dificuldades da natureza, ao passo que traria “luz” para uma Amazônia de “trevas”:

O trabalho deu vida às selvas seculares, e ele vai transpondo os grandes liminares do templo do porvir,
vendo que foge a treva a gigantescos passos,
desmoronando o acervo enorme de embaraços
que ela pedra por pedra, opôs-lhe ao progredir.
Por isso é que hoje em dia ao ver que firme pisa
na senda do progresso, ao ver que realiza
as justas ambições,
e ao ver que dominou o oceano do marasmo
sente reborbulhar no peito o entusiasmo,
em grandes explosões.²²³

As autoridades políticas ficavam eufóricas cada vez que se vivenciava um novo projeto de modernização, e era por meio de boa parte da imprensa que se veiculava a ideologia de “progresso” a esses momentos associada. A referida edição do jornal *Commercio do Amazonas* evidencia tais dinâmicas em uma diagramação diferente das edições comuns, apresentando um projeto gráfico adornado em arabescos, além de haver substituído naquele número especial, colunas frequentes do periódico, por trechos das sessões do senado em que se autorizava a

²²¹ Jornal que era propriedade de Joaquim Rocha dos Santos e foi dirigido por Gregório José de Moraes. Surge a 15 de agosto 1869, substituindo um antigo título, o *Mercantil*, encerrado em 1868. O jornal teve significativas tiragens, contando com o apreço de parte da intelectualidade regional. Arthur Reis, por exemplo, o considerou um jornal de “imparcialidade” e de “independência”, de onde supostamente provinha seu conceito e importância, até mesmo fora da Província, conforme entusiasmava o historiador. Além dos elogios, Reis comenta que o jornal foi o primeiro do Amazonas a estampar telegramas e a usar o serviço de clichê. In: *História do Amazonas*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1989, p. 209.

²²² O jornalista e empresário J. Rocha dos Santos, dono do jornal, já defendia essa proposta desde 1882, quando teria publicado um estudo em defesa da questão, intitulado *Navegação directa entre a Côte e o Amazonas*. In: REIS, Arthur. *Idem*, *Ibidem*.

²²³ *Commercio do Amazonas*. Edição Especial. Manaus, 04 de março de 1884.

assinatura da *Companhia Brasileira*. Também encontramos na edição, artigos de parabenização e elogios à empreitada escritos pelos jornalistas.²²⁴ Outro poema, de Lemos Bastos, comemorava a viagem daqueles vapores como o início de um novo tempo de civilização, momento em que se saberia no sul do império, que na Amazônia também havia de ter “riquezas” e “belezas”:

Um silvo longo, estridente,
Agora fez-se escutar:
É mais um vapor que vem
O Amazonas sulcar.
Abrindo n’este gigante
Sob as rodas, espumante
Um’alva esteira de luz;
Entre a fumaça, altaneiro
Diz ser mais um mensageiro
Qu’o progresso nos conduz.

Salve pois! E qu’ao voltar
Visando, de frente, o sul.
Ao descansar da jornada
Na Guanabara taful,
Decante bem as riquezas,
E as estupendas belezas
D’esta Província gigante...
E diga que o povo aqui
Civilizando o tupi,
Segue o século, delirante.²²⁵

Vejamos que o poeta opõe ao vapor e ao “progresso” a memória de um passado indígena. De acordo com Lemos Bastos, para que o vapor como “*mensageiro do progresso*” trouxesse “*luz*”, era preciso que viesse “*civilizando o tupi*”. José Ribamar Bessa Freire destacou que a navegação a vapor naquele período foi contribuinte de uma significativa mudança cultural em cidades como Manaus e Belém. Para o autor, o intenso tráfego de embarcações resultou em um processo de “*lusitanização*” dos espaços da cidade, nas práticas de sociabilização e trabalho, nos hábitos, e principalmente na língua falada, sendo o português o principal idioma utilizado dentro dos barcos, tanto pela marinhagem como pelos passageiros.

Ao lado da escola, a navegação a vapor contribuiu decisivamente para a portugalização da cidade, (...). Todos eles [os nordestinos] eram falantes de português, como o eram brasileiros de outras regiões que afluíram para a Amazônia, em geral por razões

²²⁴ Assinam no jornal os textos de Carlos Pinho, Joaquim Rocha dos Santos, Joaquim Sarmiento, Manuel Francisco Machado, P. Barros, Lemos Bastos, L. Pessôa, M. J. Zuany d’Azevedo, Eduardo Augusto Pereira de Freitas, M. Ramos, J. C., J. de Almeida Bessa e G. B.

²²⁵ *Commercio do Amazonas*. Edição Especial. Manaus, 04 de março de 1884.

comerciais. (...). O vapor, portador da língua portuguesa e de produtos europeus, acabou mudando a composição majoritariamente indígena da cidade.²²⁶

A referida publicação da imprensa escrita, nos revela que a proposta de “lusitanização” cultural era um planejamento dos setores sociais apoiados também por jornais do período, os quais atuavam identificando-se com perspectivas sociais, construídas constantemente sob o signo do eurocentrismo. Partindo dessa leitura torna-se oportuno interpretar que o barco a vapor é apropriado por essa ideologia como o veículo de transporte desse planejamento, e, incentivado de variadas formas, estaria realmente animado a atropelar qualquer vestígio indígena daquela sociedade. A concepção de mundo que se avizinhava àqueles intelectuais, acompanhava uma própria concepção de história, revelada também por outros artigos naquele mesmo fascículo, como o de Rocha dos Santos – proprietário do jornal –, onde explicitou perspectivas políticas, indicando que a navegação a vapor era colocada como proposta de um novo tempo histórico, mas não sem disputas no campo da memória: “*Firme nestas ideias, eu saúdo com entusiasmo mais esta data brilhante que de hoje para o futuro tem de fulgir na história desta província*”.²²⁷

Vemos daí a construção do quatro de março como um marco a ser lembrado pela história:

Há datas na história dos países, que se tornam notáveis pelo acontecimento que comemoram.

O 4 de março é uma delas. Marcando o grande acontecimento da inauguração da Navegação Brasileira entre o Sul do Império e a capital do Amazonas, não deve passar sem uma saudação de todos aqueles que amam de coração o progresso e engrandecimento de sua pátria.²²⁸

Nessa edição especial do *Commercio do Amazonas* aventa-se como a imprensa passou a debater argutamente esse planejamento que acompanhava interesses específicos do empresariado jornalístico e comercial da região. Assim, se revela a importância de observar esse jornalismo como espaço de produção de escrita, em que se busca construir o discurso sobre a navegação a vapor, partindo de uma pluralidade de argumentos que definiam o planejamento do navegar. Diante desse planejamento dos modos de vida e a busca pela organização do espaço amazônico, encontramos a dimensão da divisão social experimentada naquela sociedade.

Em décadas anteriores, conforme se consolidavam os avanços do vapor como transporte devido abertura das primeiras linhas de navegação, iam surgindo as mais variadas folhas de notícias. Da mesma forma como variavam os títulos noticiosos, variavam também as opiniões acerca da única companhia de navegação até então, elogiada por uns, mas também combatida

²²⁶ FREIRE, José Ribamar Bessa. *Da língua geral ao português: para uma história dos usos sociais das línguas na Amazônia*. Tese de doutorado em Literatura Comparada. Rio de Janeiro: Instituto de Letras, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, 2003, p. 175-176.

²²⁷ *Commercio do Amazonas*. Edição Especial. Manaus, 04 de março de 1884.

²²⁸ Idem.

violentamente na pena de outros. A maior quantidade de artigos críticos se situa durante as décadas de 60 e 70 do século XIX, que foram as de maior prosperidade para a *Companhia* de Irineu Evangelista de Souza, o barão de Mauá. Durante esse período, o aumento da circulação de mercadorias e passageiros fez com que os vapores se firmassem cada vez mais no cotidiano do mundo do trabalho, tanto no campo como na cidade.

Uma das muitas polêmicas sobre o enriquecimento daquela empresa, acusava que o cancelamento da obrigação de construir “*núcleos de colonização*”²²⁹ foi de valia para a empresa de Mauá que, ficando desobrigada dessas funções, pôde além de ficar com as terras já apropriadas pela companhia, concentrar-se na realização das linhas de viagens subvencionadas pelo Tesouro Nacional. No *A Voz do Amazonas*,²³⁰ observei a forma como o jornal buscou veicular essa questão, ao levantar suspeitas sobre eventuais compromissos sociais da Companhia na região.

Se a Companhia do Amazonas tivesse bem compreendido seus interesses; se intentasse prestar um serviço real ao Amazonas, teria estabelecido as colônias, a que se obrigou no contrato primitivo, nas terras que lhes foram concedidas gratuitamente, mas de que ficou de posse, por inovações do contrato, que a exonerou do ônus das colônias.²³¹

Vejamos como a questão das terras da Companhia é problematizada na imprensa, gerando discussões e evidenciando pesadas críticas, algumas vezes repercutindo em opiniões violentas. Segundo opinião do jornal *A Voz do Amazonas* de 08 de agosto de 1866, a *Companhia* “*não aprecia o engrandecimento público, quer ter a subvenção, e o sabido gosto de possuir muitas terras, como os nossos selvagens, unicamente porque nada lhes custou, e para ninguém aproveitá-las*”.²³² A lembrança dos direitos indígenas é novamente revisitada pela memória de violência da desapropriação. Pode-se compreender que essa fala jornalística é construída no argumento da depreciação de modos de vida de outros atores sociais. Pois o artigo busca esclarecer que a *Companhia*, ao possuir terras, deveria ser combatida por se assemelhar de alguma forma ao que então se interpretou como prática comum aos indígenas, possuindo terras

²²⁹ Decreto nº 1.988 de 10 de outubro de 1857, Palácio do Rio de Janeiro, 10 de outubro de 1857.

²³⁰ Jornal de propriedade de João Marcellino Taveira Páo Brazil, empresário que defendia o liberalismo, fazendo de sua folha de notícias um espaço de debate político-econômico. No *A Voz do Amazonas* se criticará fortemente a Companhia de Mauá, tornando-se um dos principais jornais, ao lado d’*O Catechista*, nos quais pudemos encontrar uma diversificada quantidade de notícias e reportagens, acercando intensas discussões sobre a navegação a vapor e sua instituição na região amazônica. O jornal de Páo Brazil se posicionou ao lado do empresariado regional, que disputava o planejamento da navegação com a empresa de Mauá. A família Páo Brazil, era bastante conhecida na região, sendo influentes no comércio e na política local. Eram conhecidos, inclusive, como proprietários de escravos, sendo João Marcellino T. Páo Brazil, dono do escravo Manoel, conforme se sabe pela pesquisa de Ygor Olinto Rocha Cavalcante: “*Uma viva e permanente ameaça*”: resistência, rebeldia e fugas de escravos no Amazonas Provincial (c.1850 - c.1882). Dissertação (Mestrado em História) - Instituto de Ciências Humanas e Letras. Manaus: Universidade Federal do Amazonas, 2012, p. 112.

²³¹ *A Voz do Amazonas*. Manaus, 08 de dezembro de 1866.

²³² Idem.

sem saber “*aproveitá-las*”. Estava implicado no combate aos modos de vida das populações que viviam nas localizações em que se pretendia navegar. Os comerciantes ansiavam por participar do projeto violento que era a abertura de novas linhas de navegação, tendo em vista os possíveis benefícios econômicos. Diante disso, é importante não perder de vista o que estaria em disputa nessas questões: o planejamento sobre o espaço amazônico.

Mais do que uma navegação, que estaria oferecendo melhores condições comerciais, o planejamento do espaço está implicado no planejamento de modernização do transporte fluvial, sendo um projeto defendido pelos segmentos sociais dominantes e que consistia em construir caminhos para uma “*ocupação produtiva*” do espaço, um mecanismo de fortalecimento da criação de um “*mercado de terras*”.²³³ De acordo com Laura Antunes Maciel, quanto à interpretação histórica dos trabalhos da Comissão Rondon, a autora problematiza a busca incessante da conquista do “novo” ou da descoberta, e observa ser importante destacar que práticas de aproximação e contato, buscando superar as resistências populares, legitimavam aqueles trabalhos como ordenadores do território, definidores de um novo tipo de ocupação, aproveitamento de terras e “*estreitamento das relações entre os vários atores sociais dispersos nesses locais, que viviam arredios ou em conflito aberto com os representantes da ordem (...)*”.²³⁴ Guardando diferenças históricas, a navegação a vapor também incluiria projetos político-sociais que incidiriam sob outros planejamentos, passando por posturas políticas implicadas na especulação latifundiária, criação de público consumidor, abertura de vias comerciais etc. Esse projeto de navegação, se colocando no combate aos costumes e culturas que poderiam lhes ser incômodos, será construído em conjunto por diferentes setores da sociedade que delineavam esses interesses com ideologias próprias à burguesia, dispondo o projeto no campo antagônico aos direitos de participação popular.

Os empresários da região não oferecerão um projeto tão diverso do já existente com a *Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas*. Eles se esforçarão para participar do planejamento de territórios, disputando mercados de terras e não somente de transporte de mercadorias e passageiros. Ainda que se apresentassem na imprensa como possuidores de melhores condições de coordenar o planejamento, a classe comercial amazonense ensejava

²³³ Laura Antunes Maciel observa o processo de implemento do telégrafo pautado sob o projeto de criação da valorização das terras por onde passaria o serviço, assim como as futuras vias férreas. Estendo aqui essa leitura para o planejamento da navegação na Amazônia, que difundia, praticamente, os mesmos argumentos civilizatórios para os “*espaços vazios*” dos sertões brasileiros. In: *A comissão Rondon e a conquista dos sertões: espaço, telégrafo e civilização*. In: *Projeto História*. São Paulo, (18), maio, pp. 167-189, 1999, p. 170.

²³⁴ MACIEL, Laura Antunes. Op. Cit., p. 181.

acusações políticas de favorecimento para a *Companhia* que era “de fora”, evidenciando diferenças:

Desejávamos ver mais claramente condenado o monopólio da Companhia de Navegação do Amazonas. A subvenção anual de 826:000\$000 que recebe do cofre geral e 402:000\$000 do provincial mata toda a concorrência, dando ao mesmo tempo à Companhia poder imenso, que é aproveitado prejudicialmente pelo governo na eleição de seus apoiadores no parlamento”.²³⁵

No *A Voz do Amazonas* de dezembro de 1866, um colunista de tom satírico e humorístico, de pseudônimo *O Mundurucú*, denunciou os privilégios de que se valia a *Companhia* a fim de concentrar terras na região: “*O que é verdade, é que a Companhia do Amazonas tem obtido gratuitamente do governo muitos terrenos nacionais; mas é mentira que ela os tenha aproveitado em prol do bem público, e prosperidade da província*”.²³⁶ A *Companhia* passa a ser vista com suspeição a partir de questionamentos por parte do jornalismo e da classe de comerciantes, que então alardeavam sua influência direta na política, em prol dos próprios privilégios e riquezas.

O deputado pela província do Pará, Marcos Antonio Rodrigues de Souza, era ardoroso defensor dos interesses comerciais locais, quando suas falas nas sessões da Assembleia constantemente ganhavam espaço de publicação na imprensa amazonense e paraense. Crítico das influências políticas da *Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas*, ele denunciava:

Como empresa comercial, eu sempre considerei a companhia do Amazonas como o mais poderoso elemento da prosperidade desta província, e da do Amazonas; como empresa ou meio de fazer política é que, a meu ver, ela nada merece, e nem é conveniente.²³⁷

Nessa linha de acusações destaca-se o episódio publicado no jornal *O Catechista*, em edição de 28 de agosto de 1863, sob o título de *A viagem eleitoral do Ycamiaba*. Tratava-se de uma acusação do jornal contra a *Companhia*, afirmando que usavam de privilégios para garantir votos, valendo-se da viagem do vapor *Ycamiaba* (ou *Icamiaba*) para propaganda de campanha. Por esse episódio, pude compreender como se davam as articulações de aproveitamentos circunstanciais para atrelamentos políticos, tanto da imprensa, que aventava em palavras seu posicionamento, como por parte da empresa de navegações, que supostamente se valia de estratégias para permanência das suas atividades.

Analisando a notícia da *viagem eleitoral do Ycamiaba*, merecem referência os seguintes pontos: 1863 era ano de eleições para presidente de província no Pará; Em 23 de agosto chegaria

²³⁵ *Revista do Amazonas*. Manaus, 05 de julho de 1876, p. 63.

²³⁶ *A Voz do Amazonas*. Manaus, 01 de dezembro de 1866.

²³⁷ *O Catechista*. Manaus, 22 de janeiro de 1870.

a Manaus, Dr. Tito, acusado pelo jornal *O Catechista* de ser o responsável pela sondagem do campo eleitoral, visto ser ele um dos possíveis candidatos apoiados pela *Companhia* para o cargo de deputado naquela província.²³⁸ Segundo o jornal, no dia 29 de outubro do mesmo ano, todos são pegos de surpresa com a chegada inesperada do *Ycamiaba* no porto de Manaus. Toda a imprensa aguardava o barco, pois era responsável por trazer as notícias e os jornais de fora para serem publicadas em seguida nos periódicos da cidade. No entanto, nessa viagem o *Ycamiaba* trouxera apenas as malas do restante do país, as do litoral e as malas de notícias estrangeiras, mas de Belém nada trouxera. *O Catechista* levantou a hipótese de que, se o vapor havia chegado antes do previsto, e de Belém nada trazia, era porque daquela procedência havia saído às escondidas. Os jornalistas passam a sugerir a ligação do episódio com os eventos eleitorais do momento. Via-se aí a atuação da *Companhia* no teatro político, e o serviço daquele barco parecia atender a esses interesses. No entanto, *O Catechista* apenas insinuou essa interpretação como hipótese.

Até hoje ignora-se qual a urgência do serviço público que motivasse a vinda desse pacote (...) O Sr. Presidente nenhuma comunicação recebeu que merecesse o sacrifício dessa viagem extraordinária; se foi a custa do estado, denunciemos esse esbanjamento, se por capricho da companhia, profligamos desaso dele, e o emprego de tal meio para se mostrar no pleito eleitoral.²³⁹

O cenário dessas sérias acusações recai sobre o gerente da *Companhia*, João José de Freitas Guimarães, acusado de ser o responsável pela viagem do barco, quando esse poderia ter servido a interesses eleitorais de candidatos apoiados pela empresa. A presença do gerente na embarcação levou a imprensa a investigar a suspeita de que a viagem do *Ycamiaba* atendia a manobras políticas da eleição que se concluíra no mês passado. Nas páginas do referido jornal argumentava-se que a viagem do vapor tomara dimensões eleitorais, e que teriam utilizado então daquele serviço para fazer propaganda política de determinadas candidaturas.

Tocou em Villa Bella; (...), ali a seu bordo conferenciaram algumas pessoas sobre as eleições, mostrou-se lhes uma carta de recomendação das candidaturas dos Srs. Brusque e Moreira, dizendo-se lhes ser do Snr. Conselheiro [ilegível] e dirigida à presidência, assim fazendo-se lhes crer que eram os candidatos do gabinete!²⁴⁰

Na edição seguinte d'*O Catechista* lemos o desfecho desse episódio, sublinhado por lamentos profundos da parte dos acusadores, que atribuem a esta *viagem eleitoral do Ycamiaba* e às influências poderosas na política, por parte da *Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas*, a vitória de um dos candidatos beneficiados: “Acaba a província do Amazonas de

²³⁸ E que para os jornalistas teria vindo “talvez sondar o campo eleitoral, como advogado que é da companhia [de Navegação e Comércio do Amazonas], em favor do presidente do Pará, por onde há de ser deputado”. (*O Catechista*. Manaus, 28 de agosto de 1863).

²³⁹ *O Catechista*. Manaus, 28 de agosto de 1863.

²⁴⁰ *O Catechista*. Manaus, 03 de outubro de 1863.

*assistir ao triste e pesaroso funeral, de ver dar-se diploma de deputado, aos Snr. Francisco Carlos de Araújo Brusque, como triunfo do poderio de uma companhia subvencionado pelo estado para fins comerciais!”*²⁴¹

Reportagens como essas contribuíram para um movimento crescente de apoio a medidas que defendiam combater essas possíveis práticas políticas da *Companhia*. Alguns jornais – propriedade de políticos e empresários – foram elaborados como espaços de divulgação e debates, onde se construía apoio a outros projetos que poderiam tirar das mãos da *Companhia* o monopólio da atividade. As classes sociais mais abastadas da Amazônia entrariam em disputa pelo prestígio político e o poder econômico que vislumbravam na navegação a vapor, suas maiores possibilidades. Algumas falas evidenciavam que o crescimento econômico poderia ser resultado de iniciativa da classe comercial independente:

Sim, a classe comercial esforçando-se por uma vida de ação propriamente sua, há contribuído em vasta escala para o progresso e bem-estar dos povos, e isto que se observa na atividade dos principais centros mercantis, não é desconhecido que no Brasil muitos dos seus melhoramentos e empresas se tem levado a efeito, independentes do auxílio direto e poderoso do Estado.²⁴²

Diante do debate da abertura da navegação a vapor para investidores locais, alguns jornais, como o *A Voz do Amazonas*, buscarão construir outra perspectiva histórica, que favorecesse a classe comercial local como a legítima detentora do projeto de navegação a vapor. Passa-se a rediscutir a abertura dos rios para a navegação a partir de novos símbolos, no entanto, sem deixar de ser uma repetição das antigas formas de abordagem da temática: circulando os mesmos conceitos de avanço, progresso, crescimento etc. Esses discursos são apresentados ideologicamente como porta-vozes de toda a população, afirmando-se como necessidade de uma sociedade indivisa. Buscavam assim, construir a partir de interesses específicos, a noção de emergência de crescimento econômico:

A província do Amazonas dotada pela poderosa e beneficente mão do Senhor dos mais gigantescos elementos de prosperidade e de grandeza, sentindo-se com forças de administrar a sua herança de liberdade e de vida, que lhe cabe na confederação brasileira, ergue sua voz para conquistar a sua autonomia, como condição essencial para assegurar aos seus direitos e faculdades; a liberdade do comércio; a navegação livre de seus rios; a proteção de que carece a indústria permanente sob todos os pontos de vista de seu desenvolvimento (...) ²⁴³

Promover a navegação do Amazonas e dos seus afluentes, era uma necessidade que subiu a altura de urgência, desde que uma sabia medida governativa abriu aquele colosso aos navios mercantes de todas as nações.²⁴⁴

²⁴¹ *O Catechista*. Manaus, 10 de outubro de 1863.

²⁴² *O Catechista*. Manaus, 16 de julho de 1870.

²⁴³ *A Voz do Amazonas*. Manaus, 17 de outubro de 1866.

²⁴⁴ *A Voz do Amazonas*. Manaus, 10 de março de 1867.

O projeto da abertura de novas linhas de navegação foi proposto em 1866, em sua maioria, por comerciantes locais, sendo alguns estrangeiros, mas formando o grupo liderado pelo comerciante português Alexandre de Brito Amorim. A expectativa em torno do projeto era pela abertura do filão de navegação para a livre-concorrência. Valendo-se de grande aparato da imprensa, percebe-se como esses empresários se organizaram para participar do planejamento da navegação, evidenciando que a divisão social existente estaria relegada aos privilégios de uma empresa de navegação que era propriedade de um personagem de fora da região. As classes mais favorecidas do Amazonas diversificavam em suas falas os interesses de exploração da atividade, que pouco se diferenciava dos mesmos interesses da companhia dominante, em razão de uma difusão que os defendia como coletivos, pautando propostas de “crescimento” e “avanço” independentes. A livre-concorrência pode ser compreendida nessas falas como um instrumento eficaz para ocultar a luta de classes interna e cotidiana, construindo o sentido do externo, do “de fora” como o verdadeiro adversário da sociedade.

Para reforçar a validade da livre-concorrência, muitas vezes essa ideologia ancorava apoio nas opiniões de intelectuais respeitados daquele período. Na *Revista do Amazonas*, publicaram a opinião do aclamado professor Louis Agassiz:

Sem dúvida a abertura do grande rio ao comércio de todas as nações seria o primeiro passo no bom caminho; e esta medida em si mostra o progresso extraordinário que o Brasil está fazendo, pois há pouco mais de meio século que a estreita política e disposição ciumenta do governo português, proibiram ao maior viajante dos tempos modernos o entrar no Valle do Amazonas, ao passo que hoje uma excursão científica de igual espécie é acolhida e animada de toda a maneira pelo governo de uma nação hoje independente da Europa.

Mas concorrência livre é complemento necessário da liberdade já concedida, e concorrência quase nunca é possível onde se conservam em pé monopólios. Sou de opinião, pois, que todas as facilidades excepcionais concedidas pelo governo brasileiro às companhias particulares são prejudiciais aos melhores interesses dele.²⁴⁵

A crítica aos monopólios estava na pauta da vez e buscava incessantemente articular um movimento de combate contra privilégios de uma única companhia particular. Reforçando imagens e discursos dessa disputa política para seus leitores, o *A Voz do Amazonas* anunciou que comerciantes da região, liderados por Amorim, compraram uma escrivinha de prata para o momento em que o vice-presidente assinasse a autorização das novas linhas de navegação.²⁴⁶ O simbolismo da escrivinha reforçava os interesses que aqueles empresários possuíam em marcar a memória de uma nova história e de uma nova expectativa, que serviria “*para atestar as gerações vindouras, o patriotismo (...), promovendo melhoramentos de verdadeira*

²⁴⁵ *Revista do Amazonas*. Manaus, 05 de julho de 1876. N° 4, p. 63.

²⁴⁶ *A Voz do Amazonas*. Manaus, 17 de outubro de 1866.

felicidade para esta província".²⁴⁷ Tratava-se de outra estratégia discursiva que registrava o momento de forma teatral, construindo pela imprensa nomes e personalidades.²⁴⁸ O jornal ainda adornava o acontecido como um "*gesto patriótico*" da assembleia legislativa, que estaria autorizando àqueles empresários as novas linhas de navegação dos rios do Alto Amazonas, Purus, Juruá, Madeira e Negro. O ano era 1866 e estava assinada a abertura da *Companhia Fluvial do Amazonas*; mas essa só viria a inaugurar suas linhas em 1869.

E da mesma forma que a navegação a vapor no Amazonas em seus anos iniciais estivera associada a personagens específicos para legitimar sua validade, a figura de Alexandre Amorim passava a ser enaltecida aos moldes da de Irineu Evangelista, barão de Mauá, tornando-o o responsável da região (ainda que português) pelo "novo" momento histórico da navegação. Destacando essa peculiaridade, vê-se que a memória em torno de *quem era o pai* do vapor esteve em constante disputa. O problema consiste em que, assumindo o protagonismo da empreitada, os empresários evidenciam que suas expectativas circulavam em torno do planejamento da atividade, segregando outros segmentos sociais e expurgando da memória diversos sujeitos históricos. Compreender esse processo como um planejamento, nos desvia do perigo das narrativas ancoradas nas ideias do empreendedorismo, ou então nas de que por serem comerciantes locais, seriam esses, "vítimas" do avultado capital de Mauá (o inimigo externo). Mas, ainda que buscassem se colocar no antagonismo do primeiro projeto, esses empresários ansiavam pelos mesmos símbolos do poderio da navegação, defendendo as mesmas bandeiras ideológicas de pretensos "patrões dos rios".

Surtindo eficácia, o reforço discursivo sobre os feitos dessas personalidades envolvidas naqueles planejamentos seguiu ecoando em diversas oportunidades. Por exemplo, Alexandre de Brito Amorim é elogiado por Agnello Bittencourt no seu *Dicionário amazonense de biografias* (1973), como sendo um comerciante português que dedicou "*cerca de 30 anos de sua vida em prol do desenvolvimento comercial do Amazonas*".²⁴⁹ Esse constructo discursivo estaria sendo alimentado ao longo do tempo, nutrindo-se dos enaltecimentos à Amorim como o protagonista do projeto de 1866; sendo muitas vezes construído em oposição à Mauá pela

²⁴⁷ Idem.

²⁴⁸ O ofício de entrega da escrivania foi assinado pelos seguintes comerciantes e empresas: Amorim & Irmão; Antonio Joaquim Costa & Irmão; Barboza & Irmão; Manoel Antonio Nogueira Dejad; Hermenegildo de Souza Barbosa; Manoel Joaquim Pereira de Sá; José Alves da Cruz; Antonio d'Oliveira e Silva; José Teixeira de Souza e Comp.; Joaquim Rodrigues Soares; Miranda Barros e Comp.; Manoel Alves dos Santos; Antonio Baptista Bitancourt; José Coelho de Miranda Leão; Mesquita e irmãos; Bastos e Lima e França e Vidal. Conforme foi publicado na primeira página de: *A Voz do Amazonas*. Manaus, 17 de outubro de 1866.

²⁴⁹ BITTENCOURT, Agnello. *Dicionário amazonense de biografias* - vultos do passado. Rio de Janeiro: Conquista, 1973, p. 45-46. O autor também o exalta em oposição à Mauá, em: *Bacia Amazônica: vias de comunicação e meios de transporte*. Rio de Janeiro: INPA, 1957, p. 84.

imprensa do período, devido constantes discussões travadas entre as duas companhias rivais e reverberadas pelas folhas de notícias amazonenses. E determinado jornalismo por vezes acusava Mauá de prejudicar o empresário português. A disputa política em torno do planejamento de navegação na região passava a ser veiculada pela imprensa como um duelo pessoal. Escreve então o jornalista *O Mundurucú* em sua coluna *O que se diz*: “*O que se diz é que Alexandre Amorim procura realizar um imenso serviço à província, com a navegação a vapor nos rios Negro, Madeira e Purús; o que não se diz é que a companhia do Mauá, lhe matará a empresa com os embaraços que lhes está pondo*”.²⁵⁰

Alexandre Amorim possuía o apoio do jornal *A Voz do Amazonas*, que levava para suas páginas palavras elogiosas à empreitada dos empresários locais, vinculando a atividade à necessidade de inserção do território amazônico aos interesses dos projetos imperiais de desenvolvimento, civilização e progresso para a região. Naquela imprensa, louvava-se a proposta da abertura dos rios Madeira, Purus e Negro como uma “*grandiosa ideia, um cometimento louvável*” e positivo para a província do Amazonas, ao passo que “*tal é a confiança em si mesma e nos seus próprios recursos, que se acaba[va] de celebrar um contrato com o negociante Alexandre Paulo de Brito Amorim*”.²⁵¹ Dessa maneira estabelecia-se no *A Voz do Amazonas* a opinião acerca da empreitada liderada por Alexandre Amorim. A figura desse empresário, assim como o lugar social que ocupava, eram fortalecidas por essas ideias, que defendiam condições prévias para que entrasse na disputa com a companhia de Mauá já contemplado.

Por outro lado, como efeitos de revelia, acusavam a *Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas* de exercer pressão sobre as esferas do governo que lhes apoiava. A partir de suas influências, acreditava ser possível virar o jogo a seu favor durante as eleições, compondo cadeiras que a defenderiam ardorosamente no parlamento. Opiniões sobre a atividade de navegação da *Companhia* marcavam um campo de disputas, mediado pelo jogo de influências políticas e econômicas. A disputa pela memória a se construir acerca da inserção do vapor na região, era interesse vital da classe dominante, que quando vislumbrou a oferta de se navegar por rios não navegáveis pela companhia de Mauá, se lançou vorazmente em concorrência.

A abertura dos rios Madeira, Purus e Negro tinha como ponto de partida e central, o porto de Manaus, capital da província. A futura *Companhia Fluvial do Alto Amazonas* teria acesso aos três rios, pelos vapores *Madeira*, *Ururáí* e *Jamuarí*. Encontramos no artigo

²⁵⁰ *A Voz do Amazonas*. Manaus, 24 de novembro de 1866.

²⁵¹ Idem.

Navegação a vapor dos principais afluentes do alto Amazonas,²⁵² publicado no *A Voz do Amazonas* de 24 de novembro de 1866, as condições para a navegação a vapor no rio Madeira, uma das novas linhas de navegação em discussão. Constavam no jornal, as seguintes condições:

- 1- Uma viagem mensal (linha) que começaria em Belém do Pará até no Crato com escalas nos portos de Breves, Gurupá, Porto de Móz, Monte Alegre, Santarém, Óbidos, Villa Bella, Serpa, Borba, Boa Vista, Manicoré, Marmellos e Baetas.
- 2- Os vapores dessa linha deveriam ter capacidade para nove mil arrobas de carga, o combustível para a viagem, acomodação para passageiros e sua marcha deveria ser de 12 milhas por hora.
- 3- As tabelas de fretes e passagens entre o porto de Manaus e o de Serpa devem ser as mesmas, estabelecendo preços proporcionais para os portos situados no rio Madeira e para a nova escala que no Baixo Amazonas iria à Monte Alegre.
- 4- O governo da província do Pará obrigando-se, por este serviço à subvenção mensal de 10 contos de réis realizaria o seu pagamento pela forma designada na condição oitava do contrato provincial de 12 de abril de 1862 que se estenderia a esta nova linha de navegação.

As condições solicitadas para a abertura daquela linha de navegação seguiam normas bem definidas, e foram discutidas pela comissão de fazenda da Assembleia provincial do Pará. Do contrato assinado pelo governo da província do Amazonas com Alexandre Amorim, consolidado pela lei de nº 158 de 07 de outubro de 1866, a Assembleia exigiu do empresário:

- 1- O estabelecimento de 3 linhas de vapores que partiriam de Manaus; a primeira iria de Manaus até as Cachoeiras de Santo Antonio no rio Madeira, local onde se localizava o destacamento militar; a segunda linha iria de Manaus até as barreiras do Hyutananhã no rio Purús, já a terceira linha saindo também de Manaus terminaria em Santa Izabel no rio Negro. As linhas regressariam pelos mesmos pontos de escala que passassem.
- 2- No primeiro ano de navegação nos rios Madeira e Purús, deveriam ser feitas seis viagens redondas e uma mensal do segundo ano em diante. Somente no terceiro ano de atividade da empresa começaria a linha do rio Negro.
- 3- Os vapores da empresa deveriam ser fabricados com solidez, e velocidade própria para “vencer a navegação”, na enchente ou na vazante dos rios, deveriam ter capacidade para 120 toneladas de carga e acomodação para 20 passageiros, incluindo um camarim para mulheres. Os da linha do rio Negro poderiam comportar metade da capacidade mencionada, tanto para cargas como para passageiros.
- 4- Em favor do governo provincial o contrato exigia gratuitamente: O transporte das malas do correio da correspondência oficial; duas passagens à ré de primeira classe, e cinco à proa (sem direito a “comedorias”); Abatimento de 20% a favor de todos os passageiros do governo em número superior ao estipulado; liberdade para uma tonelada de carga; Condução de somas de dinheiro dos cofres públicos sob os riscos do próprio governo.²⁵³

Defendia-se então que o referido contrato firmado estabelecia condições favoráveis para a região. Afirmava-se o caráter benéfico do estabelecimento dessa nova companhia de navegação a vapores, que estaria favorecendo uma maior possibilidade de comércio, bem como maior conexão com o interior, afinal, a empresa prometia maior regularidade das viagens. Outra

²⁵² Idem.

²⁵³ *A Voz do Amazonas*. Manaus, 24 de novembro de 1866.

perspectiva construída a seu favor era de que a nova companhia estaria facilitando também, a ação da justiça e da administração pública, “*muitas vezes embaraçadas em expedir ordens e providências*” aos lugares de maior dificuldade de acesso.²⁵⁴

Em 1869 passava a funcionar a *Companhia Fluvial do Alto Amazonas*. No jornal *O Catechista* comemorava-se mais uma “*via de progresso*” pelos rios, expressando apoio emocionado. De acordo com aquela imprensa, a importância da iniciativa era evidente, pois, com exceção de Serpa, algumas cidades sequer tinham acesso às navegações a vapor, um motivo a mais para que fosse publicada uma manchete em louvor da empreitada:

Acha-se celebrado entre o Exm. Presidente da província, e o gerente da Companhia Fluvial do Alto Amazonas, o contrato de navegação à vapor, entre esta capital aos portos de Autás, Canumã, Abacaxis, Conceição, Villa Bella, Silves e Serpa. Esta linha se deve inaugurar segundo nos consta, em junho do ano que vem. Felicitamos a província por mais este melhoramento, e louvamos o exm. Sr. Coronel Miranda Reis por este ato com que secundou as patrióticas vistas d’assembleia provincial, e as aspirações dos habitantes dessas localidades que não compartilhavam (à exceção de Serpa) dos benefícios do vapor.²⁵⁵

O jornal defendia que a província lucraria com mais esse benefício, porque a subvenção concedida pelo governo serviria como um incentivo à perda de um de seus navios, o *Purús* – vapor naufragado naquele mesmo ano, e que pertencia à *Companhia Fluvial do Amazonas*. Em 1870, a empresa vivenciava seus primeiros momentos de atividade pelo contrato celebrado no ano anterior. Era sete de julho de 1870 quando saiu o vapor *Purús* do porto de Manaus, com destino ao rio Madeira. Às duas horas da manhã do dia oito, o *Purús* navegava no encontro das águas dos rios Negro e Solimões. O vapor pretendia cortar caminho na direção da ilha do Puraquequara Grande, evitando assim a enseada pedregosa do Puraquequara Mirim, de difícil navegação durante o período de vazante.²⁵⁶ O vapor seguia à margem direita do Amazonas quando avistou o vapor *Arary*, vindo de Belém para Manaus, e que vinha navegando na mesma margem com o farol vermelho de bombordo acesso. Segundo relatos, o *Purús* tinha espaço suficiente para manobrar para o lado de terra da ilha, mas estava muito carregado e com pouca velocidade. A curva existente naquele ponto do rio impossibilitou que os dois vapores se avistassem à distância. Chegando próximo um do outro, o *Purús* tentou aproximar-se o máximo possível da margem para desviar do *Arary*. Esse, aprofundando para a terra, não evitou o choque,

²⁵⁴ Idem.

²⁵⁵ *O Catechista*. Manaus, 16 de julho de 1870.

²⁵⁶ Pormenores do acidente são relatados pelo cônego Francisco Bernardino de Souza em: *Lembranças e curiosidades do Valle do Amazonas*. Belém: Typ. do Futuro, 1873, p. 60.

colidindo com o lado de bombordo do *Purús*, que então afundou, deixando muitas vítimas fatais.²⁵⁷

O naufrágio do *Purús* tornou-se uma das tragédias mais repercutidas na história das navegações a vapor na Amazônia. Inúmeras homenagens às vítimas foram prestadas pela imprensa, literatura e falas oficiais. Dentre diversas manifestações, destaco a crônica do escritor Inglês de Souza, cuja avó, fora vítima daquele naufrágio:

A bracejar contra a correnteza, lobrigo um ou outro náufrago naquele pego (...). Uns, redobrando de esforços, conseguirão alcançar a margem anelada; a maior parte, porém, certo fraquejará impotente na violência das águas e rolará inanimada aos profundos antros dos caimões! Num camarote, vencida, dominada por (...) sono, uma jovem mulher angelical, esposa estremeçada e extremosíssima, é surpreendida pelas águas em sua descuidosa semi-nudez inconsciente e logo sufocada sem haver tempo de reconhecer o perigo por que passa com os seus, — com os parentes afetuosos e com o infeliz marido, o comandante austero, de quem separa-a, sem transigências, a compreensão do cumprimento do dever. E ali morre, com o pobre coração retalhado de angústias e amaríssimas saudades, uma valente mulher de temperamento e atividade viris, guia e ama de muitos daqueles náufragos. É a heroica exploradora d'uma parte do rio Madeira, a veneranda mãe dum punhado de homens honrados e de honestíssimas mulheres, — a idolatrada mãe daquela excelsa criatura que deu-me luz aos olhos e piedosos sentimentos ao coração!²⁵⁸

Para além das mortes e prejuízos financeiros, o naufrágio do *Purús* rendeu uma investigação jornalística acirrada por parte da imprensa, que levantou acusações e evidenciou o acontecido como mais uma séria acusação de práticas absurdas e violentas da *Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas*.

O jornal *O Catechista* veio a publicar algumas notas investigativas sobre o naufrágio, difundindo devidamente a polêmica em torno da eventual “*manobra ilegal*” do *Arary*. O comandante do *Arary*, José Antonio Pereira Leal, se defendia dizendo que seguira as recomendações do artigo 3º do aviso do Ministério da Marinha de 22 de abril de 1868, quando navegava costeando, seguindo aquelas instruções. O artigo afirmava que a culpa do acidente era do vapor da *Companhia de Navegação e Comércio*, pois o seu comandante infligira o artigo 4º, que determinava que as “*embarcações que subirem e encontrarem outra pela proa com a mesma direção e menor marcha, guinarão para o meio do rio*”.²⁵⁹ No mesmo texto vemos como os argumentos se articularam para culpabilizar o vapor *Arary* pela tragédia;

²⁵⁷ Segundo nota de rodapé feita por Bernardino de Souza, suas referências sobre o naufrágio do *Purús* se baseiam dentre outros documentos e entrevistas, na comunicação feita ao gerente da companhia de navegação pelo comandante do *Arary*, José Antonio Pereira Leal, relatados em: *Comissão do Madeira: Pará e Amazonas*, pelo encarregado dos trabalhos ethnographicos, Cônego Francisco Bernardino de Souza. 1.ª Parte. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1874, p. 68.

²⁵⁸ SOUZA, Inglês de. *O naufrágio do Purús*. In: CARVALHO, J. Marques de. *Entre as Nymphaeas*. Buenos Aires: Arnoldo Moen, 1896, p. 42-47.

²⁵⁹ *O Catechista*. Manaus, 06 de agosto de 1870.

primeiramente citando supostas instruções de navegação que foram ignoradas, para logo em seguida acusar o comandante e a tripulação de displicentes e ignorantes:

Porque pois tendo o comandante do Arary avistado o Purus a duas e meia milhas de distância como se diz, não cumpriu esta disposição, guinando o seu navio para o largo? Porque só lhe aprouve cumprir a disposição do artigo 3º e desprezou o artigo 4º para prosseguir tenazmente na sua marcha até traçar a meio o infeliz Purús? Longe de nós a ideia de que houvesse propósito de causar tão formidável desgraça com esta tenacidade, mas é força convir ou que o comandante do “Arary” ignorava disposição do artigo 4 das instruções em que quer basear a sua defesa, ou descansava no seu camarote como se diz, das fadigas da viagem, a hora em que o sinistro se deu, e não teve tempo de prevê-lo. O oficial de quarto neste caso é o verdadeiro responsável da abalroação, e não deve ficar impune pelo sacrifício de tantas vidas, e pela perda de tantas fortunas que de um momento para o outro reduzirão a miséria muitas famílias.

As tensões ficam exaltadas na discussão, não somente pelas perdas de vidas e mercadorias, mas também pelo fato de serem dois vapores de companhias concorrentes. Seguindo o sensacionalismo dessa imprensa, o naufrágio ganha as dimensões de uma disputa política. Não por acaso um jornalista insinuaria a possibilidade de acidente proposital. Eis que surgem os momentos da desqualificação profissional, do comandante ao oficial de quarto, como se os mesmos não estivessem também em total risco de vida juntamente com os naufragados. A desqualificação profissional atinge os tripulantes menos graduados do *Arary*, em argumentos que partem não da imprensa, mas da própria companhia que os empregava. Alegavam a incompetência dos práticos, acusando-os de embriaguez:

Para atenuarem as culpas do Arary dizem os defensores da companhia do Amazonas – que os práticos iam embriagados, e isso causou a má navegação e abalroação do Purús. Pode ser, mas permitam que façamos o seguinte raciocínio: (...), a culpa portanto do grande sinistro pertence ao Arary e não ao Purús: cumpre ser justo e não deixar que a opinião pública se forma com vozerias e falsas apreciações. É sempre uma iniquidade esposar a causa do mais forte somente porque este tem maiores pulmões para gritar.²⁶⁰

A *Companhia Fluvial do Amazonas* ainda estava em início de atividades, se comparada com a *Companhia de Navegação e Comércio*, era uma empresa ainda pequena, razão pela qual o autor do artigo qualificava a última como a “*mais forte*”, a que possivelmente teria maior influência na construção de uma verdade sobre o caso. A imprensa amazonense, grande defensora da navegação a vapor, polarizava então a atividade em duas linhas interpretativas: ancorada a primeira no capital particular e a segunda no capital subvencionado pelo império. Essa polarização editorial acabou orientando boa parte do debate em que se valorizava a ação empresarial regional contra a subvenção imperial.

Na sequência dessas disputas, encontrei em documentações que se consagram autolegitimadoras e autoexplicativas desse processo histórico, narrativas em que se construam

²⁶⁰ Idem.

alguns fatos como marcos periódicos da navegação a vapor na Amazônia. Em sua maioria, essa documentação era produzida pela oficialidade política, constituindo-se de leis, anais, falas, atas, relatos, regulamentos, discussões parlamentares etc. Como esse material já veem sendo debatido e revisto ao longo do tempo pela historiografia, mesmo que em certos casos, sem maiores problematizações, quero destacar alguns episódios considerados sequenciais aos que já discutimos partindo da imprensa local.

Dentre esses episódios, posso sublinhar que em 1871 teria o barão de Mauá repassado os contratos de sua companhia para empresários ingleses, formando a *The Amazon Steamship Company*. No ano seguinte, a *Fluvial* seguiria crescendo, quando adquiriu os navios *Javari*, *Arimã* e *Rio Branco*, além da concessão de uma nova linha de navegação, do rio Juruá até Marari. No mesmo ano, Belém deixava de ser o único porto com ligação internacional, porque a Assembleia Legislativa Provincial do Amazonas autorizava a contratação de uma empresa para seis viagens anuais para a Europa. E sob financiamento de capitais ingleses, a *Companhia de Navegação e Comércio* estenderia sua linha peruana até Loreto, controlando a maior parte do fluxo comercial da Amazônia Peruana. Em 1873 o governo assinou contrato de navegação internacional com Alexandre Amorim, devendo os navios escalarem em Liverpool, Havre, Lisboa, Vigo e Belém. Em dezembro daquele ano, a *Companhia Fluvial* supostamente sem fundos e prestes à liquidação, transferiria seus direitos para *Amazon Steam Navigation Co. Ltd.*, empresa fundada por Mauá em Londres em 1874. E Amorim organizava na Inglaterra, a *Liverpool and Amazon Royal Mail Steamship Cy. Ltd.*, visando regularidade de navegação internacional com os navios *Mallard*, *Lilian* e *Amazonas*. Essa empresa ainda causaria muitos problemas legais à Amorim, sendo acusada pelas autoridades posteriormente, de variadas irregularidades. O que possivelmente teria contribuído a 21 de março daquele ano, ao definitivo absorvimento da sua *Companhia Fluvial do Alto Amazonas* pela *Amazon Steam Navigation Co. Ltd.* Com o fim da *Liverpool and Amazon*, em 1877 a Assembleia Legislativa da província do Amazonas declarava concorrência aberta à navegação internacional, saindo vencedores a *Singlehurst, Brocklehurst & Cy*, representada pelo sócio Septimus Brocklehurst, de Liverpool. Com o contrato, assinava-se uma linha que passou a denominar-se *Red Cross Line*, e previa escalas em Liverpool, Havre, Lisboa, Natal, Belém, Óbidos, Santarém, Itacoatiara e Manaus. Em 1881 a *Red Cross Line* se funde com *Alfred Booth and Co*, dando origem à *Booth Steamship Company Limited*.²⁶¹ Supostamente a última viagem a vapor no Amazonas data de 1975, e teria

²⁶¹ David Pennington realizou uma pesquisa interessante acerca da atuação da *Booth Line* no Amazonas, vale a pena conferir: *Manaus e Liverpool: uma ponte marítima centenária - anos finais do Império / meados do XX*. Manaus: EDUA, 2009.

sido por intermédio dos navios da *Booth Line*. Posteriormente os vapores seguiriam perdendo espaço para os motores de explosão a diesel.²⁶²

Vemos assim que o planejamento da navegação a vapor na Amazônia continuou ao longo do tempo articulando diversas forças sociais, logo, não se restringia a duelos empresariais e polarizações institucionais, também tendenciosos a visões estruturantes e centradas em ações empresariais autolegitimadoras, quando as perspectivas de modernização dessa navegação insidiam posicionamentos ideológicos. Tanto que, como vimos, é possível encontrar em vários documentos e estudos tradicionais do tema, uma cronologia “oficial” da sucessão de empresas de navegação. Para compreendermos esses episódios construídos pela oficialidade como marcos históricos da navegação a vapor, é interessante problematizarmos o que se apresenta como dado e pronto. Já que observamos certas narrativas dispostas como autoexplicativas e consagradoras, no lugar de um processo histórico que foi resultado de uma incessante disputa política e sociocultural, cujo impacto foi significativo sobre toda a população, e não somente resultado formal de um debate parlamentar ou de concorrência empresarial, como mesmo se observa pelas folhas da imprensa local e demais fontes aqui analisadas.

²⁶² Essas informações podem ser encontradas em estudos amazonenses, alguns tradicionais como LOUREIRO, Antonio. *O Amazonas na Época Imperial*. Manaus: Valer, 2007, pp. 173-188; outros, passando de maneira breve, como REIS, Arthur. *História do Amazonas*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1989, p. 222. Mas também podemos encontrá-las sendo problematizadas em estudos mais recentes e variados, como os de: FERREIRA, Sylvio Mário Puga. *Federalismo, economia exportadora e representação política: o Amazonas na República Velha: 1889-1914*. Manaus: EDUA, 2007, p. 60-83; FONSECA, Dante Ribeiro da. *O surto gumífero e a navegação na Amazônia*. In: *Revista Veredas Amazônicas*, Porto Velho, n.01, vol. 01, 2011; GREGÓRIO, Vitor Marcos. *Uma face de Jano: a navegação do rio Amazonas e a formação do Estado Brasileiro (1838-1867)*. São Paulo: Annablume, 2012 etc. O que já demarca que esses episódios já veem sendo rediscutidos há certo tempo e de maneira interdisciplinar, propiciando novos olhares sobre o tema e métodos alternativos de análise de fontes, o que fragmenta a gratuidade desses dados oficiais.

II — Trajetórias de vida e práticas de trabalho fluvial: do remo ao vapor

*“De outra vez, descia o Solimões um navio rumo a Manaus, trazendo muita borracha. Em certo momento, todos, a bordo, sentiram um estremecimento, correndo, logo, a notícia de haver o barco batido em um pau e ia soçobrar. Presto, dirige-se à margem mais próxima onde vai a pique. Salvam-se os passageiros. Perde-se o carregamento, (...). (...). As águas do Solimões baixavam e a embarcação sinistrada ficaria, como ficou, em seco. A Companhia, vigilante na sua defesa, requereu exame parcial, chegando-se a conclusão de que o rombo, no casco do navio, fora feito de “dentro para fora” e não de “fora para dentro”, como bem indicavam as farpas laterais do buraco produzido por um grande e pesado martelo pontiagudo. Para prevenir crimes desta ordem, somente uma escola de Moral”. (Agnello Bittencourt; *Bacia Amazônica: vias de comunicação e meios de transporte*; p. 71)*

Ao longo do século XIX autoridades políticas e militares buscarão realizar um processo de disciplinamento no mundo do trabalho marítimo e fluvial, normatizando a atividade das marinhas mercantes e militares do Brasil. Através de variadas estratégias para a composição de tripulações, interesses do capitalismo influiriam nas tentativas de proletarização de homens e mulheres que, eventualmente, não dependiam da venda de suas forças de trabalho. Enfim, quando eram impelidos a compor tripulações, a população nativa estaria experimentando exclusões de direitos de outros meios de subsistência, como a prática da agricultura pelo acesso à terra.

Diante de homens e mulheres embarcados de maneiras quase sempre questionáveis, o disciplinamento marítimo serviria para que os setores dominantes evitassem continuidades das tradições, culturas e costumes que, como veremos, alteraram perspectivas da navegação, gerando espaços de trabalho que escapavam do controle e da expectativa das classes dominantes. Com a transformação da tecnologia fluvial brasileira no decorrer do século XIX, o momento torna-se decisivo, principalmente quando as autoridades se apropriavam da ideia de “modernização” para buscar disciplinar os “marinheiros” mediante diversificadas instituições normativas, visualizando com isso, interesses específicos de determinados setores sociais.²⁶³ De acordo com José Carlos Barreiro,

esse processo amplo de proletarização, através do qual homens eram arrancados da terra, teve que vir acompanhado da organização e disciplinarização dessa “força de trabalho”,

²⁶³ Conforme se aponta no conjunto de regulamentações dos trabalhos marítimos a partir das obrigações de maquinistas e artífices de embarque, reunidos em documentação oficial do Ministério da Marinha, em MARINHA: *Corpo de off.^{es} marinheiros, maquinistas e artífices de embarque*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1848.

sem as quais os lucros dos capitães de navio e os objetivos da Marinha brasileira ficavam comprometidos.²⁶⁴

No caso dessa experiência na região do Amazonas, observamos que a navegação fluvial estava composta por homens e mulheres, que antes mesmo de tornarem-se força de trabalho embarcada, assalariada, contratada e/ou recrutada à força, já possuíam experiências arroladas no uso de outras embarcações – práticas resultantes de memórias ancestrais de navegação, materializadas pelas experiências históricas de marcante influência indígena em seus costumes de cotidiano. Essa especificidade de experiências de deslocamento e sobrevivência através dos rios, evidencia-nos que o processo histórico de “modernização” do transporte fluvial na região marcou peculiaridades ao apresentar vivências opostas e contraditórias àquelas relações de trabalho, sobretudo na composição de tripulações, afinal, ainda que fossem acostumadas à navegação, aquelas pessoas não se enquadravam nos moldes prescritos de uma marinhagem disciplinada.

No decorrer desse processo histórico na região amazônica, “ser marinheiro” evidenciava uma experiência ambígua e plural, onde os trabalhadores recrutados como tripulação, não somente eram especialistas em navegação, como em algumas viagens (a remo, vela ou vapor) estavam aptos às outras atividades envolvidas naqueles trabalhos, como remar, abrir picadas, carregar, pilotar, cozinhar, caçar, pescar e até servir de intérprete em ocasiões – levando em conta a riqueza de idiomas em uso na Amazônia do período. Com base nisso é viável apontar que boa parte dos impelidos a tornarem-se “trabalhadores fluviais” eram, em sua maioria, originários dos povos indígenas; evidenciando que suas presenças nesses trabalhos partiam de experiências históricas de autonomia de subsistência, e que acabavam por tornar possíveis os trabalhos náuticos por meio de criatividade e improvisos; e se pudermos interpretar aí uma “característica” dos “marinheiros” locais, ressaltamos que dessa peculiaridade eclodiam diversos conflitos sociais.

Vale lembrar que constantemente as relações de trabalho fluvial tornavam-se nocivas e agressivas, e isso em qualquer tipo de embarcação onde se pretendesse algum tipo de ordem embarcada. Em variadas expedições de viajantes (nacionais e estrangeiros) nos deparamos com momentos de conflitos em que se ressaltam as tentativas de controle dos espaços embarcados, independentes da modalidade de embarcação. Afinal, aquelas tripulações não eram compostas por marinheiros disciplinados, quando o eram por homens e mulheres de diferentes trajetórias

²⁶⁴ BARREIRO, José Carlos. *A formação da força de trabalho marítima no Brasil: cultura e cotidiano, tradição e resistência (1808-1850)*. In: *Tempo*. Revista do Departamento de História da UFF, v. 15, p. 189-209, 2010, p. 193-194.

de vida. Mas, ainda que essas pessoas fossem agregando diversificados conhecimentos àquelas viagens, e, oportunizando a sobrevivência coletiva das tripulações, os entraves eram frequentes. Doravante o trabalho embarcado se tornava imprevisível e/ou conflituoso, valiam-se aqueles trabalhadores de inúmeras táticas de resistência, impondo obstáculos ao controle de tais espaços.²⁶⁵

Em momentos, estando de forma inesperada naquelas tripulações, essas pessoas não desempenhavam uma única função de trabalho, ao passo que isso lhes garantia certa autonomia de movimento, dificultando o controle de seus corpos e até mesmo da embarcação. Somente com a normatização das linhas de navegação a vapor poderemos observar o planejamento objetivo de divisão do trabalho nos espaços embarcados, possivelmente devido ao funcionamento dos vapores como máquinas de trabalho, o que favorecia o disciplinamento da tripulação. Para isso, seriam demarcadas as divisões no trabalho interno das embarcações, especializando-se tarefas que ficariam restritas aos práticos, foguistas, carvoeiros, maquinistas, pilotos, enfim, trabalhadores que desempenhavam funções técnicas naqueles navios. Contudo, mesmo durante as atividades dos vapores, as práticas de navegação permaneceram devedoras de diversificadas experiências históricas, acentuando características específicas quanto ao seu funcionamento na região. Por isso, será relevante trazer à discussão os conflitos e contradições dos remeiros e demais trabalhadores embarcados, quando por meio de suas experiências de navegação, toda uma cultura de trabalho fluvial era formada historicamente. Observando essas experiências é perceptível a transformação das formas de navegação, tornando específicas e peculiares as práticas do trabalho embarcado, tanto nos vapores como nas demais embarcações, resguardando-se, todavia, possíveis diferenças nesse meio histórico jamais homogêneo.

A navegação como imposição de trabalho

Ao analisar o processo histórico de formação de uma cultura em torno do trabalho fluvial, é salutar buscar compreender as disputas que ensejaram tentativas de controle e disciplina dessa força de trabalho por meio da imposição; sendo através desses conflitos vivenciados que se daria o tom das peculiaridades de ação e intervenção desses trabalhadores. A primeira característica a ser destacada nas experiências do processo de disciplinamento do trabalho

²⁶⁵ O episódio retratado por Bittencourt em epígrafe, podia ver, possivelmente, num desses momentos de resistência (uma suposta sabotagem) como mais uma oportunidade de incriminação da marinhagem, o que justificaria a aplicação de posturas de controle e disciplina a partir da imposição de instituições normativas para o trabalho náutico, que viria juntamente com introdução dos vapores. Analisando experiências “do remo ao vapor” no presente capítulo, caminharei no sentido de problematizar historicamente a multiplicidade de oportunidades criadas pelos trabalhadores fluviais, para a superação da exploração e da imposição do trabalho, resultando na maioria das vezes, na incriminação e desqualificação de suas práticas.

mercante fluvial, seriam os momentos em que certos sujeitos eram detentores de uma maior autonomia social, dificultando o controle previsto por aqueles que os contratavam. Ao se negarem muitas vezes a integrar tripulações, essas pessoas afirmavam experiências próprias, apostando no seu direito de escolha, sobretudo quando podiam encontrar outras possibilidades de subsistência.

No momento em que essas alternativas não vinham a bom termo e de alguma forma eram recrutados ao trabalho naval, eventualmente tripulações improvisadas não se sentiam à vontade naqueles serviços, e comunicavam aos contratadores seus desconfortos, chegando até mesmo a questionar os rumos e as condições de trabalho. Ressaltam-se algumas dessas experiências pelo relato de viagem *De Belém a S. João do Araguaia* (1910), autoria de Ignacio Baptista de Moura, engenheiro civil que naquele momento era fiscal do governo e deputado pelo estado do Pará.

Assemelhando-se em grande parte à literatura de viagem do período, emerge dessa narrativa ideias bem comuns àqueles autores, onde concebem o espaço da natureza como grandioso e determinante nas relações que se estabelecem durante a viagem. No relato de Moura, quando as dificuldades eram “superadas”, e, vencidos os obstáculos traiçoeiros do meio a partir das duras penas impostas aos trabalhadores, o relato é narrado com a emoção de uma aventura, onde os fins se autolegitimam, atenuando-se condições de exploração do trabalho. Mas uma especificidade de Moura como escritor – a narrativa detalhada por descrições de estilo jornalístico – proporciona a emergência da fala de outros personagens, como se pode perceber no episódio de travessia da Cachoeira de Itaboca, no Alto Tocantins. Segundo o relato, a superação do obstáculo daquela cachoeira era fator de risco para diversas tripulações, sendo observada pelo autor como a “*guilhotina*” das navegações na região, a temível “*Cachoeira do Inferno*”.²⁶⁶

Às vésperas da travessia, ao procurar saber Ignacio Moura sobre quem já havia alcançado o percurso, teria sido informado por um “*velho barqueiro*” a respeito de um padre supostamente realizador do feito.²⁶⁷ Segundo o informante, diante da imagem da cachoeira, o padre “*achou, que era pecado chamar de Inferno a uma obra de Deus, e infundiu tanta fé e tanta ousadia aos seus camaradas, que fez a embarcação em que vinha, saltar a cachoeira, enquanto ele dizia missa sobre a tolda da canoa!*”²⁶⁸ Pode-se interpretar dessa passagem do

²⁶⁶ O engenheiro buscava alcançar o rio Araguaia subindo o rio Tocantins. Atualmente a famosa cachoeira de Itaboca, retratada por tantos outros viajantes, encontra-se sob as águas da represa da usina hidrelétrica de Tucuruí, no estado do Pará.

²⁶⁷ Barqueiros são ainda hoje ativos naquela região.

²⁶⁸ MOURA, Ignacio Baptista de. *De Belém a S. João do Araguaia...*, p. 174.

texto, a construção narrativa de um dos pontos altos da idealização daquela “aventura” pelo autor. Nesse registro, observamos os critérios na escolha do quê registrar, deslegitimando testemunhos pitorescos e fantásticos ao mesmo tempo em que oculta o lugar das difíceis condições materiais impostas aos trabalhadores a serviço daquela expedição. Moura constrói seu relato utilizando-se de um efeito de suspense dramático, romanceando os diversos momentos da viagem e valendo-se constantemente de testemunhos aparentemente resultantes de interlocuções com trabalhadores da região, quando a narrativa literária pretende impor a vitória de novos valores capitalistas, de domínio no campo do trabalho sobre velhas tradições de comunidades rurais isoladas.²⁶⁹ No entanto, em meio à reedição dessas velhas ideologias de “modernidade” sobre o eixo temático dos choques entre cultura e natureza, civilização e barbárie, tão caras às engenharias republicanas do início do século XX (e parte dos seus autores), destaca-se as possíveis objeções de outros personagens registrados por Moura, surgindo como vozes dissonantes no relato empolgado daquela viagem, a despeito dos interesses centrais do “viajante-autor”.

Na tentativa de atravessar a Cachoeira de Itaboca, Ignacio Moura escreve sobre alguns remeiros a serviço de sua viagem, que alegaram possíveis desconfortos na hora de dormir na locação do trabalho, próximo da cachoeira, quando de manhã seriam intimados a realizar a travessia. A uma certa hora da noite, um dos remadores se dirigiu ao “patrão” da viagem e relatou o desconforto. O motivo seria que, aparentemente aterrorizados com o trabalho, os remadores relataram pesadelos e possíveis aparições dos mortos que sucumbiram na tentativa de vencer a difícil empreitada:

Percebe-se, dizem eles, o remar das canoas outrora perdidas na voragem, e se conhece a voz de antigos companheiros mortos ali, animando uns aos outros a remarem, ora para a direita, ora para a esquerda. E depois, ouvem o fragor da embarcação fantástica que bate de encontro ao rochedo, seguindo-se daí a agonia das vítimas e o silêncio da natureza.²⁷⁰

Para Moura, tratar-se-ia de algo sem muita importância, uma reação corriqueira, estando certo que “*esse espasmo nevrálgico é quase comum aos viajantes da paragem*”, se manifestando apenas à noite como superstição, afinal, “*pela manhã, toda a natureza ri, com o perpassar da brisa, da loucura daqueles sonhos*”.²⁷¹ O engenheiro se apropriou dos supostos sentimentos daqueles homens, para conferir ainda mais dramaticidade à sua narrativa, e para

²⁶⁹ Sobre o tema, conferir: FOOT HARDMAN, Francisco. “Palavra de ouro, cidade de palha”. In: *Nem pátria, nem patrão! Memória operária, cultura e literatura no Brasil*. São Paulo: Editora Unesp, 2002, p. 253.

²⁷⁰ MOURA, Ignacio Baptista de. *De Belém a S. João do Araguaia*: Valle do rio Tocantins. Rio de Janeiro: H. Garnier Livreiro-Editor, 1910, p. 181.

²⁷¹ Idem, *Ibidem*.

isso, não hesitou em desacreditar os incômodos e desconfortos daquela tripulação, possivelmente habitantes da região, recrutados ao longo do trajeto.²⁷² Para justificar aqueles comportamentos, Moura se valeu do conhecido determinismo dos meios naturais, polarizando sua interpretação de que seria, para ele, a natureza que causava o desconforto (a cachoeira e a noite) e também a responsável por dissipar pela manhã aquele sofrimento, “sorrindo” diante dos remeiros. A ideologia da potência influente dos meios naturais no comportamento humano novamente é construída sob o signo do ocultamento de outras possibilidades. Trata-se de uma estratégia discursiva que desvia as tensões de outros fatores, como as horas extenuantes de trabalho, a exaustão de horas remando contra a corrente, assim como o conhecimento daqueles remadores sobre as experiências trágicas naquele percurso e demais violências de trabalho. Enquanto os “patrões” da viagem naturalizavam esses desconfortos e temores como superstições ou credices, oriundas do embate com a natureza, buscavam contornar as experiências de exploração naqueles trabalhos.

Conforme avançavam os planejamentos sobre os espaços amazônicos como espaços de “ocupação produtiva”, viagens semelhantes são realizadas como produção de conhecimentos a favor de interesses específicos. Tais atividades acabaram sendo intensificadas conforme o estabelecimento regular dos vapores. Essas viagens a vapor agilizaram a movimentação dos embarcações entre os espaços navegados, modificando algumas experiências de trabalho que eram vivenciadas de modo diverso no período colonial ou nos momentos anteriores aos vapores, quando desde então já se realizavam viagens parecidas.

Nos anos finais do império e nos iniciais da república, verifica-se uma efervescência de edições e publicações acerca dos resultados de novas viagens. Variados eram os viajantes, fossem de origens assim como de formações diversas, sendo engenheiros, botânicos, militares, naturalistas, etnógrafos, artistas etc. Seus registros resultaram em extensas catalogações de espécies animais e vegetais, relações de “tribos” indígenas, toponímias, estudos de geopolítica, etnografias, estabelecimento de fronteiras e muitos outros trabalhos. Todavia, o que a maioria dessas viagens compartilhava em comum eram as relações de trabalho impostas para que fossem realizadas. Canoeiros, remeiros e carregadores eram fundamentais para a realização

²⁷² Marina Haizenreder Ertzogue aponta que as dificuldades de disciplinar os trabalhadores fluviais naquela região do Araguaia eram enormes. Tão complicadas eram as atividades da navegação interprovincial em encontrar remeiros dispostos ao trabalho ordenado, que a província de Goiás criaria uma companhia de remeiros para os rios Araguaia, Tocantins e Sono em 1876, visualizando sua disciplina naval pela militarização. A autora aponta que as medidas dos governos para solucionar a indisposição à navegação comercial, as deserções e a indisciplina de bordo viriam justamente da coerção e da militarização dessas pessoas. In: *Insubmissos e desertores: os barqueiros do Araguaia e a divisão do trabalho na navegação interprovincial – (Goiás-Pará – século 19)*. In: *Revista Litteris*, n.14, set. de 2014, pp. 46-69, 2014, p. 65-9.

desses trabalhos, que eram executados não só em eventuais expedições, como durante a atividade cotidiana de movimentação de passageiros e mercadorias pelas linhas regulares de navegação.

As expedições de estudos se diferenciavam das viagens de vapores das linhas regulares de companhias, quando poderiam se utilizar de diferentes embarcações (além dos vapores) para adentrar em variados trajetos, pluralizando dessa forma, as especificidades de força de trabalho empregada nessas viagens: embarcando remeiros, barqueiros, donos de canoas, caçadores, contratando mateiros, pescadores etc. Eis a importância de discutir esses diversificados serviços, pois aquelas tripulações partilhavam experiências históricas que não os limitavam ou diferiam pela modalidade de embarcação em que trabalhavam. Quero defender que a especificidade desses trabalhadores fluviais era a pluralidade de conhecimentos praticados, e que tornavam possíveis tanto navegações de linha como eventuais expedições de viajantes. Afinal, para a realização desses trabalhos pela região, primeiramente se fazia “necessária” a contratação dos serviços de habitantes locais, porque possuíam conhecimentos dos espaços geográficos e seus percursos. Por meio de uma descrição (crítica) de Paul Marcoy supomos quem seriam os possíveis “encarregados” desses serviços: sendo em sua maioria, indígenas (tapuias ou tapuios), os nativos “*deculturados*”, descidos e violentados pela “civilização”.²⁷³

Esses Tapuyas, conforme as necessidades do Estado que os recruta à força, ou a vontade dos fazendeiros que são seus patrões, são soldados, marinheiros, caçadores, artesãos ou simples carregadores. Eles constituem o ponto mais alto daquele gradiente de escravidão que começa com as bestas de carga, passa pelo negro, pelo cafuzo e pelo mameluco e termina com o índio.²⁷⁴

José Ribamar Bessa Freire analisou o trabalho indígena empregado naquele período, observando que em Belém, desde o início do século XIX, quando se rareava a força de trabalho negra escravizada, eram os indígenas que arcavam com o trabalho manual ou pesado, exercendo atividades “*como empregados no serviço doméstico, pescadores, carregadores, marinheiros nas embarcações costeiras, remadores de canoas que faziam navegação regular, e ainda no estaleiro, no arsenal, nas obras públicas e no batalhão de infantaria*”.²⁷⁵ Dessa maneira, já não é de se estranhar que devido histórico de tensões naquele meio social, houvesse bastante “indisposição” ao trabalho náutico, onde ainda seria através dos recrutamentos forçados que se

²⁷³ No estudo de Carlos Araújo Moreira Neto encontramos a definição e a problematização do indígena tapuio ou tapuia. Ver mais em: *Índios da Amazônia: de maioria a minoria. 1750-1850*. Petrópolis: Vozes, 1988.

²⁷⁴ MARCOY, Paul. *Viagem pelo rio Amazonas*. Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2006, p. 251-252.

²⁷⁵ FREIRE, José Ribamar Bessa. *Da língua geral ao português: para uma história dos usos sociais das línguas na Amazônia*. Tese de doutorado em Literatura Comparada. Rio de Janeiro: Instituto de Letras, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, 2003, p. 165.

imporia àquelas pessoas, condições de trabalho violentas e destrutivas. Portanto, era a partir dessas experiências vividas historicamente que a população nativa se oporia, em boa medida, às tentativas de controle de sua força de trabalho.

No decorrer do século XIX, encontramos a permanência de um processo amplo de resistência no tocante à formação de tripulações de viagens fluviais, pois em variadas situações os habitantes locais se negavam a remar e navegar como “contratados”, quando para isso eram obrigados e recrutados à força, impondo obstáculos à exploração naqueles espaços de trabalho.

Uma das dificuldades presentes nessas relações seria o choque existente entre concepções de tempo de trabalho diferentes, constando o controle de tempo de trabalho como um dos expedientes fundamentais na tentativa de disciplinar trabalhadores, conforme defendeu Hideraldo Costa. No caso das tripulações contratadas por viajantes, acompanho o autor ao apontar que os interesses dos estrangeiros entravam em choque com o comportamento popular.²⁷⁶ De acordo com Costa, o problema se dimensionava na medida em que os viajantes estrangeiros, acostumados com as experiências de trabalho do tempo capitalista, depararam-se com possíveis peculiaridades sociais da região. Nesse sentido, haveria uma lógica diferente de tempo e trabalho para os nativos, que estava em divergência com a lógica capitalista. No momento que os interesses de viajar e conhecer a região atravessavam diferentes experiências, “*esses estrangeiros foram obrigados a ouvir as constantes negativas, por parte de índios tapuios e mestiços, que se recusavam a realizar serviços em troca de um salário*”; como quando Henri Bates qualificara os canoeiros como “*donos de seu próprio nariz*”, homens livres que seriam “*orgulhosos demais para se empregarem*” transportando pessoas.²⁷⁷ Entretanto, mais do que uma suposta questão de moral, quando seriam “*orgulhosos*” nessas negativas, há que se observar que a exploração nesses moldes já não era novidade há tempos, remontando à períodos coloniais, tempos dos primeiros esforços de disciplinamento de seus modos de vida. Eram momentos em que uma série de estratégias elaboradas, buscavam a obtenção de “braços” para diversos trabalhos. Esse recrutamento de “mão-de-obra” resultava em invasões violentas de

²⁷⁶ COSTA, Hideraldo Lima da. *Cultura, trabalho e luta social na Amazônia*: discurso dos viajantes - século XIX. Manaus: Editora Valer e Fapeam, 2013, p. 85.

²⁷⁷ Idem, p. 88-9. Em viagem oficial à Óbidos a mando da presidência do Pará, Ferreira Penna também não encontrou muita disposição ao remo em troca de salário por parte de pescadores e “*indivíduos sem ocupação regular*”, que lhe revoltaram com a negativa “*Não posso, patrão!*”: “*Nenhum deles explicava a razão desta recusa, – humilde, fria, mas inflexível e capaz de impacientar e desesperar a um homem que não conhecesse os hábitos e a indiferença desses indivíduos para o dinheiro*”. A sugestão que Ferreira Penna escreve para os futuros viajantes é a mesma que se verá noutros episódios discutidos por aqui, a convocação da polícia para lhes “*ordenar que pegue o remo e salte para a canoa, (...), [aí] não resta[rá] a menor dúvida de que o homem, que a todas as ofertas e promessas respondia – não posso –, estará a bordo a hora da partida, vencendo ou não qualquer jornal! Tal é o viver do descendente do índio! Tal o poderio absoluto que sobre ele exerce a autoridade no interior da província!*”. In: FERREIRA PENNA, D. S. *A região ocidental da província do Pará...*, 1869, p. 08.

cotidiano, modificando todo um campo social de relações vivenciado por aquelas populações. Mas as formas de defesa desses modos de vida e também de reinvenção desse cotidiano eram diversificadas e criativas. Essas práticas eram elaboradas em diversas conjunturas históricas, não sendo determinadas pela tecnologia de transportes, quando eram reações às tentativas de exploração e imposição do trabalho, o que ocasionava estranhamentos corriqueiros.

Almir Diniz de Carvalho Júnior comenta que alguns indígenas no século XVIII passaram a gozar de certo “prestígio” como pilotos, remeiros e guias, pois que possivelmente reinventavam práticas de navegação. No entanto, segundo o autor, esse “prestígio” poderia ser resultado de uma das táticas daqueles homens: ao desenvolver novas formas de remar, estariam a evitar outros serviços ainda mais pesados e violentos.²⁷⁸ Uma dessas reinvenções indígenas, assemelhava-se a um “*ritual de dança com os remos*”, o que teria impressionado o padre jesuíta João Daniel. A técnica, observada na missão jesuíta de Maracanã, consistia em uma espécie de coreografia que os remeiros realizavam para executar o trabalho. De acordo com o autor, essa adaptação técnica teria sido desenvolvida para acelerar a velocidade nas horas extenuantes de trabalho a que eram submetidos pelas viagens das missões. Acerca da execução desse trabalho, Carvalho Júnior destaca as palavras do padre João Daniel:

Cada vez que tiram os remos da água, e levantam os corpos, dão com eles uma pancadinha no bordo, cujo som uniforme e conforme arremeda o das danças dos paus, ou cajados, cujas pancadas variam ao mesmo passo, e compasso, que variam o modo de remar; porque também no remar usam de vários modos, já pausados, e já apressados: (...): semelhantes a estes têm muitos outros brincos, com que vão enganando o trabalho e divertindo os passageiros.²⁷⁹

O que é apresentado por João Daniel como educação e disciplina, ainda que “*enganando o trabalho*”, possivelmente era registrado pelo padre como resultado de um aprendizado das missões. No entanto, supostamente consistiria numa maneira prática elaborada pelos remeiros para adaptar seus corpos às exigências de trabalho, evitando destinos piores aos seus filhos, e construindo no trabalho de remar, uma fuga dos castigos físicos a que eram submetidos, conforme defende Carvalho Júnior. Outras formas de resistir a essas experiências já estariam em prática, quando os indígenas sabotavam essas expedições a partir do alagamentos das canoas, ou se utilizando de técnicas de nado que lhes permitiam fugir no meio das viagens.²⁸⁰

²⁷⁸ Carvalho Júnior fala dos *jacumaibas*, forma como eram chamados os índios que usavam pás no lugar de lemes, em *Índios cristãos no cotidiano das colônias do norte* (séculos XVII e XVIII). In: *Revista de História*. São Paulo: Nº 168, jan. / jun., 2013, p.69-99, p. 78.

²⁷⁹ Apud. CARVALHO JUNIOR, Almir Diniz de. Op. Cit., p. 79. DANIEL, João. *Tesouro descoberto do rio Amazonas*. Rio de Janeiro: Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, tomo I, 1976, p. 253-4.

²⁸⁰ CARVALHO JUNIOR, Almir Diniz de. Op. Cit., p. 79. Um desses momentos de fuga a nado é lembrado por Leandro Tocantins, no episódio ocorrido na viagem do governador-geral da capitania do Grão Pará, Francisco Xavier de Mendonça Furtado (1751-1759), indo de Belém à ilha de Marajó, quando teriam os remeiros indígenas se lançado ao rio no meio do deslocamento, fazendo com que governador e demais autoridades remassem, ficando

Vemos assim que as inovações do navegar praticadas por diferentes atores foram, em determinados momentos, reações contra as imposições do controle de tempo e disciplina do trabalho. Quando as autoridades realizavam imposições de trabalho, táticas elaboradas por aqueles populares de dentro de seus modos de vida, visualizaram formas de superação das atividades compulsórias, configurando resistências cotidianas.

Com o decorrer do tempo as classes dominantes construíam suas expectativas de lucro com a inovação tecnológica do maquinário de navegação, ao passo que essas novas tecnologias não emancipavam os trabalhadores de serviços compulsórios e nem diminuiriã as jornadas de trabalho. Aqui ressaltamos o momento histórico de implemento do maquinário a vapor como uma inovação técnica de imposição, que visava controlar e normatizar o trabalho embarcado. Mas, antes, algumas interpretações merecem apontamentos, pois as inovações técnicas de navegação foram, em primeiro lugar, experimentadas como exploração; em segundo, resistidas no interior da defesa de modos de vidas ameaçados; sendo num terceiro momento, seguidas dos combates violentos a essas resistências, ensejados pelas autoridades políticas, militares e contratadores de expedições.

Nos relatos de viagens aqui analisados, os vapores já haviam se consolidado no cotidiano vivenciado por aquelas expedições, sendo interpretados como possibilidades a mais de controle das forças de trabalho fluviais. Como já pudemos observar, boa parte dos viajantes participaram ideologicamente da construção discursiva em torno do implemento do vapor na região. No entanto, no atual momento da discussão, problematizamos os diversificados trabalhadores a serviço desses viajantes, não se determinando suas práticas pela modalidade de embarcação em uso, mas a partir de uma série de experiências contraditórias e em constante vivência naquelas expedições. O que faz importante não limitarmos nossas interpretações ao imaginar fronteiras nítidas entre o trabalho empregado nos vários tipos de embarcação, quando o movimento humano é a maior característica das navegações.

No decorrer do processo histórico, homens e mulheres estavam conscientes das possibilidades de perigo em que consistia trabalhar para esses “patrões” de viagens; o que causaria estranheza a alguns viajantes, os levando a caracterizar essas pessoas a partir de uma construção depreciativa de seus comportamentos. Durante passagem pela região em 1865, o casal de professores Jean Louis e Elizabeth Agassiz desqualificou o serviço de alguns jovens remeiros; num momento em que os mesmos, possuindo autonomia de seu próprio tempo de

“constrangidos pelo incidente que os obrigava a exercer um ofício inferior”. In: TOCANTINS, Leandro. *Colonização, produção, comércio*. In: *Amazônia: natureza, homem e tempo: uma planificação ecológica*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1982, p. 69.

trabalho e sendo mediados pelo costume, supostamente teriam evitado o desgaste físico das remadas numa tarde de calor amazônico, se “*divertindo*” ao invés de se “*esforçar*”.

Nas palavras de Elizabeth Agassiz, relatora da expedição: “*Não fomos nem muito longe nem muito depressa; os remadores noviços achavam a tarde muito quente e desejavam mais se divertir que se esforçar; paravam ora para apontar para uma garça branca, ora para atirar sobre ciganas ou papagaios voando; (...)*”.²⁸¹ O que foi registrado como “diversão”, poderia se tratar dos jovens dispondo do momento para obter comida de caça para consumo próprio, ou ainda, em se tratando de possíveis indígenas, e de acordo com seus costumes, poderiam visar também as penas desses pássaros para produção de ornamentos e outros itens. E mesmo que estivessem realmente em atividade de “recreação”, possivelmente era devido aos conhecimentos dos momentos oportunos para se remar, trabalho que envolve um conjunto amplo de práticas sociais e culturais, portanto históricas. O ato de flechar aves e/ou remar poderia representar uma série de possibilidades talvez negadas pelos estrangeiros, que estavam convencidos de que aqueles sabotavam a viagem arbitrariamente. Os dois professores constroem a prática de flechar em oposição à de remar, mas para aqueles remeiros, as duas práticas faziam parte de um conjunto de experiências relacionadas, pois evidenciavam autonomia de subsistência, exercida também pela autonomia de tempo. Partindo da leitura de Edward P. Thompson, poderíamos compreender a razão que nortearia a sentença dos Agassiz, ao observar a problematização da experiência de padronização do tempo, como uma estratégia que buscava encerrar a possibilidade histórica de autonomia popular, através da imposição de uma relação mediada então, pelo dinheiro.²⁸²

Os pagamentos desses salários eram comumente ocultados, outras vezes, simplesmente mencionados sem o registro de valores ou de negociação, porém o mais provável é que havia reclamações dessas transações. Constantemente, canoeiros, remadores, carregadores e práticos recusavam-se a trabalhar por dinheiro, possivelmente porque gozavam de certa autonomia em seus modos de vida. Mesmo oferecendo quantias consideradas razoáveis, caso que o missionário Daniel Kidder comenta em seus escritos de 1839, ainda assim as recusas eram frequentes. Em viagem do Maranhão ao Pará, Kidder registra que era possível encurtar o tempo daquela viagem de 30 dias, para apenas duas semanas. Acontece que esse feito só seria possível

²⁸¹ AGASSIZ, Jean Louis Rudolph; AGASSIZ, Elizabeth Cary. *Viagem ao Brasil: 1865-1866*. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2000, p. 261.

²⁸² De acordo com Thompson: “*Aqueles que são contratados experienciam uma distinção entre o tempo do empregador e o seu “próprio” tempo. E o empregador deve usar o tempo de sua mão de obra e cuidar para que não seja desperdiçado: o que predomina não é a tarefa, mas o valor do tempo quando reduzido a dinheiro. O tempo agora é moeda: ninguém passa o tempo, e sim o gasta*”. In: *Tempo, disciplina de trabalho e capitalismo industrial*. In: *Costumes em comum*. São Paulo: Companhia das letras, 1998, p. 272.

“nos bons tempos em que o braço indígena era abundante e custava apenas quatro vinténs por dia”. Naqueles anos estava difícil encontrar alguém disposto a se arriscar no remo em empreitadas semelhantes “devido a dificuldade de obter canoieiros, mesmo a oitocentos réis diários”.²⁸³ E mesmo contratados, as perspectivas de “tempo de trabalho” eram diversas entre os nativos e expedicionários, gerando causa das principais reclamações dos “patrões” dos rios. Ora, muitos moradores não necessitavam vender sua força de trabalho quando possuíam outras formas de subsistência como a pesca, caça, extrativismo e agricultura. Essa peculiaridade acabou incomodando aqueles “necessitados” de “braços” para a execução das viagens.

Mesmo sabendo que a coerção seria a principal estratégia de imposição às pessoas que não se dispunham livremente a formar tripulações, entender a questão da autonomia de subsistência, posta como resistência por aquelas populações é importante para ventilar experiências que podiam passar por destruição de modos de vida pela imposição de trabalho.

Observando as transformações para acumulação de capital internacional durante o século XVII, Peter Linebaugh e Marcus Rediker ressaltam a importância que tinham marinheiros e embarcações no processo de circulação de mercadorias. Os autores salientam que seria por meio da expropriação de uma série de direitos que se formaria a força de trabalho embarcada. As mudanças ocasionadas pelos avanços do capitalismo desapropriariam uma grande quantidade de pessoas, que sem mais autonomia de subsistência, são forçadas a vender sua força de trabalho. Acerca dessas experiências, Linebaugh e Rediker analisam como essas mudanças ocorridas durante as origens do capitalismo, impeliram o navio *Sea-Venture* a se tornar cenário da proletarianização de sujeitos indesejados de Londres:

Podem-se descrever essas mudanças como a transformação da agricultura de subsistência para as pastagens comerciais; o aumento dos salários; o crescimento das populações urbanas; a expansão do sistema doméstico de produção artesanal ou subcontrato; o crescimento do comércio mundial; a institucionalização dos mercados; e o estabelecimento do sistema colonial. Todos esses desdobramentos tiveram uma causa profunda e de longo alcance: os cercamentos e a remoção de milhares de pessoas das terras comunais para o campo, e cidade e o mar. A desapropriação constituiu a fonte primitiva de acumulação do capital e a força que transformou a terra e o trabalho em mercadorias. Foi assim que os trabalhadores a bordo do *Sea-Venture* se tornaram “mãos”.²⁸⁴

Consideradas devidas diferenças de conjunturas históricas, a interpretação dos autores é marcante o suficiente para problematização da insatisfação dos muitos recrutadores de

²⁸³ KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanências nas províncias do Norte do Brasil: compreendendo notícias e geográficas do Império e das diversas províncias*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1980, p. 179.

²⁸⁴ LINEBAUGH, Peter e REDIKER, Marcus. *A hidra de muitas cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário*. São Paulo: Companhia das letras, 2008, p. 26.

tripulações, que aqui estranhavam comportamentos não enquadrados aos moldes capitalistas. Ao apontar essas viagens como estratégias de expropriação, posto os interesses de mercados de terras atravessando o planejamento das navegações na região, torna-se ainda mais inspiradora a leitura de Linebaugh e Rediker das experiências inglesas do XVII.

Acredito que a autonomia da população nativa, articulada de dentro de seus modos de vida e experiências de trabalho com arco e flechas, tarrafas, zagaias e remos, poderia fazer frente de resistência diante da oferta de trabalho em troca de salário. Por causa dessas resistências cotidianas o recrutamento à força tornou-se uma medida para os trabalhos de navegação, o que podia gerar autoritarismos iminentes naquele meio. De onde os relatos de insubordinação embarcada são numerosos, bem como recorrentes os relatos de castigos físicos e torturas; marcas cruéis que tornam a história das navegações uma incessante luta, e diga-se luta política. Ainda que a oficialidade dos registros busque redimensionar a navegação amazônica numa disputa entre homem/natureza, meu objetivo foi revelar as marcas de violência humana, certamente, não-restritas a tipos determinados de embarcação. Afinal, quando se estabeleciam relações de trabalho mediadas por interesses contrários aos das tripulações, era a luta de classes que “embarcava” naqueles barcos.

Do momento em que eclodiam tensões entre os contratantes e a tripulação, muitos “patrões” se utilizavam de práticas violentas, passando em muitos casos, a chefiar os trabalhos embarcados com armas em punho, ocasionando castigos físicos, torturas e contínuas ameaças dirigidas àqueles que questionassem as autoridades impostas e esperadas. No período de institucionalização dos vapores na Amazônia como máquinas de trabalho, os trabalhadores dos rios vivenciavam diversas experiências de violência, resistindo, contudo, diante dessas estratégias políticas de controle e disciplina a partir de dimensões as mais variadas de suas experiências vividas e resistentes; e que não se articulavam como produto e consequência de modalidades de transporte, mas sim, como aposta na organização de uma luta que souberam estabelecer como cultura.

Discursivamente essas tensões aparecem em dissonância com as intencionalidades de muitos registros. No caso das narrativas de viagens (a remo, a vela, a vapor etc.), sua elaboração pode revelar momentos de construção de aventuras idealizadas, prenhe de personagens apresentados de acordo com ideologias dominantes no mundo do trabalho que se queira impor. Problematizando esses textos a contrapelo, a ideia de passividade nessas relações sociais se fragmenta, evidenciando experiências de trabalho em que a luta é social porque é política. Dessas experiências de relações de trabalho capitalistas emergem divisões no campo social que demarcam conflitos, muitas vezes, narrados como episódios de tensão entre estrangeiros e

habitantes da região. A análise desses conflitos possibilita a compreensão de que as tentativas de controle desses trabalhadores esbarravam em resistências articuladas e refletidas, legitimadas de dentro do campo dos seus saberes e cultura.

Nem passivos, nem pacíficos: os remadores nos relatos de Biard e Marcoy

Analisar a partir do cotidiano de uma expedição a imposição do trabalho seguida de suas resistências, pode oportunizar-nos o entendimento da contradição do processo de disciplinamento das navegações pela região. Ao buscar ideologicamente experiências específicas em acordo com determinados interesses, alguns estrangeiros vivenciaram diversas complicações ao compor tripulações e impor regimes de trabalho disciplinado. Pelos relatos de François Biard e Paul Marcoy poderíamos “adentrar” nesses espaços de trabalho, na tentativa de demonstrar que o cotidiano de trabalho fluvial – que seria toda a jornada de viagens realizadas por esses viajantes – era o espaço de formação de resistências elaboradas por remadores, práticos e demais trabalhadores embarcados, engendrando experiências que darão o tom no processo construtivo de uma cultura de trabalho fluvial na Amazônia.

Foi durante os anos de 1858 a 1859, que o pintor francês François Auguste Biard (1798-1882) viajou pelo Brasil, registrando passagem pela região amazônica. O interesse do artista era viver algum tempo entre tribos indígenas, produzir retratos etnográficos e elaborar esboços que seriam posteriormente esculpidos em madeira.²⁸⁵ Suas experiências de viagem foram registradas em relato, editado e publicado em Paris pela Librairie de L. Hachette em 1862 (*Deux années au Brésil par F. Biard*).²⁸⁶ Sua narrativa se propunha a delinear por meio de imagens e descrições, tanto a natureza como as pessoas observadas. Entretanto, a mesma se baseia em relatos etnocêntricos, olhares moralizadores e linguagem de cunho preconceituosa e até ofensiva.

Para enfoque desse capítulo, o que chama a atenção nessas particularidades descritivas de Biard foi que, assim como a maioria dos viajantes, ele também estabeleceu relações de trabalho quando contratou/recrutou o serviço de habitantes locais para os serviços de que necessitava; o que propiciou, talvez, num dos relatos mais perniciosos acerca das possibilidades de violência no trabalho embarcado. Em seu relato de viagem, não tarda muito aos leitores

²⁸⁵ Devido suas intenções de viagem pela região, foi até considerado por Brigitte Thierion, como “*um dos primeiros turistas da Amazônia*”. In: *Olhares sobre a terra e o homem da Amazônia: um imaginário em construção*. In: Brasil/Brazil (Revista de Literatura Brasileira da UFRGS), n.51, (28), pp. 43-65, 2015, p. 56.

²⁸⁶ A primeira edição da obra e sua referência: *Deux années au Brésil par F. Biard: ouvrage illustré de 180 vignettes dessinées par E. Riou d'après les croquis de m. Biard*. Paris: Librairie de L. Hachette, 1862. E pode ser consultada online no sítio da Hathi Trust Library (<https://babel.hathitrust.org>).

encontrar o francês vivenciando experiências de resistência diante de suas palavras de ordem às tripulações improvisadas. Por exemplo, em meio uma passagem do relato, o viajante separa um parágrafo para descrever uma subida fluvial feita a remo, numa canoa. Para os indígenas “contratados”, novamente, remar contra a correnteza parecia um esforço descomunal, o que teria sido debatido pelos remadores, pois que só trazia dificuldades para quem venciam o rio no braço, enquanto aqueles que os obrigavam a tal, vivenciavam a experiência de passeio no contraponto do enorme esforço daqueles trabalhadores. François Biard constrói seu registro a partir de um lugar social determinado, quando teria julgado “*descobrir indícios de mau humor nos meus companheiros: não lhes causava agrado saber que teriam de por algum tempo navegar contra forte correnteza. Não mais deixar o tempo passar olhando as águas; mas ganhar a vida com esforço, remando*”.²⁸⁷ Biard os constrói como indispostos ao trabalho, não querendo “*ganhar a vida com esforço, remando*”. O francês não compreendera as especificidades culturais daqueles remeiros no lugar de apresentar sua “insubmissão” sob a perspectiva da indolência: uma perspectiva que emergirá em muitos outros momentos de seus escritos.

Uma das características marcantes dessas relações de trabalho entre contratantes e embarcações é o conflito entre as experiências capitalistas e os modos de vida diversos pautados em experiências nativas. Nesse embate se articulava a violência constante em adestrar esses corpos para o trabalho, visando também desarticular ações de resistência. Sabendo das possibilidades reais de exploração de sua força de trabalho, essas pessoas dificultariam expedições como essas em diversas situações, haja visto a forma pela qual se comporia essas tripulações. Biard comenta que em Manaus foram as autoridades da cidade que ordenaram uma tripulação para acompanhá-lo. Foram intimados alguns indígenas e um guarda-nacional, porém esse último precisou ser substituído, ao ter denunciado as circunstâncias a que seria submetido caso partisse:

(...) além dos índios para remar deram-me um guarda nacional como ordenança. O primeiro designado para a missão andou por toda a cidade a propalar que estava sendo vítima de uma perseguição; ia ser arrancado à família pela tirania e malvadez do coronel... Prevenido a tempo, e por não me sorrir ter por companheiro um homem assim revoltado e hostil, pedi sua substituição.²⁸⁸

Possivelmente a condição de militar pode ter dificultado sua fuga, pois sendo subordinado a um coronel na cidade, e “difamando” essa hierarquia militar, o embarque do guarda foi rejeitado pelo viajante francês. De acordo com o relato, supostamente diferentes

²⁸⁷ BIARD, François Auguste. *Dois anos no Brasil*. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2004, p. 194.

²⁸⁸ Idem, p. 182.

foram os indígenas que não registraram objeções, ainda que, como se verá, a sua reação contra o recrutamento será articulada dentro da embarcação, no decorrer da viagem e longe da cidade. Porém, é importante observarmos que não eram somente os indígenas que se colocavam de forma antagônica a essas experiências de exploração, onde as mesmas estavam postas em várias dimensões da sociedade. De acordo com o registro, Biard não desejava ter a bordo alguém que poderia questionar a ordem imposta. Em outro momento, salientou sua preferência por três trabalhadores recrutados ao longo dos rios. Esses três homens, parentes entre si, supostamente não se mostram contrários à vontade do pintor, remando sem dificuldades. Ainda assim, o francês evidencia seu lugar de dominação no conjunto daquelas relações, que marcadas por divisões reais no campo do trabalho, são por ele observadas de forma a desqualificar homens que, mesmo sendo bons remadores para os propósitos da viagem, não escaparam de seu olhar deslegitimador.

Minutos mais e estávamos viajando, e desta vez aliviado da presença do soldado e dos dois remeiros. Os seus substitutos mostravam ter um ar de doçura que me agradava. Eram pai e filho, e o terceiro, parente de ambos. Esperava não ter o que me queixar dos três. E, de fato, durante o tempo em que estiveram a meu serviço, não os repreendi. Muito estúpidos, é verdade. Mas, que mal havia nisso se remavam bem?

As relações de trabalho estabelecidas no espaço daquelas embarcações aparecem na narrativa do pintor francês por tonalidades contraditórias que definem o lugar de quem julga habilidades e comportamentos, evidenciando a divisão do trabalho como separação entre planejamento e execução, trabalho intelectual e manual. Embora já em Manaus, na hora da partida, novos contratemplos se apresentam, pois, tanto o guarda substituto como os remeiros não comparecem, deixando o viajante incomodado. Acabava por aprender o francês daqueles dois trabalhadores que “estupidez” tem limite.

Compor uma tripulação portanto, não era tarefa das mais passíveis e fáceis. Contando com a ajuda da presidência e da polícia da província do Amazonas, Biard recruta novos tripulantes. De acordo com o registro, o chefe dos índios (de nacionalidade portuguesa) recruta três trabalhadores para servirem de carregadores, e outros dois para remeiros. Também os carregadores se evadem assim que formam as cargas de bagagens na canoa. Biard alega o cansaço dos três homens, que diante das circunstâncias de trabalhos extenuantes, tendo sido recrutados pelo chefe dos índios em condições contratuais talvez não favoráveis, souberam, na verdade, resistir. Os remeiros eram indígenas de algum grupo étnico desconhecido, pois que para se comunicar com eles, o francês recorreu ao intérprete e ajudante de viagem, Policarpo (*Polycarpe*), que possuía segundo o relato, origem Mura – o que justificaria seu recrutamento

como tripulante, visto que os Muras eram conhecidos por suas especialidades náuticas e “práticas” fluviais.

Teria ficado combinado que ao término da excursão pelo rio Madeira, o pintor arcaria com as passagens de retorno daqueles homens para Manaus, que tinham sido recrutados supostamente quando estavam na cidade a “*procura de trabalho*”. Desconhecemos a trajetória de vida que os levava àquela condição de venda de sua força de trabalho, ao demonstrarem possível insatisfação naquela situação, não se adaptando ao regime de trabalho imposto na expedição. É possível que aqueles trabalhadores indígenas estivessem pela cidade em razão das políticas de aldeamento, em prática pela província do Amazonas desde sua criação em 1850. De acordo com José Ribamar Bessa Freire, a organização desses trabalhos era “*baseada no rodízio*”, momento em que o presidente da província requeria pelos diretores parciais de aldeias, um número determinado de indígenas, e, assim, os transportavam para Manaus, vilas e povoações, permanecendo a trabalho nessas localidades durante dois ou três meses, de acordo com os regulamentos previstos pela presidência provincial. Ao fim da temporada, retornariam aos aldeamentos, quando seriam novamente substituídos por outro contingente.²⁸⁹ Razão porque possivelmente aqueles homens deveriam retornar à Manaus ao fim da expedição de Biard. Segundo Bessa Freire, esses indígenas “*eram empregados em calçamentos de ruas, praças, aterros, construção de igrejas, cadeias, quartéis, mercados, edifícios públicos, tripulação de canoas das comitivas oficiais e do correio oficial, ou na extração de produtos da floresta*”.²⁹⁰ Diante dessas possibilidades, aqueles homens estariam recrutados pela presidência como remeiros para a expedição. É importante ressaltarmos a importância crucial desses remeiros, pois no momento que se evadiram supostamente à busca de mantimentos para a viagem, eles atrasam a expedição de Biard, frustrando o viajante quanto às suas expectativas de responsabilidade e planejamento, fragmentando o lugar desigual de quem supostamente deve obedecer e executar ordens.

Tão breve Biard contratara os remeiros, fora avisado pelas autoridades que aqueles homens supostamente se embriagariam o mais que pudessem antes da viagem, como de costume na região, vez que sabiam do longo período de trabalho que os deixaria longe do “*vício*”.²⁹¹ Esses homens eram desqualificados como prévia justificativa das autoridades sobre quaisquer imprevistos que pudessem ocorrer ao longo do trajeto, dimensionando nesses

²⁸⁹ FREIRE, José Ribamar Bessa. *Da língua geral ao português: para uma história dos usos sociais das línguas na Amazônia*. Tese de doutorado em Literatura Comparada. Rio de Janeiro: Instituto de Letras, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, 2003, p. 204.

²⁹⁰ Idem, *Ibidem*.

²⁹¹ BIARD, François Auguste. *Op. Cit.*, p. 183.

preconceitos amplas perspectivas das violências que sofriam. Nesse momento, o pintor ainda contava com o apoio da polícia para coagir os trabalhadores a embarcarem. Todavia, no momento da partida deu-se conta de que o segundo guarda recrutado também desaparecera. O coronel da polícia, de prontidão pôs-se a procurá-lo pela cidade, encontrando-o supostamente no dia da partida, na sua palhoça, estando, de tão “*bêbado*”, incapacitado para o trabalho. Diante da referida situação do guarda, Biard quis desistir de levá-lo, mas foi notificado que a presença de um militar na embarcação serviria para o controle dos remeiros, ao que seriam indígenas “*ainda pouco civilizados*”, recomendando-o um terceiro guarda.²⁹² Vê-se que o controle dos corpos de trabalho eram interesses precisos nessas relações. A presença militar na embarcação outorgava o uso da violência para esses adestramentos, sendo autorizada institucionalmente pelo Estado. No entanto, os guardas não representavam de forma plena os interesses daqueles que os recrutavam, se aliando aos remadores em diversos momentos, ao invés de coagi-los. Em um determinado momento da expedição, o pintor registra uma situação em que, supostamente, estariam guarda e remeiros a articular alguma insurreição:

(...) sem esquecer certas precauções, como a de encher os bolsos de balas, de armar a espingarda, de pôr na cintura o sabre, percebi que à proa da canoa se realizava uma reunião dos meus companheiros de viagem. Falavam em voz baixa. Sem demora conheci os resultados do conciliábulo. A canoa mexia-se. Os remadores estavam a postos. O guarda fora do costume também remava. Policarpo ao leme dirigia as manobras. E estávamos de novo em marcha.²⁹³

Diante disso, busca o francês justificar o seu uso de armas, temendo que sua segurança estivesse em jogo naquele momento. A ameaça de motins como esse revela-nos as possibilidades de cumplicidade entre os guardas embarcados e os demais trabalhadores, afinal, estariam ambos sob a tirania armada daquele viajante. Já ao fugir dessas obrigações, os guardas nos evidenciam seus antagonismos àqueles serviços, pois partilhavam igualmente das mesmas experiências de exploração e insatisfação vivenciadas naqueles trabalhos, o que dificultou a total execução da repressão contra insubordinações, como era esperado pelas autoridades.

Na sequência da narrativa François Biard segue de forma satírica, construindo seu relato à semelhança de um romance de aventura, narrando momentos de perigo e superação, diante de jacarés, onças, correntezas, florestas e outros obstáculos. É possível perceber que o francês elaborou seu registro de forma característica, ressaltando a forma de “diário de viagem”, quando por vezes tomou a pena como cronista. A comparação de sua obra às produções literárias de ficção do período se assume até mesmo na estética da edição, sendo ilustrada por Édouard Riou

²⁹² Idem, Ibidem.

²⁹³ Idem, p. 201.

– um discípulo de Gustave Doré, tendo também atuado como gravurista das primeiras edições dos livros de Julio Verne.²⁹⁴

No sentido de um romance na qual seria ele mesmo o narrador/protagonista, Biard nos apresenta ao seu antagonista escolhido: o indígena Policarpo, ajudante geral daquela viagem. O pintor francês apresentou textos e imagens do decorrer daquela expedição, evidenciando Policarpo como seu alegado adversário. Em variados momentos o ajudante contratado é narrado como responsável por diversos contratempos e dificuldades da viagem, evidenciando a cultura nativa como um entrevero a mais, além das ditas dificuldades da natureza, aguardando todos esses obstáculos serem superados, dominados e vencidos. Em praticamente todo o relato da passagem pela Amazônia o viajante busca legitimar em sua narrativa o uso da violência como solução para a “disputa” com o indígena. Contudo, mesmo que atenuadas ou deslocadas de seu sentido original, não são poucos os momentos em que lemos táticas de resistência elaboradas por Policarpo e seus companheiros. Deslocando o indígena de seu papel de “vilão”, evidenciam-se diversos registros das possibilidades encontradas por aquelas pessoas para resistir a momentos ameaçadores e experimentados em situações de exploração. A narrativa dessa relação conflitiva pode ser tomada para compreendermos a não-passividade no processo de formação política desses trabalhadores ao longo dos rios.

Segundo registra, ao longo da viagem, François Biard ia impondo uma série de tarefas à tripulação, ao passo que a respeito de Policarpo, associa-o à um comportamento displicente, ignorante, preguiçoso, rebelde e maldoso. Nesses momentos do relato, o pintor intenciona contrastar os costumes e cultura depreciados no indígena, com a sua “eficiência” e “superioridade”, oriundas de experiências de uma aparente “racionalidade produtiva”. Para exemplo disso, em certa ocasião, um juiz de direito da província do Amazonas ironizou a obsessão do francês em desqualificar Policarpo, afirmando que o ajudante supostamente trabalhava mais do que o viajante pudesse perceber:

Nessa mesma noite o juiz de direito, com quem mantinha certa intimidade, dissera-me: “O Sr. acusa Policarpo de preguiçoso e no entanto acabo de encontrá-lo com um cesto cheio de provisões”. Isso aberrava dos hábitos de Policarpo e receei que ele não estivesse muito no seu juízo, mas ao voltar a casa vi-o como sempre a dormir profundamente. Procurei saber o que ele houvera feito. Eu comprara certa quantidade de algodão para encher com ele pássaros embalsamados e encarregara o criado de separar a pluma dos caroços. Ele gastara 15 dias para dar conta de um quarto dessa tarefa; o resto eu fiz em duas horas.²⁹⁵

²⁹⁴ As gravuras de Édouard Riou (1833-1900) compõem a primeira edição do relato. Mais adiante apresento e comento uma dessas imagens.

²⁹⁵ BIARD, François Auguste. Op. Cit., p. 181.

Mas como já aponte, as tensões engendradas nesses espaços de trabalho se estendiam não só a Policarpo, como a todos os membros daquela tripulação recrutada. Em certas ocasiões, os trabalhadores contratados pelo francês o deixavam a mercê da própria natureza, já evidenciando seus plenos conhecimentos acerca dos maus tratos praticados, estando conscientes que Biard os desprezava e os amesquinhava. O próprio viajante ao narrar um ato de “vilania” de seus ajudantes, acaba revelando que algumas possibilidades de controle dos espaços de trabalho estavam nas mãos daqueles trabalhadores. Observemos nessas atitudes táticas articuladas, cuja cumplicidade com os saberes da natureza poderia oferecer situações onde as reações contra a violência eram construídas. A citação abaixo, apesar de extensa, contribui para compreendermos naquele campo travado de disputas, resistências e reações.

Um acontecimento posterior levou-me às mais profundas meditações. Meus companheiros tinham o costume, logo que a canoa parava em algum sítio, de se atirar à água, sem com tudo se afastarem muito.

Eu julgava que, não sabendo nadar, eles preferiam permanecer próximo das margens. Como dispusesse de dois calções sujos de nitrato de prata, eu me jogava também ao rio, vestido com um deles, e dessa vez fiz, para mostrar minha superioridade de nadador, algumas voltas ao longe.

Enquanto me afastava de terra, os índios me observavam, sentados na praia. De repente percebi um movimento de beijos particular a Policarpo, como a mostrar aos companheiros o que quer que fosse que eu não via.

Todos os olhos se voltaram para o ponto indicado, sem que os espectadores nenhum sinal me fizessem. Instintivamente, estremei; alarguei as braçadas e alcancei terra, pondo-me a correr sem explicação para esse terror súbito. Ao chegar perto dos índios compreendi então tudo. Mais uns segundos eu teria sido devorado por um bando de jacarés que os olhos de Policarpo haviam descoberto. E todos esperavam o resultado do meu encontro com os anfíbios. Sem dúvida eu tivera carradas de razões em não me separar do meu revólver; vivendo com índios civilizados, isto é, com homens dos quais devia desconfiar, deveria agir como se fosse índio. Ao partir do Pará, quisera ser agradável a Policarpo, dando-lhe certa soma em dinheiro correspondente à de seus salários. Tinha a intenção de fazer a mesma coisa com os outros servidores. Mas, diante dessa prova de felonía, desisti desse gesto de generosidade.²⁹⁶

Ao quase ser devorado por jacarés no silêncio de seus “companheiros”, o viajante passaria o resto da viagem a “*agir como se fosse índio*”, como afirma, desconfiando de todos ao perceber que não detinha o controle daqueles homens. Portanto, a passagem nos revela um espaço de trabalho nada harmonioso. Chama ainda atenção a desavergonhada escolha de Biard em decidir o não-pagamento dos trabalhadores, passando por dimensões das mais absurdas de um autoritarismo em que toda tripulação era submetida: passividade e disciplina eram requeridas como méritos, de onde o patrão exercia um posicionamento de concessão paternal: o salário (um “*gesto de generosidade*”) só lhes seria entregue caso obedecessem de forma submissa aquele pintor. Vendo que suas ordens não estavam causando o efeito esperado, ao

²⁹⁶ Idem, p. 196-197.

partir dali, o francês passaria a comandar aqueles trabalhos com armas em punho, se divertindo vingativamente ao mostrar à tripulação que a viagem seria ainda mais aterrorizante a partir de então.

Em determinado trecho, o viajante relata o choque de experiências que vivenciou entre os indígenas, quando ainda na Europa teria partilhado de uma representação ideológica, onde os indígenas eram construídos como vítimas passivas da escravidão. Vivenciando esse choque a partir da convivência com aqueles homens nada passivos, Biard experimenta o choque entre aquilo que se imagina e o que se vive, possibilitando ao europeu a alteração de sua interpretação a partir de experiências específicas daquele momento. Demarcando de forma acentuada seu lugar social de escrita, Biard registra:

E ali estavam os homens, cuja sorte antigamente lamentara, para os quais mostrava tanta simpatia quando na Europa lia o relato das torturas que os brancos lhes infligiam! Haviam-me dito muitas vezes serem traçoeiros, mas, ao viver junto deles, procurara esquecer esse conceito. Mostrei-me bom para com todos e quiseram me dar aquele troco... Doravante saberia ser apenas um senhor. Via-me obrigado a esse papel.²⁹⁷

A partir desse parágrafo, o artista vai buscando se construir para seus leitores como se houvesse conquistado pelo uso da violência, o comando da tripulação. Biard opta por designar essa passagem como o momento em que dera um “*golpe de estado*” na canoa, supostamente retirando daqueles trabalhadores o domínio de seus espaços de trabalho. O francês comenta que passou a fazer uso de ameaças de mortes, ocasionando de propósito, riscos reais de assassinato e tortura contra a tripulação:

Embora nessa expectativa, aproveitava-me do “meu golpe de Estado”. Mal avistava uma ave de meu agrado, encarapitada num galho de árvore, os índios para ali me levavam, orientados por Policarpo com tal habilidade que meu tiro raramente falhava. Atirava mesmo sentado; o remador, à minha frente, baixava a cabeça no instante exato da detonação. Muitas vezes o tiro punha em reboição bandos de macacos que se punham a saltar de árvore em árvore, fazendo-nos caretas.²⁹⁸

A cena em questão, descrita com traço literário minucioso, já em texto motiva construções visuais, tendo recebido do gravurista Édouard Riou uma representação própria (Figura 03).²⁹⁹

²⁹⁷ BIARD, François Auguste. Op. Cit., p. 201.

²⁹⁸ Idem, p. 202.

²⁹⁹ É grandiosa a quantidade de imagens impressas na edição francesa do relato de viagem de Biard. De qualidade interpretativa inegável, somente a análise iconográfica desse material já renderia um trabalho de fôlego, o que foge aos objetivos da pesquisa aqui apresentada. Restrinjo-me, assim, a uma análise breve dessas gravuras, não negando sua riqueza como fonte, e já no aguardo de que recebam no seu conjunto, a devida análise histórica.



Figura 03 - RIOU, Édouard. *Le revolver* (gravura). Fonte: BIARD, François Auguste. *Deux années au Brésil par F. Biard*: ouvrage illustré de 180 vignettes dessinées par E. Riou d'après les croquis de m. Biard. Paris: Librairie de L. Hachette, 1862, p. 480 (disponível em <http://bndigital.bn.br/acervodigital>).

Percebamos a forma caricatural e cartunesca com que Riou retratou os ajudantes da expedição, representados na gravura como aterrorizados, desengonçados, e já submissos diante da “autoridade” armada do pintor. O gravurista se utilizou de esquemas de representação na composição das feições indígenas, em muito se assemelhando aos desenhos dos “riscadores” dos séculos passados, momentos em que aqueles produziam em série retratos similares, cristalizando a imagem indígena de forma homogênea e de acordo com as ideologias imagéticas dos europeus. Não conseguimos identificar com precisão quem seria o personagem apresentado ao fundo da embarcação, quando o estilo do desenho se distingue de todos os demais. Poderia se tratar de uma caricatura de Policarpo ou de algum dos ajudantes negros que chegaram a prestar serviços à Biard; no entanto, demarca-se a intenção da representação jocosa nesse registro, apresentando características naturalizadas de um acentuamento de diferenciação racial, que passa pela depreciação e ridicularização do personagem.

Do autor da gravura, Édouard Riou (um dos gravuristas dos romances de Júlio Verne), sabemos de sua experiência no ofício de ilustração, que delineia traços de aventura e ficção. Riou reproduziu essas imagens na Europa, partindo de croquis do próprio François Biard. As gravuras do artista foram elaboradas para ressaltar essa atmosfera de aventura idealizada,

acentuando cenas de perigo e imagens de desbravamento. É possível observarmos como essas imagens buscam reforçar as ideias contidas na narrativa do viajante, demarcando divisões sociais, visões preconceituosas e comportamentos em oposição dentro da embarcação. É evidente a intencionalidade de causar choques de exotismo aos editores responsáveis pela divulgação desses escritos, que, por sua vez, esperavam chamar a atenção dos leitores europeus, legitimando as ideias, impressões e imagens divulgadas nesse relato.

Após o declarado “*golpe de estado*” ensejado pelo europeu dentro da embarcação e ilustrado pela gravura de Riou, Biard continuou a descrever insubordinações de Policarpo em repetidas vezes, de forma a evidenciar o temor de um motim a ser organizado entre os indígenas e o guarda que os acompanhava. Diante dessa tensão, o pintor descreve a si mesmo como “*enfurecido*” com aquelas práticas, quando enfim, relata que espancou violentamente o ajudante Policarpo. O europeu possivelmente se sentiu ameaçado a perder de vez o comando daquela embarcação, pois esteve realmente disposto a matar Policarpo fazendo uso do revólver que empunhava durante o trajeto da viagem. De acordo com o pintor, somente no último instante resolvera não dar cabo da vida do indígena. Ainda que registre a violência praticada por ele, seu discurso alude a um momentâneo lapso de desequilíbrio, se autolegitimando pelo suposto comportamento indesejado de Policarpo.³⁰⁰ Segundo o relato, tão logo obteve a possibilidade, o ajudante evadiu-se da viagem.

Mais uma vez, ao deslocar o indígena de seu papel de vilania evidencia-se nesses registros a pluralidade das possibilidades encontradas por aquelas pessoas, resistindo a momentos ameaçadores e experimentados em situações de exploração. As ações contestatórias e desafiadoras de Policarpo, em conjunto com seus companheiros de tripulação, se faziam diante do conhecimento da possibilidade daqueles espancamentos. Quando esses momentos culminam em agressões físicas, emerge a constância das tensões de violência iminentes e que atravessavam essas viagens, o que nos evidencia que esses espaços de trabalho repercutiam desigualdades sociais. Portanto, ao compreendermos o processo histórico de trabalho a que eram injungidos esses trabalhadores, se evidencia que seu disciplinamento em “*marinheiros disciplinados*” visava combater diante de experiências conflitivas, uma história de resistência e autonomia. Legitimando-se o uso da violência, autorizada e incentivada pelos aparelhos de Estado, as circunstâncias de improviso e recrutamento forçado não geravam relações de trabalho passivas pelas embarcações. Coagidas a esses trabalhos pelas autoridades, essas tripulações podiam articular formas de sabotagem das expedições, resultando em relatos e

³⁰⁰ BIARD, François Auguste. Op. Cit., p. 235.

documentações que “vilanizam” e desqualificam as ações dos trabalhadores. E não somente encontramos essas experiências em tipos textuais como o de Biard, pois confrontos semelhantes podiam mesmo serem cotidianos. Tomemos outra evidência de tensão embarcada a partir dos registros de outro viajante.

Pouco antes de Biard, em 1846 a 1847 registra-se a passagem de Paul Marcoy pela Amazônia peruana e brasileira. A certa altura de seu registro, comenta-se que durante a viagem pelo rio Purus, seguia o viajante satisfeito com os resultados de suas pesquisas. Ao aproximar-se do canal do Aru, furo que leva o Purus a desaguar no rio Amazonas, o viajante vivenciou a bordo de uma chalupa, um motim realizado pelos remadores. Conhecedores de sua importância, vitais para aquela viagem, os trabalhadores se negaram a remar e “*cruzaram os braços*”. Em estilo narrativo de jornalista, Marcoy reporta que, diante da atitude de rebeldia daqueles homens, ficou enfurecido, descarregando sobre eles repressão e ameaças. O viajante ainda “relembra” ter vivenciado até ali, uma suposta “*viagem de tranquilidade*”, tirando algumas possíveis atitudes de confronto. De acordo com Marcoy, os remadores supostamente haveriam de ter obedecido passivamente suas ordens,

mas não foi o que aconteceu quando receberam a ordem de remar contra a correnteza do Aru. De repente eles perderam a paciência; o timoneiro atirou ao chão o seu remo; os remadores cruzaram os braços e o barco, deixado à sua sorte, foi à deriva. Confesso que naquele momento fui tomado pela cólera. Levantei-me, agarrei com o remo as duas mãos e, como Hércules prestes a executar Caco, dei a impressão de querer quebrá-lo na cabeça dura do meu timoneiro. O homem soltou um grito de pavor, retraiu-se e, juntando as mãos, suplicou-me que o poupasse. Então não só atendi a sua prece, como lhe devolvi o remo, que ele imediatamente mergulhou na água. Os remadores haviam ficado pasmos diante daquele entrevero; eu os deixei ainda mais aterrorizados declarando-lhes que ao chegar à Barra do Rio Negro iria dar queixas às autoridades do seu motim para que fossem imediatamente convocados a servir na briosa corporação da polícia militar.³⁰¹

Não sabemos até que ponto a “passividade” de receber ordens de Marcoy assumiam grandes possibilidades, sendo que o próprio viajante registrou em certos momentos que esses mesmos trabalhadores, faziam “*carrancas*” diante da sua autoridade. É bem possível que Marcoy não os tenha informado acerca do itinerário daquela viagem. Possuindo a subida do Aru naquela jornada e conhecedores da dificuldade que seria superar aquela correnteza, talvez os remadores tenham sido pegos de surpresa com essa ordem, o que daria vazão à revolta. Somada a isso estariam as aparentes condições de horas extenuantes de trabalho, posto que segundo Marcoy, naquele momento já estivessem eles a navegar o Purus há certo tempo.

³⁰¹ MARCOY, Paul. *Viagem pelo rio Amazonas*. Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2006, p. 149-150.

Perceba-se que os trabalhadores protestaram se negando a remar, “*deixando o barco à deriva*”, sendo assim, possuíam pleno conhecimento da navegação do canal, pois caso o momento oferecesse risco de morte, aqueles homens não teriam tomado tal atitude, visto estarem todos juntos na mesma embarcação. A escolha do momento ideal para a eclosão do motim pode evidenciar uma organização planejada por aqueles trabalhadores, sendo bem provável que o momento de dependência extrema do retorno deles ao remo tivesse sido escolhido refletidamente.

José Carlos Barreiro comenta sobre o motim que o comerciante inglês John Luccock presenciou a bordo de um navio mercante, em viagem do Rio de Janeiro à região do Prata, em 1808. O autor interpreta esse motim como um “*movimento planejado*”, em muito se assemelhando ao da chalupa aqui discutido:

Os trabalhadores do navio escolheram um momento apropriado para se recusarem a desempenhar normalmente suas tarefas. Esperaram que uma situação de mau tempo, prenunciando tempestade, desencadeasse o pânico no navio e tornasse o seu trabalho mais imprescindível do que nunca, para anunciar seu protesto.³⁰²

Dessa forma, compreendi o conhecimento da natureza como uma das alternativas para fazer dobrar uma embarcação à vontade dos trabalhadores tripulantes, podendo assim demonstrar uma organização planejada, refletida e articulada entre os remeiros; e que puderam por isso mesmo, estabelecer os momentos oportunos e definidores dos objetivos específicos do levante. O que impulsiona a hipótese de que o motim não foi motivado pelo medo da correnteza ou da violência da natureza, mas teria sido protestado contra o patrão daquela viagem, no caso, Paul Marcoy. O viajante apenas relata que eles “*perderam a paciência*”, o que pode evidenciar que o autoritarismo já estivesse há dias oprimindo aqueles tripulantes.

A suposta reação de Paul Marcoy é glorificada por ele mesmo em sua escrita, associando Hércules à sua atitude violenta, emprestando dimensões heroicas à sua incapacidade de mediar sentimentos apaziguadores, frente ao recurso da violência diante daqueles que protestavam contra sua posição. Essas atitudes destoam bastante das críticas tecidas por ele, denunciando as situações de trabalho forçado a que eram submetidos os tapuias, evidenciando que esses relatos produzem discursos de vozes dissonantes quando se constata a realidade de uma sociedade desigual e dividida historicamente. A mudança das formas narrativas oscilantes entre idealizações e experiências vividas podem ser bem nítidas em relatos de viagem, principalmente no registro de momentos de tensão engendrados por conflitos de estranhamento social. Isso pode ser encontrado de maneira categórica na escolha descritiva utilizada por Marcoy, ao

³⁰² BARREIRO, José Carlos. *A formação da força de trabalho marítima no Brasil: cultura e cotidiano, tradição e resistência (1808-1850)*. In: *Tempo*. Revista do Departamento de História da UFF, v. 15, p. 189-209, 2010, p. 198.

encerrar a narrativa do entrevero: apresentando com ironia e sarcasmo a prática de tortura a que submeteu aqueles trabalhadores.

Graças aos esforços conjuntos dos meus homens, que o medo do serviço militar havia tornado insensíveis à fadiga, conseguimos descansar ao fim do dia nas vizinhanças do lago Preto. (...). Em vinte e três horas os homens haviam feito onze léguas remando contra a correnteza, um prodigioso *tour de force* do qual se lembrariam por muito tempo.³⁰³

Vinte e três horas de trabalho, remando contra uma correnteza, num percurso de aproximadamente cinquenta e cinco quilômetros de extensão. Obtemos dessa maneira, uma perspectiva da dimensão da violência exercida no trabalho naval, onde as ameaças e castigos eram alternativas para combater aqueles que desafiavam e não aceitavam tais condições. Quando deslocada de seu efeito irônico original, a frase de Marcoy, “*se lembrariam por muito tempo*” pode ser reveladora em dois sentidos: o autor parecia estar ciente de que, possivelmente, somente pelas ameaças seria obedecido, ao mesmo tempo em que a memória construída sobre esses remeiros ficaria marcada pela suspeita em relação aos contratos desses serviços e as relações sociais existentes naqueles espaços de trabalho. Relatos como os de Marcoy e Biard revelam a face mais absurda do que podia se tornar tais expedições sob chefia estrangeira. Os maus-tratos, explorações, torturas, extenuantes horas de trabalho, perigos e castigos a que eram impingidos esses trabalhadores, se obscurecem naqueles relatos, sobrepujados à narrativas eloquentes e à exposições científicas. Observar essas experiências favorece o entendimento de que os resultados dessas viagens não foram obtidos com gratuidade popular, e exigiu na verdade, posturas de luta de ambos os lados, repressão e resistência, e muita negociação.

Conscientes de sua importância na navegação, e por isso mesmo confrontados com o risco desses tripulantes se organizarem em manifestações de contestação, os aparelhos de controle e disciplina iam sendo construídos historicamente como possibilidades eficientes de impedir outras insurreições navais. Ao sistematizar a organização desses planejamentos, as classes dominantes engendraram condutas autorizadas de opressão social, que visavam acuar levantes, motins, greves, revoltas e protestos embarcados. Definindo essas estratégias, grupos hegemônicos visavam a submissão e a passividade no trabalho embarcado. Contudo, as revoltas são construídas não de forma imediata e espontânea, mas como um processo que envolve uma série de possibilidades, circunstâncias e conhecimentos. Ainda que esses trabalhadores fossem registrados historicamente como submissos ou passivos, os momentos de contestação e resistência poderiam estar em elaboração constante, no aguardo de serem anunciados.

³⁰³ MARCOY, Paul. Op. Cit., p. 150.

Todavia é importante levarmos em conta outras leituras dessas experiências para não nos fixarmos na interpretação do uso exclusivo da violência como medida que imputava todas essas pessoas àqueles serviços. Não é de se estranhar que, estando a contragosto nessas condições de trabalho, embarcadiços poderiam se valer do momento para usufruir das possíveis vantagens que tais viagens poderiam ocasionar. O que pode oferecer outra leitura para problematizarmos suas presenças na atividade. Além do ganho financeiro, essas expedições podiam estar oportunizando fugas de outros espaços de trabalho, mais vigiados e coercitivos, como o das obras públicas nas cidades, onde se encontravam sob a vigilância da polícia, e dos chefes e diretores de índios por exemplo. Intimidados a essas viagens, possivelmente encontravam oportunidades para fugir já próximos a localidades conhecidas de cada um. Ou ainda, poderiam se utilizar dessas expedições para poder revisitar lugares, cujos valores poderiam passar por experiências sentimentais de vivências pessoais. Como por exemplo, quando Policarpo fez questão de aportar em Santarém no Pará, para fazer compras para Biard, ao passo que demorara um pouco mais no local, visto ser ele “*filho de Santarém, ou de suas redondezas*”.³⁰⁴

Ainda assim, não negamos que o recrutamento forçado ainda era a principal medida que acarretava a essas pessoas, outras experiências de violência e destruição de seus modos de vida. Expulsando-os por essas práticas de seus espaços de vivência, alguns habitantes se refugiavam em diversas localidades, alterando possíveis autonomias de subsistências praticadas no livre uso da natureza; o que pode tê-los forçado à venda de suas forças de trabalho para os expedicionários e viajantes. Para analisarmos a formação histórica dos trabalhadores fluviais em movimento pelas diversas embarcações, é inevitável que problematizemos as relações de coerção e tentativa de disciplinarização, pois as autoridades, em cumplicidade objetiva, equipararam planejamentos de navegação com o disciplinamento dos trabalhadores embarcados.

O que se evidencia com esses relatos é que a formação política desses trabalhadores fluviais estaria em movimento histórico a partir de suas amplas ações de intervenção na navegação, mesmo sob forte coerção. Independentes da modalidade de transporte, esses se organizavam de muitas maneiras contra a possibilidade de exploração naqueles espaços de trabalho. Os dois exemplos aqui discutidos, os conflitos nas viagens de Biard e de Marcoy, podem evidenciar as duas formas intoleráveis de relação em que o capital se sustenta: a exploração econômica e a opressão política. Em qualquer possibilidade de resistência contra a

³⁰⁴ BIARD, François Auguste. Op. Cit., p. 157.

exploração, aqueles trabalhadores se encontrariam de frente para as forças patronais (Biard e Marcoy) ou do Estado (a polícia, o recrutamento) e “*comumente frente as duas*”, conforme defende Thompson.³⁰⁵ Diante desse sistema de opressão e imposição, aqueles tripulantes resistiam ao experimentar a violência política de uma relação de exploração do trabalho, que operou ativamente no planejamento de modernização das navegações.

O movimento de planejamento de um modo de produção amparado nas “modernas” navegações, observará na resistência dos trabalhadores um empecilho para o implemento do trabalho racionalizado.³⁰⁶ Tais experiências contraditórias ao projeto de modernização desses trabalhos seriam combatidas no planejamento dos transportes fluviais, quando a ideologia de progresso visualizava finalidades definidas por objetivos que não incluíam a participação popular. Ressaltando que esse “progresso” era defendido como um conjunto de ideias, que se distanciava de conjunturas históricas diversas, assim como combatia as tradições daquelas populações, pois se ancorava nos pressupostos da “modernidade”, evidentes pelas ideologias daqueles relatos de viagens. Daí concordarmos com a observação de Hideraldo Costa, ao perceber que aqueles viajantes

guiavam-se por um tempo ditado pela modernidade, que travou uma intensa luta com a tradição, por julgarem ser esta o principal empecilho para o estabelecimento daquela. Ao analisar as sociedades onde se encontravam, perceberam que o tempo existente não era o seu. As classes populares na Amazônia e no Brasil guiavam-se justamente pela tradição.³⁰⁷

Diante das dificuldades encontradas na autonomia e resistência de homens e mulheres que pautavam suas vidas em experiências tradicionais cotidianas, as autoridades planejavam em conjunto, medidas para invadir modos de vida e forçar aquelas pessoas a se enquadrarem de acordo com as expectativas de grupos sociais hegemônicos. Não levando em conta as referidas tradições de cotidiano naquele período, o controle de corpos objetivava interesses políticos, militares e econômicos. Ao vivenciar a dificuldade em compor tripulações para realização desses propósitos, se faz importante problematizar as estratégias de recrutamento forçado, aproximando-nos da maior compreensão das contradições vivenciadas no processo histórico de formação dos trabalhadores marítimos e fluviais pela região.

³⁰⁵ THOMPSON, Edward P. *A formação da classe operária inglesa: a maldição de Adão*. Vol. 2. 4. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2010, p. 23.

³⁰⁶ Hideraldo Costa salienta que a dificuldade é expressa na tentativa de colocar em prática o desafio da ética do trabalho capitalista, em: Op. Cit., p. 87.

³⁰⁷ Idem, p. 141.

O recrutamento forçado: uma medida de disciplina do trabalho embarcado

Para aterrorizar os revoltosos tripulantes da chalupa durante a travessia do canal do Aru, Paul Marcoy comenta que os ameaçou de entregá-los ao recrutamento da polícia militar quando tivesse oportunidade. Segundo o viajante, apenas com essa ameaça conseguiu “retomar” o controle da embarcação diante do motim. Sabemos que outras ameaças e violências do europeu também estiveram em prática no episódio, nos levando a duvidar das razões elencadas por Marcoy como solucionadoras do entrave. Segundo Marcoy, aqueles remadores temiam o recrutamento forçado

mais do que qualquer outro infortúnio. Percebi que os rostos escuros empalideceram e, trocando olhares significativos, empunharam os remos e começaram a vogar com um entusiasmo que beirava a fúria. Em breve estávamos singrando as águas do canal de Aru vencendo a força daquela correnteza que até momentos atrás os meus homens estavam pouco dispostos a enfrentar.³⁰⁸

A ameaça ao recrutamento nos chama a atenção, devido outros relatos que a evidenciam como prática cotidiana e imposta a diversos habitantes da região. Esses recrutamentos forçados tratavam-se de práticas históricas, em uso desde períodos coloniais, fazendo parte dos itinerários de composição de guarnições e/ou tripulações para a execução de missões religiosas ou militares pela Amazônia portuguesa. Para o século XIX, Luis Balkar Pinheiro defende que a resistência indígena frente o recrutamento militar forçado na Amazônia, foi razão da configuração de novos mecanismos de dominação para exploração sistêmica da força de trabalho, em que muito se assemelhava ao escravismo.³⁰⁹ Portanto, tratar-se-ia de uma violência continuada e naturalizada politicamente naquele cotidiano, assemelhando-se às práticas da escravidão e do cativo, quando submetiam a trabalhos compulsórios homens, mulheres e crianças ao longo da história.

No decorrer do processo de planejamento dos espaços amazônicos, as autoridades interpretavam os recrutamentos como uma solução para o problema da “falta de braços” para vários trabalhos. Além disso, também visualizavam pela prática um maior controle e vigilância sobre os habitantes amazônicos. De acordo com Shirley Nogueira, a experiência de militarização na região foi intensificada desde anos finais do século XVIII, passando pelos

³⁰⁸ MARCOY, Paul. Op. Cit., p. 149-150.

³⁰⁹ PINHEIRO, Luís Balkar Sá Peixoto. *Nos subterrâneos da revolta: trajetórias, lutas e tensões na Cabanagem*. Tese (doutorado em História). São Paulo: PUC/SP, 1998, p. 296.

interesses políticos da coroa portuguesa em levar “braços” para o trabalho e defesa de fronteiras. Ressaltando também o controle da entrada de ideias liberais naquelas capitânias,³¹⁰

o intenso processo de alistamento, iniciado no último quartel do século XVIII, continuou até os primeiros da década de 20 do século XIX. A partir de 1789, os capitães-generais (governadores da capitania) desenvolveram uma política contra-revolucionária. Eles tentavam impedir a entrada das ideias liberais na capitania do Grão-Pará e Rio Negro, principalmente via fronteira com a Guiana Francesa. Para atender tal objetivo, montou-se um forte processo de militarização.³¹¹

As experiências de violências, vivenciadas durante processos de militarização, incluíam invasões, expulsões, prisões, castigos físicos, torturas, mortes, sequestros e raptos. Eram vivências que na prática cotidiana, iam sendo construídas por uma significação da realidade vivida das populações ribeirinhas, quilombolas e comunidades indígenas, não isentando, talvez pessoas de outros Estados do Brasil e até do estrangeiro. No que se refere ao papel das instituições de navegação nessa conjuntura histórica, vale a pena a observação de Nogueira, ao afirmar que para reforçar o impedimento da entrada de ideias liberais, “*entre os anos de 1793 e 1794, o Arsenal da Marinha não parava a produção de embarcações de guerra*”.³¹² A Marinha recrutava os habitantes da região para esses trabalhos, além de usá-los na composição frequente de tripulações. Logo, as embarcações que traziam e levavam militares eram ressignificadas como uma iminente ameaça aos modos de vida da população, podendo ocasionar rupturas culturais e destruição de comunidades inteiras, e que por isso mesmo, essas pessoas seguiam elaborando um conhecimento sensível daqueles perigos.

As tensões experimentadas pelos habitantes da região alcançariam momentos de dramaticidade durante os anos pós-Cabanagem, quando as autoridades buscarão brutalizar as relações entre militares e habitantes, intentando no impedimento de uma nova insurreição popular. Assim, na segunda metade do século XIX, as práticas de recrutamento ganham outra roupagem política, mas permanece como estratégia de opressão social visando o controle da população.³¹³

No aã da construção idealizada da “nação” brasileira, as autoridades continuariam a impor trabalhadores pela força à disposição de seus interesses. Ora, nos períodos de conflitos ou de guerras, a demanda por soldados e marinheiros tornava os recrutamentos militares ainda mais corriqueiros, violentos e invasivos. Em janeiro de 1865, tinha início na província do

³¹⁰ NOGUEIRA, Shirley Maria Silva. *Mais histórias de desertores: fugas de militares no Xingu e Tapajós (1773-1823)*. In: CARDOSO, Alírio e SOUZA, César Martins de. *Histórias do Xingu: fronteiras, espaços e territorialidades* (Séc. XVII-XXI). Belém: EDUFPA, pp. 75-95, 2008, p. 76.

³¹¹ Idem, p. 76-77.

³¹² Idem, p. 86.

³¹³ Ver mais, em: PINHEIRO, Luís Balkar Sá Peixoto. Op. Cit.

Amazonas o recrutamento de “*voluntários da pátria*” para a guerra do Paraguai. Ao viajar pelo Amazonas em dezembro do mesmo ano, Elisabeth Agassiz relatou estarrecida:

Tivemos esta manhã uma triste prova da brutalidade com que aqui se procede ao recrutamento. Bem nos haviam dito! Três índios que foram presos em Pedreira e que desde alguns dias aguardavam ocasião de ser enviados para Manaus foram trazidos para bordo do nosso navio. Esses infelizes tinham as pernas presas num grosso barrote de madeira, com orifícios que mal davam para deixar passar os tornozelos. Só se mexiam por necessidade e com grande dificuldade (...). Esses índios não pronunciavam uma única palavra em português; não podem compreender por que os forçam a partir; só sabem uma coisa: é que são pegos na floresta e tratados como os últimos dos criminosos, punidos barbaramente, sem que nada tenham feito, e mandados para lutar pelo governo que os trata desse modo.³¹⁴

Como se percebe no relato da cientista, os recrutamentos durante aquele período estavam optando por recrutar indígenas que ainda não tivessem tido contato cultural com os “brancos”, facilitando sua execução a partir do possível desconhecimento dos riscos que corriam essas pessoas, supostamente não familiarizadas com a prática. Aqueles que já detinham conhecimento dessas invasões, e também do idioma português, talvez se refugiavam mata adentro no primeiro avistar de um navio soltando fumaça; o que já pude analisar no primeiro capítulo desta pesquisa. Apesar do relato de violência, ressalta-se a intenção da autora de destacar seu estupefato diante da cena, possivelmente no intento de marcar o grau de maior “civilização” de sua cultura e superioridade política do governo estadunidense. Resguardamos contradições cruentas nessa ideologia defendida por Agassiz; o que não torna menos importante sua denúncia, embora fosse uma prática que por diversas vezes, se utilizava de ações ainda mais cruéis que a presenciada pela professora norte-americana.

Portanto, pode-se interpretar a prática do recrutamento forçado como uma das medidas extremas de incorporar pessoas a um sistema de obediências e condutas, próprias de um modo de produção que era estranho aos modos de vida daquelas populações. Além de compor “mãos” para as embarcações ou exércitos, essas práticas ensejavam experiências de rupturas em dimensões profundas naquela sociedade.

Mas a destruição de modos de vida não se encerrava apenas no ato de sequestro, quando a violência tomava formas igualmente monstruosas durante a permanência dos trabalhadores naqueles serviços militares e embarcações. De acordo com José Murilo de Carvalho, em praticamente todo o Brasil do período haveria “*repugnância, se não pavor, ao serviço militar*”. O que tornava comum as fugas das pessoas, que também se escondiam nas matas para fugir dos recrutadores. E, segundo o autor, esse peso de exploração sempre recaía nas costas dos “*pobres*

³¹⁴ AGASSIZ, Louis; AGASSIZ, Elizabeth Cary. *Viagem pelo Brasil: 1865 - 1866*. São Paulo: Editora Nacional, 1975, p. 204.

e desprotegidos”, que seguiriam sofrendo depois de recrutados, pois “*a vida nos quartéis e nos navios da armada era um verdadeiro inferno*”.³¹⁵ José Murilo comenta que apesar das tentativas de controle, as bebedeiras, brigas, roubos e deserções eram frequentes nos espaços de recrutamento e alistamento. Sobre essas experiências na Amazônia, mais uma vez Shirley Nogueira oferece interpretação oportuna dessas práticas no Grão-Pará do século XVIII.

Apesar de obedecerem a certo padrão de fuga e cometerem diversos roubos, os soldados desertores não formavam uma corporação criminosa. Na realidade, esses homens tentavam controlar o curso de suas vidas, aparentemente interrompido pelas autoridades metropolitanas no ato de incorporá-los nos diversos regimentos do Grão-Pará. Assim, suas atitudes consideradas desordeiras não eram fruto de sua condição social, mas da necessidade de agenciar formas de sobrevivência.³¹⁶

Por causa da brutalidade dos recrutamentos as fugas eram constantes e se faziam urgências para a sobrevivência dessas populações e se davam de múltiplas formas; destaque para a utilização inteligente do conhecimento geográfico e da hidrografia, levando centenas de pessoas a se utilizarem de embarcações variadas no seu deslocamento em fuga. Vale lembrar o destaque dado por E. P. Thompson às fugas dos recrutamentos forçados na Inglaterra do século XVIII. De acordo com o autor, tais práticas fariam, inclusive, parte dos crimes perdoados pelos códigos de leis populares não-escritas e de acordo com o costume dos trabalhadores ingleses no período.³¹⁷ Thompson acrescenta que pela Europa, durante o “*século 18, nenhuma instituição foi mais odiada que as patrulhas de recrutamento. (...) A profissão de soldado era tida como desonrosa*”.³¹⁸ A experiência do recrutamento forçado por aqui, apesar de lembrar estratégias europeias de controle das classes populares, ganharam dimensões históricas em relações próprias de violência na Amazônia. Sendo praticadas durante o mesmo período, com experiências de resistências ao longo desse tempo, cuidemos para não homogeneizar processos históricos, evidenciando o sabor de saber dos enfrentamentos locais como criação própria: a defesa de uma cultura a partir de agências de luta, como modos de vida também próprios. Nesse sentido, identifiquei que diversificadas resistências a essas práticas eram elaboradas como tentativas de sobreviver a elas. Entendemos o recrutamento forçado como uma forma organizada de opressão social que só pode ser compreendida em sua historicidade. Ora, as ações políticas o engendravam de acordo com interesses de conjunturas históricas. E as formas de resistências eram elaboradas como permanências, afinal, as experiências de violência tinham

³¹⁵ CARVALHO, José Murilo de. *Cidadania: tipos e percursos. Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 9, n.18, p. 337-359, 1996, p. 349-350.

³¹⁶ NOGUEIRA, Shirley Maria Silva. *Mais histórias de desertores...*, p. 88.

³¹⁷ THOMPSON, Edward P. *A formação da classe operária inglesa: a árvore da liberdade*. 3. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2010, p. 62.

³¹⁸ Idem, p. 87.

continuidade no espaço-tempo cotidiano da população, sobretudo quando o recrutamento era imposto como uma medida de disciplina organizativa do social, que se dava a partir da violência política e da exploração do trabalho.

Fugas, deserções e resistências, comporiam um conjunto de experiências que somente historicamente podem nos levar a compreender a formação de culturas de trabalho, afinal, tais táticas de resistências teriam continuidade na região. Da segunda metade do XIX aos anos iniciais do XX, observamos que com a definitiva inserção da navegação a vapor as autoridades estariam reelaborando novas medidas de controle e vigilância da população local. Assim, evidencia-se que com os avanços do capitalismo, a navegação a vapor contribuiria não somente como infraestrutura no transporte de mercadorias e passageiros, mas como instrumento técnico de vigilância social.³¹⁹ A atividade seria garantida como aparelho opressor, arrolada pelas autoridades que se apropriavam dessa tecnologia; por exemplo, instrumentalizando-a como uma nova eficácia no deslocamento de militares, empenhados na captura de desertores e infratores da região.³²⁰

Em 1893, o chefe da segurança pública do estado do Amazonas, Marcos Antonio Rodrigues, estando diante das significativas fugas e deserções dos serviços militares, intitulou uma seção de seu relatório como *Captura de desertor*. Nela, relatava ao governador Eduardo Ribeiro as apreensões de inúmeros militares (dentre eles, eram comuns os marinheiros): “*Em 26 de junho de 1892 mandei apresentar o desertor da armada, marinheiro nacional Carlos Bittencourt*”.³²¹ Vale menção a acirrada busca e apreensão, quando esses desertores já haviam de estar embarcados em vapores, possivelmente a caminho de localidades onde não pudessem ser reencontrados:

Ao comandante do Batalhão Militar de Segurança, mandei apresentar o desertor do mesmo Batalhão, Cosme Tito Pereira Afilhado, o qual fora preso a bordo do vapor Perseverança.³²²

Em 26 do referido mês, foi apresentado ao comandante do Batalhão Militar de Segurança, o desertor do mesmo Batalhão Maximiano Pereira, capturado pelo Capitão Nuno Nery da Fonseca, a bordo da lancha Debique.³²³

³¹⁹ Desde sua concepção como máquina de trabalho, potencializaria medidas de disciplina e controle do trabalho, pois que para funcionar requeria uma série de conhecimentos e normas.

³²⁰ Importante resguardar diferenças entre as deserções no XVIII até o final do XIX, entretanto, nos esforçamos aqui para evidenciar que o trabalho embarcado experimentava uma continuidade histórica de uso da força para composição de tripulações ou guarnições. Pois como já pude demonstrar, a resistência dos “marinheiros” podia ser experimentada tanto no trabalho militar como no mercante.

³²¹ RODRIGUES, Marcos Antonio. *Relatório apresentado ao Dr. Eduardo Gonçalves Ribeiro, Governador do Estado Federal do Amazonas pelo Chefe da Segurança Pública do Estado, Marcos Antonio Rodrigues, em 08 de julho de 1893*. Manaus: Typographia do Diario Oficial do Estado do Amazonas, 1893, p. 10.

³²² Idem, *Ibidem*.

³²³ Idem, p. 11.

Diante da dificuldade da permanência desses homens naqueles espaços de trabalho e recapturá-los quando desertavam, observamos várias autoridades atuando em conjunto, contando inclusive, com o apoio das companhias de navegações. Em anos anteriores constantemente encontramos o agente da *Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas*, João José de Freitas Guimarães, a encaminhar cartas às presidências provinciais do Amazonas e Pará. O gerente requeria nessas correspondências o pagamento das “*passagens e comedorias*” dos “*recrutados da pátria*” ou dos desertores recapturados pelos militares.³²⁴ Afinal, as viagens dos militares da Armada e da Marinha eram subvencionadas pelos cofres públicos. Essa prática também se evidencia pela imprensa do período, nas publicações dos *expedientes* do governo provincial em que endereçavam-se ordens do presidente ao gerente da *Companhia*, “*mandando transportar a bordo do vapor Manaus para Villa-Bella a dois guardas nacionais que dali vieram escoltando dois desertores do vapor Inca dessa companhia correndo a etapa por conta da mesma companhia*”.³²⁵ Tratam-se de evidências que nos revelam a cumplicidade entre autoridades políticas, militares e o empresariado local, engajados no processo de disciplinamento do trabalho e normatização do viver daquela sociedade.

No período analisado, incrementavam a navegação a vapor, a serviço dos recrutamentos forçados e do combate às suas resistências, fugas e deserções. Evidências que observamos na experiência aqui citada, da ajuda contumaz de policiais e políticos, empenhados também na composição de tripulação para diversas finalidades capitalistas, nos levando a concordar com a observação de José Carlos Barreiro, quando afirma que

no Brasil havia população potencialmente disponível para o trabalho marítimo, mas que podia, por diversos meios, subsistir com facilidade, apropriando-se de recursos da natureza para a sua própria sobrevivência. Foi necessário então o desenvolvimento de um processo brutal de recrutamentos forçados que desagregou famílias de pequenos roceiros e comunidades indígenas de todo o Brasil. Em trabalho cooperativo entre o Chefe de Polícia da Corte, o Ministro da Marinha e os Presidentes de Província, ordens de prisões e recapturas de marinheiros fugidos eram expedidas às centenas, atingindo crianças e adolescentes, escravos de ganho, chefes de família e até mesmo estrangeiros que perambulavam pelas imediações dos portos.³²⁶

A invasão no cotidiano dessas pessoas era uma prática que ia sendo legitimada conforme avanços do capitalismo, repetindo sua execução trágica na região amazônica de acordo com as tentativas de imposição de modos de organização social específicos. Conforme avançava o

³²⁴ Encontrei esses requerimentos com certa regularidade, em: COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO DO AMAZONAS. *Livro de correspondências da Agência da Companhia de navegação e Comércio do Amazonas, janeiro a dezembro de 1868*. Livro N. 5, 1868 (Arquivo Público do Amazonas).

³²⁵ *O Catechista*. Manaus, 30 de abril de 1864.

³²⁶ BARREIRO, José Carlos. *A formação da força de trabalho marítima no Brasil: cultura e cotidiano, tradição e resistência (1808-1850)*. In: *Tempo*. Revista do Departamento de História da UFF, v. 15, p. 189-209, 2010, p. 193.

processo de imposição da normatização do trabalho, a exclusão de direitos ao uso da agricultura, a formação dos mercados de terra e latifúndio, a construção da identidade do território geográfico e o fortalecimento das fronteiras, e enfim, a inserção da navegação da vapor, as práticas de recrutamento forçado se concretizavam historicamente a partir de ações políticas que as legitimavam.

Observo ainda que aos recrutados seria imposto o serviço de estar à disposição do Estado que, nos moldes liberais da segunda metade do século XIX, os implicava na oposição popular. Dessa forma, impelidos à defesa da propriedade privada e interesses afins, engendrava-se estratégias de repressão contra a classe trabalhadora em diversas situações. Mas na ambiguidade do processo histórico, cabe enfatizar que em vários momentos alguns desses militares recrutados a força se colocavam ao lado dos trabalhadores. Possivelmente devido ao fato de “vestirem a farda” de maneira forçada, quando eram retirados do meio de seus familiares e espaços de convivência. Ao invés de “ser soldado”, poderíamos até dizer que “estavam soldados”, pois em certos momentos aqueles homens se identificavam mais com as classes populares de onde provinham, do que com as autoridades militares identificadas com os estratos mais altos daquela sociedade.³²⁷ São evidências que nos levam a perceber que, ainda que armados pelo Estado e recrutados para a defesa daqueles interesses, eles tornavam a resistir. Não custa destacar que as práticas abusivas dessas medidas continuariam em uso durante todo o século XIX, fazendo dos espaços embarcados, dos quartéis e Armadas, instituições correcionais autorizadas legalmente.³²⁸ Como se observa no que propuseram como medida disciplinar a José Luiz de Santa Anna, acusado nas folhas de um jornal de Belém como “*indivíduo turbulento*”:

Domingo à noite foi preso em uma barraca à praça da Independência um tal José Luiz de Santa Anna, indivíduo turbulento e que entretanto podia ainda ser corrigido como um praça na marinha para o que está apto, mas os soldados ou porque conviviam com ele ou facilitassem, o fato é que José ao chegar à travessa Caldeira Castello-Branco, fugiu.³²⁹

O jornalista fez coro à utilização daqueles espaços como medidas disciplinares e correcionais para eventuais infratores, sugerindo indiretamente que tais “correções” poderiam

³²⁷ Lembremo-nos do guarda-nacional que supostamente saíra a “propalar” o autoritarismo do seu superior, estando a retirá-lo do meio da sua família, assim como a deserção dos outros dois intimados a acompanhar o pintor francês.

³²⁸ Com a lei de 1874 contra os castigos físicos, buscou-se uma sistematização para o recrutamento. No entanto, a permanência das práticas violentas dentro e fora dos navios ainda provocaria grande reação popular, como a conhecida “Revolta da Chibata” em 1910. Trata-se de revolta contra os castigos físicos aplicados contra marinheiros e organizada politicamente pelos próprios marinheiros, nos evidenciando experiências que passavam pelas dimensões mais acirradas de uma divisão que é social e política, assim vivenciada de maneira dramática e violenta nesses espaços de trabalho.

³²⁹ *A Luz da Verdade*. Belém, 23 de janeiro de 1873.

incluir castigos e torturas rigorosas. No entanto, supostamente os soldados facilitaram a fuga de Santa Anna, talvez por não se empenharem à dedicação daquelas práticas abusivas em outras pessoas, quando eles mesmos já as vivenciavam, ou por já conhecerem Santa Anna de outras circunstâncias e momentos de convivência, como mesmo relata a nota. Para Ygor Olinto o problema policial daquele período se dimensionava de forma estrutural: pela “indisciplina” dos militares; problemas na organização administrativa; frequentes atrasos ou o não-pagamentos dos soldos e as corriqueiras deserções, comporiam o quadro problemático do funcionamento institucional das corporações militares, partindo dos anos 1870 e indo até finais do XIX. Seria em razão dessas contradições que as “*brechas e solidariedades*” podiam ser elaboradas entre militares e pessoas perseguidas.³³⁰ Mais uma vez, reforça-se a ideia de que o serviço militar não era hegemonicamente o “braço armado do Estado” quando servia de instituição correcional, praticando tortura e repressão às classes populares, de onde também era “recrutada” a maioria de seus componentes. O que pode-se comprovar desde os primórdios da intensificação da militarização na região, afinal,

as conscrições provocaram um forte impacto sobre os moradores, que fizeram protestos contra o recrutamento para o exército. Os soldados organizaram uma rede de fuga com índios e negros fugidos. Eles obtiveram ajuda de vários moradores locais, para se esconder, ficarem próximos às suas famílias e servir como mão-de-obra para quem lhes protegesse, criando uma rede de solidariedade e interesse.³³¹

Assim, diante dos perigos de destruição de modos de vida, a população experimentava a solidariedade como emergência de organização social contra as experiências de exploração. Victor Leonardi defende que não se deve esquecer que a experiência de luta dos sujeitos históricos do século XVIII, torna-se memória de avós e bisavós de homens e mulheres nos séculos seguintes;³³² os que vivenciariam a transformação do aparelho de dominação política e a continuidade das experiências de exploração naqueles recrutamentos. Diante da observação do autor, compreende-se que a resistência era construída por aqueles que vivenciavam a permanência de uma memória de violência exercida historicamente, e refletindo nisso, conseguiram resistir e apontar um novo rumo para suas vidas. Para Jean Chesneaux, essas permanências históricas “*podem representar padrões de resistência, que são contraditórios: elas dão continuidade ao passado, e oferecem, ao mesmo tempo, um ponto de partida numa*

³³⁰ CAVALCANTE, Ygor Olinto Rocha. *Entre o calabouço e o cativeiro: escravizados, africanos, indígenas e as experiências de liberdade precária (Brasil, Amazonas: séc. XIX)*. In: *Entre-lugares, diálogos pertinentes: sociedades amazônicas e outras realidades contemporâneas*. Nilton Ponciano e Valéria Pereira (Orgs.). Coari: Editora do IFAM, 2013, p. 141.

³³¹ NOGUEIRA, Shirley Maria Silva. *Mais histórias de desertores...*, p. 88.

³³² LEONARDI, Victor. *Os historiadores e os rios...*, p. 55.

nova direção”.³³³ No tocante à experiência do trabalho fluvial, um novo rumo elaborado poderia ser a importância que muitos conquistariam como tripulantes, ao transformar a experiência de navegação a partir de suas culturas e costumes, ainda que houvesse recrutamento forçado para a marinha militar ou mercante.

A violência a que os trabalhadores fluviais eram submetidos para “tornarem-se” força de trabalho embarcada, não descuidava da relevância das práticas que exerciam, construídas por eles mesmos ao fazerem-se imprescindíveis para a realização das navegações, ainda durante o período de introdução dos vapores – em razoável medida, muitos comandantes não dispunham do conhecimento prático da navegação na região. É o momento de observarmos esses trabalhadores demarcando suas presenças para além da navegação como imposição, quando veremos embarcações “modernas” de ferro e fumaça, aportando ao pé das habitações ribeirinhas e requerendo tripulantes, muitas vezes por imposição ou violência, mas sem ignorar a “necessidade” de negociar perspectivas de apropriação daqueles conhecimentos históricos. Tais evidências podem ser encontradas na trajetória histórica dos práticos dessas embarcações.

Apontando os (novos) rumos para a navegação: práticos e praticagens

Quando a filósofa Simone Weil buscou experimentar uma “*realidade vivida*” empregando-se como operária fabril, nos deixou registrados em diversos escritos e estudos suas impressões, sentimentos, reflexões e problematizações acerca da experiência do trabalho nas linhas de produção da indústria francesa. Como observou Ecléa Bosi sobre a experiência de Weil, a filósofa passou a refletir sobre a desumanização do trabalho propiciada pelas máquinas industriais do capitalismo, uma vez que “reduziam” seres humanos à extensão de suas finalidades objetivas, dobrando “*violentamente o corpo humano a seu serviço*”.³³⁴ Assim, tolhiam o direito criativo e a liberdade transformadora do trabalhador para torná-lo um autômato daquele trabalho. Weil passava a entender a máquina de trabalho no capitalismo, já pela sua concepção, instaurada como aparelho de opressão social, pois minava a liberdade humana pela técnica, quando para seu pleno funcionamento haveria de impedir a capacidade de pensamento do trabalhador.³³⁵ Para alcançar a velocidade produtiva (o ritmo), os trabalhadores amputavam o pensamento e a reflexão em razão das operações de execução maquinal do seu

³³³ CHESNEAUX, Jean. *Devemos fazer tabula rasa do passado?* sobre a história e os historiadores. Tradução de Marcos A. da Silva. São Paulo: Editora Ática, 1995, p. 163.

³³⁴ BOSI, Ecléa. *Simone Weil*. In: WEIL, Simone. *A condição operária e outros estudos sobre a opressão*. Org. por Ecléa Bosi. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996, p. 32.

³³⁵ WEIL, Simone. *Diário da fábrica (1934-1935)*. In: Op. Cit., p. 99.

ofício, sem interrupções e já coagidos à preocupação de não atingir a quantidade e qualidade produtiva imposta pelos padrões.

Ao pensar essa relação contraditória entre homem e máquina, Weil questionava o *ritmo ininterrupto*: “*O trabalho manual comporta isso sempre? A máquina dispensa o pensamento de intervir, por pouco que seja, até mesmo na mera consciência das operações realizadas; o ritmo o proíbe*”.³³⁶ No entanto, a experiência entre humanos e máquinas não se definiria plenamente numa relação estéril como a da indústria, quando a solidariedade historicamente definida nesse meio aponta saídas e caminhos mais humanizados. A autora lembra ainda do escritor Joseph Conrad, que tendo sido marinheiro, vivendo, portanto, o espaço da embarcação como máquina de trabalho, relatava experiência peculiar: “*Conrad: tamanha união entre o velho marinheiro (chefe, evidentemente...) e o seu barco, que cada ordem deve vir por inspiração, sem hesitação, nem incerteza. O que supõe um regime de atenção muito diferente tanto da reflexão quanto do trabalho servil*”.³³⁷ Simone Weil chama minha atenção ao ressaltar particularidades do barco como máquina de trabalho. Para ela, diferente das máquinas da fábrica, o funcionamento da embarcação demandaria uma experiência de reflexão e de ordem, diversa e própria. Sublinhei caminhos abertos pela reflexão da filósofa e operária francesa, para problematizar o maquinário a vapor naval. Partindo de Weil, penso que sem a objetivação da mercadoria a produzir, o maquinário da embarcação é submetido a favor de intenções humanas que, ao fazê-lo funcionar para alcançar o objetivo de locomoção, propiciaria uma diversidade de escolhas alternativas, se distanciando da linearidade produtiva da fábrica. Tal como Conrad, mesmo ocupando esse autor o lugar da chefia do barco como ressalta Weil, os trabalhadores empregados na direção das embarcações experimentavam um mínimo possível de autonomia na hora de elaborar como alcançariam os objetivos dos deslocamentos. Certamente que não deixaríamos de lado as imposições do patronato naval, que determinava as finalidades da maioria das viagens a vapor. Todavia, o exercício de criatividade nessas navegações poderia implicar na forma como executariam o funcionamento da embarcação, pois o sucesso da viagem dependeria de uma “atenção” diferente diante do constante imprevisto do trabalho fluvial e marítimo.

Nas navegações aqui estudadas, certos trabalhadores possuíam conhecimentos definidores das possibilidades e condições de sucesso ou fracasso do trabalho naval. Esses trabalhadores, ainda hoje designados de “práticos”, garantiam a partir dos seus saberes o bom funcionamento da embarcação. O escritor Joseph Conrad constrói a imagem do prático,

³³⁶ Idem, p. 111.

³³⁷ Idem, p. 114.

destacando que “*seu cérebro devia ser um verdadeiro depósito de recifes, posições, rumos, imagens de promontórios, formas de costas obscuras, aspectos de inumeráveis ilhas, desertas ou não*”.³³⁸ Sugere o autor que a praticagem enquanto trabalho antecipava saberes, prévios à idealização de rumos de navegação. Seria preciso um mínimo de conhecimento acerca de como e onde se navegaria. No caso da região amazônica, em muitos momentos os caminhos das viagens eram definidos previamente a partir de diversos fatores; e dentro da embarcação, o trabalho era desempenhado sob as ordens de um comandante, eventualmente desconhecedor da natureza local, quando essa navegação fluvial demandaria conhecimentos específicos, o que tornava a presença do prático imprescindível.

Como máquina de trabalho, os vapores do período dispunham de diversos trabalhadores “práticos”, sob as mais diversas condições de trabalho. Embarcados em variadas circunstâncias, esses trabalhadores eram convocados pela pluralidade de suas experiências, que definiriam perspectivas e histórias da formação de uma cultura de trabalho fluvial na região. A partir de suas ações no tempo e naquele espaço, os encontrei pela dispersão documental, mas podendo ser evidenciados a partir de suas presenças como sujeitos históricos de seu próprio caminho. Em certa imprensa de Manaus, encontramos alguns desses profissionais, como Antonio A. Mesquita Pacheco:

Faz hoje 23 anos o simpático Antonio A. Mesquita Pacheco, o primeiro entre os mais distintos pilotos que dirigem a navegação dos rios do Amazonas. Que o ilustre mestre de náutica e coisas concomitantes viva ainda muitos anos é o que lhe deseja um grupo de seus Discípulos.³³⁹

Supostamente, já aos vinte e três anos de idade, o jovem Antonio A. Mesquita Pacheco era considerado um piloto de prestígio, um “*mestre da náutica e coisas concomitantes*”, segundo dizem seus supostos “*discípulos*”. Cabe a suposição de que desde tenra idade já estivesse em contato com o meio de trabalho nessas embarcações, agregando conhecimentos e tornando-se “jovem mestre” na área, ou talvez fosse oriundo de uma família influente, cabendo à nota exageros possíveis, fomentados por uma suposta classe social. Pouco sabemos desse jovem piloto, além do nome e sobrenome, esse último, algo raro em um registro sobre práticos ou pilotos, tão incomum quanto o conhecimento da idade desses profissionais (salientando a modalidade do registro, pois favorece essa informação). Casualmente pudemos conhecer Pacheco, destacado pelo seu ofício conforme se lê nos elogios publicados na pequena nota em homenagem ao seu aniversário, no jornal *Commercio do Amazonas*. A nota de felicitação ao

³³⁸ CONRAD, J. *A linha de sombra: uma confissão*. Rio de Janeiro: O Globo/ São Paulo: Folha de S. Paulo, 2003, p. 24.

³³⁹ *Commercio do Amazonas*. Manaus, 27 de dezembro de 1898.

jovem foi o único registro em que vimos retratado um piloto a partir das características elencadas, o que nos leva a duvidar se Pacheco realmente somava ao restante dos trabalhadores marítimos como igual. Afinal, muitas vezes a qualificação profissional do marítimo garantia uma forte hierarquização no trabalho embarcado, fator que gerava até mesmo distinções de marinheiros perante a sociedade.

Existe a possibilidade de marcarem diferenças entre pilotos e práticos, no entanto, até o momento não identificamos outros registros que evidenciem claramente essa distinção. Na maioria dos casos, pilotos e práticos eram identificados basicamente nas mesmas funções. Excetuando-se o fato de que nem sempre um piloto era um prático, e vice-versa, pois a praticagem envolvia conhecimentos para além da pilotagem naval. *Grosso modo*, era função do piloto comandar a locomoção técnica da embarcação (leme, remo ou timão), cabendo ao comandante a autoridade geral do barco, quando o prático agiria como um guia nos caminhos pela região. Porém, essas definições podem não ser tão precisas, pois os três poderiam figurar num só, podendo também se alternarem essas funções entre os trabalhadores embarcados.³⁴⁰ Como espaço de trabalho, uma embarcação poderia ser experimentada de maneira muito maleável e em certos momentos, transitória, afinal, as tripulações estavam sempre sendo modificadas a partir de improvisos e substituições de trabalhadores.

Vale a pena destacar que Pacheco viveu um período em que a praticagem já estava regulamentada (decreto de nº 79 de dezembro de 1889).³⁴¹ A partir desse instrumento legal, o Estado normatizava os fluviais e marítimos mercantes sob novas responsabilidades da marinha militar brasileira, que determinou a obrigatoriedade dos trabalhos embarcados a serem executados via um amplo conjunto de autorizações, exames, habilitações, fiscalizações, legislações e conhecimentos náuticos. Inclusive a passagem pelas escolas de marinheiros já era obrigatória, definindo quem estaria apto ou não para a atividade naval. A valorização de saberes nesse campo, contudo, estava sujeita a reconhecimentos pela experiência, num meio social de relações que envolvia muitas histórias e narrativas de feitos memoráveis, do que não se pode afirmar se o “mestre” Pacheco teria ou não frequentado uma dessas escolas formais.

³⁴⁰ Ressalvo o fato de que na maioria das embarcações, e principalmente nas maiores (caso de alguns vapores), quase sempre constará a figura do comandante ou capitão. Frequentemente vistoriada e fiscalizada, essas embarcações possuíam um profissional náutico que respondia como responsável autorizado pelos poderes públicos no funcionamento do barco. Expediam ordens de trabalho e responsabilizavam-se pelas cargas, passageiros, tripulantes etc. Nos rios ou nos mares, os comandantes possuíam autoridade institucional, sendo outorgados inclusive, a emitir voz de prisão dentro da embarcação, razão pela qual em determinados momentos podiam mesmo ser identificados como padrões autoritários.

³⁴¹ Adiante problematizo mais detidamente essa legislação.

Enfatizando o serviço, o prático (também piloto ou guia) era o trabalhador responsável pela condução das navegações na região, pilotando os barcos ou apenas guiando outros pilotos e comandantes, para o que se valiam de conhecimento nativo, forjado de dentro de costumes e modos de vida. Aliavam esses saberes a eventuais conhecimentos técnicos do maquinário de navegação, fosse ele em qualquer modalidade de embarcação. Ao longo do processo que finda no reconhecimento desse meio profissional, são inúmeras as experiências que afrontam iniciativas institucionais de racionalização e controle do funcionamento das embarcações; o que teria motivado o aparelho de Estado a elaborar normas para o exercício da praticagem, buscando demarcar os limites de atuação daqueles trabalhadores.

E não poderia deixar de ressaltar que essa competência técnica poderia se tornar instrumento de luta política. Caso emblemático dessa possibilidade foi o dos marinheiros participantes da chamada Revolta da Chibata, quando em 1910 se utilizaram de saberes próprios para tomar o controle sobre navios e armas da Marinha brasileira, visando a “*possibilidade de superarem as normas hierárquicas*”, e demais violências e autoritarismos do trabalho embarcado. O estudo de Marcos A. da Silva nos revela que os discursos de desqualificação do marinheiro brasileiro, produzidos por diferentes vozes da classe dominante, apresentam contradições quando aqueles marítimos se organizaram, partindo de seus próprios conhecimentos navais, para tomar para si o comando e os trabalhos daquelas embarcações.³⁴² Portanto, as especificidades do desempenho naval contribuem para o entendimento de um trabalho que requer conhecimentos próprios, nos mostrando mais uma vez o aparelhamento técnico e a modalidade de embarcação não impedindo que posturas de luta e de reflexão pudessem ser elaboradas de dentro dessas experiências.

Visualizando o controle e a disciplina desses trabalhadores, uma das medidas tomadas pelo Ministério da Marinha foi criar no decorrer do século XIX as escolas de aprendizes-marinheiros para institucionalizar o trabalho marítimo e fluvial mediante passagem obrigatória por aquelas escolas. No Amazonas, a primeira Companhia de Aprendizes de Marinheiros data de 1871; e constava já em 1872, o expressivo número de quarenta e três alunos.³⁴³ Essa instituição acompanhou a inauguração da Capitania dos Portos do Amazonas em 1874. Ambas instituições passaram a identificar por meio de autorizações, quem estaria ou não, a partir de critérios prévios, habilitado para exercer o trabalho embarcado. Mas ao longo do período aqui estudado, encontramos os práticos partilhando de experiências que extrapolavam o que se

³⁴² SILVA, Marcos A. da. *Contra a chibata: marinheiros brasileiros em 1910*. São Paulo: Brasiliense, 1982, p. 44.

³⁴³ PEIXOTO, Domingos Monteiro. *Fala do presidente da Província do Amazonas, Domingos Monteiro Peixoto*. Manaus: Typ. de Gregório José de Moraes, 1873.

poderia aprender com normas, regulamentos, leis, matemática, hidráulica, engenharia etc., pois seus conhecimentos náuticos evidenciavam memórias ancestrais de navegação, que somavam o conhecimento da natureza da região às experiências criativas de meios de subsistência, evidenciando um conjunto de saberes históricos e peculiares.

Os práticos, portanto, seriam os trabalhadores fluviais que exerciam importância sumária na atividade histórica de navegações na região – ainda que emergindo pelas fontes de forma fragmentária –, sempre se fazendo ver a partir de suas presenças ativas e em movimento naqueles espaços de trabalho. Em muitos momentos, se faziam fundamentais para a atividade de navegação cotidiana pois também conheciam pessoas e possuíam amigos que auxiliavam os viajantes em eventuais dificuldades. Não se limitavam a navegar, quando para isso estavam embarcados também para caçar, pescar, cozinhar e atuar diretamente em variados serviços de viagem, acabando por influenciar fortemente nas escolhas de diversos comandantes, tripulantes, viajantes e passageiros a bordo daqueles espaços de trabalho.

Aqui destaquei as peculiaridades da emergência desses trabalhadores pelas fontes analisadas, encontrando práticos que estão quase sempre mencionados na imprensa, relatos de viajantes, literatura e documentos oficiais, a partir de discursos seletivos e lugares de fala definidos. Em alguns momentos aparecem com nome próprio, mas na maioria das vezes sem descrições mais detalhadas de faixa etária (com exceção do caso do jovem Pacheco, visto nas fontes a que tivemos acesso), opiniões etc.

As fontes que trabalhei também estipulam uma predominância masculina no ofício, principalmente no que tange à praticagem regulamentada no início da república, pois estavam sob administração da marinha militar. Contudo não posso negar a possível presença feminina na praticagem mercante, embora não tenha encontrado relatos na documentação do período, pois ainda hoje não é raro encontrar mulheres à frente de variadas embarcações. É muito possível que as mulheres também ocupassem esses serviços naquele tempo, e até mesmo já vimos a experiência de D. Maria no primeiro capítulo desse trabalho realizando com maestria a navegação de sua embarcação, corroborando os resultados de análise de Bianca Sotero, quando a autora já evidenciou a importância que as mulheres puderam exercer no trabalho fluvial do período como experientes e conhecedoras dos usos e possibilidades da natureza amazônica.³⁴⁴ Homens e mulheres poderiam evidenciar sua historicidade nesses costumes, podendo garantir total segurança na experiência de transporte fluvial, experiência essa ancorada

³⁴⁴ MENEZES, Bianca Sotero de. Op. Cit. p. 75-81.

pela ancestralidade da população local ao vivenciar constantes deslocamentos pela complexa rede hidrográfica da Amazônia.

Esses trabalhadores constantemente são registrados em vários discursos como imprescindíveis para a navegação, mesmo que na maioria desses registros figurem críticas severas às suas condutas, desacordos com sua cultura, ou emergindo-os pela desqualificação de seus serviços. Todavia, ainda que registrados dessa forma, esses práticos se fizeram imprescindíveis para a materialidade da navegação, por vezes adquirindo importância, na medida em que contribuíam para os interesses de comandantes, viajantes (nacionais e estrangeiros), comerciantes, empresários, autoridades políticas e militares. Assim, sublinho destaques quanto à importância desses personagens em diversos relatos. Uma das evidências trazidas é de quando o engenheiro e deputado Ignacio Baptista de Moura comentava que na ausência de práticos familiarizados com certas regiões, possivelmente nem se concretizava a exploração (e invasão) de determinadas localidades:

Acredito que, com um bom estudo do canal, poderia um vapor de pequeno calado e de fundo chato percorrer o rio até acima do Arumatheua em qualquer estação do ano; mas, a falta de práticos e o receio de aventurar capitães continuam a trabalhar pelo abandono de lugares tão importantes e pelo desprezo de riquezas tão demonstradas.³⁴⁵

Percebam que os variados interesses de planejamento desses espaços passavam também pelas estratégias de apropriação dos conhecimentos da praticagem. Os práticos são registrados nesses momentos a partir de suas ausências, quando interesses específicos de determinados setores eram tolhidos pela incapacidade de serem concretizados apenas pelo esforço daqueles planejamentos. Moura comenta que navegar sem práticos causaria “*receio*” nos capitães, pois que denota o contraste de uma “*aventura*” no lugar de “*um bom estudo*”, portanto seguro e confortável, o que só se vivenciaria com o trabalho da praticagem. Mas, mesmo que sua importância pudesse ser demarcada nesses relatos, tais narrativas denotam expectativas para além de uma navegação segura, como a que se garantiria pela presença daqueles profissionais, explicitando especulações capitalistas de formas implícitas. No caso, o conhecimento desses práticos era assim apropriado intencionalmente – resguardando experiências de cumplicidade observada em certos casos, entre práticos e certa “elite” da região.

Em outras circunstâncias, os práticos são apresentados a partir de suas atuações diretas nas viagens fluviais. Após vinte e sete anos de sua viagem pelo rio Negro, em 1879, Dionysio Cerqueira publicou trechos dessas experiências no “*semanário de literatura, arte, ciência e*

³⁴⁵ MOURA, Ignacio Baptista de. *De Belém a S. João do Araguaya...*, p. 148.

indústria” d’*Os Annaes* do Rio de Janeiro. No relato, Cerqueira busca justificar a publicação, quando relembra e qualifica o prático da sua viagem, o “*velho Manoel Pedro*”:

Transcrevo aqui essas notas, que talvez possam ser úteis aos que quiserem fazer a mesma vigem e não tenham a sorte de se lhes deparar um prático tão excelente como o velho Manoel Pedro, que a esta hora talvez já tenha deixado de existir, não obstante a longevidade proverbial dos índios daquela seção acidentada, pitoresca e saudável do rio Negro.³⁴⁶

No relato do militar também encontramos a idealização do que seria a qualidade produtiva do trabalhador: uma “fusão” entre homem e máquina. O domínio e o conhecimento de Manoel Pedro aparecem como extensões no maquinário naval, ali, o vapor e o prático-piloto são imaginados como um conjunto quase “orgânico”:

(...) mas o Manoel Pedro, mestre abalizado, que sabia aproveitar-se habilmente da calma rápida em que as cachoeiras pareciam cair para repousarem um instante e levantaram-se de novo em estos furiosos. [sic.] Ereto, junto ao leme, manobrava o vaporzinho, como si lhe fosse injetando nos órgãos de ferro a resolução de ir adiante e a confiança no bom êxito.³⁴⁷

O relato acaba associando o poder da tecnologia com o conhecimento nativo. Aliás, mais uma vez encontramos o vapor dependente das experiências indígenas, ao passo que o registro de Cerqueira nos revela um nativo da região habituado ao uso do maquinário da embarcação, expandindo-o com o conhecimento da hidrografia local. Não custa lembrar que uma das contradições da “modernização” fluvial da Amazônia se manifesta, quando a ideologia de “progresso” defendida ensejava um projeto de esquecimento da memória indígena, bem como de sua presença como sujeitos históricos na região. No entanto, como buscamos discutir aqui, somente pela presença desses indivíduos “indesejados”, e de seus conhecimentos tidos como “primitivos”, é que se tornou possível a navegação dessas embarcações, mesmo quando o vapor era construído na expectativa de pretensa “modernidade”, negando-se a importância do passado histórico indígena.

Mesmo sabendo da presença negra na praticagem amazônica, como veremos adiante, existe mesmo grande possibilidade de que boa parte dos práticos fosse de origem indígena, considerados os manejos de navegação, as linguagens utilizadas e o conhecimento geográfico; além das outras atividades de costume e culturas nativas realizadas nesses espaços de trabalho, como quando caçavam e pescavam para garantir as providências das viagens. Viajando do Maranhão ao Pará em 1839, Daniel Kidder relatou que “à noite, quando os viajantes procuravam descanso e refrigério, punham as canoas a seco, nas praias, e os índios

³⁴⁶ CERQUEIRA, Dionysio. *Reminiscências da fronteira* - pelo rio Negro: a vapor, a remo e à sirga. In: *Os Annaes*. Rio de Janeiro, 28 de junho de 1906, p. 370.

³⁴⁷ Idem, p. 371.

habilidosos em poucos momentos apanhavam a caça necessária para a refeição. Assim prosseguia-se a viagem com insignificante fadiga e bastante distração”.³⁴⁸

Obviamente a prática não se restringia ao período dos vapores, quando sabemos que desde os tempos da “aventura” ibérica pela região, os navegadores contavam com o “auxílio” das populações locais. Raymundo Moraes faz questão de lembrar a contribuição local à expedição de Pedro Teixeira (1637) em crônica dedicada à botânica amazônica. O cronista se refere a esses guias e práticos se valendo da linguagem de seu tempo e lugar de escrita, revelando imagens ideais da interação entre “brancos” e indígenas, e seu consequente caráter positivo.

(...) nesse raid memorável de Cameté a Quito, do fundo ardente do vale aos píncaros nevados dos Andes, guiado pelos destemidos igaraúnas, deve-se certamente aos geógrafos botânicos da grande nação selvagem, que riscavam o roteiro pelas nuances da floresta, que adivinhavam o canal pelo painel verdeengo da selva, que pilotavam as igarités da expedição pela rosa dos ventos do heliantho.³⁴⁹

Ainda que seja comumente registrada como uma “parceria” produtiva, já sabemos que essa relação de trabalho no decorrer de expedições foi vivida cotidianamente sob tensões e conflitos históricos. Tanto que o referido Daniel Kidder já revelava a dificuldade de encontrar novamente um contingente de indígenas dispostos a esses serviços no seu tempo.³⁵⁰ Entretanto, no decorrer da efetivação do vapor na região, as autoridades propuseram uma nova negociação de trabalho com aquelas populações. E por mais que essa negociação visasse a superação de sua “incivilização”, desde o início da “modernização” fluvial observamos a “necessidade” dos conhecimentos e saberes populares, pois como já vimos, somente através deles o vapor se tornou, no mínimo, efetivo.

Analisando a praticagem da navegação no período, vemos que essa “dependência” do serviço não se restringia às questões de navegação, mas também tornavam-nos os responsáveis pela subsistência de tripulações inteiras, principalmente quando eram estranhos à região. Um comandante de vapor estadunidense chamado James Henry Rochelle, ressalta a importância desses trabalhadores nas embarcações, afirmando que além de eficientes navegadores e pilotos, disporiam de plurais experiências humanas. O comandante os designa de *pilots*, no entanto, possivelmente também atuaram como práticos de navegação e guias, afinal, afirma que

para evitar passar por bancos de areia, que estão constantemente se formando e mudando, e que modificam frequentemente o leito do canal, os serviços de pilotos

³⁴⁸ KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanências nas províncias do Norte do Brasil: compreendendo notícias e geográficas do Império e das diversas províncias*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1980, p. 179.

³⁴⁹ MORAES, Raymundo. *Geographia botanica*. In: *Na planície amazônica*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1939, p. 33.

³⁵⁰ KIDDER, Daniel Parish. Op. Cit., p. 180.

experientes são imprescindíveis à segurança da navegação do Amazonas e seus afluentes. Não é difícil obtê-los, e eles são frequentemente caçadores e pescadores peritos, bem como pilotos.³⁵¹

James Rochelle certamente contou com o trabalho desses especialistas ao longo de sua expedição aos limites amazônicos do governo peruano. Em seu relato, notadamente objetivo e mais atento às longitudes e distâncias, esta é a única menção do marinheiro acerca das pessoas que provavelmente os auxiliaram nos trabalhos de navegação daquela região. A partir dessa afirmação, reforçamos a interpretação de que a presença desses trabalhadores era construída a partir de suas ações de intervenções nas viagens realizadas, pois resignificavam a navegação, tornando-a eficaz somente quando de acordo com seus conhecimentos históricos. Mesmo que estivessem à mercê de apropriações atravessadas por diversos interesses, ainda assim, puderam permanecer em constante movimento pelas suas vivências de cotidiano naqueles espaços embarcados.

É importante não perder de vista a amplitude do serviço de praticagem na região amazônica. Como já afirmei, o prático não possuía apenas conhecimentos de navegação, quando também apontava os caminhos na terra, abrindo picadas e trilhas, assim como adquiria os alimentos e provisões para essas expedições, pescando e caçando, como lemos nos relatos de Rochelle e Kidder. Dessa forma, a sobrevivência de homens e mulheres às vezes estranhos à região, dependeria dos conhecimentos históricos oriundos de modos de vida não-determinados pelo lugar, mas resultados de múltiplas experiências de subsistência. Esses trabalhadores evidenciavam a historicidade humana de uma relação com o tempo e o espaço de forma inventiva e criativa. Embarcar sabendo caçar e pescar, nos revela o movimento daquela população entre essa autonomia de subsistência e a venda de sua força de trabalho. Porém, apontamos que algumas vantagens poderiam ser construídas entre diferentes atores sociais ao longo de viagens eventuais e de linhas regulares de vapores.

Destaco que eram nessas expedições “aventureiras”, nas viagens de estrangeiros ou comissões de estudos e nas experiências de abertura de novas linhas de navegação, onde a praticagem assumia um caráter mais amplo, pois ao “apostar” no “desconhecido”, aqueles viajantes dependeriam de homens práticos para sobreviver e alcançar seus objetivos, o que acabava resultando nos relatos de exaltação a esses profissionais e suas habilidades. Compreendido isso, vemos que a competência marítima desses trabalhadores partia de uma

³⁵¹ A observação de Rochelle está presente no apêndice sobre a navegação do Amazonas, publicado na biografia de outro marinheiro prestigiado nos Estados Unidos, almirante John Tucker. Os apêndices sobre a navegação do Amazonas foram resultado de viagens de Rochelle em missões diplomáticas com o governo do Peru. In: ROCHELLE, James Henry. *Life of Rear Admiral John Randolph Tucker*. Washington: The Neale Publishing Company, 1903, p. 85. (Tradução minha).

historicidade de trabalho humano e conhecimento da natureza local, formando costumes e culturas fluviais. O que levaria práticos como Lourenço a não se intimidarem diante dos expedicionários contratantes de seus serviços. O engenheiro Ignacio Baptista de Moura assinala a autoconfiança do seu práctico ao fornecer, mesmo em condições de difíceis intempéries meteorológicas, os dados necessários para as suas “observações” científicas, garantindo-se nesses saberes com a “*pachorra habitual dos marítimos do Amazonas*”.

O vento rijo de nordeste anunciava-nos a chuva, e com ela, a impossibilidade de fazermos as nossas observações durante a noite; porém, o práctico Lourenço, com a pachorra habitual aos marítimos do Amazonas, assegurou que nos forneceria todos os esclarecimentos da secção atravessada naquele lapso, e cuja veracidade foi por nós confirmada, quando tivemos de fazer a volta desta viagem.³⁵²

A *pachorra* de Lourenço relatada por Moura o qualificava como um homem capaz de determinar o itinerário da viagem, definindo o tempo e o espaço a serem experimentados naquela expedição de forma paciente e sem pressa, portanto seguro de seus conhecimentos. Outro elemento a se destacar é a proximidade que Moura busca estabelecer com o práctico. Conforme narra seu relato, ficam claras as tentativas do engenheiro de estreitar amizade com o marinheiro. Podemos ver que os avisos dados são registrados acompanhados de sorrisos amigáveis:

O céu estava claro: nuvens brancas acastelavam-se quase, imóveis ao redor do horizonte, e só um ponto negro, em uma pequena auréola pardacenta, divisava-se a sueste. «Temos chuva á noite», disse-nos sorrindo o comandante Lourenço, que era ao mesmo tempo o práctico da viagem; e aquela frase teve, como veremos, um tom profético.³⁵³

Não se descarta a hipótese de que algum laço de amizade possa ter existido entre Lourenço e Moura, quando lemos que o práctico até diminuía propositalmente a velocidade do barco, para que a equipe do engenheiro “*admirasse*” a foz do igarapé de Guajará.³⁵⁴ Mas, apesar da aparente proximidade, as origens sociais de Lourenço são silenciadas pelo engenheiro, não nos deixando saber se a relação dos dois também poderia ser mediada por algum conveniente de classe social. Afinal, Lourenço era também o comandante do vapor. Registramos para esse caso, a única vez que encontramos um práctico-comandante, o que pode nos revelar mais uma vez a pluralidade social da formação da força de trabalho dos práticos fluviais. Mesmo assim, essa relação “pacífica” narrada por Moura não interfere quando o mesmo autor defende ideologias que silenciavam experiências de violência, como já apontamos no episódio da *Cachoeira do Inferno*, sublinhando o caráter ambíguo de suas interpretações e experiências.

³⁵² MOURA, Ignacio Baptista de. *De Belém a S. João do Araguaya: Valle do rio Tocantins*. Rio de Janeiro: H. Garnier Livreiro-Editor, 1910, p. 88.

³⁵³ Idem, p. 28.

³⁵⁴ Idem, p. 44-45.

Com o registro de Ignacio Moura pode-se ainda compreender outras especificidades na realização das viagens; como por exemplo, os limites de conhecimento entre os práticos. Devido a vasta dimensão territorial da região amazônica, a navegação não era praticada de forma homogênea, pois de acordo com o destino estabelecido, haveria necessidade de troca de práticos, conforme comprova o aviso dado por Lourenço ao engenheiro:

Enquanto se fazia vapor na caldeira, o práctico Lourenço veio conversar conosco e nos descrever as paragens que tínhamos deixado atrás, e por onde não tínhamos passado. Se quiséssemos regressar dali e sair pela foz do Tocantins, aproveitando o *canal do Limoeiro*, na margem esquerda do rio, teríamos de tomar um bom práctico para evitar os bancos de areia, que circundam de lado a lado o citado canal, passando em frente do povoado de *Jánua Coeli*, lugar aprazível e pitoresco.³⁵⁵

Partindo disso, poderíamos imaginar o constante movimento de pessoas circulando nessas embarcações, podendo tornar esses espaços de trabalho também espaços de convivência e troca de conhecimentos. No trecho destacado, Lourenço não se dispôs a navegar pelos bancos de areia naquela localidade, revelando que o conhecimento para se evitar certos obstáculos não dependia apenas da observação visual ou da atenção dos práticos em determinadas ocasiões, quando poderia envolver uma ampla leitura de indícios da natureza, construídas e vivenciadas historicamente por aqueles trabalhadores, bem como resultariam também da familiaridade que tinham com os percursos navegados.

Para exemplo dessas leituras dos sinais da natureza realizadas pelos marítimos, destaco o “alerta” ensinado à Moura pelos tripulantes, dizendo que o avistamento de um boto tucuxi nadando no meio do rio poderia evidenciar sinal de proximidade de tempestades.³⁵⁶ E de acordo com a crônica do jornalista Raymundo Moraes, intitulada *Salve, gaivota amiga!*, também o movimento de certos pássaros podia ser interpretado como indício da proximidade de bancos de areias ou troncos de árvore:

Em noites escuras, eletrizadas, quando os fogos santelmos acendem os seus fachos azulados no tope dos mastros, é a gaivota, com seu grito estridente, que denuncia as praias e os bancos. Mal o navio se avizinha dos tabuleiros de areia, ouve-se aquela voz de mãe aflita, que defende o ninho. Faz a postura nas covas, pelas praias, e anda alerta na defesa dos ovos e depois na dos filhos. Ao menor barulho se assusta, levanta o voo e fica hostil, revoando ameaçadora em torno do perigo. Os viajantes já sabem: é banco. No quadrante donde vier o aviso está o seco. Vale por um sinal, pois, que ajuda a derrota. (...). Mal a embarcação chega próximo do tronco, as gaivotas, numa revoada, avisam por um grito metálico, qual a direção do toro que deriva sobre as águas. Os oficiais de quarto desviam logo o navio desse rumo. Os seus hábitos vida, como se vê, são úteis aos homens, aos marinheiros, aos armadores.³⁵⁷

³⁵⁵ Idem, p. 42.

³⁵⁶ Idem, p. 70.

³⁵⁷ MORAES, Raymundo. *Salve, gaivota amiga!* In: *Notas dum jornalista*. Manaus: Edições Governo do Estado do Amazonas, 2001, (Fac-símile da edição de 1924), p. 125-126.

Temos do relato de Moraes possibilidades de leitura dessas experiências arroladas nas navegações, extravasando conhecimentos tecnicistas, matemáticos ou controlados. Existe grande possibilidade de prática cotidiana na narrativa do jornalista que, como observa-se em outros textos seus, tratava-se de experiente viajante de vapores pela região, utilizando o próprio espaço das embarcações para sua produção textual. Além disso, afirmam ter sido, o próprio Moraes, prático de um vapor durante algum tempo, levado pelos conhecimentos náuticos aprendidos com o pai, comandante de navios a vapor. Também Dionysio Cerqueira, ao relembrar sua viagem pelo rio Negro, comenta sobre a técnica desenvolvida pelo prático Manoel Pedro para superação de empecilhos na navegação, o que resultava em “*aplausos e risadas*” por parte da tripulação:

O Manoel Pedro conhecia, como ninguém, todas aquelas águas revoltas, e sabia tirar o maior proveito do seu jogo e da direção que levavam. Muitas vezes, para não perder o auxílio do remanso dum pedra que só ele via pela sombra, que escurecia a espumarada turbulenta, mandava largar as espias, e as canoas da indiada desciam aos trambolhões, numa carreira vertiginosa, e a manobra era recebida pelos tripulantes afeitos àquelas lutas, com aplausos e risadas.

Boa e forte gente aquela, que não tem igual, quando se trata de desenredar, num mergulho, a espia presa nas pedras da cachoeira ou levar uma canoa através das suas fúrias.³⁵⁸

Ressalto do texto de Cerqueira a valoração dos saberes e práticas nativas, registrados no uso quase sempre conjunto com o maquinário de vapor, nos evidenciando a associação dessas experiências históricas a uma tecnologia imaginada como imbatível. O que nos mostra a capacidade de trabalho inventiva e criadora, que não se encerra com a transformação dos transportes fluviais, quando na verdade, são ressignificadas pelos trabalhadores a partir de diversificadas experiências históricas.

A troca de práticos para navegações específicas, as atividades exercidas em conjunto para superação de dificuldades, as conversas sobre os percursos e climas, os avisos recebidos e partilhados, são todas experiências que evidenciam um movimento humano em circulação cotidiana, também resultando na formação da embarcação como um espaço de trabalho plural, onde aqueles trabalhadores produziam conhecimentos a partir dos diálogos e relações sociais estabelecidas entre si, com os habitantes da região e também com seus contratantes.

Foi durante uma dessas trocas de práticos, no decorrer da viagem, que Ignacio Moura relata o encontro com o prático Feliciano, morador do Baixo Tocantins. Feliciano é descrito com simpatia por Moura, apresentando-nos uma das descrições mais detalhadas acerca da

³⁵⁸ CERQUEIRA, Dionysio. *Reminiscências da fronteira: pelo rio Negro: a vapor, a remo e à sirga*. In: *Os Annaes*. Rio de Janeiro, 28 de junho de 1906, p. 370.

subida de um desses trabalhadores a bordo de um vapor. Devido essa peculiaridade descritiva, cito *in extenso*:

A lancha, ao cair da noite, parou em frente a uma casa de palha debruçada sobre a margem do rio, onde morava um preto chamado Feliciano, prático da navegação desse lugar em diante. Começamos a parlamentar em altas vozes, a pedir que o homem nos acompanhasse, tratando-o com os termos mais delicados, dizendo-lhe o Sr. Lourenço que a lancha levava um doutor para Alcobaça ou mais acima, o qual desejava pedir-lhe algumas informações. O preto a isso mostrou-se um pouco lisonjeado, e, dando uma gargalhada, como sinal de assentimento, chegou ao terreiro da casa, dizendo que ia mudar de roupa. Houve uma troca de ditos e gracejos de parte a parte; perguntamos-lhe se tinha peixe, respondeu-nos que nesses dias havia estado *panêma*, o que na linguagem tupi quer dizer sem sorte.

Cinco minutos depois, uma canoa desatracava de terra, trazendo-nos o tal prático acompanhado de dois menores, que eram, sem dúvida, seus netos, os quais, apenas o deixaram, regressaram para a terra. Feliciano era um preto velho, perfeitamente retinto, de feição amável e inteligente; trajava de mangas de camisa, perfeitamente limpa, tendo um gorro encarnado na cabeça grisalha. Deu-me as boas noites, e presenteou-me com uma tartaruga, que havia trazido de terra, para achega do rancho. Este mimo foi recebido por entre aclamações. E todos os companheiros foram de acordo que o dito animal fosse nessa mesma noite assado vivo no próprio braseiro da fornalha, como usam na terra, que, sem dúvida, imita o primitivo costume indígena.

Os cuidados que cercam a negociação para ter Feliciano a bordo, as conversas e demonstrações de amizade, evidenciam a importância e respeito que merecia aquele prático na região. Ora, Feliciano era “*prático da navegação desse lugar em diante*”. Esse trabalhador deveria mesmo ter sido conhecido por quem quisesse viajar pelo lugar, pois para além de qualquer modalidade de transporte, suas experiências não foram invisibilizadas diante daqueles que passassem pelo Baixo Tocantins. E Moura “simpatizou-se” de modo a dedicar essa descrição detalhada sobre Feliciano, como observamos, não registrando dificuldades no contato com o prático. Nesse relato emergem as pluralidades de conhecimentos e experiências em torno das habilidades desses especialistas, marcados historicamente pelo movimento humano na região amazônica, ao que nos evidencia um velho prático negro, vivenciado nos costumes e culturas indígenas, mesmo quando para o engenheiro se tratassem de práticas “primitivas”. Na contradição de Moura, era por meio dessas práticas que se garantia a segurança da navegação e a subsistência de seus tripulantes.

Através de Feliciano também vemos que a vida de um prático fora das embarcações dava sequência a um modo de vida campesino, marcado por uma cultura de subsistência de forte influência indígena, configurando costumes de trabalho ribeirinho. Além do trabalho embarcado, Feliciano e sua família possivelmente sobreviviam da pesca, de alguma agricultura e/ou extrativismo. E talvez aquela tartaruga fosse oriunda dos “currais” de quelônios, os criadouros desses animais para consumo próprio ou venda, tão comuns para os habitantes

amazônicos.³⁵⁹ Vejamos que o rio não estava em época de pescaria, mas a partir de seus esforços criativos de trabalho, o prático disporia daquela tartaruga como futura alimentação. Assinalamos também a possibilidade de Feliciano haver embarcado justamente por ter estado *panêma* por aqueles dias, quando teria oportunizado naquela viagem uma alternativa de ganho para além da pesca. Aparentemente a chegada do vapor não era um evento aguardado ou ansiado em seu cotidiano, o que também poderia ser evidenciado pela insistência dos embarcados para ter Feliciano a bordo.

Torna-se relevante acentuar a presença de negros na praticagem fluvial, ainda que na maioria das vezes apareçam os práticos possuindo origem indígena. Sendo característica histórica da marinhagem brasileira, tanto mercante quanto militar, os negros constituíam considerável parcela dos trabalhadores marítimos. Quando estavam escravizados no trabalho naval, a escravidão favorecia o barateamento dos fretes cobrados na cabotagem, porém, algumas autoridades os viam como ameaçadores à hierarquia naval, o que tornava mais cara que compensatória essa “vantagem” da exploração marítima. Tavares Bastos – grande debatedor do tema das navegações no Brasil e defensor da abertura fluvial do Amazonas – desqualificava a marinhagem negra tanto na marinha militar como na mercante, acusando-os de inaptos para a atividade:

Dois quintos seguramente dos indivíduos da marinha mercante brasileira são escravos. Ora, os escravos não podem servir nos navios de guerra. Eles não formam os viveiros para o serviço do estado, que tanto se tem em vista favorecer com o privilégio. Ainda mais: na própria marinha mercante, os escravos são agentes inferiores, sem inteligência, sem o entusiasmo que distingue o marinheiro, porque o escravo não trabalha para si, para uma família, ou por seu gosto. O escravo, finalmente, é incapaz de todo o progresso.³⁶⁰

Bastos se mostrava preocupado em dispor os escravos às responsabilidades dessas navegações, pois que certos interesses divergiam nas condições de imposição a que eram injungidos essas pessoas. Aqui destaco o momento em que Bastos alertava sobre o perigo dos escravizados assumirem posições de destaque nas tripulações: “*Concluir-se-á daí deve-se proibir que os escravos tripulem os navios mercantes? Mas isto, na cabotagem principalmente que já é estorvada pelo monopólio*”.³⁶¹ A solução proposta por Bastos, ainda que aumentando a carga tributária da cabotagem, seria a proletarianização de marinheiros estrangeiros. Interpreto que se tratava de uma medida visando a “qualificação” da marinhagem, embasando-a pelo seu “branqueamento”, uma ideologia racista que vinculava interesses econômicos e sociais

³⁵⁹ SAMPAIO, Patrícia Melo. *Os fios de Ariadne: fortunas e hierarquias na Amazônia, século XIX*. São Paulo: Editora Livraria da Física, 2014, p. 41.

³⁶⁰ BASTOS, Aureliano Tavares. *Cartas do solitário*. Rio de Janeiro, 1863, p. 221.

³⁶¹ Idem, p. 222.

específicos, na busca pelo controle normatizado de forças de trabalho, evitando as rebeldias, motins e questionamentos por parte da marinhagem escrava, nada disciplinada e diversas vezes resistente às imposições de trabalho.

Partindo desses planejamentos “branqueadores” e eurocentristas das navegações durante a dramática “passagem” do trabalho escravo para o “livre”, talvez esses trabalhadores embarcados pela região amazônica encontravam espaços de sobrevivência nas beiradas de rios e floresta adentro, o que poderia resultar nas experiências de Feliciano como conhecido prático naquelas localidades, ou ainda sendo resultado das redes de solidariedade interétnicas construídas entre diferentes pessoas e seus costumes, práticas e culturas. A discussão extrapola o que poderíamos fazer por aqui, mas é bem pertinente e compete esforços mais detidos às questões dessas relações sociais, que não caberia ao proposto no momento, mas nos leva a pensar, sobretudo, ao evidenciar que as experiências desses profissionais sublinha a amplitude das histórias humanas que ressaltam das peculiaridades da prática fluvial.

Outra experiência que deve ser ressaltada é a de Manoel Urbano da Encarnação, um prático “*cafuso, mulato, ou preto*”³⁶² que ganhou notoriedade pela eficácia de seu trabalho, tornando-se possivelmente o guia ou prático mais celebrado em certa historiografia e diversas documentações. Urbano talvez tenha sido o prático mais reverenciado e reconhecido, em razão dos serviços prestados a diversas expedições de interesses políticos e econômicos, levando-o a ser qualificado nesses discursos como o grande explorador da região do Purus, e recebendo posteriormente, reconhecimento de “cidadão” e até patente militar.³⁶³

De acordo com Alexandre Isidio Cardoso, Urbano teria participado de algumas expedições nacionais e estrangeiras pela região, tendo sido apreciado por viajantes como William Chandless (em 1864) e William James (em 1865), ocasiões em que é elogiado como homem inteligente e amigável.³⁶⁴ Para Cardoso, à medida que o prático ia tornando acessíveis alguns interesses da “elite” local, como: a facilitação da exploração do mercado extrativista; o planejamento de novas linhas de navegação; a contribuição para formação de latifúndios; o recrutamento de “mão-de-obra” indígena etc., por causa de algumas dessas, e de muitas outras

³⁶² CARDOSO, Antonio Alexandre Isidio. *O mundo de Manoel Urbano da Encarnação: indígenas, regatões, migrantes e fugitivos no avanço rumo ao oeste amazônico no século XIX*. XXVII Simpósio Nacional de História: conhecimento histórico e diálogo social. Natal: Anpuh, 2013 (sem paginação).

³⁶³ Manoel Urbano é inclusive o nome de um município do estado do Acre. Também era o nome de uma das lanchas em que embarcou Euclides da Cunha, que a respeito do prático escreveu: “*Manuel Urbano, um cafuz destemeroso e sagaz, tinha, a par do ânimo resoluto e sobranceiro aos perigos, uma vivacidade intelectual, a great natural intelligence, no dizer de Chandless, que muito contribuiu para o ascendente que teve sobre todas as tribos ribeirinhas e para que se abrisse naquelas bandas [do Purus] um dos melhores capítulos de nossa história geográfica*”. In: CUNHA, Euclides da. *O rio Purus e outros estudos*. In: *Amazônia – Um paraíso perdido*. Manaus: Editora Valer / Governo do Estado do Amazonas / EDUA, 2003, p. 277.

³⁶⁴ CARDOSO, Antonio Alexandre Isidio. Op. Cit.

contribuições, Urbano passaria a ser visto com bons olhos pelas autoridades participantes desses interesses, o que não impediu que o prático também pudesse construir os seus próprios objetivos de participação nessas conquistas. Um dado relevante é problematizado por Cardoso ao apontar o personagem aproveitando-se dos privilégios de sua notoriedade, e do acesso a importantes informações, para fortalecer-se como comerciante e instaurador de feitorias, além de utilizar-se de “mão-de-obra” indígena para construção de roçados e assentamentos que beneficiariam sua atividade no comércio:

Essas atividades se conectavam com as ações de Urbano como comerciante de pequeno trato ligado ao projeto de assenhoreamento da floresta. O “maior conhecedor do Purus” utilizava sua posição para legitimar seus negócios, pois ganhando notoriedade como interlocutor das expedições oficiais e da Diretoria de índios, fortalecia suas ações diante dos giros mercantis e do estabelecimento de feitorias no interior amazônico.³⁶⁵

A evidência das experiências de Urbano reforça a ideia da não-passividade dos práticos diante de diversificadas possibilidades de cotidiano fluvial. Variadas experiências de trabalho poderiam ser ressignificadas e apropriadas para o rompimento de condicionamentos sociais e de classes, nos revelando que para além das situações de imposição, práticos como Urbano construía estratégias de participação ativa no campo da luta de classes, sendo eventualmente vinculadas as suas práticas aos propósitos de interesses dominantes.

Enquanto cooptados pelos interesses das classes dominantes, os práticos eram bem vistos nesses discursos, e suas habilidades e importância eram ressaltadas sem ressalvas. No cotidiano de navegação, realmente seria por meio das suas experiências que muitas possibilidades eram construídas. Ao mesmo tempo que a contradição dessa relação “harmônica” se apresenta, quando logo após a conquista de alguns objetivos, tais como a abertura de novas linhas de navegação, a produção de novos conhecimentos, a normatização de transporte de mercadorias e a produção da mais-valia e do lucro, os práticos passavam a ser questionados pela “elite” local, quando eram desqualificados sob o receio de que pela centralidade de seus conhecimentos no conjunto daquelas ações, aumentassem também os seus poderes sociais. Enquanto colaboradores na concretização desses objetivos, os práticos eram elogiados, entretanto, com as atividades do capital já em andamento, seriam excluídos desses espaços de trabalho, interpretados então como “desqualificados” para funções de “*tamanho responsabilidade*”. Em razão dessas insatisfações, as autoridades passariam a demandar posturas de seriedade no trabalho embarcado. Coincidindo o planejamento da modernização dos portos, com o implemento definitivo da navegação a vapor e a busca pela normatização dos

³⁶⁵ Idem.

tripulantes embarcados, buscava-se alinhar uma série de interesses econômico-liberais com as “necessidades” de disciplinamento da praticagem.

O prático Marcolino e o disciplinamento da praticagem

Conforme sabemos pelo jornal *Baixo-Amazonas*, em 1883 o vapor *Belém*³⁶⁶ teria encalhado em razão da vazante de um canal na baía de Pinhel, na província do Pará. O acidente foi noticiado nas folhas do jornal devido à insatisfação de alguns comerciantes do município de Aveiro naquela província. Esses patrões alegaram um prejuízo ocasionado pelo imprevisto, pois arcaram com as despesas de resgate de suas mercadorias ainda a bordo do *Belém*. Os comerciantes assinam então em conjunto, um artigo de denúncia, ganhando espaço de publicação naquela imprensa.³⁶⁷

Acontece que por esse texto, recairia a imputação de culpa sobre o prático do vapor *Belém*, Marcolino. Esse prático é desqualificado no artigo como o único responsável pelo suposto prejuízo ocasionado pelo acidente. Aqueles comerciantes buscam construir uma verdade sobre o caso, sugerindo que o comandante da embarcação, Motta Leite, fora convencido por Marcolino a tomar direção em um canal diferente do previsto na rota de navegação. Supostamente, defendem que Motta Leite questionou a decisão do prático, alertando-o do perigo de vazantes na área, e que por essa razão o vapor haveria de encalhar. Os signatários do texto chegam a atribuir fala “incriminatória” à Marcolino, que diante do questionamento do comandante, aquele prático teria lhe dito “*que nós [os demais tripulantes] não conhecemos os portos das nossas casas, jamais o canal do rio*”.³⁶⁸ Tal observação, caso tenha sido proferida por Marcolino, pode sugerir a segurança desses profissionais quando navegavam, situação em que a experiência não atende a pressupostos de hierarquia, ou autoridade de comandantes, mesmo sendo esses, na maioria dos casos, condecorados com altas patentes militares, avultados capitais, prestígio político, eventualmente donos de terras, títulos e outras poderosas heranças familiares.

Mesmo quando detentores de conhecimento técnico naval, os comandantes dependiam da ação dos práticos para a efetividade dos trabalhos de navegação. Como podemos observar

³⁶⁶ Possivelmente trata-se da mesma embarcação registrada em filme por Silvino Santos em *No Paiz das Amazonas* (1922). No filme, o *Belém*, já a serviço da *Amazon River Steam Navigation Co.*, (1911) Ltda., aparece navegando o rio Solimões. A sequência do filme silencioso em que vemos o enorme vapor, é precedida pela seguinte legenda: “*Deixamos a nossa pequena chata para subir, com todo o conforto e segurança, o agitado rio Solimões, em demanda do rio Purus, no ‘Belém’, um dos grandes vaticanos, da (...) Ltd.*” In: SANTOS, Silvino. *No Paiz das Amazonas* (130 min.).

³⁶⁷ *Baixo-Amazonas*. Santarém, 22 de dezembro de 1883.

³⁶⁸ Idem.

no mesmo relato, Motta Leite não garantiu a segurança da viagem, certamente creditando a autoridade (e por que não dizer, autonomia) do prático naquele quesito, ainda que a convenção da hierarquia naval definisse o comandante como maior autoridade presente na embarcação. No mesmo artigo, revela-se que tanto Motta Leite como outro comandante chamado Corrêa, não conheciam a navegação dos rios da região. O comandante Corrêa é apontado como outro personagem supostamente prejudicado por Marcolino, quando em outra viagem

seguia o prático para a capital a fim de fazer a viagem de Manáos do mês passado; chegado o qual à [ilegível], declarou o Sr. Marcolino ao Sr. Comandante Corrêa: haver pouca água, e que era impossível continuar a viagem. Resolveu então o Sr. Comandante Corrêa a fazer sondagens, levando consigo o tal prático, e este pelos muito ziguezagues, pode ainda uma vez iludir o Sr. Corrêa, que como o Sr. Motta Leite nem uma prática tem da navegação deste rio.³⁶⁹

Os comerciantes aludem ao episódio para reforçar um suposto histórico de má praticagem realizada por Marcolino, o que poderia “*comprometer os distintos comandantes Motta Leite e Corrêa, cuja nobreza de caráter o míope nem é capaz de conhecer*”.³⁷⁰ Lidas a contrapelo, essas evidências nos revelam uma inversão de hierarquia dentro daquelas embarcações, mas uma inversão de hierarquia tolerada somente enquanto não ameaçasse os interesses de certos segmentos sociais.

Se interpretarmos que a decisão de Marcolino ocasionou uma fatalidade inesperada naquela navegação, poderemos defender a hipótese de que, juntos, comandante e comerciantes teriam se apropriado do imprevisto como uma possibilidade de desacreditar aquele trabalhador diante da opinião pública, aproveitando a oportunidade para desestabilizarem a figura de um prático seguro e confiante, que possivelmente desafiava a autoridade estabelecida naquele espaço de trabalho entrando em divergência com a disciplina esperada. Destaco que o artigo é bem dirigido ao propor que “*desmascarariam*” o prático diante da população, ao aludirem interesses “propositais” no acidente, em formulação que nos permaneceu obscura.

(...) o Belém (...) encalhou às 9 horas da noite, a um quarto de milha, fora do canal, por descuido do prático Marcolino, **ou talvez de propósito**, porque tendo o Sr. Comandante Motta Leite consultado antes à vista da pouca água, que encontrava, se não seria inconveniente voltar, respondeu-lhe que não, e que a navegação, era aquela mesma.³⁷¹

Trata-se aí do primeiro parágrafo do artigo. No decorrer do texto, seus autores não retomam a acusação de “acidente proposital”, mas reforçam um dos interesses centrais da publicação: a acusação de que a praticagem na região deveria estar nas mãos de pessoas

³⁶⁹ Idem.

³⁷⁰ Idem.

³⁷¹ Idem (Grifo meu).

“*habilitadas*”, a par do “*peso da responsabilidade*” e conscientes da “*importância de seu dever*”.

A vista da fiel exposição, que viemos trazer, não duvidamos apelar para o Juízo autorizado do muito digno Gerente da Companhia de Navegação do Amazonas, no intuito de obter algumas providências, em ordem a abster os males, que possam prover da repetição d’aqueles factos, que não podem ser qualificados, se não de erros indesculpáveis.

Sendo certo, que, segundo os ditames da Providência, convém antes prevenir do que remediar os males, fica fora de toda a dúvida a urgente necessidade que há de acautelar os interesses do comércio, pelo conveniente melhoramento da praticagem dos vapores. É a praticagem de um navio cousa muito séria, por isso não deve ser confiada, se não a pessoas, que além de habilitadas, se compenetrem da importância de seu dever, e bem compreendam todo o peso da sua responsabilidade.

Com acertadas medidas, sugeridas pela prudência do mui digno Gerente, ficaremos por certo todos ao abrigo dos danos e de erros tais sempre puníveis, quer tragam a sua origem da ignorância afetada. Por tal modo, evitaremos tantos prejuízos, como os que acabamos de sofrer. É o que unicamente desejamos.³⁷²

Os comerciantes demarcam seus interesses em um campo social de disputa pelo qual pretendiam a apropriação da praticagem na navegação, atrelando-a às expectativas daqueles segmentos sociais. O incômodo dos comerciantes é visível diante da necessidade da presença de um homem “indesejado”, como sendo o responsável pelas escolhas e decisões em viagens de interesse econômico daqueles atores sociais. Os saberes das classes populares eram imprescindíveis para a segurança da navegação, o que obrigava essas “elites” a contarem com esta força de trabalho, mesmo desaprovando suas condutas e práticas. O problema se dava em confiar tarefas que demandavam posturas de “seriedade”, uma tentativa de disciplinamento desses trabalhadores. Quando a conduta fugia a essa regra, esses eram construídos como incompetentes e desqualificados para a função. Porém, ainda que insatisfeitos com os eventuais comportamentos indesejados daqueles trabalhadores, suas importâncias são ressaltadas, ao passo que estava claro que o interesse de os disciplinar evidenciava expectativas de objetivos específicos das classes dominantes.

Uma das medidas de alterações nesses espaços de trabalho, visando o controle dessa força de trabalho, foi tomada durante os primeiros meses do governo provisório republicano, através do decreto nº 79 de dezembro de 1889. O projeto de alteração visaria a militarização dos serviços marítimos e fluviais a favor do controle e vigilância dos trabalhadores envolvidos. Evidencia-se que essas medidas seriam propostas por envolverem diretamente os interesses econômicos do país em torno do mercado de exportação e importação de mercadorias por meio das vias marítimas e fluviais. Dessa forma, atenderiam às expectativas de comerciantes, empresários, industriais, latifundiários, importadores e exportadores, enfim, atores sociais que

³⁷² Idem.

concordariam com as linhas escritas pelos comerciantes de Aveiros. O decreto parece ser editado com o objetivo de controlar comportamentos indesejados, semelhantes ao de práticos como Marcolino. É possível interpretarmos a medida como uma estratégia para anular aquelas culturas de trabalho que desestabilizavam a ordem, articulando contestações e intervenções na atividade de navegação. Diante disso, o decreto visaria garantias para as hierarquias navais.

Dispõe o *caput* do decreto que:

Considerando, que a navegação fluvial e costeira dos Estados Unidos do Brasil se estende por centenas de léguas entre abrolhos e escolhos de toda a espécie, fixos uns, móveis outros;

Considerando, que para as permutas por água entre os Estados marítimos da União, e entre estes e os mercados estrangeiros do nosso e de outros continentes, não bastam aos navegantes que demandam nossos portos, costas e rios as indicações hidrográficas existentes nas cartas e roteiros;

Considerando, que para a importação e exportação anual, que o país atualmente registra, na importância de centos de milhares de contos, avultado é já o número de embarcações mercantes a vapor e a vela que procuram ancoradouro e abrigo em águas do nosso extenso litoral e fluviais;

Considerando, que as cifras parciais sobre o comércio de exportação da bacia do Amazonas e de cada um dos 20 outros Estados da União, continuam sempre crescentes, atestando o valor e recursos do solo; conseqüentemente:

Considerando que o aumento das transações entre o interior e o exterior do país, proveniente desse acréscimo, elevará proporcionalmente o número das citadas embarcações;

Considerando, que nestas condições e em proteção dos navegantes e do comércio dos Estados Unidos do Brasil, é urgente organizar o serviço geral e parcial das praticagens, a fim de dirigir com segurança os navios de todas as nacionalidades, mercantes ou de guerra, que nas águas territoriais ou ribeirinhas dos mesmos Estados por navegação interior, costeira ou procedente de alto mar, naveguem, demandem porto; ou ancoradouros cujo acesso seja difícil ou perigosos:

Resolve que seja executado o Regulamento que com este baixa.³⁷³

Observe-se o destaque dado à bacia do Amazonas no documento, já notória pelo aumento de movimentação econômica de exportação e importação no período em questão. Possivelmente, buscava-se figurar o destaque à bacia do Amazonas por tratar-se de espaço geográfico que possuía nas águas, o escoadouro prioritário do transporte dessas mercadorias, portanto, de possibilidades comerciais crescentes. O documento ainda busca justificar a estratégia de controle a partir da defesa da “organização” dos espaços embarcados, “*a fim de dirigir com segurança*” as embarcações. No entanto, esses militares respondiam a interesses de um capitalismo liberal que há tempos tentava combater a autonomia desses trabalhadores. Pois como já evidenciamos aqui, não necessariamente dependiam da proletarização de suas forças de trabalho, quando pelas suas experiências, produziam uma cultura de trabalho marítima

³⁷³ Decreto n° 79 de dezembro de 1889: Regulamento geral para o serviço da praticagem dos portos, costas e rios navegáveis dos Estados Unidos do Brasil. Sala das sessões do Governo Provisório, 23 de dezembro de 1889, 1° da República, 1889.

e fluvial repleta de especificidades históricas, o que lhes garantia participação ativa de intervenção nas atividades de navegação daquelas águas. Os militares definiam que em cada localidade a praticagem seria exercida a partir das associações de práticos, devendo serem essas capitaneadas por um oficial da Armada.

Art. 2º A praticagem de cada localidade será exercida por associação, salvo quando a falta de recursos ou por outras causas não possa ela organizar-se, caso em que o Governo federal a auxiliará ou a fará por administração, como julgar mais conveniente.

Art. 3º O serviço da praticagem, uma vez estabelecido, ficará, em cada localidade, sob a exclusiva direção de um oficial reformado da Armada nomeado pelo Governo federal, e o pessoal sob suas ordens no referido serviço empregado deverá ser matriculado na respectiva capitania do porto.

O oficial da Armada a quem competir a exclusiva direção do serviço da praticagem em um lugar, si nesse lugar não houver capitania do porto, reunirá às obrigações do seu cargo funções iguais às conferidas aos capitães de portos.

O Estado autorizava a vigilância desses espaços de trabalho por um oficial habilitado, garantindo institucionalmente a autoridade sobre aqueles trabalhadores.³⁷⁴ Os aparelhos estatais iam construindo dessa forma, estratégias para o controle efetivo desses espaços de trabalho, que, como se vê, buscará a partir do período republicano institucionalizar definitivamente normas disciplinares para o trabalho embarcado.³⁷⁵ Vejamos como o decreto expõe as mudanças requeridas em torno do pessoal da praticagem:

Art. 8º Ninguém poderá obter o título de prático sem provar: 1º Que é cidadão brasileiro e maior de 21 anos; 2º Que tem bom procedimento, verificado por folha corrida; 3º Que sabe ler, escrever e contar; 4º Que satisfaz o exame de habilitação profissional, prescrito no presente Regulamento.³⁷⁶

O artigo 8º define o procedimento de exclusão dos trabalhadores que estivessem fora dos padrões exigidos. Ao observar as qualificações requeridas, pode-se interpretar que a medida visualizava a exclusão das classes populares nos serviços marítimos e fluviais. Portanto, o decreto de regulamentação da praticagem seria um ataque aos trabalhadores autônomos, que de

³⁷⁴ De acordo com o art. 6º, o pessoal da associação da praticagem deveria ser composto pelo prático-mor e seu ajudante, do número de práticos, praticantes, atalaiadores, patrões e remadores, chefiados por um oficial da Armada designado. Porém, haja visto que no decreto que definia “*nova forma aos corpos de oficiais marinheiros*” (nº 2.109 de 20 de fevereiro de 1858), já se previa que “*os inspetores e os capitães do Porto das Províncias terão igualmente, nas respectivas Secretarias, um livro, em que se lançará tudo quanto for relativo aos Oficiais Marinheiros empregados debaixo de suas ordens; e trimensalmente comunicarão ao Inspetor do Arsenal de Marinha da Corte as alterações, que houverem*”. Com advento da república e a transformação do aparelhamento de controle das áreas portuárias, observamos o acirramento dessa vigilância. Assim, a inovação do aparelho de Estado vem acompanhada de novas táticas de apropriação do trabalho humano. Conforme lemos no *Plano, a que se refere o Decreto d’esta data, dando nova forma ao Corpo de Oficiais Marinheiros, para o serviço da Armada Nacional e Imperial*. In: MARINHA. *Corpo de off.ºs marinheiros, maquinistas, artífices de embarque*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1848-1866, p. 24.

³⁷⁵ Desde o ano de 1869, o Império já outorgava aos presidentes de província o controle das construções dos portos sob sua responsabilidade. Afinal, a partir da década de 70, e chegando ao período republicano, nos anos finais do XIX acompanha-se um processo vertiginoso de transformação no mundo das navegações brasileiras.

³⁷⁶ Idem.

acordo com o Estado, passariam à ilegalidade caso continuassem a exercer seus ofícios sem as devidas habilitações necessárias. Estariam isolando trabalhadores que pudessem escapar das características determinadas, evitando o descontrole daqueles espaços de trabalho, e privilegiando outros atores sociais que correspondessem aos interesses em jogo naquele momento. Avento as prerrogativas que o decreto garantia aos militares, como no artigo 14º: “*Os patrões e remadores, que serão contratados pelo pratico-mor com ciência e aprovação do respectivo Diretor, deverão possuir, além da indispensável robustez para a vida do mar, a precisa idoneidade, e terão preferência as ex-praças da Armada*”.³⁷⁷

As prerrogativas dos militares evidenciam as aguardadas possibilidades de maior controle social. Os requisitos também levantam questões morais e físicas, como “*idoneidade*” e preferência por corpos de “*robustez para a vida do mar*”,³⁷⁸ critérios que selecionavam esses trabalhadores a partir de um discurso normatizador e moralizador, insinuando que a marinhagem desejada possivelmente passaria pelas dimensões das desigualdades raciais e sociais. Porventura, é possível que se almejasse demarcar o planejamento eurocêntrico e branqueador do corpo de trabalhadores, contrastando a figura idealizada do marinheiro “*estrangeiro entusiasmado*”³⁷⁹ ao passado de trabalho naval com a presença de indígenas e negros escravizados, portanto, associado às experiências resistentes de rebeldias e motins.

Ora, suspeitando sempre dos comportamentos dos marinheiros brasileiros, as autoridades políticas e militares apressavam-se em apontar as possibilidades de desordem, desacato e embriaguez. Acerca das punições previstas, o decreto visava normatizar práticas correcionais, autorizando medidas disciplinares caso os marinheiros desviassem das condutas instauradas:

Art. 105. Todo e qualquer práctico ou empregado da praticagem que, sem causa justificada, recusar-se ao serviço que lhe tenha sido ordenado, será punido: a primeira vez, com suspensão a terceira, finalmente, com demissão, precedendo julgamento do conselho da Capitania do porto.

Art. 106. O práctico ou praticante que se apresentar embriagado a bordo de qualquer embarcação para dirigi-la, será punido com as mesmas penas do artigo antecedente.

Parágrafo único. Idênticas penas serão aplicáveis ao pratico ou praticante que maltratar por palavras o comandante, capitão ou mestre da embarcação, ou faltar-lhes com o respeito e atenções devidos.

³⁷⁷ Idem.

³⁷⁸ Essa expressão é comum em grande parte das exigências da Marinha brasileira. Em variados documentos encontrei essas autoridades definindo a habilitação do marinheiro a partir dessa observação física, estando ausente de maiores explicações em como se dava essa “qualificação” fisiológica.

³⁷⁹ Como vimos pelas palavras do federalista Tavares Bastos nas suas *Cartas do solitário*. Rio de Janeiro, 1863, p. 221.

Se a falta cometida for até a ofensa física, será preso o delinquente e entregue à autoridade competente para puni-lo, segundo a gravidade do caso, e conforme a legislação respectiva, em presença do corpo de delito e exame de sanidade.³⁸⁰

O regulamento evidencia expectativas de um grupo social que articulava suas demandas a partir de interesses capitalistas, resguardando suas posições de privilégios diante de uma sociedade historicamente dividida. Como vemos, essa regulamentação visaria submeter as culturas populares através de normatizações rígidas de controle do trabalho, dentro das embarcações e também fora delas. Por fim, é importante destacar que a partir do período em questão intensificam-se os projetos de modernização das zonas portuárias brasileiras, inserindo capitais amazônicas como Manaus e Belém nessas agendas de transformações. Tratar-se-iam de projetos que atenderiam a demandas de interesses na abertura definitiva do Amazonas ao comércio estrangeiro e potencialização da navegação de cabotagem. Favoreciam-se grupos sociais que, por meio daquelas políticas liberais, manteriam participações no futuro lucro a ser obtido com a melhoria desses serviços. Seguindo esse pensamento, defendo que se insere também nesse planejamento de infraestrutura, o planejamento disciplinar da força de trabalho empregada naqueles espaços. Acompanhei aqui José Carlos Barreiro ao observar esse autor, que a modernização dos portos implicava investimento na transformação da força de trabalho do marinheiro em mercadoria;³⁸¹ acrescento o “encarceramento” dessa força de trabalho aos moldes de prisões e fábricas, da mesma forma como defendeu Peter Linebaugh ao analisar as transformações das docas e portos nos momentos iniciais dos avanços do capitalismo: “*Com o cercamento das docas, encarcerava-se a força de trabalho, num processo que encontrava paralelo, na mesma época, na arquitetura das prisões e das fábricas. Como consequência, o trabalhador perdia sua liberdade de movimento*”.³⁸²

Assim, uma cultura de trabalho fluvial repleta de resistências e de lutas contra a opressão era produzida por trabalhadores, a partir de seus modos de vida constituídos no processo histórico de formação da força de trabalho e da exploração de suas vidas. Da rebeldia manifestada nas recusas, nos motins e questionamentos, e da resistência pela liberdade de movimento, as autoridades se viram impelidas a formular os planejamentos do controle daqueles espaços de trabalho. Evitando um maior controle da classe trabalhadora sobre a navegação, a modernização marítima ensejada pelos aparelhos de Estado buscou configurar estratégia de neutralização da força da cultura popular, momento em que as classes dominantes

³⁸⁰ Idem.

³⁸¹ BARREIRO, José Carlos. Op. Cit., p. 202.

³⁸² LINEBAUGH, Peter. *Crime e industrialização: a Grã-Bretanha no século XVIII*. In: PINHEIRO, Paulo Sérgio (org.). *Crime, violência e poder*. São Paulo, Brasiliense, 1983, p. 131.

colocaram em prática tentativas no plano institucional de remodelagem dos espaços produtivos, sendo, contudo, confrontadas por articulada cultura de resistência marítima e fluvial, embarcada e desembarcada, em formas de luta política elaboradas de dentro de seus espaços de trabalho.

III - Navegação, cidade e trabalho

“Declinava brandamente a formosa tarde do dia 24 de junho de 1886. (...) Um dos vapores da companhia do Amazonas, sulcava as mudas águas em busca do ancoradouro, soltando aquele acostumado silvo estridente e rouquenho, aviso de sua chegada. Os catraieiros pulando para seus botes e com a força muscular, que dá a prática dos serviços braçais, remavam valentes em demanda do vapor. A hora da chegada sempre há mais ou menos confusão a bordo. Aqui é uma senhora que manda reunir sua bagagem pelo criado, ali um rapaz que mete roupa em um saco de chita ramalhuda, além um passageiro que chama apressado um catraieiro, d’este lado, é um criado arrastando uma mala para o portaló, d’aquela outro é a evasão dos visitantes de terra”. (*Romance a vapor*. *Echo do Norte*, 1887)

O trecho destacado é a introdução de um folhetim intitulado *Romance a vapor*, publicado pelo jornal *Echo do Norte* em 1887.³⁸³ Trata-se de narração que antecede o desembarque em Manaus do protagonista daquele texto literário, personagem denominado Dr. Cartucho, “*um rapaz novo ainda. Alto, formas imensamente compridas, cara de bolacha, moreno, olhos pretos fluorescentes*”; também pobre e decadente, sem dinheiro para gastar com alimentação e roupas novas, mas esperto o suficiente para ser considerado um “*rapinocrata*”, conforme o delineia seu autor.

Tomados os devidos cuidados com essa publicação, o folhetim chama atenção ao se perceber a partir da construção literária, articulações da imprensa naquele meio social, quando *Romance a vapor* acaba participando de interpretações que evidenciam um projeto social. A espetacularização da chegada do vapor constrói a embarcação como centralidade da vida naquela cidade, entusiasmando um cenário ideal de movimento humano, euforia de uma pretensa modernidade do período que se queria representar pelo advento de meios de transporte tecnológicos, grandiosos e potentes. A trajetória do personagem prejudicado pela pobreza também nos apresenta à dimensões de sensibilidade que guardavam esteticamente significados próprios daquele período, no qual se viveria o acirramento das contradições sociais. Ao abordar satiricamente a pobreza de Dr. Cartucho quando este desembarca em Manaus, buscava-se caracterizar de alguma forma os muitos que aportados naquela cidade eram “impelidos” à

³⁸³ O folhetim foi publicado em três fascículos do *Echo do Norte* (as publicações dos dias 02, 16 e 23 de outubro de 1887). No primeiro, narra-se a chegada do protagonista em Manaus a bordo de um vapor; no segundo, Dr. Cartucho se hospeda de favor na casa de “*um cavalheiro humanitário*”, com quem passa a conversar na hora da janta, iniciando a confissão de um segredo; na última parte do folhetim, o personagem revela seu segredo, que seria o remorso de, numa noite, quase ter violentado sua irmã adotiva sob efeito de embriaguez severa. A autoria de *Romance a vapor* assina como *Malabar*, possível pseudônimo do escritor do folhetim. Sugere o jornal em algumas ocasiões (jocosamente), que seria o próprio Dr. Cartucho o responsável por aquela “crônica”, sugerindo que seu verdadeiro nome seria Sr. Machado.

“marginalidade” urbana, onde seriam tensionados em várias dimensões do viver, experimentando sua chegada na cidade como experiência sensível da desigualdade social.³⁸⁴

Mesmo que impressionando pela ampla possibilidade analítica do texto, o enfoque da pesquisa se prezou pela narrativa à relação que o autor estabelece entre a navegação a vapor e a cidade. Já adiantando que naquele trecho destacado, a busca pela construção do vapor como momento sublime de Manaus reforça o cuidado que devemos ter com essa produção discursiva, sobretudo quando a relação que o trabalho artístico estabelece com a realidade se dá de forma arbitrária, “*mesmo quando pretende observá-la e transpô-la rigorosamente, pois a mimese é sempre uma forma de poiese*”.³⁸⁵ Haja visto que o escritor buscou já no título oferecer dimensão “sentimental” para essa navegação, romanceando o aparato tecnológico do *vapor*, que teria na Manaus imaginada como ficção, o cenário daquela narrativa. Analisando o trecho em epígrafe, observamos a construção literária do cotidiano pelo recurso à ideologia do progresso e da modernidade, encarando a produção literária como constituinte e caracterizadora da realidade produzida a partir do entrelaçamento de variados fatores sociais.³⁸⁶

Considerando-se o ano da ação ficcional do folhetim (1886), sabemos que a cidade já dispunha do serviço regular de linhas de vapores (nacionais e estrangeiros), o que explica as perspectivas da opção do autor pela temática, e a escolha do jornal de publicá-lo. Nesse período as linhas de vapores eram mais extensas do que antes, servindo regularmente cidades que experimentavam crescimento demográfico, como Manaus, Itacoatiara, Santarém, Óbidos e Belém, bem como municípios interioranos. O que dimensiona uma atividade comercial com interesses e campo de relações sociais já bastante desenvolvidos, evidenciando articulações daquela imprensa com rumos e setores econômicos determinados, quando sabemos que a empresa náutica, como qualquer outra, demandava também a formação de mercado consumidor, um meio de lutas e disputas em que nem sempre o *romance* tem espaço.³⁸⁷ As fontes aqui problematizadas servem assim, para esclarecer que o percurso de inserção tecnológica da navegação não pôde dispensar esforços na direção da criação ideológica de

³⁸⁴ A desigualdade social já era experimentada mesmo durante a viagem. Embarcados, os passageiros vivenciavam as divisões de classe, fosse pelo valor cobrado pelas passagens fluviais, pelas acomodações diferenciadas a partir dessas tarifas ou pelo serviço de bordo e as péssimas condições de alimentação, como se discutirá no quarto capítulo deste trabalho.

³⁸⁵ CANDIDO, Antonio. *Crítica e Sociologia*. In: *Literatura e sociedade: estudos de Literatura e História Literária*. Rio de Janeiro: Ouro sobre azul, 2011, p. 22.

³⁸⁶ Idem, p. 21.

³⁸⁷ Nos anos 1900 terão agências em Manaus, as companhias a vapores da *Booth Line* (Inglaterra), *Ligure Brasiliana* (Itália) e *Hamburg America Linie* e *Hamburg SudAmerikanische* (Alemanha). Brasileiras com conexão aos portos do sul do país, eram regulares o *Lloyd Brasileiro*, *Companhia Maranhense* e *Companhia Paraense de Navegação a Vapor*. Além dos vapores dessas companhias, ainda havia o movimento dos variados vapores particulares.

sentidos de rapidez e quantidade, nem tão gratuitamente aceitos, quando podiam mesmo sofrer resistências no campo dos costumes, pelo que parceiros poderosos da imprensa eram convocados na construção do social exigido pela nova empresa.

Também, enquanto a imprensa separava colunas para avisos de chegadas e partidas de vapores, o movimento dos navios naquelas localidades pôde ser evidenciado de maneira sugestiva e equivalente, a uma maior circulação de jornais, não só da capital, mas principalmente da imprensa interiorana. Essas colunas de notícias contribuíram para a inserção social da navegação a vapor no cotidiano dessas cidades, arrolando desde os primórdios da atividade, chegadas e partidas para o público leitor e possível consumidor daqueles serviços. Textos como o do romance de folhetim referido acima, evidenciam, contudo, que a aceitação da nova tecnologia, com perspectivas de velocidade e força, que se poderia supor de aceitação imediata, exigiu na verdade a disputa de grandes estratégias ideológicas a fim de que sua introdução no cotidiano se consolidasse, e com ela, todo um conjunto de novas relações comerciais. Vale também dizer que mais do que somente relatar quais vapores estariam aportando ou zarpando, essas publicações avisavam das viagens de determinados passageiros, em sua maioria, personalidades importantes e influentes na sociedade. A maioria dos jornais das capitais selecionava essas notícias, enquanto acompanhavam com maior atenção a trajetória de célebres conhecidos na região. Comumente gozando de destaques na imprensa, eram registrados como passageiros ilustres que “abrilhantavam” a navegação a vapor, desde então, há muito tempo entusiasmada como a tecnologia motriz de uma suposta modernidade. Embarcações “bem frequentadas” por personalidades em movimento sugerem uma nova dinâmica na produção jornalística local; porém, não podiam deixar de transparecer que os vapores não eram ocupados apenas por “ilustres” passageiros, quando a classe trabalhadora também era referida se utilizando daqueles barcos. Ainda que à sombra de seus patrões, encontram-se criados, empregados e escravos à serviço dessa “elite” embarcada, como se vê pela nota oficial do *Estrella do Amazonas*:

Pará e portos intermediários o Vapor Marajó, Comandante Francisco Parahybuna dos Reis, 10 e 12 horas de viagem, passageiros Alferes Felintio Elyσιο de Quieroz Coutinho, e sua família, Antonio Manoel Sanches Fialho, Capitão Raymundo Egidio da Costa Barros, Padre João Estevão da Cunha e Oliveira, e um criado, e José Clementino Tavares com 1 escrava.³⁸⁸

O indício de movimento e circulação era ensejado pela imprensa e avisos de chegadas e partidas eram publicados em muitos títulos, reforçando ideologias que construía imagens de celeridade daquela vida cotidiana. Já aponte que pelos jornais do interior amazonense foram

³⁸⁸ *Estrella do Amazonas*. Manaus, 25 de fevereiro de 1854.

ainda mais regulares essas notícias, constituindo uma das mais importantes funções daqueles periódicos. Há fascículos d’*O Correio do Purus* que noticiam continuamente as viagens de amigos dos proprietários do jornal, autoridades políticas/militares e assinantes daquelas folhas, quase sempre informadas essas notas, de felicitações e votos de boa viagem:

O Sr. Manuel Nunes de Figueiredo, foi passageiro do “Iracema” que se destina ao rio Acre. O Sr. Figueiredo fez-nos suas despedidas.³⁸⁹

No vapor “Paes de Carvalho” seguiu para o Ceará com sua Ex.^{ma} família o Sr. Tenente Coronel Antonio Vieira Filho, prezado assinante d’A Paz, e abastado comerciante desta cidade.³⁹⁰

(...) seguiu para a Europa o nosso ilustre colaborador, Antonio Mendes de Almeida, digno secretário do município.

O distinto moço deixa reais simpatias entre os habitantes de Lábrea.

Bons ventos o levem à terra a que se destina e onde terá o prazer de abraçar sua família.³⁹¹

Regressou no dia 22 o vapor “Trombetas”, e nele embarcaram com as suas Exm.^{as} famílias para o sítio São Braz, os Srs. Dr. Sindolpho de Assumpção Santiago e tenente-coronel Aureliano Cidromo da Silva, em procura de melhoras da saúde de pessoas de suas famílias.

Boa viagem e pronto restabelecimento.³⁹²

Em outras edições essas colunas serviriam para informar os leitores sobre as chegadas e partidas de certas personalidades, a passagem naquelas localizações. Também servindo para o aviso das viagens de médicos, religiosos, músicos, farmacêuticos, advogados, professores e juízes, enfim, viajantes cujos serviços podiam ser de interesse público.

Músicos ambulantes – Acham-se nesta cidade vindos no Arary, Manoel Pereira, e Adriano da Cunha, portugueses, o primeiro é cego desde criança, toca rabeça admiravelmente, e o segundo que lhe serve de guia, o acompanha ao violão, executando lindas sinfonias e cavatinas, extraídas das principais óperas italianas, com facilidade e maestria admiráveis. Assim unidos fazem o seu meio de vida, aproveitando-se de sua habilidade; recomendamos-los à benevolência dos habitantes, desta capital, porque são dignos de sua proteção.³⁹³

Vindo de Manaós, acha-se entre nós o distinto farmacêutico, Dr. Arthur Borges, que, segundo consta vem residir por algum tempo nesta cidade.³⁹⁴

Fr. Defendente de Maria, da Ordem de São Francisco, está presentemente nesta cidade em exercício de seu Ministério; demorar-se-á até 8 de janeiro vindouro.

Igualmente é nosso hóspede Fr. Paulo de Maria, que se tem dedicado ao ensino religioso às crianças; sua demora aqui será até a data acima.³⁹⁵

³⁸⁹ *O Correio do Purus*. Lábrea, 27 de março de 1910.

³⁹⁰ *A Paz*. Lábrea, 18 de maio de 1908.

³⁹¹ *O Correio do Purus*. Lábrea, 22 de dezembro de 1906.

³⁹² *O Purus*. Lábrea, [?] de julho de 1892.

³⁹³ *Commercio do Amazonas*. Manaus, 02 de setembro de 1880.

³⁹⁴ *A Paz*. Lábrea, 11 de maio de 1908.

³⁹⁵ *O Correio do Purus*. Lábrea, 22 de dezembro de 1906.

Pelo registro dessas viagens construía-se narrativas selecionadas sobre a navegação a vapor, sendo direcionadas por aquela imprensa e visando determinado público leitor. Esses poderiam acompanhar o cotidiano das navegações pelos jornais, quando aquelas informações giravam em torno da regularidade das chegadas e partidas: de quem desembarcava e embarcava, pessoas importantes e também mercadorias.³⁹⁶ Partindo dessas evidências, percebe-se todo um conjunto de relações que igualmente circulavam com o movimento dos vapores entre as cidades, pois a regularidade dessa navegação oportunizava uma pluralidade de experiências que iam sendo incorporadas ao cotidiano de capitais e interiores. Não sem deixar de percebermos os momentos em que a veiculação discursiva desses movimentos, construía momentos grandiosos, verdadeiros “épicos do cotidiano” quando os vapores aportavam nas cidades.

Note-se que dimensões ideológicas associadas à chegada dessas embarcações não ficavam, obviamente, restritas à imprensa, porque memorialistas como Genesino Braga, em 1957, continuavam a reforçar perspectivas de modernidade, e até mesmo, tal como o autor do folhetim mencionado no início do capítulo, trazendo o apito do vapor como um dispositivo de sensibilidades, compartilhado por toda uma sociedade, sem divisões:

Ao porto de Manaus, não muito, vinham fundeando os barcos a vapor de duas empresas de navegação: a Companhia de Navegação e Comércio da Amazônia [sic.], do Barão de Mauá; e a Companhia Fluvial do Alto Amazonas, do benemérito cidadão português Alexandre Amorim. Em frequentes chegadas do Pará, ou em idas e vindas ao Madeira, ao Solimões, ao Purus, no vasto ancoradouro da cidade estavam sempre a arriar ferros o Arimã, o Belém, o Arari, o Guajará, além de outros de menor calado, também a vapor, pertencentes a particulares. Os procedentes do Pará traziam as novidades e as suas chegadas eram saudadas com efusivo contentamento. Vinha com eles gente nova: oficiais, funcionários, homens de negócios; vinham os gêneros de abastecimento, os artigos de luxo, as ordens de serviço, as correspondências comerciais e particulares; e vinham, também, embora retardadas, as notícias da Corte e do que se ia passando no País e no mundo, através dos jornais do Pará, do Recife, do Rio e da Europa. Era um acontecimento, na cidade, o apito da chegada de um navio procedente da capital do Gram-Pará.³⁹⁷

É perceptível que Genesino Braga recorreu, em parte, à literatura de viagem para a idealização desse cenário, demonstrando mais uma vez, as articulações de imagens e interpretações que se entrelaçam na composição “vitoriosa” da navegação a vapor, não somente

³⁹⁶ Em certos momentos é possível encontrar registros de embarques não muito convencionais. No *Extrato do expediente do Governo da província no mês de maio de 1863*, publicado no jornal *O Catechista*, até mesmo um peixe-boi vivo seria enviado para o Rio de Janeiro, a bordo de um vapor saído de Manaus. Possivelmente para realizar um estudo sobre a possibilidade do comércio de exportação em torno da carne, couro e gordura daquele animal: “Ao exm.^o presidente do Pará, comunicar que no próximo vapor, que regressar para ali e remetido à disposição de sua ex.^a um peixe-boi vivo, afirm, de que s. ex.^a se digne fazê-lo transportar para a Corte a ser entregue ao exm.^o Sr. Ministro dos negócios estrangeiros, como pede o coronel Beserra no ofício que se envia por cópia”. (*O Catechista*. Manaus, 19 de dezembro de 1863).

³⁹⁷ BRAGA, Genesino. *Nascença e vivência da Biblioteca do Amazonas*. Belém: INPA, 1957 (sem paginação; versão on-line disponível em: www.portalentretextos.com.br).

no sentido náutico, mas na visão de que, poderia ela também, conectar a sociedade local sem levar em conta as desigualdades sociais. O memorialista também nos mostra que essas construções não podiam se fazer sozinhas, mas resultavam de atores sociais que se deslumbravam com perspectivas de movimento humano, dessa maneira, enfatizavam em seus textos, a relação positiva construída entre o vapor e a cidade.

Não custa destacar o comentário de Avé-Lallemant, observando também, que na cidade de Serpa,³⁹⁸ durante a segunda metade do século XIX, supostamente os habitantes se aproximavam dos vapores em suas chegadas para se “*ter notícia das novidades*”,³⁹⁹ podendo ensejar um movimento humano significativo a cada vapor que por lá aportasse. O olhar do viajante alemão foi reforçado por Henry Walter Bates, que visitou a cidade de Serpa naquele mesmo período, dessa vez, em véspera de festividades natalinas, e relatou grande movimentação de vapores, canoas e outros barcos pois “*era véspera de Natal quando chegamos, e a vida mostrava-se cheia de animação por causa do número de pessoas que tinham vindo de fora para as festas*”.⁴⁰⁰ Bates destaca ainda que o porto estava repleto de embarcações, incluindo alguns barcos comerciais que tratavam de negócios com os agricultores, aproveitando o momento dos festejos de fim de ano. Realmente, ainda hoje se vê que em determinadas épocas do ano, as embarcações permanecem um tempo a mais nos portos, seja durante períodos comemorativos, como na espera por melhores dias de navegação, evitando temporadas de vazante ou de chuvas. No cotidiano da época, em cidades de grande movimento como Manaus, o número de barcos aportados podia ser significativo, motivando um conjunto de relações e experiências valorizadas por determinados escritos. Pelo jornal *Commercio do Amazonas*, de 26 de novembro de 1898, ficamos sabendo que vapores e demais barcos, “*iluminados à veneziana*” e aportados à margem do rio Negro, acabaram sendo admirados como atrações noturnas em Manaus.

Espectáculo único o que anteontem apresentava a baía do Rio Negro.

Suponha-se a sua vasta superfície cortada em todos os sentidos por céleres escaleres, completamente iluminados à veneziana; os inumeráveis vapores também iluminados e queimando quase constantemente belíssimos fogos d’artifício.

Ajunte-se a isto os alegres sons das bandas de música, o estrondear dos foguetes, o burburinho produzido por essa enorme multidão que enchia os barcos, desde os mais pequenos até nos maiores e ter-se há, palidamente, uma ideia dessa esplêndida noite que indelevelmente ficará gravada na retina de quem a ela assistiu.⁴⁰¹

³⁹⁸ Antigo nome da cidade de Itacoatiara no Amazonas.

³⁹⁹ AVÉ-LALLEMANT, Robert. *No rio Amazonas*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1980, p. 92.

⁴⁰⁰ BATES, Henry Walter. *Um naturalista no rio Amazonas*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1979, p. 123.

⁴⁰¹ *Commercio do Amazonas*. Manaus, 28 de novembro de 1898.

Observe-se que no período a imagem da cidade ganhava cenários noturnos, fruto da iluminação à luz elétrica, o que oportunizava a presença do público pela noite. Não dispomos de um traço mais definido do público participante do “*espetáculo*” noticiado, nem sabendo se aquele evento estava aberto a toda a população da cidade, porém a notícia nos ajuda a dimensionar com que linhas narrativas se construía a novidade das embarcações para além das funções de transporte de mercadorias e locomoção. A iluminação à luz elétrica, assim como o motor a vapor, eram novidades naquele momento, sendo celebradas como sinônimos de “progresso” e “modernidade” por grupos sociais determinados. Assim, comemorava-se o advento dessas tecnologias também no jornal *A Província do Amazonas* (1886). Os jornalistas elogiavam a província, onde “*o vapor e o fio elétrico, estes dois nervos condutores do progresso, retalham o teu solo gigante em todas as direções... tuas montanhas, teus vales, teus oceanos, tuas plagas imensas!*”.⁴⁰² A narrativa eloquente buscava aí chamar a atenção dos leitores para comemorar aquele momento, legitimando uma memória política sustentada por entusiasmos que anunciavam o futuro, já naquele presente, como “avanço” social.

No período, lemos o empenho da imprensa em construir narrativas que espetacularizavam o vapor e a eletricidade, fomentando-os como novos atrativos da região. Não resta dúvida de que a intenção era modificar o olhar sobre a cidade, constituindo “*efeitos sensíveis*” nas narrativas deslumbradas com os avanços tecnológicos propiciados pela incipiente vida industrial daquele período, como nos informa Marcel Rocanyolo.⁴⁰³ E foram mesmo amplos os significados atribuídos à chegada, permanência e partida desses navios. No caso acima citado, a associação entre vapor e eletricidade revela algumas dessas significações, quando se queria utilizar essas tecnologias para expandir o dia e a noite, criando um cotidiano ininterrupto de sociabilidades, e certamente, de consumo.

Contudo, soubemos que mais do que uma relação pacífica e festiva, as atividades dessas embarcações engendraram movimentos de trabalhadores sob diversas circunstâncias, o que tornava a experiência de trabalho pelas zonas portuárias uma pluralidade vivida cotidianamente. Em se tratando do movimento dos vapores, a população talvez estivesse afeita ao já “*acostumado silvo estridente e rouquenho, aviso de sua chegada*”, como escreveu o autor do folhetim *Romance a vapor*, e endossado por Genesino Braga. Todavia, mais do que uma sonoridade nova emprestada ao cotidiano da época, o apito do vapor representaria uma

⁴⁰² *A Província do Amazonas*. Edição Especial. Manaus, 05 de setembro de 1886.

⁴⁰³ RONCAYOLO, Marcel. *Transfigurações noturnas da cidade: o império das luzes artificiais*. In: *Projeto História*. São Paulo, (18), maio, pp. 97-101, 1999, p. 97-99.

singularidade diante de um conjunto de experiências contraditórias naquele mundo do trabalho.⁴⁰⁴

Simone Weil lembrava dos ruídos das máquinas fabris como a “*respiração*” de um conjunto de relações de trabalho, o que despertaria sensibilidades às imposições que determinados sons podiam representar, constituindo-se num dos aspectos da imposição da exploração industrial. Comenta a filósofa e operária francesa, que “*todos os ruídos têm um sentido, todos são ritmados, fundem-se numa espécie de grande respiração do trabalho comum no qual é inebriante tornar-se parte*”.⁴⁰⁵ Weil nos inspira a problematizar a idealização dessas paisagens encenadas pela chegada dos vapores, quando se tratavam de experiências de trabalho que movimentam e eram movimentadas por sujeitos históricos, em novos sentidos e práticas emprestadas à experiência social da exploração e da opressão social. Afinal, a regularidade das linhas de vapores faria parte dos projetos de racionalização do mundo portuário.⁴⁰⁶

Politicamente construído em conjunto por diferentes segmentos dominantes daquela sociedade, o planejamento da navegação a vapor também era representado por uma série de normatizações no cotidiano de trabalho daquele período. Passando pela inclusão dos grandes navios como os mais importantes meios de transporte do momento, caracterizam-se experiências de trabalho específicas à questão de embarques e desembarques pelas cidades. E ao observar em específico as vivências de trabalhadores embarcados – tripulantes, marinheiros etc. – pôde-se encontrar articulações de resistências cotidianas que surgem em cena, não se limitando ao espaço interno das embarcações, pois se articulavam a partir de ações, costumes e modos de vida dos trabalhadores também em terra. Entende-se o processo de vivência dos marítimos e fluviais, em análise que não divide outras dimensões de sociabilidades, não-condicionadas pelas máquinas ou funções técnicas que se desempenha dentro das embarcações. Daí nossa atenção para as experiências dos trabalhadores como um todo, o que implica dimensões da sua vida fora dos barcos, por práticas cotidianas de lazer, diversão, contravenção,

⁴⁰⁴ Pode-se somar ao apito do vapor, o foguete do Observatório Meteorológico da Praça da Matriz, que era disparado às 12 horas em ponto e buscava pontuar “*a tentativa de imposição de um horário disciplinado que ritmasse a cidade*” para o trabalho, conforme demonstra Francisca Deusa Costa, em *Quando viver ameaça a ordem urbana - trabalhadores de Manaus (1890/1915)*. Manaus: Editora Valer e Fapeam, 2014, p. 61.

⁴⁰⁵ WEIL, Simone. *Experiência da vida de fábrica: Marselha, 1941-1942*. In: *A condição operária e outros estudos sobre a opressão*. Org. por Ecléa Bosi. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996, p. 156.

⁴⁰⁶ Sugiro *racionalização*, aproximando-me da interpretação de Álvaro Tenca, que a define como “*prática totalizadora fundada no controle ou domínio do tempo do trabalhador, seja o tempo vivido no lugar da produção, tradicionalmente entendido como tal, seja aquele vivido na esfera do lazer, para muitos compreendido equivocadamente como tempo livre. Nesse sentido, o efetivo exercício político na sociedade capitalista não deve ser procurado somente no espaço restrito intramuros dos palácios, considerado, muitas vezes, o lugar privilegiado a partir do qual emana*”. In: *Senhores dos trilhos: racionalização, trabalho e tempo livre nas narrativas de ex-alunos do curso de ferroviários da antiga Paulista*. São Paulo: UNESP, 2006, p. 30.

amizades, parcerias, amores, rebeldias e ocupações territoriais. Restaria sublinhar que esses desembarcavam em cidades que historicamente guardam relação estreita com a atividade de navegação fluvial, o que nos possibilita atribuir significados para experiências construídas em reciprocidade naqueles espaços.

Imagens de uma Manaus navegada

As evidências da relação de Manaus e a navegação de rios e igarapés podem ser encontradas tanto no espaço físico, como sociocultural da cidade, portanto, constituinte de um processo histórico criado e recriado cotidianamente. Diversos símbolos dessa relação foram materializados pela arquitetura, pintura, música, escultura, literatura e toponímias, evidenciando uma historicidade que atravessa diversas dimensões do viver urbano, tornando-se sensíveis e vivenciadas cotidianamente ao longo do tempo. Logo, é possível observar também, que essa relação serviu à formação ideológica de símbolos e testamentos do poderio das classes dominantes. Todavia, a relação entre a navegação e a cidade não se encerra somente na expectativa de determinados setores sociais, quando mais do que de um conjunto de ideias, trata-se de uma relação construída por sujeitos históricos, sendo materializada por experiências de práticas cotidianas de apropriação e uso sociocultural. Em suma, a navegação para essa cidade não era determinada exclusivamente como infraestrutura de transporte, sobretudo implicaria um *mundo* de experiências humanas. Observei assim a partir das fontes, amplas formas pelas quais a população experimentou e ressignificou essa navegação no campo das suas próprias vivências.

A vapor, a vela, ou a remo, homens, mulheres e crianças experienciavam relações dinâmicas e amplas no cotidiano de navegação interna pelos igarapés de Manaus. Na virada do século XIX ao XX, o planejamento urbano implicaria diretamente os modos de vida populares pelos projetos de aterramento desses caminhos d'água, o que favorecia a especulação imobiliária e facilitava a abertura para o comércio via meios de transporte terrestres, quando estes passariam a ter maior visibilidade no dia-a-dia daquela cidade. Nesse sentido, é importante destacar que a navegação interna implicava diretamente a experiência de viver urbano daquele período. A maioria da população produzia suas relações sociais de navegação aproveitando as alternativas de deslocamento interno que os igarapés oportunizavam. Cabendo enfatizar que é histórica essa experiência dos deslocamentos entre os bairros pelos rios e igarapés, sendo realizados em pequenas e médias embarcações.⁴⁰⁷ Esses espaços eram configurados pela

⁴⁰⁷ Mesmo que prevaleça no tempo presente um grande contingente de veículos terrestres, ainda é possível presenciar alguns moradores que se utilizam de embarcações para se locomover em Manaus. Essa prática continua

população como territórios múltiplos de sociabilidades, sobretudo por não restringirem outras oportunidades de apropriações, usos e vivências. Estudando essa relação histórico-social entre os habitantes de Manaus e seus igarapés, Cristiana Grobe comenta que

os igarapés, pequenas vertentes e braços d'água, sempre tiveram uma importância social muito grande para a cidade, oferecendo suas fontes, cacimbas e bicas, na oferta do alimento, através da pesca, como meio de circulação para barcos, canoas, batelões e igarités e, principalmente como espaços de sociabilidade (...).⁴⁰⁸

Devido uma relação histórica que marcava diferenças no uso e apropriação da natureza, a navegação interna na cidade de Manaus era bem mais corriqueira naquele período. No *Álbum do Amazonas* publicado durante o governo de Silvério Nery, no começo dos anos 1900, constam fotografias que retratam essa navegação cotidiana.⁴⁰⁹ Nessas imagens pode se observar a atividade de diversas embarcações em uso pela população local, para trabalhar, se deslocar e seguir viagens. No começo dos anos 1900, com a expansão da navegação a vapor, e, principalmente, pelo aumento de vapores particulares, até os pequenos vapores (paquetes e lanchas) passavam a navegar esses braços d'água, não muito distantes do centro urbanístico do período, como o igarapé Tarumã (Figura 04).

em uso, principalmente em bairros próximos ao rio Negro ou igarapés. Bairros antigos e próximos ao “centro histórico” da cidade, como São Raimundo e Educandos, ainda guardam esse costume de utilização das águas, para o trabalho, deslocamentos e até para o lazer, ainda que a poluição já tenha dado conta de destruir muitas possibilidades de uso dessas águas para a população.

⁴⁰⁸ GROBE, Cristiana Petersen. *Manaus e seus igarapés: a construção da cidade e suas representações (1880-1915)*. Dissertação (Mestrado em História Social) - Instituto de Ciências Humanas e Letras. Universidade Federal do Amazonas: Manaus, 2014, p. 65.

⁴⁰⁹ Trata-se de mais um álbum composto pelo governo do estado como material de propaganda para atração de imigrantes estrangeiros para a cidade, servindo para a construção ideológica de uma imagem idílica sobre o período. F.A. Fidanza, conhecido fotógrafo da região naquele momento, busca dar ênfase sobre aspectos da natureza, das grandes obras e construções no sistema urbano etc. Ao final da publicação constam estudos e relatos sobre o estado do Amazonas, com traduções em inglês e francês.



Lancha « Florinda » navegando no Igarapé Tarumã

Figura 04 - FIDANZA, F. A. *Lancha “Florinda” navegando no Igarapé Tarumã* (Fotografia). Fonte: *Álbum do Amazonas: Manáos: 1901-1902*, p. 77.

Na outra fotografia (Figura 05), surge em cena uma canoa coberta, tripulada por um homem com um remo nas mãos. A legenda da foto não especifica o nome do igarapé – eventualmente nos arredores de algum bairro, quando se afiguram algumas casas ao fundo da imagem. Importante destacarmos a presença dos veleiros, ainda em uso naquele período, mesmo em tempos que o entusiasmo pela navegação internacional destacava modernos ideais em torno de outras embarcações para a região.



Um dos Igarapés de Manáos

Figura 05 - FIDANZA, F. A. *Um dos igarapés de Manáos*. (Fotografia). Fonte: *Álbum do Amazonas: Manáos: 1901-1902*, p. 83.

O cenário das pequenas embarcações contrasta com outras imagens daquele mesmo *Álbum*, quando se enfatizava a aparente grandiosidade de uma cidade que deveria atrair imigrantes estrangeiros, principalmente europeus. Em outras fotografias da autoria de Fidanza encontra-se imagens constitutivas dos ideais de progresso ensejado pelas autoridades da época, ao escolher como objeto fotográfico grandes construções, ruas, obras em andamento etc. Já as fotografias do álbum que retratam a natureza, estas sugerem a idealização do idílico e do inexplorado, apontando o “ainda por fazer” na cidade, artifícios que essas autoridades construía para vender imagens para o estrangeiro, apostando no ímpeto de aventura como atrativo. Pelas expectativas daqueles grupos políticos, o melhoramento urbano e o crescimento do estado viriam pela europeização da sociedade – com a contradição de que, ao idealizar um cenário de natureza exuberante lado a lado com o meio urbano, deixavam por emergir a presença de trabalhadores que construía a cidade por práticas de costumes próprios e históricos de navegação, afirmadas de diversas formas como já “atrasadas” para os ideais modernos da época. É o caso de observarmos os arredores do bairro da Cachoeirinha (Figura 06).



Figura 06 - FIDANZA, F. A. *Paysagem na Cachoeirinha. Rio Negro.* (Fotografia). Fonte: *Álbum do Amazonas: Manáos: 1901-1902*, p. 02.

Observe-se que a idealização da “paisagem” é feita pela interação humana e o espaço retratado, e aqueles trabalhadores posam para a foto, possivelmente a pedido do fotógrafo. Vemos homens em pé, um à margem do igarapé, outros sob canoas, e provavelmente uma mulher na extrema esquerda da imagem. Os dois personagens com indumentária aparentemente distinta da dos demais – um sentado à proa de uma canoa, e outro, a bordo da igarité – evidenciam distinções sociais naquele meio (poderiam ser regatões ou patrões naquelas localidades). Suas presenças evidenciam relações de trabalho que naqueles caminhos d’água guardavam experiências de divisão social. Afinal, é muito possível que não se tratava aí de um passeio recreativo. Ao contrário do que aparece em outra fotografia, na qual observamos a construção ideal da experiência de passeio, momento em que as autoridades buscavam imprimir perspectivas positivas na relação com aquela natureza (Figura 07). Nessa imagem, é possível ver centralmente homens “brancos” e bem vestidos, usufruindo passeio de canoa no contraponto dos esforços de um trabalhador ao remo, evidências de distinção social e marca dos lazeres da “elite” do período (destaque 01 da figura 07).⁴¹⁰

⁴¹⁰ Aqui somos inspirados pela problematização das fotografias enquanto fontes, sugeridas pela pesquisa de Carlos José Ferreira dos Santos, onde o autor apresenta oportuno método de análise ao destacar elementos descentrais ou contraditórios à produção de determinadas imagens fotográficas. Cf.: *Nem tudo era italiano: São Paulo e pobreza*. São Paulo: Annablume, 2008.



Figura 07 - FIDANZA, F. A. *Rua Municipal. Uma ponte*. (Fotografia). Fonte: *Álbum do Amazonas: Manaus: 1901-1902*, p. 91.



Destaque 01 da figura 07.

A fotografia nos evidencia a apropriação de classe do igarapé, demarcada no campo das divisões sociais. Assim, não deixa de ser também por interesses próprios e de higienização de classe, que autoridades visavam a normatização da navegação (de rios e igarapés). As práticas de criminalização do uso “indevido” das águas internas da cidade são reforçadas pela imagem de membros da “elite” ocupando rios e igarapés, ao usufruírem de lazeres de traços burgueses, tirando do foco outros atores e modos de vida nesses mesmos lugares. Destaca-se na canoa a diferença social entre os embarcados, com perspectivas de comando, destreza, equilíbrio e familiaridade com o meio enfatizada pelo fotógrafo na figura daquela “elite”. Ao fotografar aquela cena, possivelmente Fidanza atendia ao interesse de mostrar aos leitores do álbum que

a natureza da cidade poderia oferecer oportunidades exóticas de entretenimento, sendo de domínio pleno dos seus novos “senhores”. Entretanto, a produção da foto não pôde ocultar a presença de outras ocupações, na imagem de dois garotos no canto inferior esquerdo, à margem daquele igarapé (destaque 02 da figura 07).



Destaque 02 da figura 07.

Devido ao movimento não rotineiro da presença de fotógrafo e equipe naquelas redondezas, o rio vira cenário fotográfico, e os seus frequentadores mais íntimos, espectadores. É importante observarmos que os meninos são retratados como personagens não-centrais, escapando à intencionalidade primeira do registro fotográfico. A presença das duas crianças na foto, evidenciando familiaridade com aquele espaço, fazem pensar no seu uso tardio para a recreação pelos novos costumes de uma “elite” local. É provável que os meninos morassem naquelas imediações, acompanhando de perto o processo de sua apropriação em disputa naquela sociedade.

Certamente que também a pluralidade de experiências em torno da inserção de grandes (ou “modernas”) embarcações nesse cotidiano e seu uso disputado por diferentes grupos sociais, implicaria um processo de ressignificação custoso para formas mais tradicionais em torno da sobrevivência física, econômica, cultural e social nos rios da região, com parques então já estabelecidos em enclaves urbanos.⁴¹¹

Sabe-se de diversas formas que as medidas de planejamento do espaço urbano incluíam desde já as proibições quanto aos usos dos igarapés no cotidiano de vida daqueles habitantes.

⁴¹¹ O igarapé retratado na foto, hoje em dia, já não existe mais. Era um dos caminhos d’água que cortava a atual rua Sete de Setembro. No período, a rua chamava-se Municipal, e foi desde os primórdios da formação urbana de Manaus, uma de suas principais vias. Atravessando a malha urbana no sentido Leste-Oeste, abrigava dentre casas populares, mansões, importantes estabelecimentos comerciais e repartições públicas. O cenário da foto foi recentemente aterrado e transformado em um parque; resultado de um intenso projeto, dito de “revitalização”, ao preço da expulsão de moradores, financiado pelo governo do estado.

Partindo disso, evidenciam-se grupos políticos na busca pelo controle do território da cidade, postulando seleções normativas de ocupação “produtiva” para aqueles espaços. Assim se queriam as remodelações também pelas práticas de navegação fluvial, sobretudo, estariam inclusas no projeto político do planejamento urbano.

A navegação era visualizada a partir de idealizações de meios de locomoção, defendidas como adequadas àquelas medidas e identificadas aos interesses da classe dominante; setores sociais que se organizavam pela seleção, postulação e exclusão social, no alcance sistemático de variados interesses capitalistas. Para essa “elite”, o esforço se encontrava nas tentativas de construir a importância da navegação, incluindo-a nos planejamentos da atividade, e vinculando-se a melhoria desse transporte ao estabelecimento de marcos da periodização histórica, por simbolismos políticos de superação da natureza, e das tradições de trabalho a ela vinculadas. Quando se refere à navegação a vapor esse processo é meticuloso, pois vinculam-se momentos políticos à historicidade do processo de implemento da atividade, restringindo-se à noção episódica de fatos celebrativos, tidos socialmente como de interesses coletivos – e isso acabou por levar as autoridades a marcarem fisicamente o espaço da cidade. Ora, uma das principais praças idealizadas pelo poder público – a praça de São Sebastião – tem como marco central um monumento em homenagem à abertura dos portos para a navegação internacional. E como bem observou Otoni Mesquita, aquele monumento representaria “*não somente um emblema arquitetônico da cidade, mas da luta e da vitória de uma determinada civilização contra a natureza*”.⁴¹²

Durante o período em questão, as grandes construções na cidade de Manaus foram pensadas como monumentos de uma determinada memória de protagonismos de classe, seguidos na construção e remodelação da cidade, não sem a força de trabalho de homens e mulheres que a elas não tinham acesso. O que já vêm sendo apontado por algumas interpretações que observam as transformações das cidades amazônicas como planejamentos executados por gestões administrativas, e sob essa perspectiva, o destaque dado à navegação a vapor surge também como importante esteio do esforço urbanizador na Amazônia, pois que as linhas de navegação por vapores teriam oportunizado certas medidas de transformação conforme sua regularidade.⁴¹³

⁴¹² MESQUITA, Otoni Moreira de. *La Belle Vitrine: Manaus entre dois tempos (1890 - 1900)*. Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2009, p. 358.

⁴¹³ Essa hipótese é defendida por José Aldemir de Oliveira em *Tempo e espaço urbano na Amazônia no período da Borracha*. In: *Scripta Nova* (Barcelona), v. X, p. (35), 2006, p. 06.

Também essa navegação é destacada no que concernia tanto na dinamização da atividade econômica, reestruturada por um maior movimento portuário,⁴¹⁴ como pelo desembarque de uma quantidade maior de trabalhadores para as obras públicas daquelas cidades. Importante até destacar, que em determinados momentos os trabalhadores empregados nas obras públicas de Manaus tinham suas passagens em vapores financiadas pelos cofres públicos, como se reporta na publicação oficial do expediente da presidência em 1860.

Ao inspetor de fazenda, remetendo, para serem pagas por conta do crédito concedido pelo ministério do império, diversas contas (...) de passagens e rações fornecidas a bordo dos vapores da companhia do Amazonas a vários trabalhadores, que vieram para as obras públicas desta capital.⁴¹⁵

Os indícios da importância do transporte fluvial para Manaus, marcam a historicidade de homens e mulheres que realizam a materialidade da cidade a partir do trabalho, não podendo ser excluídos da história das navegações no seu sentido de ir e vir, quando são eles próprios que construíram tais possibilidades, tanto em terra como sob as águas. A discussão pode ser bem ampla, e pode até mesmo escapar dos esforços possíveis do que é proposto neste trabalho, mas é importante frisar que, ao buscar compreender a processualidade histórica da relação da cidade com a navegação a partir do trabalho humano, é salutar apontarmos o envolvimento de um conjunto de outras atividades construídas no seu entorno, as múltiplas vivências e experiências de homens e mulheres em relações de amizade, parceria, solidariedade etc., mas também de violência, exploração e destruição. Os desembarques movimentavam vivamente esse cotidiano, propiciando experiências de socialização ao se realizarem “pontes” de experiências humanas, entrelaçando a chegada dos barcos a muitos encontros na cidade. Entre os passageiros dos vapores, eram trabalhadores que aportavam na cidade, impondo perspectivas de mediação desse cotidiano a partir de suas lutas e resistências.

Outros trabalhadores no meio das embarcações: os rebocadores

Os rebocadores eram os trabalhadores empregados pelos hotéis e hospedarias em diversas cidades de grande movimento fluvial. Permaneciam à espera da chegada de passageiros, ou adentravam nos vapores para fazer propaganda daquelas estalagens e conquistar possíveis hóspedes. Estariam sempre aos brados tentando chamar a atenção de quem aportasse, depois, “rebocando-os” para estabelecimentos comerciais da cidade. Conforme determinados

⁴¹⁴ Otoni Mesquita comenta as expectativas em torno do serviço dos vapores para a cidade de Manaus, quando autoridades visualizavam melhorias e “avanços” também para o projeto urbanizador. O autor aponta que vários problemas distanciam a navegação a vapor desses planejamentos almejados, dentre eles, a constante ineficácia dos serviços de transporte oferecidos pelas companhias. Cf.: *Manaus: História e Arquitetura - 1852/1910*. Manaus: Editora Valer, 2006, p. 130.

⁴¹⁵ *Estrella do Amazonas*. Manaus, 28 de março de 1860.

momentos econômicos propiciavam uma circulação maior de pessoas naquelas embarcações, os rebocadores iam construindo suas atuações e se apropriando das zonas portuárias e dos espaços internos dos barcos, constituindo-os como espaços de trabalho cotidiano. No início dos 1900, na cidade de Manaus já se contava grande número de rebocadores, o que passou a chamar a atenção da polícia estadual. As autoridades começam então a acompanhar as práticas comerciais dos proprietários de hotéis na contratação de serviços de empregados “*sui generis*”, que chegavam a incomodar a ordem na cidade.

Sem descuidar de observar particularidades por essas experiências, vale lembrar dos estalajadeiros franceses (*carabatiens*) do século XVIII, sublinhados por Hobsbawm como indivíduos à margem do controle social, posto que gozavam de liberdade de movimento em suas atuações. Assinala o autor que essa experiência de movimento amplo na sociedade enseja também a circulação de ideias críticas e posicionamentos rebeldes.⁴¹⁶ Não sabemos de perspectivas mais amplas da organização dos rebocadores na cidade de Manaus, mas destaca-se o incômodo que geravam como indesejados aos olhos das autoridades locais. O chefe da segurança pública de Manaus, José Alves d’Assumpção Menezes, urgia em relatório que tais trabalhadores representavam ameaça “*à moral pública e aos bons costumes*”:

A maneira, porém, porque angariavam esses hóspedes e os atos (...) que posteriormente desenvolviam eram o mais flagrante atentado à moral pública e aos bons costumes. Por esse tempo costumam eles admitir empregados de uma categoria *sui generis* sob a denominação de rebocadores, especialmente empregados de agenciarem hóspedes onde são empregados.⁴¹⁷

Para Menezes, “*quanto maior o número de hóspedes agenciados, tanto maior a estima e confiança dos patrões e não menores os lucros*”. Outros interesses de classes poderiam estar presentes nessas disputas territoriais de trabalho. Possível que incomodassem os rebocadores aos passageiros de primeira classe daqueles vapores, devido suas táticas nada “modernas” de vendas. José Alves d’Assumpção Menezes relata como os rebocadores procediam naquelas práticas:

É fácil de avaliar a balbúrdia, a desordem que esses rebocadores faziam na proa dos navios, entre centenas de passageiros, despertando-se uns aos outros a preferência para a casa que representavam, desprestigiando as dos seus competidores. Não raras vezes essa disputa esteve em termos de tornar-se luta. Era deprimente este quadro e por isso mesmo era preciso remediar esse mal.

⁴¹⁶ HOBBSAWM, Eric. *A religião e a ascensão do socialismo*. In: *Mundos do trabalho: novos estudos sobre a História Operária*. São Paulo: Paz e Terra, 2015, p. 68.

⁴¹⁷ MENEZES, José Alves d’Assumpção. *Relatório da Chefe de Segurança Pública do Estado do Amazonas, José Alves d’Assumpção Menezes ao Tenente-Coronel Antonio Constantino Nery, Governador do Estado em 10 de julho de 1905*. In: NERY, Antonio Constantino. *Mensagem lida perante o Congresso dos Representantes, em 10 de julho de 1905*. Vol. 1. Manaus: Typographia a vapor do “Amazonas”, 1906, p. 142.

Sem estrépito, sem reclamações, melhorei, felizmente esse serviço.⁴¹⁸

A medida sugerida pelo chefe de segurança seria a implicação do limite de um rebocador por estabelecimento, porque segundo ele, antes se empregava até quatro rebocadores em cada hotel, pensão ou hospedaria. Essa evidência pode nos mostrar uma face específica do cotidiano propiciado pela experiência da navegação a vapor, revelando uma ampla perspectiva do movimento humano e sua ocupação dos espaços urbanos. A embarcação como extensão das vivências da cidade, era reconfigurada pelas ações de amplos grupos sociais, que construía táticas de sobrevivência em torno da navegação, mesmo que desembarcados. Diante dessa relação entre as cidades e a regularidade das linhas de vapores, ressalta-se a construção de estabelecimentos que visavam a circulação das embarcações; o que pode nos apresentar o movimento de embarque e desembarque, não somente atrelado à experiência de navegação, como também constituindo experiências de novas disputas sociais em torno da cidade. E não era exclusivamente a capital Manaus que possuía seus espaços modificados por essas experiências humanas. Pelas folhas de Lábrea e Manicoré, publicavam-se anúncios de hotéis e hospedarias dirigidos aos viajantes de vapores, onde possivelmente também outras práticas de venda eram realizadas:

Os srs. donos de seringais e fregueses quando tiverem de vir a Lábrea, a negócio ou a passeio, tenham a bondade de dirigir-se a este Hotel, onde encontrarão não só cômoda e barata hospedagem, como bom tratamento. Srs. comandantes de vapores, imediatos, maquinistas, escrivães e mais pessoal, quando aportarem a Lábrea, dirijam-se ao Hotel Brasil a fim de fazerem uma refeição saborosa, – é um dos maiores prazeres desta vida velha cansada.⁴¹⁹

RESTAURANT SENNA

Inaugurado à 1 de janeiro deste ano, o Restaurant Senna é o primeiro estabelecimento desta cidade.

Situado à rua Quinze de Maio, próximo ao porto, o novo Restaurant tem um belo salão de bilhares, ótimo serviço de mesa, bem sortida adega e é o único capaz de bem servir aos srs. viajantes e ao povo desta cidade.⁴²⁰

O que se pode perceber é que a partir do grande movimento ocasionado por um “melhoramento” junto a questão econômica na região amazônica, o início do século XX estará articulado numa conjuntura de novas experiências (conflituosas e ambivalentes) de cotidiano pelas cidades. Entretanto, é importante evidenciar que seria pelo movimento humano que tais transformações são formuladas, processadas e impostas, mas, também resistidas por homens e mulheres atuantes nos cenários desiguais dessa luta social. Em se tratando dos empregados diretamente na navegação, no momento que o planejamento transforma e é transformado pelos

⁴¹⁸ Idem, p. 143.

⁴¹⁹ *O Correio do Purus*. Lábrea, 21 de março de 1909.

⁴²⁰ *O Manicoré*. Manicoré, 07 de janeiro de 1900.

trabalhadores tripulantes, demarcar suas presenças pela cidade pode nos revelar a iminência dos conflitos que reproduzem desigualdades sociais embarcadas e desembarcadas. Assim, observar as práticas cotidianas desses trabalhadores pelas cidades, colabora na compreensão das tentativas de postulação de seu viver, representadas nas medidas de planejamento e do policiamento como “*forças espetacularizadas*” pelos poderes públicos;⁴²¹ forças sociais que se empenhavam brutalmente no apagamento das apropriações do espaço urbano realizadas por trabalhadores e trabalhadoras.

Marinheiros desembarcados, cenas urbanas

Comenta Eric Hobsbawm que “*estar perto de um porto é estar perto do mundo*”;⁴²² o que dimensiona perspectivas diversas de encontros, de pluralidade e heterogeneidade multifacetada, evidenciadas em experiências que se articulam a partir desses espaços. Também é constituído o mundo portuário pela desigualdade, opressão política, divisão social e desigualdades inúmeras no campo da luta de classes. Portanto, esse mundo portuário pode ser configurado como um espaço de sociabilidades, antes de ser restrito por limitações espaciais, nele circulando personagens de variadas nacionalidades, trabalhos, experiências e trajetórias de vida. Em sua importante pesquisa do mundo portuário de Manaus, Maria Luiza Ugarte comenta que o porto da cidade, “*continuará ainda por muito tempo a ser esse espaço privilegiado por onde a cidade abria-se ao mundo, tanto para dele receber o sopro do progresso, quanto para mostrar-se como sua própria encarnação*”.⁴²³

Conforme se incrementava o movimento portuário amazônico, expandia-se o conjunto de vivências humanas que passavam por esses espaços, o que nos possibilita observar que muitas experiências cotidianas eram arroladas por marinheiros e outras pessoas que “frequentavam” aqueles portos. Importante ressaltar que será durante os anos iniciais de 1900, que em cidades como Manaus e Belém se poderá encontrar um aumento no número de vapores em circulação – tanto militares como de linhas nacionais e internacionais, doravante a presença de marinheiros naquelas cidades também se tornaria corriqueira.⁴²⁴ Esse aumento na circulação

⁴²¹ ARANTES, Antonio A. *Paisagens paulistanas: transformações do espaço público*. Campinas: Editora da Unicamp; São Paulo: Imprensa Oficial, 2000, p. 125.

⁴²² HOBBSAWM, Eric J. *A Era das revoluções: Europa 1789-1848*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2009, p. 26.

⁴²³ PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *A cidade sobre os ombros: trabalho e conflito no porto de Manaus (1899-1925)*. Manaus: EDUA, 2015, p. 52. A contribuição da autora para o entendimento dos temas aqui discutidos é de fundamental importância, inspirando método e abordagens formuladas aqui sobre o trabalho e vivências da marinhagem desembarcada.

⁴²⁴ Optei por designar de “marinheiros” os trabalhadores de bordo, fluviais e marítimos da marinha mercante e militar, brasileira e internacional, devido ser essa a designação mais corriqueira nas fontes aqui analisadas. Porém, quando mencionados por funções específicas, os trataremos de igual modo (como foguistas, maquinistas etc.). Da mesma forma, estaremos atentos para quando se distingue “marinheiro” de “oficial marinheiro”, esse graduado a

de pessoas e barcos era razão de conjunturas históricas que propiciaram um período de significativa dinamização na atividade econômica da região. Observa o viajante Bradford Burns, quando esteve em Manaus no ano de 1910, que

a atividade portuária cresceu rapidamente na primeira década do século vinte. Bandeiras estrangeiras, particularmente britânicas e alemãs se misturavam livremente com bandeiras brasileiras, no porto. O ano de 1910 viu 151 navios britânicos e 23 navios alemães atracados nos cais flutuantes, e marcou um recorde para o movimento de navios, inigualado até quinze anos depois. Aproximadamente 1675 navios de grande calado, lanchas e navios a vela aportaram em Manaus. Desse número, 144 diretamente da Europa ou dos Estados Unidos. Outros 119 procederam do sul do Brasil e 237 subiram o rio vindo de Belém.⁴²⁵

O início do século XX para Manaus estaria caracterizado por essa intensificação da circulação de homens e mulheres, aqui chegados por via fluvial. Compreendendo esse mundo portuário como espaço primeiro das relações sociais entre desembarcados, poderemos encontrá-los desenvolvendo uma série de sociabilidades e relacionamentos pelos portos das cidades. No caso da marinhagem, o marinheiro desembarcado expressava sua liberdade de movimento, podendo refletir sua transitoriedade naqueles espaços – característica marcante de seu ofício –, assim oportunizando vivências específicas, em razão das experiências de “passagem”. Seriam nesses momentos flexíveis, entre o desembarque e a espera de uma nova partida nas embarcações, quando podiam experimentar um mundo de possibilidades.

Uma das peculiaridades do marinheiro – seu trabalho é o movimento – se moldaria pela experiência da imprevisão. Esses trabalhadores estavam sempre a se transformar conforme os lugares que visitavam; e, dando sequência a diálogos com pessoas variadas, esses conhecimentos seguiam construindo-os diariamente, os “fazendo” e sendo “feitos” pelo marinheiro. Como estavam em constante movimento, isso acabava por chamar a atenção da classe dominante, que discursivamente os estereotipavam como ameaças à “ordem” social. Se lemos uma naturalização das falas que os desqualificavam, lançando desconfiança sobre suas condutas, foi a intenção do convencimento desse olhar que talvez tenha se refletido em duas passagens curiosas do romance *A Selva* (1929), de Ferreira de Castro, onde o autor articula aquele período com o da produção de sua obra.

Ao longo da trama, um seringueiro de nome Caetano se incomoda com a chegada do português Alberto para o corte da seringa, afirmando que “*carcamano e marinheiro só são bons para regatão*”,⁴²⁶ quando Juca Tristão, reclamando do mau aproveitamento do novo

partir de patentes e qualificações militares, e aquele geralmente “trabalhador raso” (ou praça) das embarcações militares ou mercantes.

⁴²⁵ BURNS, E. Bradford. *Manaus, 1910: retrato de uma cidade em expansão*. Manaus: Editora Artenova limitada, 1966, p. 25.

⁴²⁶ CASTRO, Ferreira de. *A selva*. Lisboa: Guimarães Editora, 1989, p. 73.

seringueiro, diz com exaltação: “*Não pode ser! Eu também não acredito em marinheiros e carcamanos para cortar seringa*”.⁴²⁷ Vê-se que o trabalho de regatão podia “*ser bom*” para marinheiro e carcamano, porque já eram historicamente desvalorizados pelas autoridades e também pelo escritor, como aproveitadores, exploradores e destruidores da “civilização” pretendida para a Amazônia. Tratavam-se pois, de trabalhadores que estariam em constante movimento, levando a classe dominante letrada a desvalorizá-los como pessoas inconstantes. Entretanto, para Hobsbawm, essas “*pessoas em trânsito*” eram mal vistas pelos setores oficiais porque podiam dificultar práticas de controle desejadas pelas autoridades, e estando à margem da “*estrutura da comunidade*”, tornavam viáveis “*possíveis centros de independência crítica e de ideias alternativas no interior das fileiras do povo*”.⁴²⁸ Hobsbawm não se referia diretamente à marinhagem, mas sua observação quanto à transitoriedade de certos trabalhadores pode iluminar um suposto comportamento de rebeldia daqueles personagens.

Uma possível peculiaridade rebelde da marinhagem é ressaltada agora por Edward P. Thompson. Analisando o “fazer-se” da classe operária inglesa, aquele autor interpreta variados motins navais da marinha inglesa durante o século XVII, como sendo os “*maiores presságios revolucionários*” daquela época.⁴²⁹ Acontece que Thompson identifica nas peculiaridades dos marinheiros, a possibilidade vivenciada por aqueles homens de se organizarem diante da exploração, definindo noções políticas experimentadas pela consciência da desigualdade social dos trabalhos embarcados. Na maior parte do tempo os marinheiros viviam enclausurados pelos longos percursos dos navios, o que favorecia conhecerem-se uns aos outros, ao passo que iam construindo a consciência de uma coletividade trabalhadora. Somadas a isso, estariam as oportunidades de diálogos com outros marinheiros pelos portos, os levando a novos conhecimentos e a instruírem-se diante de determinadas circunstâncias. Essa experiência de movimento poderia propiciar o “*aprendizado de classe*”, oportuna interpretação de Berenice Abreu, que estudou a viagem de quatro jangadeiros cearenses ao Rio de Janeiro, em 1941, buscando direitos e melhorias de trabalho em reivindicação ao presidente Vargas. A referida autora identifica alterações na forma de pensar daqueles jangadeiros, principalmente em suas

⁴²⁷ Idem, p. 110.

⁴²⁸ HOBBSAWM, Eric. *A religião e a ascensão do socialismo*. In: *Mundos do trabalho: novos estudos sobre a História Operária*. São Paulo: Paz e Terra, 2015, p. 68. Sobre a questão da transitoriedade humana sob determinadas circunstâncias, Christopher Hill também demonstra que a mobilização de populares recrutados para formação de exército na Guerra Civil inglesa (1642-49) propiciou uma maior circulação de informação entre habitantes de lugares distantes, e antes isolados; favorecendo a organização de contestes na luta pela permanência de direitos e conquistas perante o despotismo monárquico de Charles I. In: *O século das revoluções, 1603-1714*. São Paulo: Unesp, 2012, p. 165.

⁴²⁹ THOMPSON, Edward P. *A formação da classe operária inglesa: a árvore da liberdade*. Vol. 1. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2010. p. 184.

perspectivas políticas, quando os pescadores do estado do Ceará passam a tomar conhecimento das péssimas condições de outros pescadores brasileiros conforme avançava sua viagem de jangada.

Enquanto estavam no Ceará, essa compreensão era fracionada, como que restrita ao recorte local. Na viagem, esse recorte se amplia consideravelmente, as paisagens se modificam em gradações diferentes, mas, ao mesmo tempo, passam a identificar elementos da cultura material e simbólica de seus “irmãos” que os aproximam de suas situações.⁴³⁰

Tendo a marca do deslocamento territorial como característica do trabalho embarcado; um longo percurso de viagem poderia guardar diversas oportunidades de diálogos e trocas, oportunizando um “*aprendizado de classe*”, outros sentimentos, saberes e resistências sobre formas de exploração social. Possivelmente, ao se identificarem com outros marinheiros que tivessem conquistado direitos a partir de práticas específicas, podiam articular novas dimensões de suas lutas a partir dessas experiências, confrontando autoritarismos, injustiças e opressões. Partindo desses saberes, os marinheiros podiam desenvolver formas de ação cotidiana que os norteavam a condutas de “rebeldia”, pois questionavam a ordem continuamente, fosse sob as águas, como em terra – o que talvez tenha levado Thompson a enfatizar que as “*alterações de ânimo*” caracterizavam o marinheiro, porque para o autor, “*o que é notável na conduta dos marinheiros não é sua ‘lealdade fundamental’, (...), mas a ‘natureza selvagem e extravagante’ das suas alterações de ânimo*”.⁴³¹ Seguindo o pensamento de Thompson é possível propor que esses trabalhadores não se comportariam passivamente segundo modelos e normatizações impostas às suas vidas, pois o movimento e a sociabilidade propiciada por aquele trabalho podiam oportunizar práticas ativas de intervenção cotidiana.

Partindo dessas leituras, seria possível entender historicamente a formação de uma cultura de trabalho marítimo e fluvial na região amazônica? Vale a pena discutir os confrontos cotidianos, para em parte, sugerir algum entendimento.

Já estou no presente estudo a demarcar uma série de querelas, motins e resistências por parte de trabalhadores embarcados, o que clarifica a formação de uma cultura de trabalho processada na historicidade das navegações na região amazônica. Dos remeiros de canoas aos marinheiros dos vapores, observamos um processo histórico experimentado e sensível, nos evidenciando diversas trajetórias marcadas pelas peculiaridades construídas e vividas pelas tripulações, estando tanto embarcadas como desembarcadas. De quando não seria o caso de forçarmos homogeneizações das lutas desse conjunto de trabalhadores identificado como

⁴³⁰ ABREU, Berenice. *Jangadeiros: uma corajosa jornada em busca de direitos no Estado Novo*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2012, p. 91.

⁴³¹ THOMPSON, Edward P. Op. Cit., p. 184.

“marinheiros”; contudo, pode-se perceber que em certas conjunturas históricas, formas de resistência e intervenção aproximavam-nos, resistindo aos autoritarismos e “inovações” da opressão social, faces da violência na exploração do trabalho dentro e fora do barco. Na região, esses marinheiros estavam vivenciando as mudanças ocasionadas pela regularidade das navegações a vapor, que a cada novo planejamento estabelecia maiores distâncias de trajetos, assim, ocasionando uma série de novas experiências humanas àqueles trabalhadores. Naquele período histórico articulavam-se essas vivências, quando em fins do século XIX a atividade e passagem de trabalhadores marítimos e fluviais iria fervilhar o movimento portuário de Manaus.⁴³²

No início dos 1900 os marinheiros se tornariam personagens cada vez mais cotidianos na apropriação humana dos espaços portuários das cidades amazônicas. Só em Manaus, de acordo com Francisca Deusa, no ano de 1914 o jornal operário *A Lucta Social* contabilizou o “contingente de 12 mil marítimos entre foguistas, maquinistas e marinheiros atuando nos navios e barcos da navegação que ligava o interior a Manaus”.⁴³³ Levando-se em conta um recenseamento populacional de 1913, no qual consta o número de 58.880 habitantes, a autora interpreta que esse número elevado de marinheiros era devido ao fato de muitos deles não residirem em Manaus, e sim, nos arredores da cidade ou em municípios do interior, próximos às zonas de exportação gumífera.⁴³⁴ A hipótese de Francisca Deusa se reforça ao encontrarmos um significativo movimento de marítimos fora da capital, estando grande número deles em publicações de jornais interioranos. Talvez essa “dispersão” de marinheiros ao longo dos rios fosse em razão de que o trabalho náutico exige a presença do trabalhador em movimento, dentro da embarcação, quando para voltar para suas casas bastaria que morassem nos caminhos de passagem dos barcos onde trabalhavam; como era o caso de alguns práticos já vistos no capítulo anterior. Dessa forma, as experiências desses movimentos entre cidades e localidades são salutares para entendermos os percalços das variadas trajetórias da marinhagem local; e que podiam até mesmo guardar experiências de intrincadas relações sociais.⁴³⁵

Por outro lado, os muitos marinheiros que encontrei na imprensa de Manaus, possivelmente estavam na cidade à passagem, o que, talvez, os demarcassem em práticas que

⁴³² Até os anos finais dos anos 60 do XIX, o único porto regional com ligação internacional era o de Belém. A partir da década de 70, partindo da assinatura provincial do Amazonas com uma empresa estrangeira, contratou-se a regularidade de seis viagens anuais para a Europa.

⁴³³ COSTA, Francisca Deusa Sena. *Quando viver ameaça a ordem urbana* - trabalhadores de Manaus (1890/1915). Manaus: Editora Valer e Fapeam, 2014, p. 58-59.

⁴³⁴ Idem, p. 59.

⁴³⁵ O último subitem desse capítulo pretende analisar essa experiência a partir do movimento de alguns maquinistas através da imprensa interiorana.

eram estranhadas pelas autoridades, ao passo que não residindo fixos na cidade, o controle de suas vidas era ainda mais difícil. Ao se depararem com aqueles que detinham meios e conhecimentos para evadir daqueles espaços com facilidade, as administrações urbanas se viam diante de um problema; daí o reforço à aplicação de posturas rígidas no espaço portuário, a propagação de uma imagem denegrada dos marinheiros; e, principalmente, no que irei destacar a seguir: as corriqueiras aparições da marinhagem nas folhas policiais de variados jornais.

Constantemente associados a diversas modalidades de crimes, e incriminados sob várias circunstâncias, observei a construção discursiva em torno das medidas de disciplina a serem aplicadas àqueles trabalhadores. Nesse sentido, vale a pena compreender a sofisticação do aparelhamento policial do período e as consequentes resistências cotidianas da classe marítima. No início do século XX, o policiamento na zona portuária continuamente se aparelhava para controlar o viver da população, postulando modelos de vigilância e punição que equivaliam ao planejamento das cidades aos moldes previstos da política dominante.

Juntamente com a reestruturação da segurança pública de Manaus, alteravam-se as atividades da polícia de acordo com as mudanças administrativas do período republicano.⁴³⁶ Dentre os muitos aparelhamentos policiais em operação naquele momento, vale citar a abertura de diversas subprefeituras de segurança e destacamentos militares pelo estado do Amazonas; a aquisição de um gabinete de exame antropométrico na principal delegacia da capital, visando o controle dos corpos de potenciais infratores para a ordem pública;⁴³⁷ e a instituição da polícia do porto e o comissariado da segurança nesse mesmo local, conforme lemos em diversificadas fontes produzidas durante aqueles anos iniciais de república.

Lembrando novamente, que se tratavam de anos de crescimento econômico, em boa parte, resultado da fabricação e exportação de borracha, o que contribuiu no aumento demográfico de cidades próximas às zonas de exportação, e na intensificação da entrada de produtos nacionais e internacionais (e quase tudo isso era movimentado fluvialmente). Portanto,

⁴³⁶ Cf.: DANTAS, Paula. *Desordem em progresso: crime e criminalidade em Manaus (1905-1915)*. Dissertação (Mestrado em História) - Instituto de Ciências Humanas e Letras. Universidade Federal do Amazonas: Manaus, 2014; e SANTOS JÚNIOR, Paulo Marreiro dos. *Criminalidade e criminalização de práticas populares em Manaus, 1906-1917*. Dissertação (mestrado em História). São Paulo: PPGH - PUC/SP, 2005.

⁴³⁷ No relato de viagem dos médicos Victor Godinho e Adolpho Lindenberg, consta que o gabinete de exame antropométrico teria sido “*montado a capricho*” pelo Dr. Jonathas Pedrosa Filho, e em 1906 era dirigido pelo Dr. Alfredo Araújo. Os dois médicos comentam que eram “*velhos amigos*”, tanto de Pedrosa quanto de Araújo, e que o primeiro teria se especializado em Antropometria na Europa. Araújo não perdeu a oportunidade de mostrar aos colegas os materiais daquele setor: “*Este colega mostrou-nos várias fichas signaléticas para identificação antropométrica, contendo desde a medida da cabeça (ou cefalometria), da estatura, a extensão do braço, a medida do tronco, da aurícula direita, do pé esquerdo, do cotovelo, até a coloração da íris esquerda, a impressão produzida pelas papilas digitais, sem falar da fotografia e dos assinalamentos anormais. Enfim trabalho de bertillonagem bem organizado e empregado*”. In: GODINHO, Victor; LINDENBERG, Adolpho. *Norte do Brasil: através do Pará e do Maranhão*. Rio de Janeiro e São Paulo: Laemmert & C. Editores, 1906, p. 82.

não foi por acaso que no período sofisticaram o policiamento nas zonas portuárias dessa cidade, fosse para resguardar a segurança do avultado número de mercadorias em movimento, como para vigiar e punir os transeuntes a trabalho e de passagem, pois visualizavam nos populares, potenciais criminosos. Ora, a cada delito cometido nos arredores do porto e da Alfândega, certa imprensa se dedicava às minúcias noticiosas de prováveis crimes; principalmente quando envolviam mercadorias de grandes empresas. Em nota do *Commercio do Amazonas*, um jornalista reivindica maior atenção das autoridades para os constantes roubos e fraudes na Alfândega, contando os pormenores de uma suposta infração.

Subtração de mercadorias – Verificou-se ontem na alfândega desta cidade no ato da conferência de uma caixa, vinda de Liverpool, em reexportação do Pará, para a casa dos Srs. Gottschalk & Cia, desta capital, terem sido subtraídos um cartão com 25 peças de renda d’algodão de ponto de crochê, e mais 04 peças de um outro cartão. A guia que acompanhou da alfândega do Pará a caixa violada, dá o seu conteúdo: pesando líquido 13 quilos, tendo o peso bruto de 48 quilos, entretanto o peso líquido verificado na alfândega de Manaus, foi de 5 quilos; e o peso bruto 17 quilos. O conferente deu parte desta ocorrência ao Sr. Inspetor, e a vista do protesto do despachante lavrou-se o competente termo. Chamamos a atenção de quem competir para estes fatos, que já não são raros.⁴³⁸

Partindo de episódios como esses, as autoridades políticas apoiadas pelos segmentos sociais dominantes, seguiam legitimando estratégias que se aparelhavam no controle social daqueles espaços.⁴³⁹ Conforme sabemos pela pesquisa de Bárbara Rebeka Lira, é a partir da preocupação com o policiamento do porto de Manaus que setores jornalísticos alardeavam medidas de controle sobre quem deveria ou não adentrar na cidade. As autoridades estavam conscientes da dificuldade dessa vigilância, especialmente porque populares iam se apropriando desses territórios como campos de vivências. E para combater essas permanências, o policiamento portuário se fazia cada vez mais rigoroso e opressor. Diante da busca pelo controle social a partir da opressão, alguns textos de apoio a essas medidas eram publicados nas folhas de notícias, como é o caso de uma nota no *Jornal do Commercio* destacada pela autora:

N’uma cidade pequena como a nossa, fácil é saber quem a habita, quem a visita, de que se vive, em que emprego, e quaes os hábitos e vícios de cada um. Não tendo outra via de entrada, senão a marítima, fácilimo se torna à polícia saber de todos e tudo quanto vem à Manáos, e assim prevenir-se contra os vagabundos e malfeitores, que livremente

⁴³⁸ *Commercio do Amazonas*. Manaus, 19 de agosto de 1880.

⁴³⁹ Nos relatórios dos chefes de segurança pública, endereçados ao governador do Amazonas, justificava-se frequentemente o andamento dos trabalhos da polícia do porto. Satisfações como essas eram bem comuns: “*O serviço da polícia do porto está a cargo do respectivo comissário, o sr. Benedicto José Bessa, que tem se mostrado zeloso no cumprimento de suas obrigações, não tendo aparecido nenhuma reclamação digna de ser mencionada*”. *Relatório da Segurança Pública*. In: NERY, Silvério José. *Mensagem lida perante o Congresso dos Representantes, pelo governador do estado Silvério José Nery*. Manáos: Typ. da Livraria Ferreira Penna, 1903, p. 254.

ostentam pelas ruas o produto das suas transacções ilícitas. Mas infelizmente assim não sucede [sic].⁴⁴⁰

De acordo com Lira, os arredores do porto de Manaus iam sendo apropriados pelas interações de trabalhadores portuários, classificados como prostitutas, pedintes, “vagabundos”, escravos e marinheiros, que seguiam constituindo-os como campos de sociabilidades e relações sociais, superando os mecanismos de controle e vigilância. Razão que levaria determinada imprensa, como o *Jornal do Commercio* – apoiadores dos planejamentos urbanos de grupos políticos – a publicar notas e reportagens questionando a permanência dessas pessoas naqueles espaços da cidade.⁴⁴¹ Para Maria Luiza Ugarte, ao transformarem o espaço portuário incorporando tecnologias e “modernizando” sua estrutura,

todo um modo de vida e trabalho pautado nas experiências complexas e conflituosas de novos sujeitos sociais que passavam a relacionar-se naquele espaço (prostitutas, marítimos, estivadores, capatazes, mendigos, carroceiros, policiais, ambulantes, etc.); iam lhe atribuindo um caráter de área degenerada e perigosa, sendo exatamente nela que o discurso jornalístico vai identificar a “*zona estragada*” de Manaus.⁴⁴²

Em boa medida, esse jornalismo oferecia publicação às reclamações e reivindicações da “elite” local, problematizando constantemente a presença das classes populares pelas ruas da cidade. Antes mesmo da intensificação da vigilância social engendrada no início da república, denúncias e reclames da ocupação popular (inclusos os marinheiros) de determinados espaços de Manaus, já eram reportadas pelos jornais. Em 1870, publicaram n’*O Catechista* uma denúncia contra marinheiros, escravos, vendeiras e outras mulheres, acusados de incomodar a frente das dependências de um estabelecimento comercial:

A qualquer hora do dia e da noite, principalmente das 6 às 9 desta, juntam-se nas rampas em frente as casas dos negociantes Antonio Joaquim da Costa & Irmão, nas pontes, e noutros lugares, troças de vendeiras e outras desocupadas que de envolta com marinheiros, escravos e dão bem tristes exemplos da moral. As palavras obscenas são comuns nas bocas dessas assembleias e ouvem-na todos os que por necessidade ou recreio passam nesses lugares. Chamamos a atenção da polícia, e esperamos ser atendidos por hora da publica moralidade.⁴⁴³

Possivelmente foram os proprietários do estabelecimento – ou algum associado aos interesses daqueles comerciantes – que oportunizaram o espaço de publicação dessa reclamação. Observe-se que a denúncia está publicada de forma anônima, o que reforça a possível intenção de se fazer voz de toda uma sociedade: buscava aquela imprensa fazer parecer que a referida demanda por policiamento e repressão não se articula como sendo também sua.

⁴⁴⁰ Apud. LIRA, Bárbara Rebeka Gomes de. *A difícil vida fácil: o mundo da prostituição e suas representações na cidade de Manaus (1890-1925)*. Dissertação (Mestrado em História) - Instituto de Ciências Humanas e Letras. Universidade Federal do Amazonas: Manaus, 2014, p. 31. *Jornal do Commercio*. Manaus, 29 de janeiro de 1904.

⁴⁴¹ LIRA, Bárbara Rebeka Gomes de. Op. Cit., p. 31.

⁴⁴² PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *A cidade sobre os ombros...*, p. 61.

⁴⁴³ *O Catechista*. Manaus, 16 de julho de 1870.

Percebe-se igualmente, que o incômodo é definido ao narrar o espaço e sua ocupação popular. Observemos como esse espaço vivido pode ter sentidos agregados por diferentes grupos sociais, que atuavam apropriando-se de territórios, momento em que a classe dominante cercava a cidade em práticas que se aparelhavam pela busca de limites e vigilâncias contra possíveis invasores. O conservadorismo ecoado na publicação nos revela uma disputa pela apropriação da cidade, evidenciando a divisão social e a imprecação pela exclusão. O denunciante busca acionar a polícia na expectativa de ser atendido na reivindicação daquele espaço, pois ao negar o direito à cidade para a população, o texto demarca fronteiras territoriais ao mesmo tempo que torna visível a presença daqueles personagens. Assim, evidencia-se uma luta social, com o esforço de segmentos da sociedade, pelo silenciamento e invisibilização de grupos populares. Diante dessa exclusão social, os marinheiros figuram naqueles cenários experimentando o espaço como sociabilidade, na construção de um campo de afetividade com escravos, escravas, vendeiras e outros mais. É perceptível que esses trabalhadores vivenciavam a cidade através de conversas, amizades, alegria e lazer, ocupando dessa maneira, física e sentimentalmente aqueles territórios.

Vale a pena destacar aqui a pesquisa exemplar de Maria Odila Leite Dias sobre o trabalho feminino na São Paulo do XIX, afinal, quando observamos as vendeiras tomando parte de práticas similares à destacada pela denúncia, evidencia-se que essas mulheres construíam sua sobrevivência ocupando os espaços da cidade de forma improvisada, em laços de sociabilidade e relacionamentos plurais, pois

a improvisação de subsistência no seu dia-a-dia envolvia contínua troca de informações, bate-papos e toda uma rede de conhecimentos e favores pessoais, proteção, compadrio, concubinato, que intercedia por elas e que sabiam avivar e pôr em uso, de tal modo que se tornava impossível para as autoridades exercer seus mandatos, tamanhas eram as intervenções (...).⁴⁴⁴

Para o período e localidade aqui pesquisados, Bianca Sotero evidencia a utilização popular de certos espaços da cidade como locais de sociabilidade e “*experiência sentimental*”. A autora pesquisou práticas de trabalho feminino em Manaus, reforçando a possibilidade da visualização das relações de compadrio, solidariedade e parceria de trabalhadores homens, mulheres e crianças, de diferentes realidades étnicas e de gênero, mas que seguiam ocupando e construindo suas próprias territorialidades (e os seus direitos àqueles espaços).⁴⁴⁵ É importante perceber que a marinhagem se mantinha próxima a essas trabalhadoras (vendeiras, etc.), ao constituir costumes similares no tocante à construção de relacionamentos e laços de

⁴⁴⁴ DIAS, Maria Odila Leite da Silva. *Quotidiano e poder em São Paulo no Século XIX*. São Paulo: Brasiliense, 1995, p. 20.

⁴⁴⁵ MENEZES, Bianca Sotero de. Op. Cit., p. 169.

solidariedade, e moldando as relações sociais entre marinheiros e outros personagens comumente inseridos em grupos populares. Daí intervenções que impedissem a continuidade de momentos em que essas pessoas se viam em relações recíprocas, assombrando talvez a burguesia, com fantasmas de possíveis levantes e descontrole daqueles populares por parte das autoridades. Essas práticas acabam revelando uma das peculiaridades da experiência de ser marinheiro naquele período: esses frequentemente se encontravam associados e/ou inclusos no grupo social dos “sujeitos indesejados” da cidade: reforçando o discurso da estereotipia de seus comportamentos e desenhando sua “periculosidade” característica.

Porventura, a marinhagem construía redes de amizades por onde passava, aparecendo nas fontes ao serem criminalizados em companhia de personagens tidos como inconvenientes pelos discursos dos planejamentos urbano-sociais. Era comum o registro de que os marinheiros aparecessem ligados direta, ou indiretamente a várias modalidades de infrações, praticadas por diferentes atores sociais. Exemplo disso é o caso protagonizado pelo “pardo livre” Martinho José do Rosário, que possuía de algum modo uma espada da Marinha. Dificilmente saberemos como Rosário adquiriu aquela espada, porque aparentemente não era marinheiro. O caso é que foi preso pela polícia de Belém em 1859, noticiando a folha policial do *Diario do Commercio* ter sido acusado de estar depois das dez horas da noite, procurando compradores para aquela espada, que sabemos, era de uso exclusivo da marinha militar.⁴⁴⁶ Mais do que analisarmos a prática como criminosa ou não, o caso da tentativa de venda da espada nos possibilita imaginar interesses mais amplos ligados a valores construídos socialmente sobre a marinhagem. Haja visto que os marinheiros construía inúmeras amizades por onde passavam, frequentemente com pessoas perseguidas pelas autoridades das cidades.

A imprensa seguia publicando nas colunas policiais os crimes pelos quais supostamente também haveria cumplicidade entre marinheiros e “meretrizes”. É o caso do episódio registrado em pormenores pelo *O Correio do Purus* em 1910, quando alegadamente um oficial da marinha mercante teria participado de um crime, praticado na companhia de duas “meretrizes” de Manaus. O grupo estaria sendo investigado pela polícia da cidade.

Alguns indivíduos desocupados, acompanhados das meretrizes Chiquinha “Mussuam” e Augusta Soares, penetraram alta noite na casa de Margarida “Inglezinha”, a rua Itamaracá, vibraram nesta três golpes de navalha, deixando-a sobre o leito desfalecida. O ciúme – foi o móvel do crime.

A polícia. Debalde, procura os criminosos, Augusta Soares, que é espanhola e conta apenas 18 anos de idade, apresentou-se espontaneamente à 2ª delegacia, onde ficou recolhida.

Sobre Chiquinha “Mussuam”, principal protagonista dessa cena de sangue, não há notícia, parecendo, pelos boatos ter ela se evadido em companhia de Francisco Chagas,

⁴⁴⁶ *Diário do Commercio*. Belém. 28 de janeiro de 1859.

oficial da marinha mercante, que ora comandava a lancha “Javary” em viagem para o rio Iaco.

Chagas, ao que parece, foi um dos agressores da indefesa Margarida.⁴⁴⁷

É possível que devido a distância entre Lábrea e Manaus houvessem atrasos nas atualizações das notícias da capital publicadas n’*O Correio do Purus*, pois o *Jornal do Commercio* já alardeava o caso no fascículo de 02 de março de 1910, apenas se diferindo da notícia de Lábrea ao acrescentar detalhes sórdidos, como o boato de que um guarda aduaneiro do porto, ouviu Chiquinha “Mussuam”, na ocasião de embarcar acompanhada no vapor, dizer para o “cúmplice” que: “*Aquilo não foi nada; tudo quanto eu quero, consigo e vamos embarcar antes que chegue a polícia...*”.⁴⁴⁸ Outro jornal da capital (o *Correio do Norte*) noticiou em 03 de abril de 1910 o aparente desfecho desse episódio, intitulado naquela imprensa como *O crime da rua Itamaracá*.⁴⁴⁹ De acordo com a folha, a investigação policial atingiu resultados ao prender outro acusado de cumplicidade no dito crime, denominado Lourival Telles. Também relatavam que viajando pela lancha *Hércules*,⁴⁵⁰ partiu o subdelegado Moreira para efetuar a prisão de “Mussuam” e Francisco Chagas, pois segundo informantes, teriam se deslocado até a foz do Xiborema a bordo do vapor *Javary* e ali “*se achavam refugiados*”. A informação que teria levado a polícia à localização dos dois não foi explicitada pela imprensa, que ofereceu maior atenção à comemoração daquela prisão, quando a polícia teria sido “*coroadada de êxito*” ao recolher no “*xadrez os indigitados cúmplices*”.⁴⁵¹

Analisando a narrativa das notícias, somos sugeridos tanto pela investigação dos jornais, como da polícia, de que, talvez, suas informações resultaram do referido testemunho dado por Augusta Soares na delegacia da capital. Sobre Chagas, através dos jornais ficamos conhecendo sua ocupação de comandante da *Javary*, porém, ressaltado pela notícia da folha de Lábrea, que estaria apenas momentaneamente naquela condição. Não poderemos identificar se Francisco Chagas fazia parte de uma certa “elite” regional (assim como outros comandantes), pois se propõe na notícia, que, por alguma razão, estaria em cumplicidade com Chiquinha, tanto na suposta agressão cometida contra Margarida “Inglesinha”, como na fuga posterior ao alegado crime. Segundo as notícias, Chagas teria sido um dos agressores de “Inglesinha”, estando

⁴⁴⁷ *O Correio do Purus*. Lábrea, 14 de abril de 1910.

⁴⁴⁸ *Jornal do Commercio*. Manaus, 02 de março de 1910.

⁴⁴⁹ A rua Itamaracá possuía um conhecido e frequentado espaço de prostituição, e abrigava na época, diversos bordéis, lupanares e cabarés. Ainda hoje é marcada pela memória desse período, sendo estigmatizada por alguns setores sociais como uma rua perigosa.

⁴⁵⁰ Provavelmente é o vapor particular dos empresários Costa Santos & C., que atendia viagens regulares em alguns rios da região, surgindo frequentemente na imprensa amazonense vendendo passagens e anunciando partidas daquela embarcação.

⁴⁵¹ *Correio do Norte*. Manaus, 03 de março de 1910.

presente no momento do crime, portanto, designado como um dos “*indivíduos desocupados*” que acompanharam “Mussuam” e Augusta Soares na suposta invasão da casa da vítima. Na notícia d’*O Correio do Purus*, Chagas só é qualificado como marinheiro ao fim do relato, possivelmente para acusar de que se valeu dessa condição para acobertar a fuga de “Mussuam”. Entretanto, vemos que o acusam de haver estado “desocupado” na alegada impetração do crime. Ao enfatizarem uma suposta “desocupação” de seu posto, e também de que estava “*ora*” comandando a *Javary*, o jornal de Lábrea nos evidencia um esforço narrativo para não associar a navegação a vapor e o posto de comandante ao suposto crime relatado. O jornalista demarca naquele artigo o nome e sobrenome do marinheiro, como se o episódio estivesse isolado das suas ações pessoais, e não como provável representante de altas patentes da marinha mercante. Ainda assim, resguardando cuidados nessa associação, o jornalista propõe manter no campo das suposições a participação e cumplicidade de Chagas, enquanto que Chiquinha “Mussuan” é culpabilizada e julgada naquele texto como “*a principal protagonista dessa cena de sangue*”.

Chegando aqui, poderia sugerir que, articulando narrativa de suposta prática criminosa entre trabalhadores de extração popular, dimensionavam os jornais *O Correio do Purus*, *Jornal do Commercio* e *Correio do Norte* perspectivas de suas forças ativas na constituição de desvalorizações de personagens definidos daquela sociedade. O que problematizo a partir dessas fontes, além do cuidado daquela imprensa para o não envolvimento de autoridades em delitos, seria que esses marinheiros eram representados a partir de uma desigualdade social, experimentada nas cidades e também dentro das embarcações. Os crimes imputados a marinheiros de tripulação iam sendo registrados nas folhas policiais através de critérios seletivos em termos descritivos e designações aplicadas, atribuindo-lhes desqualificações e responsabilidades pelos alegados atos de contravenção social conforme as posições que ocupavam perante a sociedade e a hierarquia naval. Outro dado a ser ressaltado pela análise do episódio é a oportunidade que marinheiros podiam oferecer a certos companheiros e companheiras, quando a embarcação poderia servir de instrumento oportuno para pessoas em fuga, como no caso de “Mussuam”.

Mantendo relação estreita com os perseguidos sociais, eventualmente também com escravos, os marinheiros podiam acobertar viagens de fuga em vapores e outras embarcações. Em certos anúncios de fugas de escravos, alega-se que homens e mulheres foragidos conseguiam embarcar nos vapores, e em certos momentos, encontrando até trabalho naquelas embarcações. É o caso do jovem Gregório, que experimentado no trabalho embarcado, pode ter se utilizado disso para elaborar laços de solidariedade, preparando condições para a sua fuga. Conhecemos o referido episódio pela pesquisa e análise de Ygor Olinto Cavalcante:

Antônio Lopes Braga, senhor de Joaquina, oferecia no ano de 1880 cerca de cem mil réis pela captura do escravo Gregório, “moleque de 17 anos pouco mais ou menos”. Distinguia seu escravo pelas características seguintes: “cor preta, mas não retinta, fisicamente bem parecido com dois ou três dentes de cima cariados, e é um tanto cambaio de ambas as pernas”. Gregório estava há pouco tempo empregado em um navio a vapor de nome “Javary” como cozinheiro, aliás, “aprendendo a arte de cozinheiro”. As experiências a bordo do vapor parecem ter sido cruciais para Gregório, pois o escravo escapou do vapor em uma “montaria pintada de verde na companhia de um caboclo de nome José”.⁴⁵²

Curiosamente, o vapor *Javary* onde trabalhou Gregório pode ser a mesma embarcação em que “Mussuam” teria embarcado para escapar da polícia anos depois, em 1910. Segundo Cavalcante, a passagem de Gregório pelo vapor pode ter sido crucial ao oportunizar o estabelecimento de uma experiência de solidariedade entre os tripulantes, guardando relações entre pessoas de “*realidades étnicas bastante diferentes*”, para a superação de determinadas circunstâncias de exploração.⁴⁵³ Diante de imposições cruéis de uma sociedade que passa pelas experiências da escravidão à exploração do “trabalho livre” – que se pretendia liberal-capitalista –, esses personagens iam elaborando redes de solidariedade onde poderiam construir laços de “*afeto e proteção*”.⁴⁵⁴

A aproximação entre marinheiros, escravos e meretrizes nesses campos de disputas sociais pode significar a vivência em um meio comum de violências, exclusões sociais, maus tratos, escravidão e exploração do trabalho, quando podiam ocasionar sentimentos de pertencimento social entre os experimentados na divisão daquela sociedade. Basta verificar imposições direcionadas tanto aos escravos quanto aos marinheiros, como o caso das horas “adequadas” em que podiam circular pelas ruas de Manaus. Ygor Cavalcante evidencia pelo seu estudo, que em 1861 as autoridades provinciais definiam os que seriam “*recolhidos*” pela polícia caso fossem encontrados vagando pela cidade depois das três horas da madrugada, no caso, tanto os escravos “*sem bilhete de seus senhores*” como os “*marinheiros de bordo dos vapores*”.⁴⁵⁵ É dessa forma que marinheiros e escravos aparecem vinculados pelas autoridades, nessa obrigatoriedade de horários definidos para a sua circulação. Acontece que tanto escravos como marinheiros eram expostos como tendentes ao crime caso não fossem continuamente vigiados. Nas batidas policiais da madrugada, não eram raras as apreensões de marinheiros

⁴⁵² CAVALCANTE, Ygor Olinto Rocha. “*Uma viva e permanente ameaça*”: resistência, rebeldia e fugas de escravos no Amazonas Provincial (c.1850 - c.1882). Dissertação (Mestrado em História) - Instituto de Ciências Humanas e Letras. Manaus: Universidade Federal do Amazonas, 2013, p. 74.

⁴⁵³ Idem, *Ibidem*.

⁴⁵⁴ Ainda que nem sempre se vivenciasse plenamente relações pacíficas entre aquelas pessoas, conforme defende Ygor Cavalcante em sua pesquisa. In: Op. Cit., p. 75.

⁴⁵⁵ Apud. CAVALCANTE, Ygor Olinto Rocha. Op. Cit., p. 94. *Estrella do Amazonas*. Manaus, 01 de junho de 1861.

“*vagando fora de horas*”; como foi o caso de Manoel Pinheiro, marinheiro das barcas da alfândega de Belém, em 1859: “*À ordem do dr. Chefe de polícia da província, foram presos José Joaquim Pereira, Manoel Antonio Palheta e João Antonio Saraiva, para averiguações policiais: e o marinheiro das barcas d’alfândega Manoel Pinheiro, por andar vagando de noite fora de horas*”.⁴⁵⁶

Ocorrências de violência praticadas pela polícia nos revelam como as autoridades se imiscuíam de ocupações e usos considerados impróprios aos espaços das cidades portuárias.⁴⁵⁷ Conforme a ideologia do planejamento urbano da época, se constituía essa força como normalização de comportamentos, e modos e espaços de vida passavam a ser criminalizados.

Na maioria das vezes, dentre os muitos delitos acusados, marinheiros mercantes e militares eram apreendidos sob a acusação de “*embriaguez e desordem*”. Como acontecera com dois marinheiros militares em 1859 na cidade de Manaus: “*À ordem do dr. Chefe de polícia da província, foram presos (...); os marinheiros pertencentes à guarnição do vapor de guerra Thetis, Simão José dos Santos e José Remigio, por embriaguez e desordem (...)*”.⁴⁵⁸ Em um anúncio oficial de 1882, o secretário de polícia da província do Amazonas observava de si inclusive “*a honra de comunicar*” aquelas prisões:

Tenho a honra de comunicar a v. exc. que no dia 31 último foram presos à minha ordem os indivíduos Procópio, que embriagado desrespeitara ao engenheiro encarregado das obras do jardim público, o marinheiro do vapor de guerra “Felipe Camarão” Manoel Raymundo e José Miguel, por embriaguez e desordem.⁴⁵⁹

O marinheiro Manoel Raymundo possivelmente comemorava os festejos de final de ano na companhia de José Miguel, quando foram soltos no dia 02 de janeiro de 1882, tendo passado um dia inteiro recolhidos na cadeia da capital.⁴⁶⁰ Importante frisar que a criminalização dos lazeres de populares, dentre esses também os marinheiros, era descrita em pormenores pelas folhas de notícias, que, vinculadas às classes dominantes, noticiavam esses delitos, assim como aguardavam medidas para discipliná-los, afirmando-se esses meios como outros espaços vinculativos das autoridades, que ali encontravam voz ativa e a legitimação de divisões da sociedade.

Anos mais tarde, no jornal *A Mutuca*,⁴⁶¹ imprensa amazonense de escrita irreverente e humorística, a bebedeira dos marinheiros é noticiada de forma diversa, evidenciando vozes

⁴⁵⁶ *Diário do Commercio*. Belém, 17 de janeiro de 1859.

⁴⁵⁷ No Amazonas, as vigilâncias portuárias se intensificaram desde a criação da Capitania dos Portos em 1874.

⁴⁵⁸ *Diário do Commercio*. Belém, 28 de janeiro de 1859.

⁴⁵⁹ *Jornal Oficial*. Manaus, 07 de janeiro de 1882.

⁴⁶⁰ *Jornal Oficial*. Manaus, 07 de janeiro de 1882.

⁴⁶¹ Intitulado “*Órgão humorístico e noticioso*”, aquele jornal editado por Luiz Alves da Fonseca não aceitava textos ofensivos ou agressivos, mas afirmava que naquelas folhas “*a moral pública ou ficará direita ou torta de uma*

dissonantes da grande imprensa da época. Entretanto, o jornalista insinua que aqueles festeiros corriam risco de serem “chicotados” devido à desforra: “*Ontem, lá pras bandas do Teives (na cachoeirinha) houve uma cachaçada entre marinheiros de navios mercantis. Assim rapaziada, chegou até por vós, para não dizer que foi só o bacharel Arthur que tomou sua chicotada...*”⁴⁶² O jornalista insinua que a repressão ao lazer foi praticada em algum outro momento, tanto ao dito bacharel Arthur, quanto oferecia riscos à marinhagem na banda do Teives. Em *A Mutuca*, ainda que com referência a possíveis “chicotadas”, sem sabermos o sentido preciso do termo, se figurado ou concreto, lemos que não coube na notícia a valorização ou convocatória da presença de policiais e outras autoridades na mediação daqueles lazeres, quando puderam aparecer os marinheiros e seus costumes conformando grupo social mais amplo, inseridos na “rapaziada” daquela imprensa e seus leitores.

Comemorações a cada desembarque eram constantemente praticadas pelos marinheiros, realmente propiciando que os encontrássemos em variados momentos de descontração nas cidades da região. Essa experiência também aparece relatada na historiografia, merecendo sempre o cuidado da problematização crítica, analisando tais práticas como um costume de trabalhadores marítimos, e compartilhado por ampla parcela da marinhagem brasileira. Pela problematização das fontes do período, as mais das vezes articuladas em campo histórico de forças em que marinheiros e populares aparecem em relação desigual, quando não era precisamente pelo registro dos seus movimentos sociais que eram aí apresentados, senão como bêbados e incapazes de resistir com organização própria às injustiças sofridas a bordo, observamos a representação negativa desses trabalhadores, eventualmente até mesmo sob o traço de animalidade impulsiva e de reflexo biológico. Outros setores do operariado naquele momento foram alvo de desvalorizações semelhantes, ensejados pela grande imprensa e demais expressões sociais da classe dominante, em várias regiões do país.⁴⁶³

Estando desembarcados por determinados períodos de tempo, provavelmente mercantes e militares buscavam aproveitar os momentos de liberdade fora das embarcações, ao seu modo “característico”. Articula-se a essa leitura ideológica o incômodo das “elites” sociais, uma vez que desde períodos coloniais os marinheiros eram estereotipados preconceituosamente em seus costumes, como “truculentos”, “rudes”, “rebeldes”, e, principalmente, como “briguentos” e

vez...”. O que nos oportuniza a leitura de outras vozes, escritas de maneira não muito formal e de posições sociais alternativas perante a imprensa convencional. (*A Mutuca*. Manaus, 19 de novembro de 1893).

⁴⁶² *A Mutuca*. Manaus, 19 de novembro de 1893.

⁴⁶³ Cf.: CHALHOUN, Sidney. *Trabalho, lar e botequim*. São Paulo: Brasiliense, 1986.

“beberrões”.⁴⁶⁴ Tanto que o missionário protestante Daniel Kidder registrou que no Forte da Barra, antes de chegar à Belém, o vapor *Maranhense* recebera diversos visitantes, um par deles especificado pelo estadunidense como “dois oficiais da marinha inglesa, um deles em serviço e o outro de folga, mas ambos miseravelmente embriagados”.⁴⁶⁵ Menção digna de nota para o missionário, que alarmado com o episódio, os registrou com olhares moralizadores e condenatórios.

Mas é certo que a experiência da embriaguez não se restringia, obviamente, aos marinheiros. Durante o período, a bebida era o maior motivo das efetuações de prisões na região. Ainda que referido como crime de ofensas leves, as autoridades policiais não mediam esforços no “combate ao alcoolismo”.⁴⁶⁶ Em 1910, os médicos Álvaro Guimarães Maia e Alfredo Araújo, chefes do gabinete médico-legal da polícia do estado do Amazonas, pesquisaram em quais momentos e por quais razões, registrava-se o maior número de ocorrências policiais e delitos pela capital.

Quanto a época do ano temos observado que os crimes são praticados, entre nós, com mais frequência nos meses de novembro a março. Atribuímos a frequência do crime nos meses acima mencionados à afluência de aventureiros e do pessoal que desce dos seringais, por ser época da safra, o que quer dizer – *época do dinheiro*, vindo uns a procura de recuperar pelas distrações o tempo que passou no isolamento do interior do Estado, outros a procura de trabalho e finalmente alguns que vem exercer as suas *habilidades*, e daí o aumento do convívio, as dissensões e a prática do delito.⁴⁶⁷

Partindo das informações dos médicos, os momentos de diversão ou lazer ocorriam de acordo com a disponibilidade financeira dos trabalhadores. Possivelmente os trabalhadores fluviais também se inseriam nessas temporadas de gastos e farras, quando seriam pelas embarcações que esses momentos de alto fluxo de passageiros e mercadorias se locomoviam e eram transportados.⁴⁶⁸ Os médicos ainda afirmam que 90% dos infratores eram do sexo masculino e a maioria dos crimes seriam motivados por “*embriaguez e prostituição*”: ambos delitos, também associados à marinhagem.

⁴⁶⁴ OLIVEIRA, Vitor Wagner Neto de. *Entre o Prata e Mato Grosso: uma viagem pelo mundo do trabalho marítimo de 1910 a 1930*. (Buenos Aires, Montevideu, Assunção e Corumbá). Tese (doutorado em História) - Instituto de Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2006, p. 116.

⁴⁶⁵ KIDDER, Daniel Parish. *Reminiscências de viagens e permanências nas províncias do Norte do Brasil: compreendendo notícias e geográficas do Império e das diversas províncias*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1980, p. 182-183.

⁴⁶⁶ Em 1910 comenta-se que em Manaus, das 381 prisões efetuadas de janeiro a 15 de maio, 97 foram somente por embriaguez, conforme relatório dos médicos Alfredo Araújo e Álvaro Maia no *Relatório ao Exm. Sr. Dr. Desembargador chefe de polícia do Estado do Amazonas*. In: BITTENCOURT, Antonio Clemente Ribeiro. *Mensagem do governador Antonio Clemente Ribeiro Bittencourt em 10 de julho de 1910*. Manáos: Secção de Obras da Imprensa Oficial, 1911, p. 82.

⁴⁶⁷ ARAÚJO, Alfredo e MAIA, Álvaro Guimarães. Op. Cit., p. 81.

⁴⁶⁸ Boa parte dos delitos que trabalhamos até aqui, marinheiros andando “fora de horas” ou incriminados por “embriaguez e desordem”, foram registrados durante os meses apontados pelos dois médicos, o que corrobora o fato de que eram períodos de aparente movimento urbano-portuário.

A desqualificação social atribuída a essas práticas levava autoridades a constantemente desconfiar das classes populares. Nesses momentos, incomodavam-se os patrões, quando mais do que uma questão de saúde – como busca definir-se as preocupações médicas –, seriam a disciplina e a submissão dos corpos dos trabalhadores, a verdadeira pauta de interesse da classe dominante. Partindo de um discurso médico determinista, Araújo e Maia prescrevem algumas possíveis “profilaxias” para a embriaguez e a prostituição:

Diz Aschaffenburg que todas as medidas propostas não são suficientes para combater o alcoolismo, lembrando a construção de pequenas casas próprias em vez de grandes habitações, modestas, mas asseadas de modo a atrair o operário à vida de família e tornar-lhe o lar próprio mais agradável do que as lojas de bebidas. Educar o povo de modo que aprecie a vida em família, despertar-lhe a necessidade de cultura e elevados prazeres do espírito, tentando satisfazer-lhe essas necessidades.⁴⁶⁹

Fica claro que o discurso médico buscava legitimar cientificamente soluções possíveis para o controle dos corpos dos trabalhadores. Colocando-se ideologicamente alinhados aos grupos sociais dominantes, aqueles médicos constroem a criminalidade como resultado de um fator social externo e de determinação nas atitudes humanas em sociedade, daí as mudanças físicas de ambientes e educação de comportamentos serem as alternativas propostas em seu discurso.⁴⁷⁰ Lendo a contrapelo, os médicos expõem os interesses de tornar os trabalhadores submissos diante da ordem social, conformados em suas condições de explorados e contraditoriamente identificados à “cultura”, aos “elevados prazeres do espírito” e afeitos à “vida em família”, ideologias próprias à burguesia do período. O presidente da província do Amazonas, Domingos Jacy Monteiro, já reforçava essas ideias desde 1877, quando afirmou que “a impureza de costumes e a ignorância importam em tristes consequências para a condição moral e material do povo. É mister desenvolver nessa gente o sentimento da família e o desejo da propriedade – dois dos móveis mais poderosos para o progresso social”.⁴⁷¹ No momento em que se utilizam dos mesmos argumentos moralizadores, os dois médicos reiteram a precaução histórica das autoridades diante da multidão de trabalhadores, a seus olhos, com potencial para a revolta, indisciplinados segundo os viveres normatizados pelas elites e agora, mais do que antes, ameaçadores à nova ordem urbana que se almejava em tempos republicanos. Assomam-se marinheiros a essa multidão de homens e mulheres que revertiam essas ideologias,

⁴⁶⁹ Idem, *Ibidem*.

⁴⁷⁰ Gustav Aschaffenburg (1866-1944) uma das referências citadas por Maia e Araújo, foi um médico alemão que se especializou na área da psiquiatria médico-legal, quando construiu sua carreira defendendo teses de que a criminalidade se originava de fatores sociais e ambientais, atestando sua influência teórica sob os dois médicos aqui citados.

⁴⁷¹ MONTEIRO, Domingos Jacy. *Relatório do presidente da província do Amazonas Domingos Jacy Monteiro em 26 de maio de 1877*. Manaus: Typ. do Amazonas, 1878.

tanto ao escapar das normas morais burguesas, quanto ao constituir apropriações dos territórios urbanos, lutando pelo seu direito de uso daqueles espaços.

Faz-se importante perceber que as ocupações da cidade pelos marinheiros não se limitavam aos perímetros portuários de Manaus, pois quando os vemos pelas ruas Itamaracá, Joaquim Sarmiento, Epaminondas e Luiz Antony, no bairro da Cachoeirinha, Flores, praça Tamandaré e outros lugares não tão próximos à orla do rio Negro, caberia interpretar que possivelmente buscassem efetivar suas práticas sociais longe da vigilância dos comandantes de vapores ou da polícia do porto, o que reforça a ideia de que a ação dos marinheiros envolvia táticas de defesa mais amplas. Segundo Paulo Marreiro, as preocupações das autoridades se concentravam nas ocupações da área central de Manaus, e para reforçar sua hipótese, evidencia uma nota de jornal, noticiando o episódio de dois marinheiros militares que estariam em 1906, no “*subúrbio de Flores*”, disparando tiros de revólver e provocando turbulência. Flores era onde ficava a estação final dos bondes elétricos daquele momento, no extremo limite do perímetro dito urbano de Manaus (“*subúrbio*”). Dali os dois ainda teriam pegado o bonde, indo parar na rua Joaquim Sarmiento no centro da cidade, causando mais “*arruaças e desordens*”. Para o autor, a atenção da imprensa focava o perigo que esses marinheiros podiam ocasionar para a “*principal área*” da cidade, o centro.⁴⁷² Partindo da pesquisa de Marreiro, vemos que a marinhagem elaborava táticas de fugas diante das autoridades; no caso referido, ao se deslocar constantemente, não restringiam suas práticas sociais a lugares específicos: indo de um extremo ao outro da cidade, dificultavam a vigilância e o controle de suas vidas. Experiência que, como vemos, era praticada inclusive por marinheiros militares; esses últimos eram ainda mais vigiados que os mercantes, afinal, possuíam acesso a armas e conheciam muitas possibilidades de uso dessa força.

Devido essas peculiaridades e costumes que fugiam ao discurso da ordem social, os marinheiros iam emergindo pela imprensa como contumazes arruaceiros, rebeldes, insubmissos, vândalos, brigões e criadores de conflitos. Na maioria das vezes eram designados sob esses termos quando eram criminalizados nas cidades, estando desembarcados a lazer ou a trabalho, tanto os militares como os mercantes. Várias vivências no seu cotidiano podiam acabar em confronto com as autoridades; e nem sempre as motivações de conflitos eram resultado da embriaguez, como faziam crer vozes oficiais visando conferir um caráter irrefletido nas ações da marinhagem.

⁴⁷² SANTOS JÚNIOR, Paulo Marreiro dos. *Criminalidade e criminalização de práticas populares em Manaus, 1906-1917*. Dissertação (mestrado em História). São Paulo: PPGH - PUC/SP, 2005, p. 87.

Alguns conflitos possuíam especificidades experimentadas, como o que se registra em *A Província* de Manaus, em 1885. Segundo o jornal, no dia 15 de agosto, depois das onze horas da noite, na casa de Athanasio, na rua Luiz Antony, um praça à paisana da infantaria, chamado Félix, teria travado briga com um marinheiro militar de quem desconhecemos o nome. O praça teria lhe dado “*uma cacetada*”, e tão logo, teria evadido daquele local. Felix correu até a rua Epaminondas onde morava um homem chamado José Pereira, que então lhe dá abrigo. Fora da casa, os outros marinheiros se reuniram para vingar a suposta vítima de Félix. O jornal *A Província* publicou essa notícia com o título “*Vandalismo*”, justificado no texto pela suposta invasão praticada pelos marinheiros e precedida por um tiroteio ensejado pelos mesmos, contra a residência. O jornalista alega que Pereira facilita a fuga de Felix pelo quintal da casa. Porventura, Pereira não conseguiu impedir a entrada dos marinheiros e nem mesmo garantiu a segurança de um terceiro personagem, de nome Joaquim Correia.

O dono da casa depois de ter dado escapula à Felix, pelo quintal, flanqueou entrada ao grupo, que varejando todos os aposentos, foi espancar Joaquim Correia, que também ali se achava e como não fosse o suficiente o espancamento, o deixaram com uma punhalada nas nádegas!!⁴⁷³

Conforme a narrativa daquela imprensa, momentos depois chegava ali um grupo de oito praças, nada interferindo no acontecido, pois os marinheiros já tinham se evadido. O jornalista ironiza o atraso do destacamento de praças, afirmando que ficaram “*satisfeitos*”, pois teriam “*escapado*” da “*fúria daqueles vândalos*”. Em seguida, apela-se às autoridades, tanto da marinha como da polícia, para que tomassem as providências cabíveis àquele evento. A narrativa daquela notícia mereceu destaque no fascículo, eventualmente pelo fato dos marinheiros terem se organizado para invadir a propriedade daqueles cidadãos, possíveis membros distintos da sociedade, quando esses surgem registrados com nomes completos e enfatizados como vítimas à mercê do “vandalismo” dos populares. Não sabemos a motivação da “*cacetada*” de Felix no marinheiro anônimo, talvez ocultada de forma proposital, pois ao lermos o conjunto de outros detalhes conhecidos sobre o episódio, pode-se duvidar de que não soubesse o jornal das razões iniciais da querela. Desconheço também as razões de tamanho empenho daqueles em resguardar a segurança de Felix, que possivelmente se abrigou ali consciente da proteção que lhe seria dada, não ficando clara a conexão entre eles. Portanto, há intencionalidade de incriminar os marinheiros a favor do praça e das supostas vítimas da “*punhalada*” e do “*espancamento*”.

⁴⁷³ *A Província*. Manaus, 20 de agosto de 1885.

Pode-se aventar um conjunto de possibilidades de leitura sobre esse episódio, embora o que deve ser destacado, são as presentes tensões do cotidiano da época, de onde não escapavam sequer, praças de infantaria e marinheiros militares. Poderia também sublinhar a capacidade de organização daqueles marujos para lutar, supostamente por motivos pessoais ou para defender um companheiro ofendido. Devido à condição de marinheiros militares, e conseqüentemente ao acesso que tinham às armas, talvez as autoridades se empenhassem em considerá-los classe perigosa em potencial. Dessa razão pode-se ter motivado a publicação daquela notícia, quando vemos associarem diretamente a “marinhagem” ao “vandalismo”. Experimentados em uma cultura histórica de contestação ao autoritarismo e respondendo com “rebeldia” às perseguições contra os seus modos de vida, aqueles marujos poderiam dar continuidade em terra às experiências de luta construídas pelo trabalho embarcado, protagonizando o campo de tensões constantes também nas cidades.

Nesses momentos, os trabalhadores da marinha mercante também entravam em conflito com a guarda civil. Alguns mercantes eram noticiados como rebeldes, indo parar nas delegacias ao serem presos por desacato às autoridades, caso de Bibiano Seixas, o “moço” da lancha *Diana*, que no dia 19 de julho de 1917, lá “*pelas 9 horas na Praça Tamandaré, foi preso e depois recolhido ao xadrez da 2.^a delegacia por ter desacatado o reservista da guarda civil, Raymundo Torres que se achava em seu posto*”.⁴⁷⁴ Mais uma vez a imprensa não relata muitos detalhes para além da suposta infração do marinheiro. Buscando entender essas querelas, quero apontar que o policiamento e vigilância acentuados nas zonas portuárias tornavam ásperas as relações de trabalho naqueles espaços. Fiscalizações de mercadorias, precaução aos contrabandos, roubos e furtos, vigilância às mobilizações de greves, imputação de multas etc., eram práticas autorizadas pelo Estado que embruteciam a ocupação daqueles espaços e brutalizavam as relações sociais de trabalho embarcado e desembarcado, engendrando enfrentamentos diários. Dessa forma, os regimes de fiscalização ampliavam a postulação de um conjunto de ilegalidades que podiam amputar o cotidiano de trabalho, ou as expectativas de futuro de alguns trabalhadores, como por exemplo, o recolhimento do marinheiro estadunidense William a pedido do consulado, por razões que para nós permanecem desconhecidas.⁴⁷⁵

Além das querelas portuárias, pela imprensa os habitantes letrados das cidades também ficavam informados dos conflitos a bordo das embarcações. Como poderei evidenciar através do motim relatado pelo jornal *O Correio do Purus*. No dia 24 de maio de 1910, teria atracado na cidade de Lábrea o vapor *S. Luiz*. Segundo a reportagem, a bordo do navio ocorrera um

⁴⁷⁴ *A Capital*. Manaus, 20 de julho de 1917.

⁴⁷⁵ *Diario do Commercio*. Belém, 28 de janeiro de 1859.

motim, organizado supostamente por dez marinheiros daquela embarcação. As autoridades teriam sido acionadas, e quando aportou o navio, efetuaram-se as prisões daqueles revoltosos, rendendo matéria para a coluna intitulada *Distúrbios e prisões*.

No dia 24 ao atracar o vapor S. Luiz do comando do Sr. Piloto, Bernardino Gomes, solicitou este da autoridade local a retirada de bordo e prisão de vários marinheiros da tripulação. Dirigindo-se praças da guarda local a bordo, daí retiraram dez marinheiros, inclusive o mestre, e os trouxeram para a cidade.

Segundo comunicação feita pelo digno comandante, o procedimento d'esses marinheiros, além de insubordinados e tumultuosos, tornou-se agressivo a seus oficiais.⁴⁷⁶

O jornal se coloca favorável ao “*digno comandante*”, construindo o silenciamento das motivações do motim e desqualificando o movimento ao designar aqueles marinheiros como “*insubordinados*” e “*tumultuosos*”. A reportagem insinua um movimento irrefletido, mas é possível imaginarmos a amplitude reivindicativa da revolta, visto que até o mestre se juntou aos demais tripulantes criminalizados naquela embarcação.⁴⁷⁷ Cabe reforçar que segundo o comandante, as “agressões” eram dirigidas contra os oficiais do S. Luiz. É provável que o motim tenha sido uma manifestação contra alguma experiência conflituosa relativa à hierarquia naval, questões salariais ou às condições de trabalho, castigos, insalubridade, alimentação etc. O motim do S. Luiz pode ser problematizado juntamente com outros comportamentos de rebeldias e criminalizações que aventei até aqui. Provavelmente esses conflitos ocorriam de acordo com as temporadas de maior movimento de embarcações, nos evidenciando que conforme aumentava o número de navios em trânsito marítimo e fluvial, mais marinheiros surgiam em cena, fossem mercantes como militares. Dessa forma, as possibilidades de emergência de suas atitudes de contestação e de organização contra a exploração se articulavam também a partir do conhecimento e saber prévio que tinham do tempo desses deslocamentos.

A imprensa interiorana, os maquinistas, e uma narrativa de proximidade

O maquinista era o marinheiro responsável pelo desempenho técnico e humano no serviço do maquinário a vapor de embarcações militares e mercantes. Conforme sabemos, o corpo de maquinistas da Marinha brasileira fora regulamentado durante o período imperial pelo decreto de nº 1945 de 11 de julho de 1857.⁴⁷⁸ A partir da regulamentação da atividade, a Marinha os dividiria em três categorias, cuja admissão passava por critérios em acordo com algumas

⁴⁷⁶ *O Correio do Purus*. Lábrea, 29 de maio de 1910.

⁴⁷⁷ O mestre marinheiro possuía uma patente equivalente à de um sargento da Armada Nacional.

⁴⁷⁸ Evidenciado pelo conjunto de documentações referentes à regulamentação dos trabalhos embarcados, reunidos em: MARINHA. *Corpo de off. es marinheiros, maquinistas, artífices de embarque*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1848-1866, p. 08.

exigências de habilitações, requeridas em exame.⁴⁷⁹ Aos de terceira classe, exigia-se que para prestar o exame de admissão, tivessem idade entre 16 e 25 anos; também se requeria que pudessem atestar

ter servido com aproveitamento em alguma fábrica, onde se trabalhe com máquinas de vapor, ou de aptidão como foguista, sendo dado o primeiro pelo diretor da mesma fábrica, e o segundo pelos primeiros maquinistas dos vapores da Armada, ou das Companhias subsidiadas pelo Governo, ou de quaisquer outras igualmente acreditadas.⁴⁸⁰

Aos de segunda classe, previa-se que tivessem entre 18 e 35 anos,⁴⁸¹ além de dois anos de experiência como ajudante de maquinistas em viagens nacionais e estrangeiras. Exigia-se que possuíssem conhecimentos da “*língua nacional*”, dos usos dos pesos e medidas nacionais, ingleses e franceses, e que conhecessem os nomes das peças do maquinário a vapor. Caberia aos de primeira classe exigências ainda mais rigorosas. Para admissão nessa classe, era requerido que possuíssem as mesmas qualificações que os de segunda classe, somado ao

conhecimento da aritmética até proporções inclusive; princípios de geometria linear, noções de desenho linear; saber as precauções necessárias, para evitar as explosões e abrasamento das caldeiras; assim como as disposições, que se deve tomar, antes de pôr a máquina em movimento; acender, entreter e apagar os fogos, dirigir os movimentos da máquina, o enchimento, alimentação e esgoto das caldeiras; explicar a utilidade e ação dos diversos aparelhos de segurança; fazer as juntas dos diferentes tubos, caixas de válvulas, tampas de cilindros, de bombas de ar, &c.; examinar e repor as guarnições dos êmbolos e caixas de estopas; ter perfeito conhecimento da estrutura e funções das diversas peças de uma máquina de vapor.⁴⁸²

Estando embarcados, os maquinistas de primeira classe “gozavam” da mesma autoridade de um tenente da Armada, conferindo ordens aos demais maquinistas, foguistas e carvoeiros, que acabavam por arcar com os serviços pesados do maquinário a vapor.⁴⁸³ Para a divisão técnica do trabalho embarcado, as autoridades marítimas conferiam aos maquinistas de primeira e segunda classe, certos privilégios que os diferenciavam dos demais marinheiros.⁴⁸⁴

⁴⁷⁹ Importante ressaltar que no período aqui estudado, os exames para maquinistas na região norte do Brasil eram realizados no Pará, conforme ficamos sabendo desde o período provincial pelo Decreto de N° 2.600, de 02 de junho de 1860.

⁴⁸⁰ *Das habilitações e exames dos maquinistas*. In: MARINHA. Op. Cit., p. 09.

⁴⁸¹ Nesse mesmo regulamento de 1857, vetava-se a admissão de maquinistas com idade maior do que 45 anos, como se lê em *Das habilitações e exames dos maquinistas*. In: Idem, p. 10.

⁴⁸² Idem, *Ibidem*, p. 09-10.

⁴⁸³ Foguistas e carvoeiros dos navios eram equiparados aos “*praças de marinhagem*”, os trabalhadores mais “rasos” dos vapores, razão que orientaria o incômodo silêncio acerca das presenças e vozes desses sujeitos pelo ficou documentado.

⁴⁸⁴ A hierarquização dos maquinistas era elaborada de forma correspondente à dos militares da Armada: “*Quando embarcarem nos vapores da armada, os maquinistas de primeira classe, gozarão das honras e considerações, que competem aos segundos tenentes da Armada, cedendo-lhes porém sempre a precedência; os de segunda serão equiparados em graduação aos mestres do número de fragata; os ajudantes maquinistas de primeira classe ao contramestre do número; os de segunda aos guardiões do número; e os de terceira aos cabos dos marinheiros*”. In: *Da disciplina geral dos maquinistas*. In: MARINHA. Op. Cit., p. 12.

Como por exemplo, no tocante aos castigos físicos – muito praticados naquele período – o artigo 25 do decreto nº 3.186 de novembro de 1863, normatizaria que “*os maquinistas de 1 classe e 2 classe serão isentos do castigo da golilha, ferros e prisão no porão, substituindo-se, para eles, estas penas correcionais pelas de prisão nos alojamentos e detenção a bordo*”.⁴⁸⁵

Porém, marcar tais distinções sociais não separava completamente os maquinistas da classe trabalhadora, quando poderemos observá-los se apropriando de suas especializações para construir alternativas de ganho financeiro. Analisando alguns anúncios e avisos da imprensa interiorana, pode-se evidenciar essa hipótese ao encontrarmos maquinistas qualificados, desembarcados pelas cidades, vendendo sua força de trabalho para a manutenção de outros maquinários movidos a vapor. Afinal, aquela tecnologia era utilizada em diversos outros trabalhos, como nas serrarias, tipografias, lavanderias, oficinas, fábricas e estabelecimentos comerciais. E mesmo os maquinistas especializados e escolarizados podiam estar encontrando nessa prática possibilidades de alguma renda complementar, pois estariam a negociar seus conhecimentos diante de alternativas cotidianas. Importante lembrar que, de acordo com os critérios da Marinha aqui citados, podia ser que se tratassem esses maquinistas de antigos operários de fábricas, oriundos de diversas localidades e familiarizados noutras máquinas de trabalho, o que nos revela a heterogeneidade do trabalho embarcado e a negação de um marinheiro genérico.

Através de parte da imprensa escrita, publicada no período de maior atividade do trabalho fluvial, seriam principalmente nos municípios interiores do Amazonas que determinados jornais ensejavam uma relação próxima com os profissionais maquinistas. Longe das capitais, os maquinistas de vapores poderiam ser os raros profissionais com conhecimentos técnicos e aptos à negociação de serviços especializados. Algumas vezes estariam de passagem por aquelas cidades, aproveitando o momento para negociar outros trabalhos. Encontramos destacado anúncio de oferta de força de trabalho especializada em reclame assinado por um maquinista n’*O Correio do Purus*, no fascículo de 14 de agosto de 1906:

Manuel Dias d’Albuquerque
Serralheiro e Maquinista,

Examinado pela Escola de Pilotos e Maquinistas do Estado do Pará, encarrega-se de executar, n’esta cidade, qualquer serviço concernente à arte.

Lábrea, 25 de março de 1906.⁴⁸⁶

Através do anúncio posso evidenciar como esses trabalhadores podiam utilizar suas especializações de diversas maneiras, não restringindo atuações no maquinário naval.

⁴⁸⁵ Idem, Ibidem.

⁴⁸⁶ *O Correio do Purus*. Lábrea, 14 de agosto de 1906.

Importante destacar que Manuel Albuquerque também se identificava como serralheiro, expandindo suas referências na possibilidade de garantir ampla freguesia. É possível que o anúncio tenha cumprido seu objetivo, oportunizando clientela para o maquinista. Entretanto, no tempo de partir, Albuquerque percebeu que alguns clientes não teriam lhe pago devidamente. À véspera de viajar para Manaus, o maquinista reaparece naquele periódico, dessa vez para reclamar desse problema:

Pede o abaixo assinado a quem se julgar seu credor o obséquio de apresentar suas contas para serem conferidas e pagas – bem como solicita de seus devedores o favor de virem saldar seus débitos, visto ter de retirar-se para Manaus.

Lábrea, 21 de outubro de 1906.
*Manuel Dias de Albuquerque.*⁴⁸⁷

Albuquerque queria saldar todas as dívidas e receber o que lhe era devido em razão do seu retorno para a atividade de marinheiro, provavelmente, sendo esse o seu ganho principal. Vemos que o maquinista teria permanecido na localidade de Lábrea durante os meses de agosto a outubro daquele ano. Possivelmente essa temporada foi motivada pelo conhecido período de vazante do Purus, comumente registrado durante os ditos meses, portanto, tratar-se-ia de um momento em que o vapor tripulado por Albuquerque não navegava a região. Assim, o maquinista garantia um tempo razoável para poder encontrar outros serviços complementares durante aquele período. O caso de Albuquerque coopera no entendimento do trabalho cotidiano desses maquinistas, utilizando de suas especializações para a construção de alternativas de sobrevivência, assim refletindo uma inventividade criativa.

Partindo de sua capacidade inventiva, compreende-se como eles podiam construir pelas cidades, extensões sociais possíveis de vivência como trabalhadores, ao mesmo tempo em que revela a capacidade de aliar essas circunstâncias ao conhecimento da natureza amazônica. Porventura, essas circunstâncias oportunizaram um mínimo de liberdade de movimento, que, talvez, poderia diferenciar-se das especificidades do trabalho embarcado – assim, alguns maquinistas podiam trabalhar para adquirir suas próprias ferramentas e máquinas. Nesses momentos, os encontramos como trabalhadores que portavam seus instrumentos de trabalho, tais como serras mecânicas e motores a vapor, o que provavelmente lhes garantia alguma autonomia no trabalho desembarcado. Temos notícia disso por narrativa policial do jornal *A Capital*, de Manaus, relatando o caso de um prático que supostamente teria vendido sem autorização a máquina a vapor de propriedade de um maquinista:

Nestor Bogéa, maquinista, residente no rio Branco, no lugar denominado Boa Vista, comunicou a segunda delegacia que Raymundo Aquino, prático da lancha “Onça”, sem

⁴⁸⁷ *O Correio do Purus*. Lábrea, 22 de outubro de 1906.

a sua autorização vendera uma máquina a vapor, de propriedade do primeiro, que se achava depositada em casa de uma senhora residente na Colônia Oliveira Machado. Chamando a polícia, prometeu pagar o objeto.⁴⁸⁸

A notícia reforça a imagem de que maquinistas não se limitavam ao trabalho dos barcos, podendo valerem-se de suas qualificações para investir em alternativas de sobrevivência, realmente, alcançando com os seus saberes, relações com moradores de localidades distantes do porto da capital. Todavia, os maquinistas não eram somente representados de forma desvalorizada pela imprensa, e em certas ocasiões a “elite” regional observava contrapartidas em lhes garantir determinados privilégios.

O maquinista em suas habilidades e saberes era um trabalhador de múltiplas trajetórias, e experimentado numa historicidade de ambiguidades, pois a ascensão por postos de alta patente, e conseqüente distinção, podiam conformar novos campos sociais da sua relação com segmentos da classe dominante.⁴⁸⁹ Chama atenção a possibilidade do prestígio que esses maquinistas construía com suas atuações e conhecimentos, o que eventualmente podia lhes render espaço de prestígio em certos jornais. Observe-se a seguinte nota de felicitação de um maquinista pelo nascimento de seu filho, quando esse tipo de notícia era mais comum entre personalidades de prestígio social: “*O sr. Joaquim da Silva Carneiro, maquinista da lancha “Preta”, atualmente em viagem, acaba de ser presenteado por sua Exma. consorte com o nascimento de seu primogênito*”.⁴⁹⁰ Vê-se que os maquinistas podiam usufruir de certa importância, reforçada por alguns jornais, e sendo de forma mais corriqueira, pelas folhas das cidades interioranas do Amazonas. N^o *O Correio do Purus*, por exemplo, não foi muito difícil encontrar notas que qualificavam elogiosamente esses profissionais:

No dia 29 seguirá com destino a S. Philomena, no rio Acre, essa lancha de propriedade do Sr. Tenente Coronel José Raymundo Sobrinho. Vai sob o comando do entendido marinho, João Peixoto de Vasconcelos, e tem como maquinista o hábil profissional, Luiz Machado.⁴⁹¹

No vapor Tocantins, tomou passagem para Manáos, o Sr. Joaquim Carneiro da Silva, competente maquinista da lancha Puciary.⁴⁹²

É importante sublinhar que conforme os maquinistas são retratados por essa imprensa, ressaltam-se peculiaridades que não os restringiam à marinhagem, visto que maquinistas e empresariado jornalístico poderiam construir relações estreitas de identificação com os setores

⁴⁸⁸ *A Capital*. Manaus, 19 de julho de 1917.

⁴⁸⁹ O que nos leva a observar os maquinistas, assim como outros segmentos do operariado, como classe trabalhadora não homogênea, submetida inclusive, desde os princípios de sua formação na instituição naval à distinções e privilégios a partir das suas qualificações como profissionais, o que não necessariamente implicava divisões entre esses trabalhadores na constituição de seus modos de vida comuns.

⁴⁹⁰ *O Correio do Purus*. Lábrea, 30 de agosto de 1907.

⁴⁹¹ *O Correio do Purus*. Lábrea, 27 de março de 1910.

⁴⁹² *O Correio do Purus*. Lábrea, 26 de junho de 1910.

oligárquicos da sociedade. Um caso em específico pode esclarecer dimensões nesse meio, como o que se relata no jornal *A Paz*, em Manicoré.⁴⁹³ De forma parecida da retratada em *O Correio do Purus*, observemos que nas localidades do rio Madeira, os maquinistas também mereciam melhor tratamento dado pela imprensa, possivelmente por tripularem embarcações de propriedade de empresas e negociantes parceiros dos proprietários daqueles jornais.

Segundo conta o *A Paz*, em 1904 o jornal estaria passando por uma série de alegadas dificuldades, quando no ano anterior publicou uma possível edição de despedida, afirmando que a redação estava encerrando os seus trabalhos.⁴⁹⁴ Em pouco menos de três meses depois, a folha estaria contando com a ajuda de diversos colaboradores para a reabertura do editorial, dessa vez, realocando-se a redação da cidade de Lábrea para a de Manicoré.⁴⁹⁵ Vários foram os contribuintes para a continuidade ativa da folha, como empresários, políticos, comerciantes, militares etc. O *A Paz* designaria esses colaboradores como “*obreiros do progresso*”.⁴⁹⁶ Dentre os colaboradores agradecidos pela folha, destaco a contribuição de alguns maquinistas, como Carlos Damasceno: “*Pelo Sr. Carlos Damasceno, primeiro maquinista do vapor ‘Rio Manicoré’, nos foi oferecido uma serra mecânica, para serviços das nossas oficinas, pelo que ficamos gratos*”.⁴⁹⁷ Pelo que entendemos, Damasceno teria oferecido uma serra mecânica aos estabelecimentos daquele jornal. É possível que se tratasse de uma máquina de trabalho do próprio Damasceno, pois como já vimos, alguns maquinistas se utilizavam de suas especialidades técnicas para o trabalho de serralheria. Todavia, ocultar-se-ia algum interesse naquele gesto, sugerindo-nos relações de classe social entre o maquinista e o empresariado daquela folha. Meses depois, Damasceno é novamente lembrado por aquele jornal.

O Sr. Carlos Damasceno, distinto maquinista do vapor “Rio Manicoré”, além de outros presentes a que nos fez, ofereceu-nos em nome do cidadão Nicephoro Moreira uma pinça para serviços de nossas oficinas, mais uma vez somos gratos ao distinto amigo e ao moço que nos enviou a pinça.⁴⁹⁸

Dessa vez o maquinista é qualificado como um “*distinto amigo*” do jornal. Lemos que Damasceno continuava contribuindo com outros “presentes” e atuando como intermediário de outros doadores. Pela coluna de partidas e chegadas de vapores o encontramos mais uma vez em atividade, quando teremos nova informação acerca daquele marinheiro, no caso, para quem

⁴⁹³ O jornal *A Paz* era de propriedade do redator Ignacio D’Azevedo, um cidadão de aparente e relativa importância familiar. O redator era irmão do major Camilo Rodrigues D’Azevedo, uma autoridade pública, conforme sabemos pela notícia de batizado de seu sobrinho (*A Paz*, Manicoré, 18 de janeiro de 1904).

⁴⁹⁴ A suposta edição de despedida (que acabou não ocorrendo) aparece no fascículo de número 09 do jornal *A Paz*, Lábrea, 17 de outubro de 1903.

⁴⁹⁵ O jornal não justifica o porquê da mudança de cidades.

⁴⁹⁶ *A Paz*, Manicoré, 18 de janeiro de 1904.

⁴⁹⁷ *Idem*.

⁴⁹⁸ *A Paz*, Manicoré, 18 de março de 1904.

trabalhava. Naquela seção do jornal somos informados que o *Rio Manicoré* era um vapor particular dos conhecidos empresários Barros & Levy, de Manaus: “*Em regresso à sua viagem à Santo Antonio, passou no dia 1º deste mês, o vapor ‘Rio Manicoré’, de propriedade dos srs. Barros & Levy, de Manaus, e comandado pelo ilustre Sr. Damasceno*”.⁴⁹⁹ O comandante do vapor não era aquele maquinista, mas outro “*amigo*” daquele jornal, Perminio Damasceno.

O *Rio Manicoré* e o *Rio Jamary* eram vapores particulares daquela empresa, que matinha linhas de navegação regulares nos rios Madeira, Machado e Jamary por intermédio daqueles barcos. Através de sua dissertação de mestrado, Davi Avelino Leal revela que o “império dos B. Levy” foi gigantesco, começando nos anos finais do século XIX e indo até os anos de 1940; quando nesse tempo chegaram a possuir 309 seringais, além de tantos outros castanhais, imóveis, terras e variadas propriedades nas localizações por onde tocavam aqueles vapores. Contudo, o autor destaca por meio de sua pesquisa que a empresa enriqueceu explorando aviados e seringueiros “*à base da força, utilizando métodos rudes e violentos*”,⁵⁰⁰ fosse pela violência física mesmo, como pela coerção e influência de poder em tribunais de justiça, e também, como vemos aqui, apoiados por certos jornais. Partindo dessa informação, pode-se compreender a forma pela qual o jornal representava aqueles marinheiros, posto que o maquinista e o comandante estavam associados a uma casa comercial de forte influência na região. Portanto, relacionados à Barros & Levy e tripulando vapores particulares daquela empresa, maquinista e comandante eram aparentemente respeitados naquela imprensa.

Possivelmente a incisiva colaboração dos tripulantes do *Rio Manicoré* seria motivada pela mudança do jornal de Lábrea para a cidade de Manicoré, onde que aquele vapor realizava com regularidade a viagem dessa cidade para Manaus, atendendo os trabalhos da casa comercial a que pertencia. E talvez para o empresariado local, aquela folha merecia ser estimulada diante das possibilidades de colaboração mútua no futuro. Nesse sentido, quero dimensionar uma face do processo de aproximação daqueles segmentos sociais, quando a imagem de autoridades marítimas e fluviais era trabalhada no campo social das classes dominantes, articulando-se a condição daquelas profissões na sociedade a diversos interesses e disputas. Afinal, outras autoridades daquela marinhagem, tal como Damasceno, também receberam tratamento

⁴⁹⁹ *A Paz*. Manicoré, 18 de janeiro de 1904.

⁵⁰⁰ Davi Avelino resgata parte da trajetória de Isaac Barros Levy, o proprietário daquela casa aviadora. Levy foi um judeu marroquino que chegou a Manaus em 1870, trabalhando na área comercial até tornar-se um regatão no interior do Amazonas. Do comércio de regatão teria adquirido o seringal Remanso, no rio Madeira. Na década de oitenta fundaria em Manaus a dita Barros & Levy, casa aviadora que exploraria o filão da borracha na região, se equiparando, em riquezas e influência, à famosa casa J. G. de Araújo. Esses e outros resultados da investigação de Davi Avelino, estão em: *Entre barracões, varadouros e tapiris: os seringueiros e as relações de poder nos seringais do rio Madeira (1880-1930)*. Dissertação (Mestrado em Sociedade e Cultura na Amazônia) – Instituto de Ciências Humanas e Letras. Universidade Federal do Amazonas: Manaus, 2007, p. 120-30.

diferenciado naquele jornal, como “*O Sr. Comandante do vapor ‘Montenegro’*”, lembrado pelo *A Paz* por ter supostamente oferecido àquela redação “*uma linda folhinha bloc do Bazar Papa Arroz*”.⁵⁰¹ Chama a atenção o fato de que não foram apenas os comandantes de vapores ou maquinistas de primeira classe que foram lembrados pelo periódico, mas também os de terceira classe, como Sebastião Lima, maquinista do *Justo Chermont*, que presenteou a redação com “*um lindo estojo, em formato de lápis, em cujo centro contem: caneta lápis, e aparador e nos bordados da parte exterior contem em artística gravura, a seguinte palavra: – Souvenir –, sinceramente somos gratos por essa lembrança do distinto moço*”.⁵⁰²

Em outra edição, a redação do jornal comenta a amizade que dedicava ao comandante daquele mesmo vapor.⁵⁰³ E a colaboração de maquinistas se torna ainda mais peculiar quando vemos um companheiro de Carlos Damasceno do vapor *Rio Manicoré*, também presenteando a redação do jornal: “*O Sr. João Cardoso 2º maquinista do vapor ‘Rio Manicoré’, também ofereceu-nos um novelo de fio da Bahia para serviços de nossas oficinas. – Grato*”.⁵⁰⁴ Nas edições seguintes observamos o crescimento daquela folha em Manicoré. O *A Paz* expandira o número de notícias e publicações, oferecendo maior número de páginas para anúncios publicitários, visivelmente experimentando uma melhoria editorial. A aproximação do jornal com os trabalhadores das embarcações, em período que acompanha o incremento das relações comerciais daquela imprensa na vendagem de anúncios em suas páginas, evidencia a importância do transporte fluvial a vapor na consolidação de novos mercados naquelas distantes regiões. Ora, nas páginas publicitárias do jornal passaram a publicar o anúncio das viagens do *Rio Manicoré*, onde o comandante Penicio Damasceno era o responsável pela negociação das passagens no vapor.

Vapor Rio Manicoré
Comandante Damasceno

Este vapor de propriedade de Barros & Levy, faz viagens mensais entre a capital e Santo Antonio para onde recebe carga e passageiros a tratar a bordo com o seu comandante.⁵⁰⁵

Revelando regularidade na propaganda de vapores daquela empresa, na seção de anúncios do fascículo de primeiro de abril de 1906, Penicio Damasceno ainda seria referendado como comandante de outro vapor de Barros & Levy (o *Rio Jamary*) anunciando aos leitores suas partidas mensais, saindo de Manaus e tocando nos rios Machado, Jamary e portos

⁵⁰¹ *A Paz*. Manicoré, 18 de janeiro de 1904.

⁵⁰² *A Paz*. Manicoré, 18 de março de 1904.

⁵⁰³ Como demonstra a nota a seguir: “*De terna viagem ao alto Madeira desceu no dia 12 deste, o vapor ‘Justo Chermont’, comandado pelo distinto oficial da marinha mercante Sr. Julião Rocha, com quem tivemos momento de agradável palestra*” (*A Paz*. Manicoré, 14 de janeiro de 1904).

⁵⁰⁴ *A Paz*. Manicoré, 18 de março de 1904.

⁵⁰⁵ Idem.

intermediários, no dia dezessete de cada mês.⁵⁰⁶ Além dos vapores de Barros & Levy (*Rio Jamary* e *Rio Manicoré*) também passaram a anunciar no *A Paz*, as viagens: do rebocador *América* de A. Israel e Filhos, comerciantes importadores naquela cidade; da lancha *Hércules* de Costa Santos & Comp.; e do rebocador *Jane* de Carlos Mesquita. Nesse processo a imprensa podia dar tratamento diferenciado à tripulação dos barcos, com atenção especial para aqueles marinheiros empregados pelas casas comerciais que articulavam dividendos para o jornal de várias formas. Caso de enfatizarmos distintas aproximações, quando as dependências daquela redação foram continuamente frequentadas por tripulações, não apenas do *Rio Manicoré*, mas por vários marinheiros de tantos outros vapores.⁵⁰⁷

Importante, contudo, é observar que nem todos os maquinistas gozavam de tais garantias sociais a partir do seu trabalho em relações tão favoráveis como as acima expostas, quando muitos sofriam a realidade mais premente dos riscos da profissão, como revela, entre outros, o acidente, pouco alardeado pela imprensa, mas que ceifou a vida do maquinista do *Ycamiaba*: “A 5 de Dezembro morreu asfixiado por submersão no porto da cidade de Tefé o primeiro maquinista do vapor *Ycamiaba*, Paulo de tal”.⁵⁰⁸ Sem maiores detalhes desse acidente pelo *Jornal do Amazonas*,⁵⁰⁹ sequer sabemos o nome completo da vítima, entretanto, poderemos observar que as relações de prestígio que alcançaram alguns maquinistas nas páginas da imprensa regional mais se explicam por interesses de traço comercial do que propriamente reconhecimento de saberes e práticas desses trabalhadores. No entanto, não se pode deixar de destacar a capacidade de articulação desses trabalhadores que, apesar de empregados, sabiam do próprio valor, identificando-se muitas vezes como os verdadeiros senhores das “suas” embarcações, alcançando reconhecimento em setores sociais que quase sempre lhes reservavam tão somente narrativas de desvalorização.

⁵⁰⁶ *A Paz*. Manicoré, 01 de abril de 1906.

⁵⁰⁷ Por exemplo: “Visitou-nos os Srs. Carlos Damasceno e Raymundo C. Marques, 1º maquinista e 1º prático do vapor *Rio Manicoré*, quando por aqui passou esta embarcação de torna viagem ao Urupiará, bem como o Sr. Cap. Souza Robim, imediato do Rebocador [ilegível] na sua descida do *Jamary*. Com estes cavalheiros tivemos agradável palestra e somos gratos pelas visitas com que nos lograram”. (*A Paz*. Manicoré, 18 de março de 1904). Demarcando essa possível proximidade, Carlos Damasceno teria supostamente endereçado ao redator da folha um bilhete de parabéns pelo aniversário do jornal, em 1906, que dizia: “Sr. Redator do ‘*A Paz*’. Pelo aniversário do vosso conceituado jornalzinho, no dia 18 deste mês, envia-lhe as suas amistosas felicitações o vosso amigo e admirador. Carlos Damasceno”. (*A Paz*. Manicoré, 22 de março de 1906).

⁵⁰⁸ *Jornal do Amazonas*. Manaus, 02 de abril de 1876.

⁵⁰⁹ Inaugurado em 1875, esse jornal teve veiculação significativa na província do Amazonas. Era assumidamente conservador e defendia seu posicionamento político através de um jornalismo retórico.

IV – O “desencanto” do vapor

“A inovação é mais evidente na camada superior da sociedade, mas como ela não é um processo tecnológico/social neutro e sem normas (‘modernização’, ‘racionalização’), mas sim a inovação do processo capitalista, é quase sempre experimentada pela plebe como uma exploração, a expropriação de direitos de uso costumeiros, ou a destruição violenta de padrões valorizados de trabalho e lazer (...). Por isso a cultura popular é rebelde, mas o é em defesa dos costumes”. (Edward P. Thompson; *Costumes em Comum*; p. 19)

Sob determinadas conjunturas históricas já vimos que a navegação a vapor incluiu amplo processo de mecanização e ordenamento no trabalho naval. Também apontamos os diversos percalços que a introdução desses barcos propiciaram na região amazônica, passando pela sua construção discursiva entusiasmada, sem contudo deixar de ressaltar as resistências por parte da população àquele implemento, observadas principalmente durante os seus anos iniciais. Buscando driblar oposições ao longo da segunda metade do século XIX até o raiar do XX, vimos autoridades elaborando politicamente a imposição do vapor como planejamento social. Observando o processo de legitimação desse planejamento no cotidiano, analisei em capítulo anterior o início dos 1900 como momento em que se evidencia uma sofisticação tanto no processo de organização do trabalho marítimo, como na racionalização dos espaços embarcados e desembarcados. Sem definir perspectivas de experiências regionais específicas, Edgar de Decca, em *A ciência da produção: fábrica despolitizada*, pensa dimensões de desarticulação de práticas sociais, inclusive políticas, a partir da industrialização e suas expressões pensadas como “planejamento”; no que contribui o autor para o entendimento do momento histórico aqui estudado, experimentado de maneira ampla no âmbito nacional brasileiro. Acontecia de naquele momento estarem ocorrendo mudanças significativas em vários ramos da indústria do país, *“seja pela utilização crescente de maquinaria, seja pela intensificação do processo de trabalho, o fato é que os trabalhadores estão sujeitos a uma vigilância e disciplinas maiores, o que implica uma perda de controle no processo de trabalho”*.⁵¹⁰ No período em questão, essa intensificação do processo de trabalho viria acompanhada da elaboração de aparatos políticos e ideológicos que visariam anular a ação interventiva da classe trabalhadora em variados espaços de produção, buscando, enfim, destituir os trabalhadores do controle próprio sob o processo produtivo. A interpretação do autor sugere, relacionando especificidades locais e questões gerais do país, que observemos a navegação a vapor e sua relação com a industrialização nacional, como resultado de um processo de luta política, que articulava variados setores

⁵¹⁰ DECCA, Edgar Salvatori de. *A ciência da produção: fábrica despolitizada*. In: *Revista Brasileira de História* (número especial “À Lucta, trabalhadores!”). São Paulo: Marco Zero, 1984, p. 74.

sociais, empenhados na constituição de um pleno domínio também sob os trabalhadores marítimos. Diante dessa proposta de análise, observa-se que não seria somente pela inserção da máquina a vapor que essa navegação poderia incluir-se ao *tema da industrialização*. O estudo das experiências amazônicas da navegação a vapor pode ser pertinente a essa questão abrangente, podendo-se verificar no decorrer de sua constituição a presença de uma característica marcante dos processos históricos de industrialização: com intervenção de diferentes agentes sociais, que, recuperando numa perspectiva “racionalizadora” saberes e experiências sociais sempre mais amplos, pretendiam construir o domínio cultural da indústria náutica, visando pela organização do trabalho, a desmobilização de forças solidárias e políticas do social.

A questão da navegação, frente à industrialização e acompanhando-se perspectivas dessa interpretação, torna-se ainda mais articulada quando encontramos a elaboração de métodos de imposição e coerção, legitimando-a cotidianamente.⁵¹¹ Nesse sentido, compreendo o processo histórico de introdução da navegação a vapor na Amazônia como resultado de uma luta política, inserida na disputa em prol do processo organizado de trabalho, posto por um conjunto articulado de poderes e supostos saberes “racionalizados”. O objetivo aqui é o de se observar que autolegitimada a partir de múltiplas práticas de violência, as classes dirigentes moviam-se pelo terreno da luta social ao construírem um saber consolidado sobre o trabalho e a navegação. Para atingir a pretensão de uma sociedade industrializada, modernizada e civilizada, marcavam seu domínio cultural na organização da vida, utilizando-se de ações repressivas e coercitivas para impedir práticas “indesejadas” da classe trabalhadora, dentro e fora das embarcações.

Legitimando tais práticas via participação conjunta de segmentos sociais dominantes, a violência do trabalho naval era autorizada institucionalmente ao mesmo tempo em que cerceava direitos daqueles trabalhadores. A condição de confinamento implicada no trabalho embarcado impunha, contudo, dificuldades e tensões no campo daqueles “planejamentos”, quando sabiam os trabalhadores resguardar formas de luta no espaço próprio de suas práticas, o que dificultava o controle e os anseios de disciplinarização dos marinheiros. De todo modo, a organização do processo de trabalho embarcado injungia os trabalhadores a condições de jornadas exaustivas. Defende Edgar de Decca, que

reunir trabalhadores sob uma direção centralizada através de uma exploração exaustiva de suas capacidades físicas, seja em troca de salários baixos seja pelo confinamento

⁵¹¹ DECCA, Edgar Salvatori de. Op. Cit., p. 53.

deliberado (...) ou pela escravidão, era o marco da nova moralidade para o adestramento de corpos produtivos.⁵¹²

Sobre os marinheiros recaem a bordo uma série de responsabilidades características. Enclausurados num cotidiano de trabalho marcado por hierarquia rigorosa, a esses trabalhadores cabe a vigília ininterrupta quanto à manutenção do barco, de dia e de noite; mesmo durante as trocas de turnos, o sono e o descanso podem ser a qualquer momento interrompidos, seja por “imprevistos” técnicos, seja por injunções das intempéries da natureza amazônica. Tais observações se confirmam inclusive no tempo presente, caracterizando o trabalho dos marinheiros inclusive em atuais embarcações, pois são essas suas especificidades históricas. Entretanto, essas experiências não são homogêneas, tampouco enfrentam forças incontroláveis ou independentes das soluções historicamente inventadas pela prática da marinhagem. Observo que esse processo de trabalho sofreu ao longo do tempo a intervenção de estratégias de organização produtiva, impostos aí rigores e normas com a inserção do maquinário de navegação a vapor. Embora mesmo com o contínuo interesse das autoridades no “*adestramento de corpos produtivos*” através da técnica, deve-se atentar para as experiências de luta e resistência nesse meio, que revela o quanto, na execução e na prática, souberam impor os trabalhadores derrotas àquelas formas “científicas” da produção.

Os “acidentes” navais e o catastrofismo aleatório dos desastres

Ao analisarmos o trabalho de bordo registrado em variados documentos, verificamos que determinadas forças de imposição tornavam os espaços embarcados cenários constantes de explorações violentas, ao mesmo tempo que a partir delas se construía discursivamente determinadas realidades contraditórias, como a vitória do maquinário náutico e a prontidão resolutiva de comandantes e autoridades. Dentre diversos resultados de violência do espaço embarcado, poderia apontar que a imposição do maquinário de navegação já se “inovava” opressivamente ao impor duras condições de trabalho: levando foguistas, maquinistas e carvoeiros a trabalharem tendo os seus corpos expostos a altas temperaturas, experimentando perigos devido à insalubridade dos porões e caldeiras dos navios.

O trabalho submetido às altas temperaturas dos fornos das embarcações impunha aos trabalhadores a semi-nudez, degradação extrema de funções criadas pela industrialização em que nem mesmo o uso de um mínimo de vestimentas é assegurado. Porém, numa inversão ideológica classista, tais imposições apareceriam nos escritos do visconde David Correia Saches de Frias como resposta ao calor amazônico, tendo registrado em seu romance *Uma*

⁵¹² Idem, p. 50.

viagem ao Amazonas (1883), que se comprazia dos foguistas, “*cujas costas luzidias e pretas pareciam esponjas a supurar verniz, tão cheias de suor estavam*”.⁵¹³ Personagens do romance mostram surpresa com o calor da região, espantados com o fato daqueles trabalhadores não se refrescarem para fugir do calor das caldeiras, como se o tempo lhes pertencesse sem contradições naquele meio. O visconde, sugerindo parcialmente as dificuldades desse trabalho, se utiliza da descrição daquele meio para conferir formas de realidade às suas intenções de escrita, na elaboração literária de uma viagem que deveria ser facilmente assimilada por seus leitores, num campo de visões em que o trabalho nas caldeiras contava com prévia recepção ideológica pela sociedade burguesa, como sendo de sacrifício por homens “destemidos”. Nesse sentido, sugeria o literato que se imaginasse seu agravamento devido ao meio ambiente amazônico, visto como naturalmente inclemente. Mais do que o calor amazônico, não se pode ter como dadas essas experiências fora das possibilidades cotidianas da caldeira, porque esses tripulantes viviam violências de trabalho, impostas a partir de difíceis condições de execução e segurança, porque o maquinário de vapor não isentava a classe trabalhadora de formas renovadas de exploração.

As narrativas que contribuíram para a construção da atividade regular dessa navegação na região, souberam reforçar a partir de diversos mecanismos narrativos o serviço de vapor então disponível naquela hidrografia, porém não puderam impedir a emergência de registros dos trabalhadores que tornavam isso possível, sujeitos às dificuldades e relações de mando naquele serviço. A inserção do maquinário a vapor impôs injunções de hierarquias que seriam experimentadas como novidade pelos trabalhadores naquele momento, sobretudo quando sabiam serem eles os “experientes”, os “práticos”, os “mestres” da navegação. Mas, não custa imaginar o calor, a fumaça, o barulho do maquinário, os perigos de queimaduras, ardências na pele e nos olhos, problemas no aparelho respiratório, risco de afogamentos, inundações a bordo, naufrágios etc. É o caso de percebermos que, muitas vezes, o trabalho dentro de um barco a vapor passava por diversificadas forças sociais, que não hesitavam em impor a máxima produtividade, ainda que sob o risco de falhas técnicas ao preço de vidas humanas.

Por mais que os marinheiros pudessem contestar seus superiores pelas condições precárias do maquinário ou da sobrecarga de trabalho, é bem provável que os patrões não tomassem medidas de prevenção para acidentes, enquanto a alta produtividade das viagens comerciais foi sempre a prioridade. Nesses momentos, entravam em ação conjunta segmentos da sociedade que então produziam discursos ocultando duras experiências de exploração, ou

⁵¹³ FRIAS, David Sanches de. *Uma viagem ao Amazonas*. Lisboa: Typographia de Mattos Moreira & Cardoso, 1883, p. 47-8.

silenciando o fracasso do maquinário de navegação, tão comemorado quando da sua introdução na região. Refiro-me aos momentos em que os patrões sobrecarregavam os navios com mercadorias e passageiros, gerando, por vezes, pressões à atividade do maquinário de vapor, que, explodindo, podia resultar em mortes e até mesmo afundar o navio. Quando ocorridos esses casos, apurações mais aprofundadas eram deslocadas por parte da imprensa, e vozes oficiais, intencionalmente seguiam registrando-os como acidentes jamais previsíveis, obra da fatalidade, ou, eventualmente, resultado mesmo da “insubmissão” e “desqualificação” da marinhagem; quando era o trabalhador que passava de vítima a algoz.

Determinada imprensa toma parte nesses setores sociais que construíam a navegação a partir de variadas estratégias discursivas. Ainda que opinando criticamente sobre a disposição geral do serviço, comumente não entrevia irregularidades na imposição de trabalho ou ignorava possibilidades do excesso de atividade daquele maquinário. Para justificar alguns acidentes, certos jornalistas utilizam frequentemente algumas tendências de fala; dentre elas, pode-se destacar a construção do catastrofismo aleatório do trabalho embarcado. Por exemplo, em 10 de janeiro de 1904 o jornal *A Paz* noticiava que “*a bordo do vapor Gilberto deu-se terrível explosão; da qual resultou a morte de onze pessoas*”.⁵¹⁴ A pequena nota não se propôs a maiores detalhes das circunstâncias da explosão ou da localização do acidente, como se a notícia fosse autoexplicativa, visto a naturalização que já havia sido construída naquele período acerca dos acidentes fluviais. Logo nos anos iniciais da atividade de vapores na Amazônia, no ano de 1858, o jornal *Estrella do Amazonas* noticiava que o acidente com a caldeira do *Tabatinga* foi “*inteiramente casual, e não podia ser com antecedência acautelado*”. Segundo o jornal:

No dia 15 do corrente, por volta das 5:12 horas da tarde ao largar o vapor *Tabatinga* para Nauta e portos intermediários partiu-se o parafuso, que segurava a porta da caldeira da máquina; em poucos minutos esvaziou-se esta completamente despejando uma quantidade enorme de vapor e toda a água, que tinha a ferver. Os maquinistas conseguiram escapar fugindo para o convés e outro tanto não aconteceu ao infeliz carvoeiro, um índio moço de nome, João Antonio, cuja inexperiência e falta de resolução o atordoaram a ponto dele cair junto da porta da caldeira, onde se achava, e num momento ficou mortalmente escaldado d’água e vapor. Quando conseguiram tirá-lo, já mal dava acordo de si. O comandante Nuno fê-lo imediatamente desembarcar para a Enfermaria de terra, onde não chegou por que expirou em caminho.

O acidente foi, inteiramente casual, e não podia ser com antecedência acautelado segundo fomos informados por quem examinou de perto o fato.

No dia seguinte depois de reparado o transtorno do parafuso, e de ter o comandante apresentado em juízo seu protesto na forma da lei, o vapor seguiu viagem ao meio dia sem outra ocorrência notável.⁵¹⁵

⁵¹⁴ *A Paz*. Lábrea, 10 de janeiro de 1904.

⁵¹⁵ *Estrella do Amazonas*. Manaus, 19 de maio de 1858.

No texto jornalista a falha técnica da caldeira é reduzida a um parafuso, e o estrago causado pelo acidente é posto como inevitável, pois resultaria de uma pequena imprevisão técnica. Também a morte de João Antonio é construída, em parte, como culpa dele mesmo, razão de seu despreparo, “*inexperiência e falta de resolução*”, como mesmo afirma o articulista. Vemos o esforço narrativo ao final do artigo, onde o autor busca convencer seu leitor de que o problema fora resolvido pelo comandante Nuno Alves Pereira de Mello Cardozo (já citado em nosso primeiro capítulo). O jornalista novamente tende a enfatizar o acidente como o “*transtorno do parafuso*”, episódio imprevisível, mas que foi sanado rapidamente “*na forma da lei*” pelo comandante. Desembarcado o carvoeiro, vemos que o vapor já estaria em atividade normalizada horas depois. A experiência de violência é contradita pelo apequenamento do problema técnico, pela desqualificação do carvoeiro e pela suposta ação competente e resolutiva do comandante. E levando em conta a proximidade daquele jornal com a oficialidade administrativa da província, pode-se sugerir que aquela imprensa se esforçou em ocultar as contradições e ruínas daquela tecnologia, posta como artifício de um projeto de trabalho que se queria para aquela sociedade, já várias vezes entusiasmando aquelas folhas.

Muitos anos depois, segundo o *Diario Oficial* do Amazonas de 1894,⁵¹⁶ a tripulação da canhoneira *Cabedello* estava aportada em Belém, aguardando a hora do café pela manhã, quando teve seu cotidiano de bordo alterado devido à explosão da caldeira do navio, causando verdadeiro alvoroço tanto em terra como na água. Após a explosão, marinheiros se jogavam no rio para fugir do fogo, e outros, desembarcados, tripulavam botes salva-vidas para resgatar os naufragos. A *Cabedello* começou a ruir pela explosão, e toda “*mastreação, com exceção do mastro grande, desabava*”. De acordo com o jornal, a violência do acidente foi tão grande, que acordou parte dos moradores próximos, e até mesmo de bairros afastados do porto, como Nazaré e Umarizal. Supostamente a uma milha do acidente, encontraram a cana do leme da embarcação, que sendo arremessado àquela distância, acertou uma casa na rua Dr. Assis: “*Esse pedaço de ferro quebrou telhas e ripas do telhado, e partiu o assoalho, causando prejuízos*”; o jornalista se preocupava assim com o prejuízo e o dano à propriedade privada, quando outro suposto relato colhido pelo jornal *A Província do Pará* e citado pelo *Diário*, tratava-se da

rocinha de um carroceiro português, de nome José Maria, à travessa dos Cavalheiros, ao Ladrão, [onde] caiu também um pedaço de ferro.

Convém notar que essa rocinha ainda fica muito mais distante, do que a casa aludida, do lugar do sinistro.⁵¹⁷

⁵¹⁶ *Diario Oficial*. Manaus, 16 de março de 1894.

⁵¹⁷ *Idem*.

Já vemos que a imprensa se empenhou naquele fatalismo, recolhendo possíveis e supostos relatos que enriqueciam o sensacionalismo daqueles jornais, o que aproxima esse discurso com o tipo de imprensa que se produzia no período, desde então, usando e abusando de superlativos e detalhes escabrosos, destinados ao propósito de vender cada vez mais jornais.⁵¹⁸ Além dos pormenores de estilhaços, danos e descrições macabras daquela manhã, talvez pelo caráter oficial da fonte, ou pelo fato daqueles marinheiros serem militares, encontramos a lista de vítimas e sobreviventes, constando alguns dados da ocupação naval, idade e o lugar de nascimento daqueles marujos. Dentre as vítimas fatais:

- 1º tenente, imediato, Sabino Cavalheiro de Figueiredo;
- Marinheiro de 2ª classe, arvorado em fiel de artilharia, Elyzeu Francisco;
- Foguista de 2ª classe, Virgílio Raymundo Soares, natural deste Estado e de 20 anos de idade.
- Foguista de 3ª classe, Antonio Carmelino de Oliveira.⁵¹⁹

Somente de Sabino Figueiredo – marítimo graduado – o *Diario* apresenta breve trajetória de sua carreira militar.⁵²⁰ Além do artilheiro Elyzeu, percebe-se dois foguistas de segunda e terceira classes, vitimados talvez, por trabalharem naquela caldeira e dormirem próximo ao local conforme determina as regras daquele ofício. Dos sobreviventes, listam:

- Camilo Santos, rio-grandense, de 19 anos de idade, ferimentos no pé esquerdo e no joelho direito, com grande hemorragia e considerados graves.
- Raymundo Nepomuceno da Silva, pernambucano, 24 anos, ferimento leve na cabeça;
- Manoel Xavier, pernambucano, 20 anos, ferimento leve na cabeça;
- João Affonso Vicente, baiano, 19 anos, ferimento leve na perna direita.⁵²¹

Oriundos de diversas localidades brasileiras, aquela marinhagem possivelmente estaria em deslocamento entre o norte e o nordeste, ocasionando longo período de uso do maquinário e gerando sobrecarga técnica na caldeira etc. Enfim, circunstâncias precisas só saberíamos pelo testemunho dos marinheiros da *Cabedello*. Pois o relato tendencioso, mais uma vez, ainda que sugerindo que “*compreende-se facilmente a carência ou, a falta absoluta de pormenores*”, não hesitou em discutir hipóteses de desqualificação profissional, fatalidade inevitável e até boatos:

Ouvimos de alguém que podia ter dado origem ao lamentável fato, um descuido do fiel de artilharia de bordo, um marinheiro arvorado nesse cargo [Elyzeu Francisco]; alguns referiam ter caído uma fâsca elétrica sobre o navio, incendiando-lhe o paiol, e boateiros

⁵¹⁸ Ver: SODRÉ, Nelson Werneck. *História da Imprensa no Brasil*. Rio de Janeiro: Mauad, 1966; BARBOSA, Marialva. *História da Comunicação no Brasil*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2013; CRUZ, Heloisa de Faria. *São Paulo em papel e tinta: periodismo e vida urbana – 1890 – 1915*. São Paulo: EDUC: FAPESP: Arquivo Público do Estado de São Paulo; Imprensa Oficial SP, 2000.

⁵¹⁹ Idem.

⁵²⁰ “O sr. 1º tenente Sabino Cavalheiro de Figueiredo nascera a 30 de dezembro de 1865; tivera praça de aspirante a guarda marinha a 1º de março de 1882; foi promovido a guarda-marinha a 25 de novembro de 1884; a 2º tenente a 24 de dezembro de 1886; a 1º tenente a 3 de maio de 1890 e teve ordem de embarque para a canhoneira *Cabedello* em 10 de julho de 1893”. (*Diario Official*. Manaus, 16 de março de 1894).

⁵²¹ Idem.

arrojados, cuja verve fantasia não sossega, garantiam que uma bomba lançada sobre o navio dera origem ao desastre.⁵²²

Articulando forças sociais, o mais das vezes relacionadas entre si para promoção de ideais específicos e de classe social, esses discursos eram construídos para despistar possíveis fracassos maquinários, e claramente, desviar também as falhas do sistema de trabalho naval. E quando vemos relatos de acidentes se estendendo na feitura de imagens trágicas, pode-se imaginar o aparente descontrole das autoridades perante espaços de trabalho onde se pretendiam infalíveis, racionais e organizados.

Em outros momentos, enquanto vários interesses eram postos em jogo nesses acidentes, no caso, interesses comerciais, vemos outro modelo de construção da notícia, mais documental e em tom de aviso, alertando a praça comercial de possíveis alterações de percurso e entrega de mercadorias. Exemplo da explosão da máquina a vapor da lancha *Miss*, que sem mencionar possíveis vítimas, *O Correio do Purus* narra os contratemplos daquela viagem, noticiando que vários trabalhadores tiveram de se movimentar devido o encalhe do barco, se deslocando para aparentemente arcar com os transportes de mercadorias e/ou passageiros da *Miss*:

A lancha “Miss” sofreu uma explosão na máquina ficando abandonada na praia de S. Eugenia, pouco distante desta cidade. Os Srs. Comandante Augusto Vieira e carregadores David Carlos e Jacob Sabá, acham-se nesta cidade com os batelões da lancha, Lord e Cara-Dura.⁵²³

Notícias como essas ainda hoje não são estranhas à população, pois passaram por um processo histórico praticado cotidianamente a partir de um domínio exercido pela classe dominante letrada, ao deslocar estrategicamente, possíveis experiências de superlotação do barco, falhas técnicas ou exaustão da marinhagem. É verdade que seria um erro não levar em conta a ação de uma natureza traiçoeira, entretanto, seria um erro ainda maior condicionar o fatalismo como resultado exclusivo desses supostos acidentes, como é proposto em muitos momentos pelos “porta-vozes” do patronato local. Verifiquei pela imprensa que os naufrágios e acidentes eram abordados com maior atenção ao ocasionarem danos ao comércio, devido às avarias de mercadorias e embarcações, principalmente quando esses “acidentes” implicavam disputas empresariais e políticas, como já apontamos no famoso naufrágio do vapor *Purús*. Levando em conta a regularidade dessa abordagem jornalística, sublinhamos que essas notícias eram endereçadas a determinados setores sociais, revelando os possíveis leitores interessados naquelas publicações, os comerciantes, empresários, exportadores e negociantes de mercadorias:

⁵²² Idem.

⁵²³ *O Correio do Purus*. Lábrea, 11 de agosto de 1910.

Segundo noticia o Jornal do Amazonas – O vapor Inca da companhia do Amazonas que partiu deste porto com destino a Iquitos no dia 28 do passado, tendo batido, ao que supõe, em um pau mergulhado no fundo do rio na altura das Araras, próximo de Fonte-Boa e aberto água no porão de proa, teve de varar sobre uma praia próxima a fim de esgotar a água e consertar provisoriamente o rombo.

Avariou-se quase toda a carga do porão de proa, não tendo felizmente sofrido avaria alguma a dos porões de ré.

Consta-nos que se não fossem os porões divididos em quartéis, e não estivessem hermeticamente fechados o navio teria ido a pique em pouco minutos, tal foi o rombo que sofreu.

Não podendo prosseguir a sua derrota à vista da pouca confiança que oferece o conserto provisório, resolveu o conselho deliberativo, arribar ao porto desta cidade, tendo retificado os protestos de bordo em Tefé.

A avaria da carga é calculada em cerca de 45 contos de réis.⁵²⁴

Esses acidentes de trabalho revelam possíveis descontroles por parte dos comandantes e companhias daqueles navios, quando podiam resultar de excessos nos volumes de carga tolerada pela embarcação, estafa física de marinheiros, uso excessivo do maquinário etc. Portanto, nos mostram que o espaço embarcado, mesmo que controlado por normas, técnicas e hierarquias, não garantia a organização de trabalho pretendida, muito menos a segurança daquela navegação. O que impulsionou a classe dominante a produzir discursos seletivos quanto às narrativas desses episódios, porque nem todos os acidentes eram narrados da mesma forma. Noticiando mortes de trabalhadores e marinheiros, certo jornalismo seguia acompanhando um sensacionalismo que tornava naturalizada a ideia de fatalidade no cotidiano fluvial. Por meio de uma dada notícia d’*O Correio do Purus*, ressalta-se a forma pela qual a imprensa selecionava narrativas trágicas. Aqui o jornalista constrói de forma dramática a história de um turco – proprietário de um batelão – que morreu afogado, vítima do acidente entre sua embarcação e o vapor *Rio Branco*, este, acusado de navegar de forma desgovernada em razão de uma hélice avariada e de uma marinhagem irresponsável.

Devido a não ter obedecido a manobra, o vapor da linha, “Rio Branco”, no porto de Sebastopol, perdendo as palhetas da hélice veio, sem governo até Sepatiny, acontecendo ir ao fundo o batelão de um turco o qual estava dentro do mesmo, fazendo arrumação.

Com grande esforço salvou-se o batelão, não aparecendo porém o infeliz que naturalmente pereceu afogado.

Deixou um irmão que, inconsolável, está ainda naquele porto, sendo de rezear que venha a sofrer de suas faculdades mentais.⁵²⁵

Lemos primeiramente a ênfase dada ao possível erro da marinhagem do *Rio Branco*, culpabilizando-os pela perda das palhetas da hélice do barco; que já teria sido resultado de uma suposta “desobediência” anterior, quando teriam manobrado de forma irregular a embarcação.

⁵²⁴ *Reforma Liberal*. Manaus, 14 de fevereiro de 1880.

⁵²⁵ *O Correio do Purus*. Lábrea, 15 de março de 1911.

Em seguida, o jornalista compõe o cenário trágico da morte do turco e do sofrimento do irmão, que poderia enlouquecer devido o trauma. São em tons narrativos como esses d’*O Correio do Purus* que os acidentes de trabalho podiam ser construídos; ressaltando-se sem rodeios a desqualificação dos trabalhadores, e no caso específico, uma alegada insubmissão de normas, para em seguida evidenciar de maneira sensacionalista o que as inconseqüências da classe trabalhadora poderiam acarretar para a vida de terceiros.

É provável que algumas narrativas passassem mesmo por um crivo seletor do que se podia descrever, porque outros casos de naufrágios ou acidentes de trabalho naval eram logo relatados objetivamente, de maneira pragmática, não revelando outros problemas que possivelmente acompanhavam aquelas “fatalidades”. Verifiquei essa retórica tanto por parte do jornalismo como nos relatórios oficiais de governo. Em 1893, o chefe da segurança pública do Amazonas, Marcos Antonio Rodrigues, relatava a ocorrência oficial dos afogamentos de Francisco Raymundo Nogueira, foguista do rebocador *Jane*, e do pequeno Raymundo de nove anos de idade, que teria caído nas águas do rio Juruá, a bordo do vapor *Madeira*.

Fatos acidentais e diversas ocorrências: Em 6 de setembro de bordo do rebocador *Jane* na viagem para esta capital, caiu na água e morreu afogado o foguista do mesmo Francisco Raymundo Nogueira. O comandante do referido vapor lavrou a bordo o respectivo termo do óbito, o qual enviou a esta secretaria, sendo o seu espólio remetido ao juiz de Ausentes. (...).

Em 27 de janeiro, de bordo do vapor *Madeira*, em viagem no rio Juruá, fronteira ao lugar denominado Santa Cruz, caiu na água e morreu afogado o menor Raymundo de 9 anos de idade. Foram efetuadas as devidas diligências no sentido de salvá-lo, porém sem resultado, sendo pelo comandante do referido navio lavrado o competente de óbito, o qual foi enviado a esta secretaria.⁵²⁶

A imposição do aceleramento produtivo da atividade náutica pode ter acompanhado “novas” experiências de exploração, que ceifaram vidas humanas no decorrer de seu implemento, distanciando-se da organização racional e mecânica que eram propostas do navio a vapor. A tão difundida “velocidade” do vapor poderia acarretar dificuldades no controle dos movimentos de passageiros e trabalhadores, acarretando problemas em casos de alegadas quedas do barco. Nos casos relatados pelo chefe da segurança, o foguista parecia estar a trabalho no rebocador *Jane* quando teria se acidentado sob circunstâncias pouco esclarecidas no documento, assim como o menino Raymundo, que não se deixa claro se era passageiro ou tripulante daquela embarcação. Ambos episódios compõem narrativas que contradizem a

⁵²⁶ RODRIGUES, Marcos Antonio. *Relatório apresentado ao Dr. Eduardo Gonçalves Ribeiro, Governador do Estado Federal do Amazonas pelo Chefe da Segurança Pública do Estado, Marcos Antonio Rodrigues, em 08 de julho de 1893*. In: RIBEIRO, Eduardo Gonçalves. *Mensagem do governador do estado lida perante o Congresso dos Representantes em 10 de julho de 1893*. Manaus: Typographia do Diário Oficial do Estado do Amazonas, 1893, p. 11-12.

plenitude de uma navegação vitoriosa e pacífica, dada como legítima pelas vozes dos que a construíam como imagem e discurso da “modernidade”, ou que teria propiciado controle efetivo tanto da navegação como de seus trabalhadores.

(Des)controles dentro dos barcos: dominação e resistência

Por alguma razão desconhecida, o “*importante comerciante*” Antonio Angarita estava sendo procurado pela polícia na região do rio Javari. Aparentemente ciente da sua condição de foragido, Angarita resolveu se entregar às autoridades. Dirigiu-se ao vapor *Cidade de Manáos* e teria ali se apresentado à tripulação, prontificando-se perante às providências legais de sua captura, quando seria levado à Manaus sob custódia. Diante da ausência do comandante, que nessa situação respondia como autoridade legal, os marinheiros amarraram-no e o recolheram ao porão do vapor, procedendo de acordo com o regulamento prescrito. O comerciante permaneceu preso até a chegada do comandante, que logo a bordo, dirigiu-se ao porão e ordenou que o desamarrassem. O jornal *Quo Vadis?* dizia que se ignorava “*ainda o motivo que determinou a referida prisão*”, mas deixa entrever que noticiava o fato como aviso, devido ao possível estranhamento da sociedade perante um preso que viajou desamarrado, ou que estaria alterando o serviço do vapor, esperado naqueles dias pela população da capital.⁵²⁷

Legalmente, o comandante de vapor possuía mesmo a autoridade para dar voz de prisão aos infratores a bordo ou tripulantes sob seu comando, e tutelava as viagens de prisioneiros quando não estavam acompanhados de guardas e carcereiros. A outorga desse poder era de valia para a polícia e a justiça, porque os vapores constantemente transportavam prisioneiros, de cadeia para cadeia ou levando-os para os tribunais.⁵²⁸ As despesas dessas passagens e comedorias ficavam por conta do Estado, que repassava as quantias para as companhias de navegação ou proprietários particulares. No caso da prisão de Angarita, a questão foi que o comportamento do comandante destoou bastante das formas como se procedia o tratamento dado a presos ditos “comuns”. Em tempos que a tortura marítima era uma realidade denunciada pelos marinheiros, o “tratamento especial” oferecido ao comerciante era até um insulto. Mas a posição social burlando aplicações penais não nos parece tão alienígena assim, e até mesmo se encontra “naturalizada” em nossos dias. Porém, a construção da prisão e o interesse jornalístico no episódio não se encerram sozinhos, pois envolve práticas cotidianas de execução repressiva e a significação judiciária do vapor quando necessidade. Observa-se aqui perspectivas

⁵²⁷ *Quo Vadis?*. Manaus, 23 de novembro de 1902.

⁵²⁸ O advento do vapor animou bastante a intelectualidade judiciária da região. Promotores, oficiais de justiça etc., afirmavam que a velocidade e a regularidade desses barcos propiciariam uma agilidade na emissão de mandatos, transporte de indiciados a julgamento etc.

reveladoras de que a vida a bordo guardava suas próprias dimensões de leis, uma justiça própria que ultrapassava medidas de controle e de vigilância, mas que permeava-se de dominações e resistências.

No dia 27 de janeiro de 1893, é conduzido à delegacia de Manaus o marinheiro João Sant'Anna de Sá, acusado de assassinar o foguista Luis Pereira da Silva, em altercação que teriam tido a bordo do vapor *Madeira*, em viagem pelo alto rio Juruá. O comandante do vapor prende então o marinheiro ali mesmo, encaminhando-o às diligências quando aportou na capital.⁵²⁹ Em dezembro de 1892, um criado de bordo do vapor *Acará* teria ferido o marinheiro Raymundo de Souza Meira, que foi encaminhado para internação no hospital da Santa Casa da Misericórdia, em Manaus, sendo o suposto malfeitor preso na cadeia pública da cidade.⁵³⁰ Naquele mesmo mês, conta-se o caso de Joaquim Duarte Negreiros e de Loucas S. de Marães, marinheiros acusados de ferirem gravemente o primeiro prático do vapor *Içá*, chamado Agostinho Guedes, quando estavam atracados no porto do Desterro, no rio Purus. Segundo o secretário de segurança, os dois teriam ficado incomodados, por motivo desconhecido, logo após Agostinho assumir o comando do barco, quando o comandante oficial encontrava-se então afastado em razão de suposta enfermidade. Teria Negreiros se arrumado com Marães para espancar o prático, justo no momento em que este “*tinha ido chamá-los à ordem*”.⁵³¹ Ainda que dentro de suas particularidades, todos esses casos guardam alguma semelhança: sob o “controle” dos espaços embarcados, respondiam os marinheiros a hierarquias próprias e determinadas. Essas altercações podem revelar uma possível cultura marítima de resolver diferenças de maneiras próprias, afinal, sob as águas, o vapor não estava de forma definitiva submetido às vigilâncias comuns da vida fora dos barcos. Estando embarcados sob os rios, o navio se tornava um espaço de jurisdição restrita à ação dos trabalhadores, versando leis que eles mesmos estariam a mediar entre si. Essa poderia ser uma das possibilidades de elaboração de costumes legítimos, não submetendo esses trabalhadores aos critérios éticos de um trabalho industrial racionalizado. Por outro lado, também perspectivas de relações tirânicas e autoritárias podiam se articular nesse meio, ao que os comandantes, se vendo longe de interferências externas que pudessem de alguma forma amparar a marinhagem, aproveitavam-se para pôr em prática a imposição de castigos e prisões, ocultar os problemas técnicos do maquinário e passar por cima de diversas regras (vide o caso supracitado do comerciante dispensado do uso das algemas).

⁵²⁹ RODRIGUES, Marcos Antonio. Op. Cit., p. 05.

⁵³⁰ Idem, p. 06.

⁵³¹ Idem, p. 07.

No primeiro capítulo desta pesquisa procurei analisar os fatores que contribuíram para a construção vitoriosa do vapor como discurso, instituído como ascensão do moderno, que propunha controle do tempo de trabalho e de seus trabalhadores, de avanço da inteligência sob o recuo da “incivilidade”, potência tecnológica posta para o domínio da natureza (humana e geográfica) etc. Mas ao longo da sua vida ativa, a navegação a vapor foi decantando suas glórias e se chocando diante de uma realidade abrupta que nada se harmonizou ao projeto de sociedade que se desenhava com essa navegação. A “navegação da industrialização” fizera do barco um espaço de ruínas sociais, nada harmônico com a ideologia da velocidade e da potência, associadas às imagens de pessoas em trânsito, subindo e descendo de navios que chegam e que partem, ocupados por marítimos entusiasmados, confundidos com as máquinas impecáveis, hidráulicas e matemáticas. Na navegação a vapor da Amazônia Fernand Braudel já não encontraria o barco funcionando como uma “*pequena república*”,⁵³² pois as idealizações de um serviço naval, cerebral e espontâneo, sucumbiam diante dos avanços da industrialização, não superando as marcas da injustiça, da desigualdade e da corrupção, males intrínsecos aos projetos políticos do capitalismo.

É na esteira das narrativas de decepções que pretendo discutir a trajetória de “desencanto” da elite local para com a navegação “industrializada”. Os problemas vividos em todas essas dimensões, as quais busquei apresentar nos subitens do presente capítulo, foram seminais para a elaboração de uma outra visão sobre a ideologia do planejamento: acercando fracassos nesse meio, com a transformação do barco-indústria em *gaiola* fluvial.

Quando o moderno vapor tornou-se “gaiola”

A compra de uma passagem num dos vapores do período já representava divisões bem demarcadas naquela sociedade. Os preços das passagens na primeira, segunda e terceira classes variavam de acordo com os trajetos combinados entre as companhias donas de barcos ou pelos proprietários de navios particulares. Os benefícios de uma viagem “confortável” se traduziam pelas possibilidades de compra de passagens naquelas categorias, como ainda hoje se vê pelo

⁵³² Ao sabor de momentos anteriores ao avanço do capital, Fernand Braudel se referia ao funcionamento do barco dependendo da ação conjunta e harmônica de companheiros a bordo. O autor propõe a imagem do trabalho social da embarcação antes de ser modificada pela dominação capitalista, que semearia no espaço embarcado suas divisões e competitividades, cerceando as experiências passadas das tripulações, acostumadas ao barco como um lugar da comunidade, nesse meio decidido o dia de cada viagem, participando todos juntos das tarefas de manobras e vigília da embarcação, negociando os transportes a partir de uma “*economia moral*” e histórica (sem descuidar das ambiguidades nesses processos, lembramos aqui de Thompson, também ele estudioso do período histórico a que se refere Braudel). Cf.: BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII: os jogos das trocas, volume 2*. São Paulo: Martins Fontes, 2009, p. 318; THOMPSON, Edward P. *A economia mural da multidão inglesa no século XVIII*. In: *Costumes em comum*. São Paulo: Companhia das letras, 1998, pp. 150-203.

mercado de viagens aéreas, terrestres e fluviais. Pela Amazônia, os vapores foram em certos momentos tidos como os meios mais eficazes de deslocamento, o que valorizou a economia da atividade, resultando em variadas categorias de passagens; e mesmo as fontes que supervalorizavam as viagens a vapor, deixam por emergir as profundas diferenças na experimentação da viagem fluvial. Certamente que essas experiências já vinham sendo nubladas pelos entusiastas dos vapores desde o implemento da atividade na região. Evidenciando contradições quanto ao esforço narrativo de ocultamento histórico desse problema social, percebe-se pelos anúncios publicitários a valorização da imagem do conforto interno de certos vapores, muitas vezes, “justificando” o alto preço cobrado nas passagens de primeira classe. A apologia da navegação a vapor ia além das questões técnicas, quando o “conforto” da viagem era também construído discursivamente. Afinal, os adornos narrativos ao vapor também se estendiam para os espaços internos do barco, reforçando o elogio à “modernidade” e ao “novo tempo vivido” pretendidos pela classe dominante, que com isso, demarcavam hierarquicamente seus espaços de apropriação e de uso próprio.

O escritor paraense Leandro Tocantins buscou acrescentar, que além da publicidade positiva em torno da transformação dos meios de transporte regionais, um gosto pelo “*sensu estético*” das embarcações se fazia presente em algumas narrativas jornalísticas de vapores, ou “*gaiolas*”, como corriqueiramente estariam sendo referidos localmente.⁵³³ Para reforçar seu argumento, Tocantins cita uma manchete do jornal *Folha do Norte*, intitulada *Um belo vapor*, que aqui transcrevo:

Amanheceu ferrado ao Guajará, o novo vapor *Tocantins*, mandado construir em Glasgow pela firma Barbosa & Tocantins, de nossa praça, e que é, também, proprietária do vapor *Vitória*. Acomoda o vapor, que custou 26.000 libras (cerca de quinhentos contos, ao câmbio da época), 44 passageiros de 1.^a classe, em igual número de beliches, tendo quatro camarotes de luxo, com ventiladores elétricos, guarda-roupa com portas de espelho etc. A iluminação é a eletricidade, sendo a energia desenvolvida por poderosos dínamos modernos. Dispõe, ainda o *Tocantins*, de excelente câmara frigorífica, máquina de fazer gelo e filtros especiais a purificar a água do alto Amazonas para o estabelecimento dos passageiros e da tripulação. Na primeira coberta está o salão para os fumantes, dotado de vigias e ornatos com vistas panorâmicas do Pará e Manaus; no grande salão há um piano automático que toca colocando-se uma moeda; destacam-se, pela originalidade, o bar e a espaçosa enfermaria. À altura da coberta está o nome do navio, formado por lâmpadas elétricas, que, durante a noite, dão luz multicolor,

⁵³³ Pesa uma leitura pejorativa no emprego do termo, quando a “gaiola” transportaria trabalhadores imigrantes para a região, cabendo à expressão a associação desses passageiros à animalidade e desumanidade de classe social. Entretanto, o mais comum é justificar o “apelido” devido a estética do barco, cuja configuração lembraria uma “gaiola” de animais. Segundo Raymundo Moraes, “*da elevada superestrutura, desenvolvidas obras mortas, dois, três conveses, camarotes nas amuradas, adveio-lhe o apelido irônico e pitoresco de gaiola*”. In: *A gaiola*. In: *Na planície amazônica*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1939, p. 129. Eram os barcos a vapor em atividade naquele momento, que possuíam rodas laterais ou de popa, sendo esses os mais aconselhados para o transporte de cargas nos períodos de vazante, quando os de hélices só conseguiam desempenhar toda sua potência em períodos de cheia ou em águas profundas.

alternadamente. A construção do *Tocantins* é sólida, obedecendo a um corte elegante e reúne os mais modernos aparelhamentos...⁵³⁴

Fotografias dessa mesma embarcação foram exibidas no *Indicador Ilustrado do Pará*, em 1910. Sublinhando intenções publicitárias semelhantes à nota citada por Tocantins, as fotografias mostram os espaços internos do vapor destinados a lazeres próprios da “elite” local; que então poderia viajar pela região sem interromper práticas sociais de distinção demarcadas, planejadas para que aquela classe social não estranhasse o espaço e pudesse usufruir da viagem, como um passeio. Nas imagens a seguir, o interesse em mostrar essas dependências do navio, com o requinte do mobiliário e decoração, pelas imagens da escadaria, salões de fumar e de música, que não lembram em nada as dependências de uma “gaiola” de animais.



Figura 08 - Vapor "Tocantins". - Escada que conduz ao salão de música ao salão de fumar. (Fotografia)
Fonte: *Indicador Ilustrado do Estado do Pará*. Rio de Janeiro: Courrier & Billiter, Editores, 1910, p. 52.

⁵³⁴ Apud. TOCANTINS, Leandro. *Amazônia: natureza, homem e tempo: uma planificação ecológica*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1982, p. 131-132. *Folha do Norte*. Belém, 26 de fevereiro de 1908.

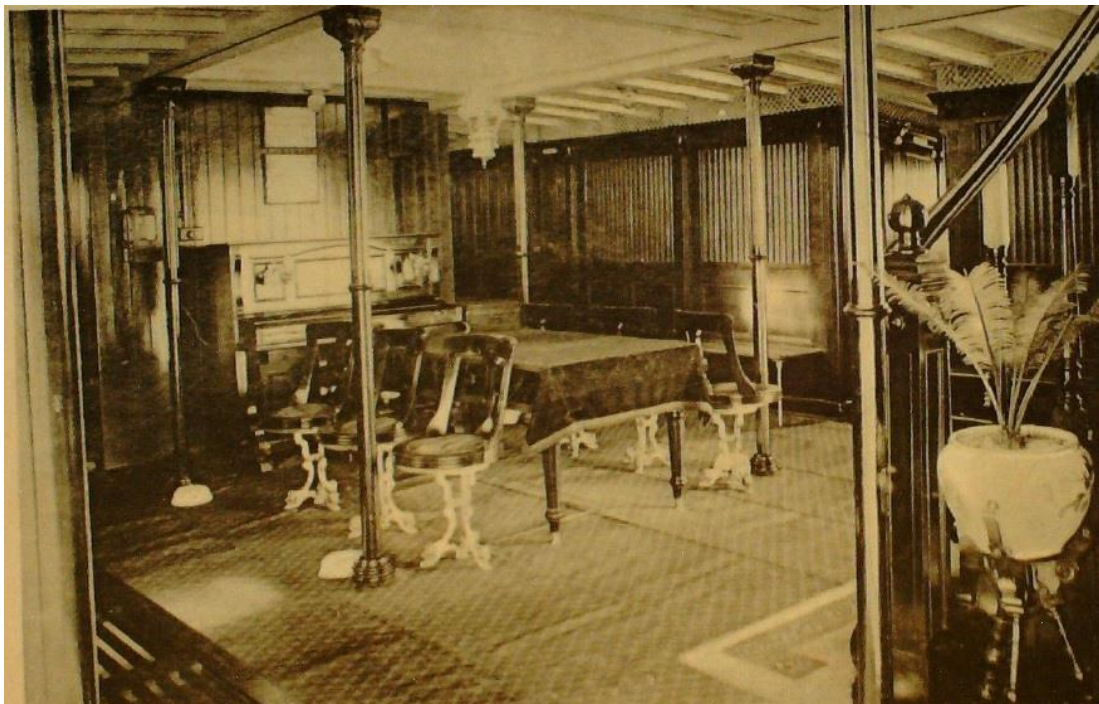


Figura 09 - Vapor "Tocantins". - *Salão de música* (Fotografia). Fonte: *Indicador Ilustrado do Estado do Pará*. Rio de Janeiro: Courrier & Billiter, Editores, 1910, p. 56.



Figura 10 - Vapor "Tocantins". - *Salão de fumar* (Fotografia). Fonte: *Indicador Ilustrado do Estado do Pará*. Rio de Janeiro: Courrier & Billiter, Editores, 1910, p. 57.

Vale observar pelo autor, que a menção ao *Tocantins* tenha sido eventualmente sublinhada por alguma parcialidade. O navio era propriedade da empresa Barbosa & Tocantins, cujo sócio-gerente era o pai do escritor paraense. Em nota de rodapé daquele estudo, ficamos

sabendo que a eletricidade do mesmo barco fora instalada em Port Glasgow, na Inglaterra,⁵³⁵ sob a fiscalização do tio de Leandro Tocantins, o engenheiro Talismã Ferreira Teixeira, o qual então patenteia a sonda elétrica daquele navio, “*tão admirada pela gente da época*”.⁵³⁶ A família Tocantins era frequentemente citada na imprensa paraense, tamanho era o prestígio social de sua casa armadora, sendo proprietária de várias embarcações transportadores de mercadorias e passageiros. Eventualmente em atenção à sua própria origem social, Leandro Tocantins aborda aquela manchete de forma parcial, pois mesmo citando que o conforto não era para todos os passageiros, e afirmando que haveria uma população praticamente torturada pelas precárias acomodações das terceiras classes, o escritor não se distancia da ideia de que a má distribuição de riquezas do Brasil era um “*fenômeno natural ao próprio país*”. Segundo ele, esse “*fenômeno*” era resultado das enormes distâncias de comunicação territorial, que estruturavam dificuldades para “*harmonizar*” as condições socioeconômicas brasileiras.⁵³⁷

É certo que até mesmo a experiência de deslocamento entre essas “*enormes distâncias*” já refletia desigualdades sociais, resultado não somente das falhas de infraestrutura de transporte interno do país, mas sim das contradições de um capitalismo expansivo e violento. A desigualdade e a injustiça social estariam presentes do embarque ao desembarque fluvial, bastando observar quem viajava confortavelmente; excluída desses espaços a população amontoada pelos porões e conveses, muitas vezes, daqueles mesmos luxuosos vapores.

Mesmo as dificuldades, inerentes aos grandes deslocamentos que as viagens pela região implicavam, podiam ganhar sentidos positivos no campo da ideologia capitalista pelo exotismo atribuído àquele meio, viabilizando-se assim os interesses econômicos dos grandes empresários da navegação. Afinal, para o capital até mesmo as distâncias podem se converter em perspectivas de lucro e exploração, no contraponto de suposto prejuízo econômico, comumente associado a esses extensos deslocamentos. Em se tratando da Amazônia, após a queda econômica da exportação gumífera, capitalistas ingleses viram a possibilidade de renda turística com as linhas de navegação que permaneciam sob seu domínio. O que acabou levando-os a reforçar perspectivas do exótico e do pitoresco, inventando a região como atração, no interesse de despertar curiosidades e consequentes viagens a vapor. Daí se destaca que demarcar a

⁵³⁵ Possivelmente na empresa Murdoch & Murray de Glasgow, que segundo David Pennington, “*era uma indústria especializada em fabricar navios a vapor para a cabotagem e navegação fluvial. Foi a maior fornecedora de navios para a navegação do rio Amazonas na época: forneceu setenta navios, dos quais quatro para a Amazon Steam Navigation Company, e as restantes 66 para pequenas empresas de navegação e casas aviadoras*”. In: *Manaus e Liverpool: uma ponte marítima centenária – anos finais do Império / meados do XX*. Manaus: EDUA, 2009, p. 151.

⁵³⁶ TOCANTINS, Leandro. *Amazônia: natureza, homem e tempo: uma planificação ecológica*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1982, p. 133.

⁵³⁷ Idem, *Ibidem*.

qualidade dessas embarcações, era imprescindível para que o público burguês consumisse o mercado de cruzeiros. Dados obtidos pela pesquisa de David Pennington mais uma vez nos revelam o entusiasmo com as acomodações de um navio frequente à região, no caso, o famoso *Hildebrand*, da Booth Line. Analisando documentação inglesa, Pennington discute um folheto turístico da *Booth Steamship Company Ltd.* que convidava o público inglês às *1000 miles up the Amazon*. Na peça publicitária constam impressões de supostos passageiros do vapor:

O Hildebrand, uma nau com 7000 ton., é mantido num estilo que iguala qualquer vapor de primeira classe no mundo, e já viajei em muitos, nos últimos trinta anos. Os camarotes são grandes e arejados, bem mobiliados, e tem ventiladores e telas para evitar mosquitos (o que achei desnecessário na época em que viajei, já que nenhum mosquito vi, o tempo todo). A comida é tão boa quanto a dos melhores hotéis de Londres, com excelente vinho de mesa incluído, e o serviço, à altura.⁵³⁸

As viagens de cruzeiro para a Amazônia são ainda hoje um negócio lucrativo, e como se vê, datam desde as primeiras linhas de vapores internacionais. Atraindo boa parte da burguesia nacional e internacional, essa experiência guardava práticas próprias àquela classe social, que iam sendo registradas pelos entusiastas de viagens transatlânticas como indicativo de “progresso” e “modernidade”. Demarcando nos navios as apropriações internas dos usos da primeira classe, os médicos paulistas Victor Godinho e Adolpho Lindenberg⁵³⁹ buscaram comparar as dependências privilegiadas de certos passageiros em navios brasileiros e ingleses que cruzavam a Amazônia.

Os navios da Companhia Nacional são muito confortáveis e asseados. É raro que neles se perceba o detestável cheiro de graxa que concorre para causar enjoos. A comida é variada, farta e não é mal preparada. Os camarotes são cômodos, limpos, e alguns deles, além do salão-corredor que lhes passa pela frente, têm outro salão para música ou jogo. Os da *Booth Line* têm, porém, camarotes mais vastos, e o serviço de mesa é mais lauto e distinto, não faltando à sobremesa frutas europeias conservadas no gelo. O asseio é tão cuidado como nos do *Lloyd* e a própria sala de jantar é aproveitada neles, como nos navios alemães, para salão de música. O *Clement* tem uma minúscula sala de jogo, isto é, de divertimentos.⁵⁴⁰

Viajando a vapor pelo norte do Brasil entre os passageiros de primeira classe, os médicos revelam os privilégios que um grande vapor poderia oferecer. Dentre os muitos

⁵³⁸ Apud. PENNINGTON, David. *Manaus e Liverpool: uma ponte marítima centenária – anos finais do Império / meados do XX*. Manaus: EDUA, 2009, p. 175. BOOTH STEAMSHIP COMPANY LTD (THE). *1000 miles up the Amazon*. Liverpool: [s.l.], 1922.

⁵³⁹ Os dois médicos clinicavam em São Paulo. Atuavam como sanitaristas e higienistas, realizando diversas pesquisas científicas no campo das patologias, constando essa viagem ao norte do país também como parte de uma pesquisa de campo. Ambos publicavam regularmente seus estudos pela *Revista Médica de São Paulo*, da qual Victor Godinho foi editor em período dos anos de 1900. Essa documentação é apresentada por James Roberto Silva, problematizando aí as experiências desses mesmos personagens. In: *Doença, fotografia e representação*. Revistas médicas em São Paulo e Paris, 1869-1925. Tese (doutorado em História) – FFLCH. São Paulo: USP, 2003.

⁵⁴⁰ GODINHO, Victor; LINDENBERG, Adolpho. *Norte do Brasil: através do Pará e do Maranhão*. Rio de Janeiro e São Paulo: Laemmert & C. Editores, 1906, p. 37-38.

elementos destacados, o asseio é uma frequente observação daqueles viajantes, que fazem questão de enfatizar positivamente as condições higiênicas daquelas embarcações.⁵⁴¹ Entretanto, os médicos não se propõem a narrar outros espaços e ocupações dessas mesmas embarcações, preferindo construir um discurso sobre a vida a bordo restrito às suas próprias experiências de passageiros privilegiados.⁵⁴² Não cabe aqui a generalização dessas experiências específicas sem atentar para a multiplicidade de vivências embarcadas. Pois a maioria da população experimentava uma série de diferenças quando viajava nos vapores daquele período, diferenças sentidas de acordo com o tipo específico das suas acomodações e acessibilidade dos vapores. Sob essas circunstâncias, pode-se observar que uma mesma viagem podia oferecer experiência diversa aos embarcados. Por intermédio de um reclame publicado no jornal *O Mariuaense*, é viável problematizar o aparecimento de determinadas situações, práticas sociais e experiências vividas de forma problemática no interior desses barcos. Para além dos interesses da veiculação da notícia, percebe-se a divisão social a que eram injungidos homens, mulheres e crianças, em todas as dimensões de suas vidas, quando igualmente no interior dos barcos eram divididos pela categoria das passagens que pudessem adquirir.

Dissemos mostrar os inconvenientes que existem no interior dos paquetes subvencionados e começamos pela alimentação que é péssima não obstante ser exorbitante o preço das passagens.

Os camarotes são poucos e acanhados rodeados de tabiques separados uns dos outros; os beliches colocados um por cima do outro, faz com que o último fique na altura da rótula, de forma que com luz dentro, quem está fora devassa com a vista o aposento, o que é muito prejudicial a quem viaja com família porque curiosos há que propositalmente se põe em posição favorável de ver uma senhora deitada ou no ato de despir-se!

Não encontra-se também nos barcos da Companhia escápulas que facilitem ao hóspede a armação de redes.

Uma pessoa sem prática de viajar em vapor, luta às vezes com enormes embaraços porque os criados de bordo não se incomodam que o *pobre* ande acima e abaixo com a rede às costas.

É a terrível lógica do – *arranje-se como puder*. –

Numa cousa são pontuais os subvencionados e isso mesmo é porque causa incômodo e susto aos passageiros: é a baldeação diária, e quando dissemos causar ela susto e incômodos é porque, temos visto respeitáveis cidadãos, que não gostam de *trepar-se* enquanto dura o processo, atirar-se sobre o escorregadio assoalho!

Péssimo divertimento!⁵⁴³

⁵⁴¹ O que vêm a ser contraditado posteriormente naquele mesmo relato, quando registrarão o contato com marinheiros e passageiros acometidos de diversas moléstias, em navios inteiramente contaminados por doenças e epidemias, como veremos mais a seguir.

⁵⁴² Os médicos chegam a marcar diferenças qualitativas entre passageiros nacionais e internacionais, preferindo elogiar as viagens em companhias estrangeiras, reforçando ainda mais seu lugar social de escrita: “*A vida de bordo é todavia muito mais alegre nos navios que demandam a Europa, ou seja porque entre os seus passageiros figuram muitos estrangeiros, de gênio em geral mais alegre do que os brasileiros, ou porque levam famílias de bom humor, já que vão divertir-se no velho mundo. O que é fato é que a vida é tristonha a bordo dos navios do Lloyd e alegre nos estrangeiros*”. In: Op. Cit., p. 38.

⁵⁴³ *O Mariuaense*. Barcelos, 20 de maio de 1897.

A escrita do jornalista, com perspectivas eurocêntricas que lembram as dos viajantes que por aqui passaram, revela a importância da imprensa para problematização das experiências de navegação daquele momento. Nesse reclame em específico, constrói-se uma imagem da vida embarcada, experimentada no cotidiano conflituoso da luta social, inserida também aí a produção jornalística. Observe-se que a crítica se dirige às acomodações, mas ressaltando a importância da privacidade e marcando o lugar da diferença social. É por intermédio dessas interpretações que se pode compreender a dinâmica cotidiana dos espaços internos de uma embarcação a vapor do período, cujos espaços reproduziam a divisão da sociedade: os ricos teriam acesso aos camarotes, enquanto os “pobres” nem direito aos armadores de rede tinham. Portanto, o planejamento do espaço interno do barco já pressupunha uma exclusão social. O “*arranje-se como puder*” seria, no caso, uma construção que visava elaborar a embarcação para determinados “merecedores”, excluindo possíveis presenças incômodas a determinados viajantes, ou ainda, revelação de desencanto por parte do interlocutor, que se “decepcionou” ao dividir o barco com “pobres” que andavam de redes às costas. Observar a embarcação a partir desse planejamento, revela-nos dimensões de exclusão apoiada na exploração econômica de um capitalismo em expansão.

E são vários os documentos que retratam as condições internas dos vapores. Produzidas essas falas em determinado lugar social (o do privilegiado), revelam indícios históricos de uma sociedade que “embarcava” suas desigualdades e injustiças cotidianas.

Durante o período de grande movimentação de trabalhadores imigrantes em direção aos seringais, certa literatura dedicou narrativas significativas em torno da vida a bordo. Geralmente escritos com perspectiva pessimista ou ressaltando atos de heroísmos e aventura, esses textos têm em comum o objetivo de denunciar que a tragédia vivida por alguns passageiros tinha início logo no embarcar das *gaiolas* sujas, fétidas e “desumanas”. Têm-se nessas narrativas significativos indícios de uma burguesia desencantada com o moderno barco a vapor, que tornou-se a “gaiola” de trabalhadores, conforme a regularidade de seu uso pela população pobre. No começo do século XX, segundo o cronista Raymundo Moraes, esses navios abarrotados de gente se locomoviam de Belém aos Andes, de acordo com os momentos favoráveis ao mercado de borracha, onde a cada temporada podia-se presenciar os números de vinte a trinta barcos em movimento. Moraes comenta que esses barcos eram “*pintados de branco e de preto, de cinzento e de amarelo*”⁵⁴⁴ e geralmente seguiam viagens de dia e de noite, sobrecarregados de mercadorias e de passageiros. Aliás, embarcavam pessoas mesmo nos que

⁵⁴⁴ MORAES, Raymundo. *A gaiola*. In: *Na planície amazônica...*, p. 129.

eram projetados exclusivamente como cargueiros, com espaços inapropriados para a acomodação de passageiros.

Como já foi sublinhado, Moraes pôde mesmo ter sido um assíduo viajante, tendo dedicado alguns dos seus escritos ao que possivelmente observava e vivia a bordo, mas, evidenciando a preocupação social de onde produzia seus julgamentos, pois o jornalista não isentava o olhar moralizador para a experiência embarcada. Na crônica *A gaiola*, Moraes descreve os vapores que viajavam sobrecarregados, misturando confusamente pelos conveses e porões, passageiros, mercadorias e animais.

A vida, a bordo, revela tudo que há de mais imprevisto e curioso. No primeiro convés, ora de teça ora de aço, além dos guinchos, escotilhas, cozinha, rancho, camarotes de oficiais, casa de máquinas, aboletam-se cargas e quadrúpedes, como sal, querosene, gasolina, tijolo, telha, carneiros, cabras, porcos, burros, bois e vacas.⁵⁴⁵

Certa vez reclamaram n’*O Correio do Purus* dos atrasos fluviais provocados pelos animais, enquanto parte da tripulação necessitava alimentá-los durante três ou quatro horas, o que atrasava a viagem, segundo usuários.⁵⁴⁶ A autorização dos transportes de animais em vapores foi comemorada desde o implemento dessa navegação, porque parte da imprensa já vinha defendendo que esse transporte favoreceria o abastecimento da alimentação pública.⁵⁴⁷ No decorrer do tempo, o transporte de gado ainda oportunizaria polêmicas; caso de alguns fazendeiros acusados como maus administradores de seus rebanhos. Esses não cooperariam para a indústria pastoril local, e nem serviam aos interesses do abastecimento alimentício da praça comercial, ao preferirem vender os animais aos vapores das companhias de navegação e/ou dispô-los à exportação.⁵⁴⁸ Já vendidos aos vapores das companhias, o destino desses animais permanece um tanto incerto. Entretanto, o que se pode afirmar é que além de outros motivos, o transporte de animais vivos (para abate) também se tornava necessário quando o vapor não dispunha de gelo ou câmara frigorífica para carnes, haja visto os vários dias que uma viagem poderia levar. Os conveses e porões de navios eram demarcados por interesses de classes sociais, que iam definindo prioridades na ocupação do espaço embarcado, quando membros da “elite” letrada se alarmavam com as péssimas acomodações dos passageiros

⁵⁴⁵ Idem, p. 129-130

⁵⁴⁶ *O Correio do Purus*. Lábrea, 06 de outubro de 1910.

⁵⁴⁷ Os colaboradores da *Revista do Amazonas* eram alguns dos que viam vantagem no transporte de gado via vapores: “*Os comandantes dos vapores da Companhia do Amazonas que não se recusarão por certo transportar para esta Capital o gado indispensável para o consumo, podem muito auxiliar ao governo da província; e confiando no bom êxito desta medida animamo-nos a propô-la*”. (*Revista do Amazonas*. Manaus, 05 de junho de 1876, p. 48).

⁵⁴⁸ *Revista do Amazonas*. Manaus, 05 de maio de 1876, p. 21.

pobres. Em uma das fotografias de Fidanza nos anos 1901-02, é possível observar o convés de um vapor disputado por mercadorias, homens e animais (Figura 11).

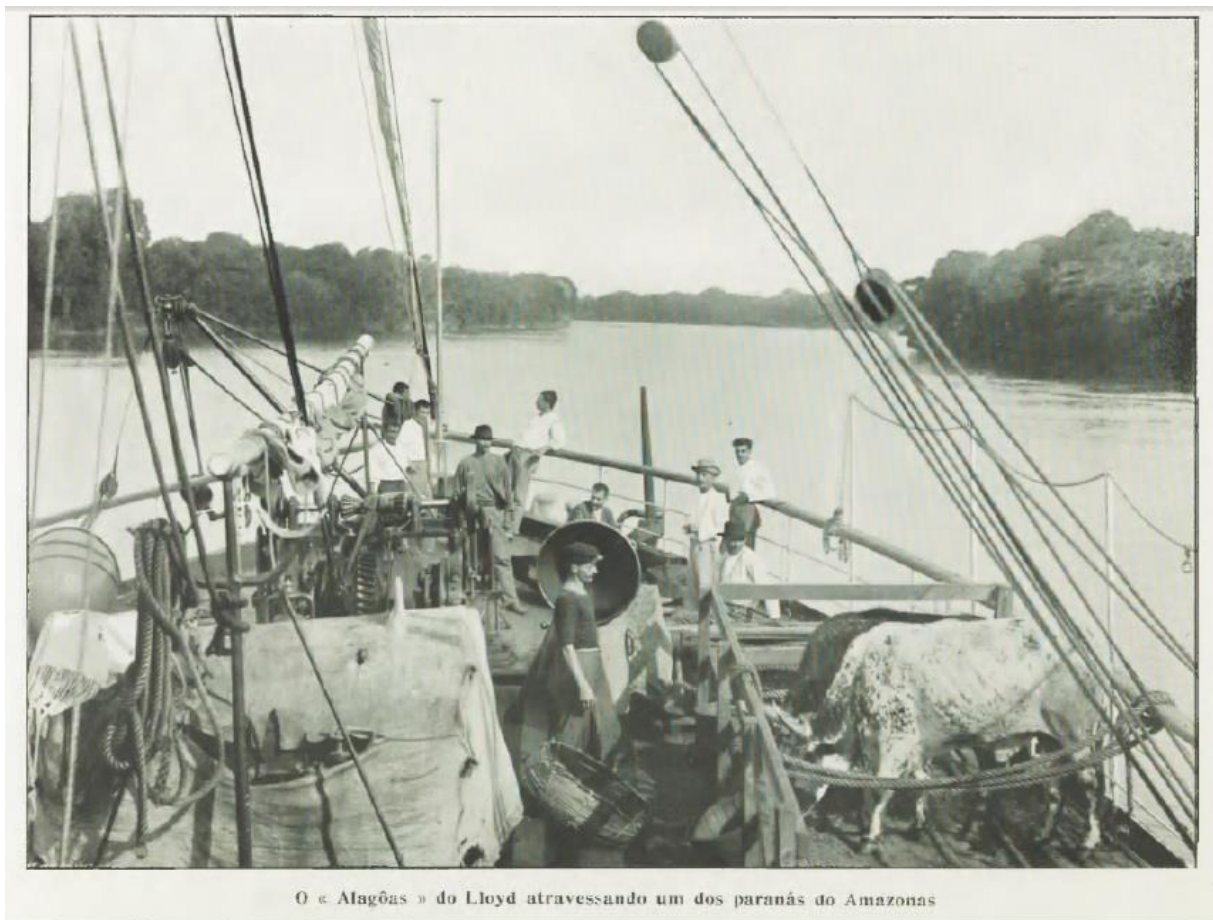


Figura 11 - FIDANZA, F. A. *O Alagôas do Lloyd atravessando um dos paranás do Amazonas*. (Fotografia). Fonte: *Álbum do Amazonas: Manaus: 1901-1902*, p. 36.



Destaque da figura 11.

Observa-se pela imagem, parte da ocupação do convés do *Alagôas*.⁵⁴⁹ Não podemos dizer ao certo quem seria passageiro ou marinheiro, mas é possível observar alguns homens

⁵⁴⁹ O *Alagôas* era regular na região durante o período, realizando viagens entre Pará, Amazonas, Maranhão e Ceará. Sua importância fluvial e marítima se refletia pelas intensas movimentações registradas pela imprensa local, transportando passageiros, mercadorias e animais. No *Jornal do Commercio* de 1904 anunciavam que sua capacidade podia ser a de 375 passageiros. (*Jornal do Commercio*. Manaus, 31 de dezembro de 1904).

sorrindo e outros, aparentemente, à vontade (destaque da figura 11). Vemos que seria bem possível que os conveses fossem apropriados como espaços frequentes para diálogos e socializações entre os embarcados, pois dependendo das permissões e horários, tornavam-se ideais para a fuga das acomodações internas, talvez fechadas, quentes e abafadas. Não sabemos também até que ponto Fidenza influenciou na disposição da imagem fotografada, no entanto, mesmo quando os passageiros tinham acesso aos conveses, encontramos vários relatos retratando vapores que relegavam espaços mínimos para acomodação humana, enquanto o transporte de mercadorias formava prioridades. Apesar dessas dificuldades, possivelmente alguns espaços embarcados não inibiam a possibilidade de socialização, como a fotografia pode nos levar a imaginar.

Ao mesmo tempo, certas circunstâncias de acomodações humanas alarmavam algumas testemunhas, corriqueiramente dispostas a tecer críticas a essa problemática. Durante os anos de maior movimento de imigrantes para a região, muitos se “espantavam” com as condições a que eram submetidos naqueles navios. Revelava-se o desencantamento da navegação a vapor por parte das elites, quando aqueles navios passaram a ser ocupados pela classe trabalhadora imigrante, desvalorizada nessas narrativas como miseráveis, pobres, magros, sujos e promíscuos.

A questão da imigração ganhou relevância para a intelectualidade amazonense, tanto que *O Correio do Purus* sugeria então uma série de reportagens sobre o tema.⁵⁵⁰ No fascículo de 24 de abril de 1910, um jornalista da folha apareceu citando trecho do romance *Martin Chuzzlewit* de Charles Dickens, onde o literato inglês retratava as péssimas acomodações dos passageiros do navio *Screw*; que zarpado da Europa, levava imigrantes em direção aos Estados Unidos da América:

Uma câmara obscura, baixa, sufocante, cheia de leitos ocupados por homens, mulheres e crianças, todos, mais ou menos, doentes e miseráveis, nunca é um lugar agradável, mas quando havia uma tal aglomeração na câmara (como acontecia em cada viagem do *Screw*) que os colchões e os leitos eram lançados no convés, sem nenhuma medida de bem-estar, de asseio e decência, era bem natural que um tal estado de coisas encorajasse, de preferência, o egoísmo e o mau humor.

(...).

Aí (na câmara) achavam-se ingleses, irlandeses, escoceses e alemães, todos munidos de sua pequena provisão de víveres grosseiros, todos vestidos de roupas estragadas, quase todos trazendo numerosas crianças.

Havia-as de qualquer idade, desde o pequeno de peito à rapariga andrajosa e crescida como a própria mãe.

⁵⁵⁰ É verdade que pelas discontinuidades das edições do jornal, observadas pelas coleções dos arquivos visitados, não encontrei as reportagens seguintes àquela edição.

Toda espécie de sofrimento doméstico que resulta da pobreza, da doença, da emigração forçada, do pesar e longa viagem em estação imprópria, estava amontoada no estreito espaço...⁵⁵¹

Em seguida o jornalista afirmava que encontrariam em “*viva ação*” as cenas descritas por Dickens, todos aqueles que viajassem nos navios costeiros que transportavam imigrantes do sul para o norte do Brasil, ou nas *gaiolas* que navegavam pelo Pará, Amazonas, Acre, Juruá e Alto Purus. O modo como o jornalista buscou conferir alarme à abordagem revela incisiva participação opinativa daquela imprensa. A forma como se utilizou de uma longa citação literária para acercar o tema, nos indica a dimensão que o problema tomava aos olhos dos letrados, pois estaria levando aquela folha ao empenho de uma investigação jornalística que, passando por uma sofisticação analítica, apontava o problema como uma injustiça da humanidade e não somente de cunho regional. Possivelmente, o incômodo com as condições de viagens imigratórias era sensibilizado por um número crescente de interlocutores com acesso à escrita, quando no período buscava-se idealizações de “progresso” social e de “civilização”, que viriam embarcadas simbolicamente naqueles vapores, partindo da “qualificação” de “novos” passageiros que “embranqueceriam” de vez a região.

Para alguns letrados do período, acreditava-se estar bem longe dos navios negreiros, um passado que se queria esquecer a todo custo. Porém os relatos de navios abarrotados de gente eram constantemente associados à memória naval da escravidão, oportunizando argumentos críticos às experiências daquele tempo presente, principalmente por antigos abolicionistas. Mais do que uma “conscientização humanitária” dessas violências, a burguesia letrada do período partilhava de pensamentos deterministas que pregavam o meio ambiente como garantia na “*formação de indivíduos sadios e fortes*”, cabendo a preocupação quanto ao modo de ocupação espacial dessas pessoas.⁵⁵² Observe-se que os espaços internos das embarcações passariam pelos mesmos interesses da “*desodorização*” das habitações e moradias das classes populares, tão em voga naquele momento em várias regiões do Brasil. Dessa forma, justificavam-se inúmeras narrativas que se propuseram a descrever cenários perturbadores da ocupação naval, bem como as seguidas análises críticas do problema, evidenciando segmentos sociais que se apavoravam diante das aglomerações de trabalhadores embarcados.

Retornando ao trecho do romance de Dickens, percebe-se que o mesmo chama a atenção dentro de suas próprias especificidades artísticas e literárias, portanto diferente do recorte sugerido pelo jornalista, porque ultrapassa possíveis resgates de determinada realidade.

⁵⁵¹ *O Correio do Purus*. Lábrea, 24 de abril de 1910.

⁵⁵² RAGO, Margareth. *Do cabaré ao lar: a utopia da cidade disciplinar: Brasil 1890-1930*. São Paulo: Paz e Terra, 2014, p. 221.

A citação foi aproximada dos relatos realizados por intelectuais locais, que construíam a “miséria embarcada” apropriando-se de interpretações oriundas das mais diversas observações, lugares e olhares, para reforçar imagens trágicas da vida a bordo, e principalmente, quando eram viagens realizadas pelas classes populares. Ainda que saibamos das diferenças de conjunturas históricas e dos posicionamentos sociais que passam por esses escritos e escritores, relatos como o de Moraes destacam-se nesse sentido. Esses textos seguiam compondo conjuntos narrativos que ainda fariam eco em muitos trabalhos e estudos sobre a imigração nordestina na região, engendrando falas e vozes moralizadoras que construíam a imagética-discursiva da tragédia que seriam aquelas viagens. Na passagem a seguir, o cronista realiza um contraste entre os alojamentos destinados para a população pobre e os destinados aos patrões e oficiais, nos andares superiores do vapor.

Cem, duzentos, trezentos indivíduos magros, hirsutos, sujos, pardavascos; as crianças nuas; as mulheres, de saia, casaco, chinelas e cachimbo ao queixo; os homens de chapéu de carnaúba, calça e camisa, alpercatas, bentinho ao pescoço, pajeú a cinta. Falam cantando e chamam os filhos de bichinhos. Assim que se empilham naquele pequeno espaço úmido e maculado, ouvem-se as notas fanhosas das harmônicas e o soluço sertanejo das violas. No segundo convés – as *cabines*, o bolinete, a máquina do leme, a copa, o bar, a caixa da fumaça, as mesas de refeições. Aí se acomodam o comandante, oficiais de cata-vento, criadagem, patrões, coronéis, aviados e representantes de casas exportadoras.⁵⁵³

Observa-se uma “hierarquia do embarque” imposta pela classe dominante local, determinando que somente depois de embarcados todos os produtos, mercadorias e animais é que seriam acomodados os passageiros da terceira classe, esses acomodados nos espaços que restassem nos vapores. Segundo Moraes, em sua maioria, esses passageiros eram os “*nordestinos contratados para o corte da seringa*”, que carregando “*baús, trouxas, sacos*”, seguiam ocupando as partes baixas do navio, “*na maior promiscuidade, amarrando as redes ao lado e por cima dos animais até fazerem um denso trançado, que mal deixa passar a tripulação para manobra*”.⁵⁵⁴ Boa parte da literatura que criticou a intensa exploração pela qual passariam os futuros seringueiros, frequentemente iniciava sua denúncia narrando as condições de viagens a que eram submetidos por seringalistas, rebocadores, contratantes, aviadores e recrutadores.

Na ficção amazônica, talvez o caso mais conhecido seja o visto no já citado, *A Selva*, de Ferreira de Castro. O romance de 1929 retrata a trajetória do personagem Alberto, um jovem português que se tornaria cortador de seringa no seringal *Paraíso*, no rio Madeira. Alberto viajaria a bordo do vapor *Justo Chermont* (famoso navio já visto por aqui), o “*orgulho da*

⁵⁵³ MORAES, Raymundo. *A gaiola*. In: *Na planície amazônica...*, p. 130.

⁵⁵⁴ Idem, *Ibidem*.

Amazon River”. Porém, a experiência do personagem se confundia (em parte) com a de seu autor, visto que Ferreira de Castro realizou pesquisa de campo a bordo de vapores e seringais ao longo do rio Madeira, habitando a região amazônica durante alguns anos. A experiência de bordo é refletida na narrativa da trama, quando o romancista construía novamente as diferenças vividas por passageiros e suas respectivas acomodações:

O convés superior, reservado aos passageiros de primeira classe, apenas ao centro se fechava por curta fila de camarotes; a popa abria-se dum lado a outro e jantar ali, na longa mesa onde branqueava a toalha e rebrilhavam cristais de copos e garrafas, ou adormecer embalado na rede, sob a brisa tépida das noites amazonenses, devia ser regalo de luz, inesquecível por muito que se vivesse. (...).

O convés, ao contrário do de cima, era úmido, sujo e escorregadio. Dir-se-ia que visco fluido e repulsivo se exalava de toda a parte, estendendo-se sobre a pele, furando até os poros. (...).

Estavam ali outros tabaréus ignaros, gente destinada a vários seringais do Madeira, lá longe, onde o mistério insinuava bom futuro. Alguns levavam as mulheres e os filhos e, mesmo antes de aninhar-se, davam sensação de promiscuidade – farraparia, miséria errante, expressões mortíferas de sofrendores.⁵⁵⁵

Construindo a condição de “miséria” daquelas pessoas, o literato português buscava manter certa distância narrativa, retratando da mesma forma que Moraes, o que Margareth Rago chamou de “*a partilha que se opera entre o burguês desodorizado e o povo infecto e selvagem*”, uma demarcação de distanciamentos entre a classe trabalhadora e a burguesia. Tática discursiva que dentre tantos interesses, possuía a expectativa de “*uma pedagogia totalitária*”, ao violar usos, costumes e culturas, visando “ensinar” às classes trabalhadoras “*hábitos de higiene privada, de comportamento e de disciplina geral*”.⁵⁵⁶ Essa demarcação propiciava a intervenção das autoridades na vida embarcada e construía a “necessidade” de normalizações e regulações da classe trabalhadora (que viajava e/ou trabalhava nos navios). Buscando mascarar os interesses no controle pleno da vida dessas pessoas, esses discursos se ocultam pelas moralizações da intencionalidade narrativa, os construindo como vítimas passivas (até nocivas) da ignorância e da pobreza, essas, postas como inerentes às suas historicidades. Devidamente nubladas as intenções de disciplina do trabalho e desodorização invasiva dos espaços internos (habitações, casas, prisões, hospícios, escolas, fábricas, cortiços, e agora incluindo, os navios) esses imigrantes são retratados sob opressão, mas enfatizados como passivos, miseráveis, calados, submissos e sofrendores. Sob a perspectiva da classe dominante, estariam a mercê da aplicação das medidas de disciplina, controle do viver e racionalização do trabalho. Daí as atenções se voltarem para esses trabalhadores que estavam “por vir”, os “miseráveis” embarcados como “animais” naquelas *gaiolas*; vistos como embrutecidos pela pobreza, que

⁵⁵⁵ CASTRO, Ferreira de. *A selva*. Lisboa: Guimarães Editora, 1989, p. 37-38.

⁵⁵⁶ RAGO, Margareth. *Do cabaré ao lar...*, p. 222-223.

deviam estar sob vigilância das autoridades, do embarque ao desembarque, pois que afetavam a ideologia da ordem e do progresso pretendida para aquela sociedade.

Em se tratando desse trabalhador imigrante, Margareth Rago afirma ainda que a classe dominante brasileira regularmente desqualificava diferentes imigrantes como se “os ‘*novos bárbaros*’ aportassem entre nós”.⁵⁵⁷ Na Amazônia, o estranhamento para com o trabalhador imigrante nacional foi praticamente visto sob o mesmo prisma, tidos esses como aqueles que mereciam ser vigiados desde o momento que embarcassem para a região. Um exemplo marcante dos preconceitos utilizados como justificativas para o impedimento de suas entradas no Amazonas, pode ser encontrado nas posições de Veiga Simões, em *Daquém & além mar* (1916).⁵⁵⁸ Ali o cônsul português busca com veemência convencer o governo amazonense de que os cearenses eram indolentes, burros e preguiçosos, e que se investisse no incentivo da vinda de mão-de-obra portuguesa, muito melhor que a imigrante nacional.⁵⁵⁹

Outros discursos se revestiam como sendo preventivos à certos problemas que supostamente os nordestinos trariam consigo. Buscando ocultar interesses eugênicos na formação da força de trabalho amazonense, certas falas se focavam nessas questões, tidas como de interesse coletivo da sociedade, como por exemplo, problemas de questão sanitária. Ao difundir preocupações no controle de entrada de imigrantes, alguns letrados deram ênfase na construção apocalíptica da experiência imigratória, definindo o caos embarcado como o cenário destrutivo do corpo, da mente e da moral, de uma multidão subjugada por um destino incerto; uma alternativa de vida que não deveria ter sido tomada, mas que era “inevitável” àqueles “retirantes”, desgraçados que eram pela fuga da seca no nordeste. Essa postura analítica fortalecia argumentos preconceituosos, que acabaram sendo defendidos em discursos científicos ao longo do tempo;⁵⁶⁰ e foram durante anos, legitimados por cientistas gabaritados, como o médico patologista e professor de parasitologia, Carlos Amaral Costa, que definia historicamente os imigrantes nordestinos como “*prejudiciais*” à sociedade amazônica, em muito se assemelhando à fala de Veiga Simões:

⁵⁵⁷ Idem, p. 23.

⁵⁵⁸ SIMÕES, Veiga. *Daquém & além mar*. Manaus: Typ. da Livraria Palais Royal, 1916. Alberto da Veiga Simões (1888-1954) foi um escritor, jornalista, político e diplomata português, tendo sido nomeado cônsul de Portugal em Manaus, no ano de 1915.

⁵⁵⁹ Essas questões estão problematizadas de forma oportuna, em: PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *Migração, trabalho e etnicidade: portugueses e ingleses no porto de Manaus, 1880-1920*. In: *Varia História*. vol.30 no.54 Belo Horizonte Set. / Dez. 2014.

⁵⁶⁰ Não custa lembrar que recentemente, certa imprensa local apoiada por setores políticos, empresários e “intelectuais” conhecidos de Manaus, se utilizou de argumentos parecidos para criticar o abrigo dado aos refugiados haitianos na cidade. A doença, o crime, a miséria e a promiscuidade foram elementos cotidianamente discutidos por esses agentes sociais, na tentativa brutal de formar uma opinião pública em oposição à permanência dos haitianos na capital.

(...) as correntes migratórias procedentes do nordeste, sob o ponto de vista sanitário, foram prejudiciais à Amazônia e, como exemplo recente, ressalta-se a célebre ‘batalha da borracha’, ocorrida durante a segunda guerra mundial, quando foram despejadas na Amazônia, levas de imigrantes portadores de esquistossomose mansônica, doença aqui inexistente e que acabou se fixando em alguns pontos do território paraense, inclusive em Belém. Foi simplesmente a falta de prudência na organização sanitária da corrente emigratória a responsável pela aquisição dessa parasitose e assim, passivamente, a Amazônia, pouco a pouco, se tornava um empório de entidades nosológicas.⁵⁶¹

O médico sugere que deveria ter sido realizada alguma forma de controle sobre quem deveria adentrar no território amazônico. Esse apavoramento a respeito do “estranho”, do “de fora” (e estamos falando de classes populares, tidas como perigosas, doentes, infectas etc.) era característico do discurso científico/elitista, quando elaboravam mecanismos de controle e limpeza social. Diante de um fracasso no que concernia ao controle efetivo dos corpos da população pobre, cientistas e intelectuais lamentavam e criticavam arduamente seus antecessores. Partilhando a memória de uma eugenia social arruinada, o discurso burguês legitimava uma visão histórica que dramatizava a chegada desses imigrantes, construindo-os como protagonistas de um desfecho fatal de suas vidas. Nesse sentido, dois elementos centrais são associados à narrativa imigratória: o fatalismo das viagens e a ruína de suas experiências. Essas perspectivas pessimistas foram durante muito tempo reforçadas por conhecidos intérpretes e pesquisadores do tema, como Samuel Benchimol, em *Amazônia - formação social e cultural*, onde o autor afirma que esses trabalhadores

eram recrutados nos campos de flagelados das secas, nas vilas e povoados do sertão nordestino, embarcados nos porões dos navios do Lloyd, amontoados nas improvisadas hospedarias e imigrantes e depois mandados, com suas redes de dormir, nos porões dos *vaticanos, chatas e gaiolas*, rio acima, para trabalhar nos seringais dos baixos e altos rios.⁵⁶²

Também Djalma Batista partilhou de leitura semelhante, acrescentando-a à continuidade histórica da experiência no tempo presente, ao dizer que “*no convés superior das embarcações (1.ª classe), viajavam (e continuam viajando) os bem-aventurados da sorte e do dinheiro; no convés de baixo (3.ª classe), a plebe se amontoava (e amontoa) como verdadeiro gado humano*”.⁵⁶³ Vê-se a perpetuação interpretativa da coisificação e/ou bestialização (“gado humano”) do passageiro de terceira classe ou imigrante. Afinal, enquanto somente a miséria, a pobreza e o azar são destacados nessas experiências, reforça-se a ideologia da passividade frente

⁵⁶¹ Esse comentário aparece na introdução do estudo realizado pelo farmacêutico Arthur Vianna, de 1908, intitulado *As epidemias no Pará*. A introdução é de autoria do mesmo Carlos Amaral Costa, constando na segunda edição da obra, no ano de 1975. In: COSTA, Carlos Alberto Amaral. *Introdução*. In: VIANNA, Arthur. *As epidemias do Pará*. Belém: Universidade Federal do Pará, 1975, p. 13.

⁵⁶² BENCHIMOL, Samuel. *Amazônia – Formação social e cultural*. Manaus: Valer, 2009, p. 159.

⁵⁶³ BATISTA, Djalma. *O complexo da Amazônia – Análise do processo de desenvolvimento*. Manaus: Valer, Edua e Inpa, 2007, p. 310.

àquelas circunstâncias, e sabemos que as intervenções dessas pessoas eram frequentes e não inteiramente submetidas ao processo histórico da exploração de suas vidas. Apesar da hegemonia interpretativa da fatalidade, até Euclides da Cunha destacou que os imigrantes sabiam mesmo superar dificuldades, ainda que sua interpretação oscile pela narrativa trágica do embarque em vapores abarrotados de fugitivos das secas e impelidos à Amazônia, interpretado por ele, como solução pública colocada ao problema sanitário brasileiro, como demonstra a seguir:

Quando as grandes secas de 1879-1880, 1889-1890, 1900-1901 flamejavam sobre os sertões adustos, e as cidades do litoral se enchiam em poucas semanas de uma população adventícia, de famintos assombrosos, devorados das febres e das bexigas – a preocupação exclusiva dos poderes públicos consistia no libertá-las quanto antes daquelas invasões de bárbaros moribundos que infestavam o Brasil. Abarrotavam-se, às carreiras, os vapores, com aqueles fardos agitantes consignados à morte. Mandavam-se para a Amazônia – vastíssima, despovoada, quase ignota – o que equivalia a expatriá-los dentro da própria pátria. A multidão martirizada, perdidos todos os direitos, rotos os laços de família, que se fracionava no tumulto dos embarques acelerados, partia para aquelas bandas levando uma carta de prego para o desconhecido; e ia, com seus famintos, os seus febreiros e os seus variolosos, em condições de malignar e corromper as localidades mais salubres do mundo.⁵⁶⁴

Mas a frase que segue o trecho é sugestiva e carregada de esperança: “*E não desapareceram*”. Isso demonstra a capacidade de sobrevivência dos imigrantes que tanto impressionaram Euclides, mesmo pesando-lhe o estigma positivista de sua obra. Pretendo retornar ao problema sanitário associado ao vapor no tópico seguinte, mas antes disso, é bom apontar que muitos estudos têm contribuído para uma revisão do tema da imigração nordestina na Amazônia. Esses trabalhos percorreram outros caminhos de abordagens documentais, e vêm demonstrando que, de fato, esses imigrantes não se submetiam passivamente às circunstâncias de violência cotidianas, tão destacadas por uma historiografia já tradicional.⁵⁶⁵ O que demarca que o esforço aqui não é conclusivo, muito menos pretensioso quanto à imensidão do assunto, contando desde então, um significativo número de pesquisas mais atentas e especializadas; quando o que se propõe é apenas relacionar o problema dos movimentos fluviais às tentativas de controle que o patronato local impunha à vida de bordo. Acontece que é importante buscar

⁵⁶⁴ CUNHA, Euclides da. *Amazônia: terra sem história*. In: *Amazônia – Um paraíso perdido*. Manaus: Editora Valer / Governo do Estado do Amazonas / EDUA, 2003, p. 85.

⁵⁶⁵ Quanto à discussão das alternativas vividas no mundo das navegações, vale mencionar aqui os esforços de pesquisa de Alexandre Isídio Cardoso, autor que nos revela uma teia ampla de possibilidades experimentadas por diversos imigrantes cearenses, contemporâneos do período em questão. Em seu trabalho, Cardoso faz emergirem experiências diversas que passavam pelas escolhas do deslocamento para a região amazônica, muitas delas, não ligadas diretamente à aventura da borracha ou do enriquecimento, ou até mesmo da “fuga da seca”, quando motivos específicos também levaram algumas pessoas à realização dessas longas e duras viagens, de idas e de voltas. Cf.: *Nem sina, nem acaso: a tessitura das migrações entre a Província do Ceará e o território amazônico (1847-1877)*. Dissertação (mestrado em História Social) – Centro de Humanidades. Universidade Federal do Ceará: Fortaleza, 2011.

ao menos entender que a questão da imigração pôde iluminar outras construções discursivas sobre os vapores, que tornam a demonstrar caminhos não-controlados ou foragidos às disciplinas da elite local.

O saneamento social da vida a bordo

No jornal *O Correio do Purus* publicava-se regularmente uma seção na primeira página, intitulada *Carta do Ceará*.⁵⁶⁶ Tinha-se aí o objetivo de informar viagens imigratórias, servindo de publicação para correspondências e variadas notícias, tanto sobre cearenses no Amazonas, como dos que voltavam para o Ceará. Os leitores alvo possivelmente eram os imigrantes que permaneciam no Purus. Chamam nossa atenção essas notícias, pois relatavam com frequência os homens e mulheres que retornavam doentes ao Ceará a bordo dos vapores, vaticanos e *gaiolas*. O registro jornalístico do alto número de mortos e doentes a bordo das embarcações aterrorizava a trajetória desses viajantes, adoecidos pelas viagens e/ou devido permanências em seringais e vários espaços de trabalho na Amazônia.⁵⁶⁷

Mas não eram somente os imigrantes que passariam por experiências de violência e destruição. As preocupações da burguesia se voltavam para a ocupação naval propiciada pelas classes populares e trabalhadoras, ao que se contabilizava uma multidão de pessoas que sucumbia a bordo no decorrer dessas viagens. Para alguns letrados, tratava-se do perigo das infecções que viriam incubadas nos corpos doentes daqueles passageiros. O que nos leva a outras problematizações acerca da história das navegações na região: o vapor como foco epidêmico, num quadro apoiado por retratos corriqueiros de doentes e mortos a bordo, e o consequente alarme que a classe dominante então faria, articulando o espaço dos navios e os modos de vida a bordo à ideológica narrativa das intervenções médico-sanitárias e propósitos sociais higienistas do período.

Esse é o momento em que se observa o discurso dos higienistas sociais “adentrar” o espaço das embarcações a vapor. A preocupação com o interior dos barcos ganhava fôlego na ideologia moral burguesa que, no período, buscava interferir “cientificamente” no viver da população pobre e trabalhadora. Seriam tempos de tornar-se efetiva a tentativa de um controle “científico político” pela classe dominante, como explica Margareth Rago. A autora

⁵⁶⁶ No início do século XX, os cearenses representavam uma das maiores comunidades de imigrantes nacionais no Amazonas, chegando inclusive a publicar um jornal intitulado *A Pátria* (1898-1899) que dizia ser órgão da colônia cearense, usando como subtítulo a curiosa epígrafe: “*Pelo Ceará eu mato, pelo Ceará eu morro*”. Cf.: PINHEIRO, Luis Balkar Sá Peixoto. *Imigração, trabalho e imprensa em Manaus, 1890-1928*. In: *Revista Litteris*, v. 14, pp. 01-21, 2014; e PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *Migração, trabalho e etnicidade: portugueses e ingleses no porto de Manaus, 1880-1920*. In: *Varia História*. vol.30 no.54 Belo Horizonte Set. / Dez. 2014.

⁵⁶⁷ *O Correio do Purus*. Lábrea, 12 de maio de 1910.

problematiza a aplicação dessas estratégias burguesas na produção do espaço urbano, por onde também poderíamos evidenciar a produção do espaço embarcado como preocupação política das elites. Afinal, o aumento do movimento fluvial incidiu posturas de intervenção emergenciais devido às aglomerações humanas que viajavam pela região. Como observa Rago,

a estratégia norteadora da intervenção dos higienistas sociais na remodelação da cidade consiste, então, em separar os corpos, designado a cada um deles um lugar específico. O esquadrinhamento “científico” rigoroso da população trabalhadora facilita a empresa de desodorização das casas e das ruas, interdita os contatos muito estreitos, permite exercer um controle “científico-político” do meio. Destruir os miasmas é também destruir os odores da corrupção moral. O burguês desodorizado vê nestes lugares de amontoamento de pobres o perigo das emanações pútridas, da massa dos “vapores” acumulados pela reunião de massas confusas e misturadas. Essa política sanitária de descongestionamento dos corpos define a produção do espaço urbano, e ao mesmo tempo, determina a invasão da casa do pobre, impondo-lhe novos regimes sensitivos e uma outra disciplina corporal.⁵⁶⁸

Já vimos que uma multidão de homens, mulheres e crianças passaram a superlotar os vapores, por onde também poder-se-á encontrar diversas falas preocupadas com as possíveis contaminações que essas aglomerações propiciariam, principalmente quando passariam a transitar entre as cidades, espaços por excelência onde se pretendia a disciplina e o saneamento da vida social.

Mas esse cuidado com a salubridade do barco passou ao longo de todo o histórico de navegações no Amazonas, sempre sob a atenção suspeita das autoridades, que incisivamente alertavam sobre as doenças e epidemias que assolavam tripulações inteiras, supostamente não isentando oficiais, marinheiros e passageiros.

Vários documentos relatam as condições de tripulações que aportavam pelas cidades com doentes e óbitos a bordo. Defendia-se que as longas durações de viagens em confinamento cotidiano, com superlotação e precárias situações de salubridade dos navios, ocasionavam a rápida contaminação dos embarcados. Nos relatórios presidenciais da província do Amazonas, as autoridades mostravam-se cada vez mais preocupadas com questões sanitárias, visto que já afirmavam em muitas ocasiões que as doenças “chegavam” à província de navio, estigmatizando os passageiros de terceira classe como epidêmicos ambulantes. Alguns estudos trilham o caminho da leitura dessas fontes defendendo que a navegação a vapor teria propiciado o aumento na contaminação de epidemias e doenças ao longo da história, conforme os vapores facilitaram maior número de pessoas em trânsito. Esses trabalhos apontam resultados obtidos em levantamentos de documentos oficiais, reforçando, sem maiores problematizações, o que as

⁵⁶⁸ RAGO, Margareth. *Do cabaré ao lar...*, p. 217.

autoridades diagnosticavam como focos epidêmicos e suas possíveis contaminações, supostamente, em razão do aumento das viagens fluviais dos passageiros pobres e doentes.

Assim, ficamos sabendo que médicos do período identificaram em 1855 que foi a galera portuguesa *Defensor* quem “trouxera” a cólera-morbo para a província do Pará, quando saiu de Portugal com 17 marinheiros e 304 passageiros, registrando a morte de 36 pessoas a bordo. Já para o Amazonas, a cólera teria vindo a bordo dos vapores *Tapajós* e *Marajó*, naquele mesmo ano, quando viajavam pelo Alto Amazonas levando trabalhadores colonos. Em outras embarcações registrar-se-ia casos de febre amarela, em Belém, pela barca *Pollux* da Dinamarca e a *Pernambucana*, saída de Recife. No Amazonas, no ano de 1874 continuavam os casos de cólera e de febres, como os de Vila Bela e Serpa, supostamente trazidas por um vapor norte-americano. Também o ano de 1872 marcaria o início da epidemia da varíola, procedente do vapor peruano *Mayro*, acarretando grande número de enfermos e mobilizando as autoridades para o controle da moléstia. No ano seguinte, pelo rio Madeira, seriam registrados casos de varíola, possivelmente devido às viagens do vapor *Amazonas*, que também servia de transporte para os trabalhadores da construção da ferrovia Madeira-Mamoré. Quanto à cidade de Manicoré, alegam que a varíola veio de Manaus, pelo vapor *Javari*.⁵⁶⁹

Conforme veremos, esses focos de varíola continuariam a reaparecer no Amazonas até o início do século XX, agravando-se o quadro com o alto fluxo de passageiros e imigrantes embarcados nos vapores, segundo defendiam vozes oficiais e estudos científicos. Os incidentes de doenças a bordo também seriam alardeados pelo jornalismo amazonense, que os construiria de acordo com interesses de projetos políticos e sociais, dos quais aquela imprensa também tomava parte. Por exemplo, em algumas publicações os avisos de doentes nos navios iam acompanhados de críticas a essa corriqueira problemática, como lemos em 1910 n’*O Correio do Purus*:

O vapor Macauan, segundo disseram-nos, conduz um passageiro atacado de varíola. Nesta época do ano repetem-se casos semelhantes, sendo lastimável que medidas severas não se estabeleçam a respeito, permanecendo o mau hábito de os ocultarem, o que dá em resultado a infecção variolosa propagar-se com dano geral.⁵⁷⁰

O jornal argumenta um possível ocultamento intencional do problema, talvez julgando alguma convivência entre os trabalhadores embarcados, ou negligência dos comandantes de navios, que não vigiavam esses passageiros “perigosos”. A questão é que observam a

⁵⁶⁹ Esses dados podem ser vistos no levantamento feito pelo médico Antonio Loureiro, em: *O Amazonas na Época Imperial*. Manaus: Valer, 2007, p. 149-158. Outros estudos, do também médico Djalma Batista, igualmente buscavam elencar as doenças e infecções que historicamente afetaram a região, em *O complexo da Amazônia – Análise do processo de desenvolvimento*. Manaus: Valer, Edua e Inpa, 2007, p. 94-106.

⁵⁷⁰ *O Correio do Purus*. Lábrea, 20 de março de 1910.

emergência de se fazer uma intervenção efetiva sobre a precarização das condições de saneamento dessas embarcações, sugerindo, evidentemente, vigilância e controle sobre quem transitava pelos rios. Tais falas enfatizavam que a questão sanitária da província já vinha há tempos se tornando um problema para gestões administrativas. Como no final do século XIX algumas leituras oficiais apontam que o aumento do fluxo de navios foi equivalente, por temporada, aos altos índices de focos epidêmicos, contando com frequência o desembarque de enfermos, os discursos médicos e higienistas creditavam o precário estado sanitário de certos vapores como causa desses problemas, não deixando escapar críticas aos trabalhadores e comandantes fluviais, como já demonstrou o jornalista acima.

Doravante, as autoridades passavam a se preocupar com o asseio e a higiene dessas embarcações, empreendendo discursos científicos que atestassem a precariedade sanitária da navegação. Para Edinea Mascarenhas, à medida que o problema tomava dimensões políticas, as autoridades seguiam elaborando estratégias de controle e combate às epidemias, quando uma das primeiras medidas visava justamente a vigilância do porto e dos passageiros no interior dos barcos.

A simples ameaça da possível chegada de epidemias, colocando em risco a vida da população, como a ameaça de invasão da peste bubônica vinda de Belém, determinou a contratação de profissionais da área médica para auxiliar o Serviço de Inspeção da Saúde do Porto e exercer uma rigorosa vigilância nos passageiros vindos do Pará, além da compra de um moderno aparelho para desinfetar os porões das embarcações originárias de portos infectados ou suspeitos.⁵⁷¹

Conforme essas medidas iam sendo tomadas, vigilantes e inspetores passavam a vetar algumas partidas de barcos, enquanto estes não estivessem de acordo com normas de asseio e limpeza normatizadas. Na seção das publicações oficiais do *Commercio do Amazonas*, vemos um memorando que proibia “a saída do vapor Andirá da Companhia do Amazonas por achar-se o seu exterior e parte do interior com falta de asseio até que faça a pintura de que necessita; (...)”.⁵⁷² Dessa publicação destaca-se que alguns requisitos para se considerar um “vapor asseado” passavam também por critérios estéticos da embarcação. Ao enfatizarem o estado da pintura do navio, evidencia-se que para aquelas autoridades o asseio e a limpeza necessitavam de reforços constantes, ainda que apenas no campo da imagem. Uma prática muito semelhante às medidas previstas pelos códigos de postura municipais quando normatizavam a “melhoria” da aparência e imagem pública das moradias da cidade.

Anos antes, por ocasião da vistoria do vapor *Barão de Teffé*, encontramos as possíveis autoridades designadas para essa função junto ao porto de Manaus. No dia 26 de janeiro de

⁵⁷¹ DIAS, Edinea Mascarenhas. *A ilusão do Fausto* – Manaus 1890-1920. Manaus: Valer, 1999, p. 156.

⁵⁷² *Commercio do Amazonas*. Manaus, 08 de junho de 1880.

1876, a comissão de vistoria aos navios era composta pelo capitão-de-mar-e-guerra Nuno Alves Pereira de Mello Cardozo (capitão do porto de Manaus); primeiro-tenente Francisco de Paula Telles de Menezes (segundo comandante da flotilha do Amazonas); Edwin Milbourne (primeiro-maquinista); José Antonio Bruno (segundo-maquinista) e Estanilão Meirelles (carpinteiro de segunda classe). Toda a comissão era formada por membros da Armada Nacional e Imperial, e seguiam os requisitos de vistoria do vapor por ordem da presidência da província do Amazonas. A vistoria da embarcação teve destaque, por alguma razão desconhecida, no editorial do *Jornal do Amazonas*.⁵⁷³ Em suma, realizaram uma avaliação geral do *Barão de Teffé*, observando maquinário, casco de aço, madeiras etc. Difícil perceber intenções específicas nessa vistoria sem levar em consideração que o momento aludido de epidemias e doenças, reforçavam os planos de intervenção das embarcações que incessantemente levavam passageiros.

Mesmo sob alegadas temporadas de doenças, ainda assim a sociedade permanecia retocando suas hierarquias sociais, definindo a quem melhor poderia servir o serviço do vapor.

Perspectivas sobre a embarcação se alteravam de acordo com posições de classe: embarcado de imigrantes, era provável foco de doenças; ao dar passagem à ricos adoentados, registravam o vapor como meio de transporte oportuno para se levar esses enfermos a lugares mais saudáveis, talvez distante das classes populares e dos focos epidêmicos. Isso se torna um pouco mais evidente, ao lermos certo jornalismo que reportava atenção comovida às personalidades locais, doentes e/ou falecidas a bordo. Além das possíveis aproximações dessa imprensa com determinados segmentos sociais, cabe enfatizar que a burguesia utilizava-se dos vapores com maior frequência, inclusive para se locomover à procura desses possíveis (e melhores) atendimentos de saúde. Observemos que alguns já embarcavam doentes, e outros, morriam a bordo do vapor, no decorrer das viagens:

Soubemos que, em viagem para Manaus, faleceu no Ituxy, o Sr. Henrique Pereira, abastado comerciante naquele rio.⁵⁷⁴

O lar do Sr. Major Galdino de Moura Brazil, enluta-se pelo falecimento de seu filho, Zacarias de Moura Brazil, acontecido no dia 4 do corrente, quando em viagem para o Estado do Ceará, a procura de melhoras a sua saúde.

Contava o desditoso moço vinte e cinco anos de idade; era em nosso meio social extremamente bem quisto não contando um só desafeto e contando numerosos amigos. Queridíssimo no seio de sua família deixa uma falta impreenchível.

A seus desolados pais, a seu irmão Manoel de Moura Brazil, a suas gentis irmãs, a seu digno cunhado, Cap. José Raymundo Saraiva, apresentamos nossas sinceras condolências.⁵⁷⁵

⁵⁷³ *Jornal do Amazonas*. Manaus, 03 de fevereiro de 1876.

⁵⁷⁴ *O Correio do Purus*. Lábrea, 16 de junho de 1910.

⁵⁷⁵ *O Correio do Purus*. Lábrea, 09 de janeiro de 1910.

Nessas variadas notícias não alardeavam muitas informações sobre as circunstâncias daqueles falecimentos, pois as colunas que noticiavam essas perdas eram breves e objetivas, visando apenas informar aos leitores os recentes óbitos da região; e quando muito, acrescentavam algumas notas de condolências e pesares, as quais, como já dissemos, destinavam-se em maioria, às personalidades locais.

Contrastando com os anos iniciais da navegação a vapor, momentos em que se esperava o “melhoramento social”, a superação da “incivilização” amazônica, a solução para a ocupação (de preferência, branca) de sertões recônditos e de “vazios demográficos”, vemos, mais de cinquenta anos depois do primeiro vapor singrar o Amazonas, a frustração das oligarquias regionais, que deixam de se ufanar pelas maravilhas daquela modernidade para observar as fatalidades ligadas àquela atividade: com doença, pobreza e morte.

Revelavam então altos números de mortos que desembarcavam desses navios, sucumbidos por doenças e/ou razões que algumas vezes não se deixava claro em certas folhas. Na seção *Sepultamento* d’*O Correio do Purus*, informava-se que: “*De bordo do vapor Cabral, veio para terra, o cadáver de José Manuel, ali falecido. Foi sepultado, ontem, no cemitério desta cidade. Consta-nos que, do Pará até aqui, esse navio já deixou 17 mortos*”.⁵⁷⁶ Essas publicações tiveram alguma regularidade de acordo com certas épocas do ano, e registravam o embarque de enfermos, como os das “*febres reinantes*” no mês de junho de 1898:

Embarcaram para Belém acometidos das febres reinantes os srs. Joaquim de Castro e Costa, oficial da repartição de terras, Moysés Caggi e sua família.

Entrou ontem vindo do Rio Branco a lancha Caurés, trazendo a seu bordo o conhecido comerciante desta praça Manoel Alves, acometido das febres.⁵⁷⁷

Em edição anterior o jornal noticiara que essas mesmas febres teriam acometido alguns trabalhadores empregados no Correio, que seguiram viagem de vapor, retornando ao sul do Brasil pelo Lloyd, já doentes.⁵⁷⁸

Também os marinheiros adoeciam de moléstias. Quando aportaram em Manaus, os médicos Victor Godinho e Adolpho Lindenberg examinaram alguns marinheiros de bordo do vapor *Almirante Barroso* da Armada Nacional. Segundos os médicos, esses marinheiros tinham contraído o beribéri, o que tornava aquele vapor aportado um problema para a “*salubridade da capital amazonense*”, que seguiria “*ameaçando contaminá-la*”. Godinho e Lindenberg não chegavam à conclusão de como aqueles homens foram acometidos da doença, pois não se conseguia constatar se tinham adoecido já em Manaus ou sido infectados no percurso de alguma

⁵⁷⁶ *O Correio do Purus*. Lábrea, 14 de abril de 1910.

⁵⁷⁷ *Commercio do Amazonas*. Manaus, 09 de junho de 1898.

⁵⁷⁸ *Commercio do Amazonas*. Manaus, 01 de junho de 1898.

viagem. Mas os autores se mostrariam convencidos: “*Que o foco era do navio, não pode haver dúvida*”. Essa conclusão foi resultado de uma investigação daqueles médicos, revelando supostamente, que o vapor desembarcou num único dia 20 homens doentes, que foram encaminhados para o hospital da cidade, quando Manaus não tinha registro de nenhum caso recente de beribéri, assim como aparentemente gozavam de boa saúde os marinheiros que estavam em terra naquele momento. Esses dados corroboravam a hipótese médica de que o *Almirante Barroso* oportunizava a contaminação da doença, favorecendo focos de impaludismo regional.⁵⁷⁹ A dupla alertava que tratar-se-ia de um problema público, à espera de medidas preventivas por parte das autoridades:

Poderá parecer a alguém que o que acabamos de dizer interessa mais em particular aos médicos; não é isto bem exato. São noções de suma importância para os habitantes do vale do Amazonas, e que deveriam, bem desenvolvidas, constituir lições de coisas naquela região.⁵⁸⁰

Vemos que a preocupação dos médicos amadureceu quando se soube da presença em Manaus daquele navio acusado de contaminação, talvez, mostrando que a zona urbana enquanto espaço de vivência da burguesia local era de onde provinha a suposta ameaça da embarcação. Essa postura médica acompanha ideologias higienistas muito discutidas no período, quando a classe dominante encontrava no controle sobre os modos de vida das classes trabalhadoras, a continuidade de perspectivas da exploração social que pretendia naquele momento. Assim, buscavam os técnicos em saúde do período, um projeto de controle que se ajustasse às demandas das classes sociais privilegiadas, conferindo à navegação preocupações higienistas que então acompanhavam o meio específico de produção que representava o barco em movimento, quando também nesse campo nos legaram outras perspectivas da ideologia do planejamento de então.

⁵⁷⁹ GODINHO, Victor; LINDENBERG, Adolpho. *Norte do Brasil: através do Pará e do Maranhão*. Rio de Janeiro e São Paulo: Laemmert & C. Editores, 1906, p. 33.

⁵⁸⁰ Idem, *Ibidem*.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Do que se conclui sobre o tema, mais se pode abrir do que fechar questões. É possível discernir as leituras aqui apresentadas, sobre um processo histórico amplamente debatido ao longo do tempo, e até bem conhecido da historiografia, para oferecer alguma contribuição. Contudo, o tema ainda permanece com suas aberturas investigativas para estudos vindouros. Por isso, não se pode falar de seu esgotamento, quando a dimensão de sua dinâmica histórica no meio social ainda implica problemas. Pensar a navegação a vapor é reiterar um mundo de possibilidades, que passa de diferentes maneiras na vida da população que a experimentou, não somente no recorte aqui estudado, mas ao longo de todas as vivências oportunizadas, que vêm do século XIX aos anos recentes de 1970. A dimensão do período de atividade dessas navegações já demonstra o muito que ainda tem a se discutir. Afinal, têm-se aí envolvidas categorias diversas de usuários desses transportes, bem como de seus trabalhadores. Aliás, problematizações acerca das trajetórias de trabalhadores dos setores dos transportes, ainda carece de mais abordagens, tanto sobre fluviais como de terrestres.⁵⁸¹ E em se tratando de Manaus, cidade portuária e de intenso tráfego humano, não sobrarão trilhas a serem percorridas pela historiografia, em variadas linhas temporais.

Do esforço empreendido aqui, posso elencar alguns resultados de análise. No período discutido, partindo das defesas entusiasmadas do vapor ao pessimismo das *gaiolas*, percebi que as alterações de aproximação do tema por parte da elite letrada amazonense, foi equivalente à alteração daquele planejamento, quando chocou concepções contra experiências vividas; evidenciando que as vivências da navegação não harmonizaram com as expectativas de setores conservadores do império, que antecipavam ideias, impondo caminhos. Certamente, não vamos negar que a burguesia se beneficiou bastante do serviço, porventura, esteve bem longe do fracasso total dessa navegação, que foi apropriada em momentos específicos como mecanismo de aceleração da produção de trabalho, gerando lucro financeiro durante todo o período de sua atividade, tanto pelos navios subvencionados pelos cofres públicos como pelos particulares.

O que foi defendido nesse trabalho, é que na ambiguidade histórica de uma sociedade desigual e hierárquica, fracassos e problemas eram suprimidos para destacar elementos específicos. Contudo, estudos mais recentes ainda partilham das ideias anteriores a esse

⁵⁸¹ Dos trabalhadores do transporte terrestre de Manaus já se pode falar de algumas pesquisas que se propuseram a discuti-los, dentre elas, destaque para a iniciação científica de Kívia Pereira, contando já com publicação de seus resultados, em *Cocheiros e carroceiros na cidade de Manaus (1900-1920)*. In: *Revista Eletrônica Mutações*, jul.-dez., 2015, e a dissertação de Moisés Araújo sobre os chaffeurs e boleiros, ainda em desenvolvimento no Programa de Pós-Graduação em História da UFAM.

“desencanto” parcial com o vapor, revelando a força dessa versão histórica, consagrada por fatos e ideologias, que permanecem difundindo a navegação a vapor como o modelo de transporte mais adequado às “necessidades” do período e da região, e que “venceu” distâncias, “maravilhou” pela “potência” e “velocidade”, e foi a infraestrutura fundamental do mercado da borracha, sem levar em consideração o uso da força e da violência. Os efeitos desastrosos desse planejamento, incidido sob memórias de ruínas estariam fadados ao esquecimento, enquanto fosse hegemônica essa leitura do processo como sendo uma narrativa temática da história empresarial da Amazônia, ou mero capítulo de pioneirismos e aventuras do período imperial, encabeçadas no protagonismo de companhias de navegação (nacionais e estrangeiras), empresários, homens de gênio e intelectuais engajados.

Nesse caminho, compreendi que essa disputa sucessiva sobre o monopólio e a livre-concorrência de companhias de navegação foi resultado da intervenção de diversos agentes sociais, vinculados a setores dominantes que transitaram a modernização da navegação de forma subordinada e induzida pelo capitalismo liberal do período. Assim colocada por ideias conservadoras, e, através de um Estado violento e autoritário, sua imposição social precisou de retoques ao longo do tempo, realizados por forças sociais que autolegitimavam memórias para privilegiar a narrativa linear da sucessão empresarial de companhias de navegação. Tratam-se de narrativas que nomearam datas e marcos históricos, produzindo a “necessidade” política dessa navegação, em pé de igualdade com uma suposta “necessidade” social e geográfica. A leitura dessa disputa política pôde evidenciar que esses setores sociais estiveram engajados num planejamento que se queria linear e sem conflitos, priorizando ênfase nas disputas empresariais e sem vidas humanas em jogo.

Lidas a contrapelo, as fontes demonstraram que a navegação a vapor no Amazonas não foi simplesmente uma medida de gabinete parlamentar, quando alterou e ressignificou o cotidiano de uma população que a experimentava diariamente. Entretanto, essas evidências também nos mostram que o trabalho humano e a experiência histórica foram fundamentais para que o vapor se concretizasse na região – mas não sem enfrentar resistências populares. Essas foram mesmo importantes na definição das estratégias que a elite passou a desenvolver, alterando o projeto em vários sentidos, em razão de negociação com a população resistente. Mesmo que esse planejamento tivesse sido construído pela exclusão social de costumes e culturas nativas, isso não impediu a atuação transformadora dos que viajavam e trabalhavam naqueles navios, e de dentro de seus modos de vida puderam conferir uma pluralidade de novas significações a essa navegação, resistindo diante do perigo iminente que visava a opressão e a exploração do trabalho.

No âmbito do trabalho náutico, foi importante a compreensão de um processo histórico de imposições que não levou em conta as tipicidades, tradições e culturas nativas na hora de exigir posturas de seriedade, submissão e disciplina dos tripulantes. Essas posturas tornaram-se ainda mais nocivas no trabalho fluvial com a introdução do vapor como máquina de trabalho. As exigências práticas do funcionamento da máquina a vapor trouxeram para aquele meio as violências características da industrialização que se via noutras partes do Brasil daquele tempo, e não eximiu os marinheiros de vapores das inovações de exploração de suas vidas. A meta de submissão do trabalhador à atividade de maquinário, serviu para reforçar a ideologia capitalista que opera a divisão entre planejamento e execução, teoria e prática. Mas não aconteceu da maneira prevista. Na região amazônica, o passado histórico indígena, com seu conhecimento ancestral de navegação, arrolado em variados tipos de barcos, contribuiu na alteração e transformação do serviço de vapores, fragmentando a ideia vencedora da aplicação dessas relações de trabalho. Ainda mais quando a experiência de luta por modos de vida remontava às resistências indígenas da América portuguesa, o que trazia táticas elaboradas desde muito tempo antes dos vapores.

Portanto, o trabalho marítimo e fluvial ainda merece atenção no que toca à historicidade de trabalhadores, que se organizavam para defesa de seus modos de vida e relações de trabalho, negociando ao longo do período estudado as melhores condições para que sua permanência nas tripulações também oferecesse algo de bom. O que vem a ressaltar as características específicas que confeririam à marinhagem local uma importância significativa para a futura organização formal da classe no Amazonas, nos anos iniciais do século XX.

Considerando o número significativo dos trabalhadores fluviais no Amazonas, Foot Hardman e Victor Leonardi já os destacavam em 1982, em *História da indústria e do trabalho no Brasil*, como grandes contribuintes ao desenvolvimento das organizações operárias no Amazonas no começo dos 1900. Ao lado dos gráficos, que possuíam também por aqui papel fundamental na difusão da imprensa operária e sindicalismo classista, igualmente os marítimos amazonenses se mostrariam ainda bastante combativos. Os dois autores localizaram no Instituto Internacional de História Social, em Amsterdã, dois volumes do jornal *A Lucta Social*, editado pelo jornalista Tércio Miranda, em Manaus, no ano de 1914.⁵⁸² Através desses dois fascículos do jornal operário, Hardman e Leonardi problematizam a relevância da classe marítima para o movimento dos trabalhadores da época. Naquele momento, dentre as associações operárias existentes, o setor dos trabalhadores fluviais era o mais representativo, contando com a

⁵⁸² Os fascículos de *A Lucta Social* consultados pelos autores, foram as edições de 29 de março e 1º de maio de 1914.

organização de sua classe: Sociedade dos Práticos; Federação Marítima; Sociedade dos Mestres de Pequena Cabotagem; e Uniões dos Maquinistas e Foguistas. A Federação Marítima, por exemplo, agregava parcela considerável de trabalhadores: moços; marinheiros; criados de copa; taifeiros; maquinistas; pilotos; práticos; foguistas; e comandantes.⁵⁸³ Pelo jornal *Vida Operária*, Luciano Everton ainda localizou, em 1920, a Sociedade Beneficente União dos Foguistas; União dos Moços e Marinheiros; e a Coligação dos Oficiais da Marinha Mercante.⁵⁸⁴ Já são conhecidos alguns jornais dessas instituições, elaborados por esses mesmos marítimos. Essas informações iluminam futuras abordagens a serem devidamente percorridas sob novo corpo documental. Ora, tal imprensa produzida pelos próprios trabalhadores marítimos e suas associações ainda necessita de análise mais aprofundada. E do que já pudemos analisar pelos títulos que tivemos acesso, é inegável a oportunidade de adentrar discussões por intermédio desses jornais, buscando aí observar perspectivas das reivindicações da classe que, organizada agora em associações, e recriando novas formas de luta, estiveram fazendo-se ver de maneira diferente. Uma alternativa a mais para a compreensão de um processo histórico de enfrentamentos, observado no mais das vezes pela lente dos patrões.

Enfim, perceber esse processo histórico a partir das diversas lutas e formas de combate, evidencia a criação de práticas políticas pelos trabalhadores e trabalhadoras perante o mundo que experimentam, dentro dos navios ou fora deles.⁵⁸⁵ A vastidão hidrográfica da Amazônia é de fato, gigantesca, e não poderiam ser diferentes as infinitas possibilidades de vivências daqueles que nela navegam. São homens, mulheres e crianças que apostaram na defesa de seus modos de vida, constituindo de dentro de seus espaços e formas de trabalho, respostas próprias para as desigualdades e dificuldades que sofreram.

⁵⁸³ HARDMAN, Francisco Foot e LEONARDI, Victor. *História da indústria e do trabalho no Brasil: das origens aos anos 20*. São Paulo: Global, 1982, p. 314.

⁵⁸⁴ TELES, Luciano Everton Costa. *O jornal Vida Operária: instrumento de conscientização, mobilização e luta dos trabalhadores de Manaus*. In: *Diálogos*, v.15, pp. 611-630, set.- dez., 2011, p. 626.

⁵⁸⁵ SILVA, Marcos A. da. *História: o prazer em ensino e pesquisa...*, p. 13

REFERÊNCIAS

Arquivos visitados

Arquivo Público do Amazonas (APAM)
 Biblioteca Arthur Reis (BAR)
 Biblioteca Pública do Amazonas (BPAM)
 Instituto Histórico e Geográfico do Amazonas (IHGA)
 Laboratório de História da Imprensa no Amazonas (LHIA)
 Museu Amazônico (MA)

Acervos digitais consultados

Biblioteca Brasileira: <http://www.bbm.usp.br/node/3>
 Câmara dos Deputados: <http://www2.camara.leg.br/>
 Center for Research Libraries: <http://www.crl.edu/>
 Hathi Trust Digital Library: <http://www.hathitrust.org/about>
 New York Public Library: <http://www.nypl.org/>
 The Getty Research Institute: <http://www.getty.edu/research/library/>
 University of Toronto Libraries: <http://oneseach.library.utoronto.ca/>
 Senado Federal: <http://www.senado.gov.br/>
 Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional: <http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>

1. Imprensa

A Capital (Manaus-AM)
A Federação. (Manaus-AM)
A Luz da Verdade. (Belém-PA)
A Mutuca. (Manaus-AM)
A Palestra. (Manaus-AM)
A Paz. (Lábrea; Manicoré-AM)
A Provincia. (Manaus-AM)
A Voz do Amazonas. (Manaus-AM)
Álbum O Estado do Amazonas. Genova: Stabilimento tipo-litografico ditta A. Montorfano, 1899.
Almanack Mercantil Administrativo, Mercantil e Industrial. Belém: Carlos Seidl & Cia, 1868-1873.
Amazonas Commercial. (Manaus-AM)
Argos. (Manaus-AM)
Baixo Amazonas. (Santarém-PA)
Commercio do Amazonas. (Manaus-AM)
Correio do Norte. (Manaus-AM)
Diário do Commercio. (Belém-PA)
Diário Oficial (Manaus-AM)
Echo do Norte. (Manaus-AM)
Estrella do Amazonas. (Manaus-AM)
Folha do Norte. (Belém-PA)
Folha Marítima (Manaus-AM)
Gazeta de Manáos. (Manaus-AM)
Gazeta de Petrópolis. (Petrópolis-RJ)
Jornal do Amazonas. (Manaus-AM)

Jornal do Commercio. (Manaus-AM)
Jornal Official. (Manaus-AM)
Lucta Social (Manaus-AM)
O Catechista. (Manaus-AM)
O Correio do Purus. (Lábrea-AM)
O Humaythaense (Humaitá-AM)
O Manicoré. (Manicoré-AM)
O Marítimo. (Manaus-AM)
O Mariuaense. (Barcelos-AM)
O Purus. (Lábrea-AM)
Os Annaes. (Rio de Janeiro-RJ)
Quo Vadis? (Manaus-AM)
Reforma Liberal (Manaus-AM)
Revista do Amazonas. (Manaus-AM)
Vida Operária. (Manaus-AM)

2. Documentação oficial

2.1. Falas, mensagens, relatórios e roteiros

ARAÚJO, Alfredo e Maia, Álvaro. *Relatório ao Exm. Sr. Dr. Desembargador chefe de polícia do Estado do Amazonas.* In: BITTENCOURT, Antonio Clemente Ribeiro. *Mensagem do governador Antonio Clemente Ribeiro Bittencourt em 10 de julho de 1910.* Manaus: Secção de Obras da Imprensa Oficial, 1911.

CUNHA, Manoel Clementino Carneiro da. *Relatório do presidente Manoel Clementino Carneiro da Cunha, em 03 de maio de 1862.* Pará: Typographia de Frederico Carlos Rhossard, 1862.

FERREIRA PENNA, D. S. *A região ocidental da província do Pará: resenhas, estatísticas das comarcas de Óbidos e Santarém, apresentadas a S. Exc. o Sr. Conselheiro José Bento da Cunha Figueiredo, presidente da província, por D. S. Ferreira Penna e publicadas por ordem do governo.* Pará: Typographia do *Diário de Belém*, 1869.

FURTADO, Francisco José. *Relatório do presidente Francisco José Furtado, em 03 de maio de 1859.* Manaus: Typ. do Ramos, 1859.

LACERDA, Adolpho de Barros Cavalcanti de A. *Relatório do presidente Adolpho de Barros Cavalcanti de A. Lacerda em 08 de maio de 1865.* Recife: Typ. do Jornal do Recife, 1865.

MATTOS, João Wilkens de. *Relatório do presidente João Wilkens de Mattos em 04 de abril de 1869.* Manaus: Typographia do Amazonas, 1869.

_____. *Roteiro da primeira viagem do vapor Monarcha desde a cidade da Barra do Rio Negro, Capital da Provincia do Amazonas, até a Povoação de Nauta, na República do Peru, feito por João Wilkens de Mattos, Secretário do Governo da mesma província, e por ella Deputado à Assembleia Geral Legislativa, 1854.* Rio Negro: Typ. de M. S. Ramos, rua da Palma, 1855. In: Boletim de pesquisa da Cedeam. Manaus: Universidade do Amazonas, 1982. (Fac-símile da edição de 1854).

MEDEIROS, João Rodrigues de. *Relatório de João Rodrigues de Medeiros sobre a exploração do rio Abacaxis.* In: Boletim de pesquisa da Cedeam. Manaus: Universidade do Amazonas, 1982.

MELLO, Antonio Epaminondas de. *Relatório do presidente Antonio Epaminondas de Mello em 24 de junho de 1866.* Recife: Typ. do Jornal do Recife, 1866.

MENEZES, José Alves d' Assumpção. *Relatório da Chefe de Segurança Pública do Estado do Amazonas, José Alves d' Assumpção Menezes ao Tenente-Coronel Antonio Constantino Nery, Governador do Estado em 10 de julho de 1905.* In: NERY, Antonio Constantino. *Mensagem*

lida perante o Congresso dos Representantes, em 10 de julho de 1905. Vol. 1. Manaus: Typographia a vapor do “Amazonas”, 1906.

MIRANDA, Manoel Gomes Corrêa de. *Fala do vice-presidente da Província, Manoel Gomes Corrêa de Miranda em 05 de setembro de 1852. Manaus: Typ. do Ramos, 1852.*

MONTEIRO, Domingos Jacy. *Relatório do presidente da província do Amazonas Domingos Jacy Monteiro em 26 de maio de 1877. Manaus: Typ. do Amazonas, 1878.*

NERY, Silvério José. *Mensagem lida perante o Congresso dos Representantes, pelo governador do estado Silvério José Nery. Manaus: Typ. da Livraria Ferreira Penna, 1903.*

PEIXOTO, Domingos Monteiro. *Fala do presidente da Província do Amazonas, Domingos Monteiro Peixoto. Manaus: Typ. de Gregório José de Moraes, 1873.*

_____. *Relatório do presidente da província do Amazonas, Domingos Monteiro Peixoto. Manaus: Typ. do Comércio do Amazonas, 1875.*

RODRIGUES, Marcos Antonio. *Relatório apresentado ao Dr. Eduardo Gonçalves Ribeiro, Governador do Estado Federal do Amazonas pelo Chefe da Segurança Pública do Estado, Marcos Antonio Rodrigues, em 08 de julho de 1893. In: RIBEIRO, Eduardo Gonçalves. Mensagem do governador do estado lida perante o Congresso dos Representantes em 10 de julho de 1893. Manaus: Typographia do Diário Oficial do Estado do Amazonas, 1893.*

SOUZA, Francisco Bernardino de. *Comissão do Madeira: Pará e Amazonas, pelo encarregado dos trabalhos ethnographicos, Cônego Francisco Bernardino de Souza. 1.ª Parte. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1874.*

TENREIRO ARANHA, João Baptista de Figueiredo. *Relatório do presidente da província do Amazonas, João Baptista de Figueiredo Tenreiro Aranha, em 30 de abril de 1852. Barra do Rio Negro: Typ. do Ramos, 1852.*

VIEIRA, João Pedro Dias. *Exposição do presidente João Pedro Dias Vieira em 26 de fevereiro de 1857. Manaus: Typ. do Ramos, 1857.*

_____. *Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial pelo Exmo. Senhor doutor João Pedro Vieira Dias, presidente desta província, no dia 8 de julho de 1856. Barra do Rio Negro: Typ. de Francisco José da Silva Ramos, 1856.*

2.2. Cartas, leis, regulamentos e decretos

Carta Régia de 12 de maio de 1798. In: Coleção de memórias e outros documentos sobre vários objetos. Notação: códice 807, vol. 11, pp. 23-34. Palácio de Queluz: 1768-1822. (Disponível em <http://www.historiacolonial.arquivonacional.gov.br/>).

COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO DO AMAZONAS. *Correspondências da Agência da Companhia do Amazonas, janeiro a dezembro de 1868. Livro N. 5, 1868. (Arquivo Público do Amazonas).*

Decreto N° 1.445 de 02 de outubro de 1854. Palácio do Rio de Janeiro, 02 de outubro de 1854. In: Coleção de Leis do Brasil. 02/10/1854, p. 316.

Decreto N° 1.988 de 10 de outubro de 1857. Palácio do Rio de Janeiro, 10 de outubro de 1857.

Decreto N° 2.600 de 02 de junho de 1860. Palácio do Rio de Janeiro, 02 de junho de 1860. In: Coleção de Leis do Império do Brasil - 1860, Vol. 1, pt. II, p. 253.

Decreto N° 79 de dezembro de 1889: Regulamento geral para o serviço da praticagem dos portos, costas e rios navegáveis dos Estados Unidos do Brasil. Sala das sessões do Governo Provisório, 23 de dezembro de 1889, 1º da República, 1889. In: Coleção de Leis do Império do Brasil - 1889, p. 276.

MARINHA. *Corpo de off.^{es} marinheiros, maquinistas, artífices de embarque. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1848-1866.*

3. Relatos de viajantes, memorialistas e outros

AGASSIZ, Jean Louis Rudolph; AGASSIZ, Elizabeth Cary. *Viagem ao Brasil: 1865-1866*. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2000.

_____. *Viagem pelo Brasil: 1865 – 1866*. São Paulo: Editora Nacional, 1975.

ARANHA, Bento de Figueiredo Tenreiro. *Um olhar pelo passado*. Manaus: Imprensa Oficial, 1897.

AVÉ-LALLEMANT, Robert. *No rio Amazonas*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1980.

BATES, Henry Walter. *Um naturalista no rio Amazonas*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1979.

BIARD, François Auguste. *Dois anos no Brasil*. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2004.

_____. *Deux années au Brésil par F. Biard: ouvrage illustré de 180 vignettes dessinées par E. Riou d'après les croquis de m. Biard*. Paris: Librairie de L. Hachette, 1862.

BRAGA, Genesino. *Nascença e vivência da Biblioteca do Amazonas*. Belém: INPA, 1957 (sem paginação; versão on-line disponível em www.portalentretextos.com.br / Acesso em 06/05/2016 as 6h:35m).

BURNS, E. Bradford. *Manaus, 1910: retrato de uma cidade em expansão*. Manaus: Editora Artenova limitada, 1966.

CERQUEIRA, Dionysio. *Reminiscências da Fronteira - pelo rio Negro: a vapor, a remo e à sirga*. In: *Os Annaes*. Rio de Janeiro, 28 de junho de 1906.

CUNHA, Euclides da. *Amazônia – Um paraíso perdido*. Manaus: Editora Valer / Governo do Estado do Amazonas / EDUA, 2003.

_____. *Os sertões*. Rio de Janeiro: Record/Altaya, 1998.

GODINHO, Victor; LINDENBERG, Adolpho. *Norte do Brasil: através do Pará e do Maranhão*. Rio de Janeiro e São Paulo: Laemmert & C. Editores, 1906.

GONÇALVES, Lopes. *O Amazonas, esboço histórico, chorographico e estatístico até o ano de 1903*. New York: Hugo J. Hanf, 1904.

KERBEY, Joseph Orton. *An American cônsul in Amazonia*. New York: W. E. Rudge, 1911.

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

LOBATO, Manuel. *O Valle do Amazonas e o problema da borracha*. New York: York Printing Co., 1912.

MARCOY, Paul. *Viagem pelo rio Amazonas*. Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2006.

MAW, Henry Lister. *Narrativa da Passagem do Pacífico ao Atlântico, através dos Andes nas províncias do norte do Peru, e descendo pelo rio Amazonas até ao Pará*. Manaus: ACA, 1989 (reprodução fac-similar da edição impressa em Liverpool, em 1831).

MORAES, Raymundo. *Na planície amazônica*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1939.

_____. *Notas dum jornalista*. Manaus: Edições Governo do Estado do Amazonas, 2001. (Fac-símile da edição de 1924).

NERY, Frederico José de Santa-Anna. *O País das Amazonas*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1979.

NOGUEIRA, José Maria. *Viagem feita pelo Capitão Tenente da Armada Nacional e Imperial, José Maria Nogueira, commandante do vapor de guerra “Guapiassú”; primeiro que subiu o Amazonas, oferecido ao Instituto pelo seu Socio correspondente o Illm. Sr. Coronel Ignacio Accioli de Cerqueira e Silva*. In: *Revista Trimensal de Historia e Geographia ou Jornal do Instituto Histórico e Geographico Brasileiro*. Tomo Sexto, Vol. 06, pp. 378-381. Rio de Janeiro: Kraus Reprint, 1844.

RICE, Alexander Hamilton. *Exploração na Guiana Brasileira*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1978.

ROCHELLE, James Henry. *Life of Rear Admiral John Randolph Tucker*. Washington: The Neale Publishing Company, 1903.

SIMÕES, Veiga. *Daquém & dalém mar*. Manaus: Typ. da Livraria Palais Royal, 1916.

SOUZA, Francisco Bernardino de. *Lembranças e curiosidades do Valle do Amazonas*. Belém: Typ. do Futuro, 1873.

TODD, C. C. *Report on Voyage of the U. S. S. Wilmington up the Amazon river, preceded by a short account of a voyage up the Orinoco river*. Washington: Government Printing Office, 1899.

VIANNA, Arthur. *As epidemias no Pará*. Belém: Universidade Federal do Pará, 1975.

WALLACE, Alfred Russel. *Viagens pelos rios Amazonas e Negro*. Belo Horizonte: São Paulo: Itatiaia; EDUSP, 1979.

4. Literatura

CARVALHO, J. Marques de. *Contos do norte*. Belém: Typographia Elzeriana, 1907.

CASTRO, Ferreira de. *A selva*. Lisboa: Guimarães Editora, 1989.

CONRAD, Joseph. *A linha de sombra: uma confissão*. Rio de Janeiro: O Globo/ São Paulo: Folha de S. Paulo, 2003.

FRIAS, David C. Sanches de. *Uma viagem ao Amazonas*. Lisboa: Typographia de Mattos Moreira & Cardoso, 1883.

ROSA, João Guimarães. *Grande Sertão: veredas*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2001.

SERRA, Joaquim. *A Abertura do Amazonas, Canto por Joaquim Serra*. São Luís do Maranhão: Folheto, 1867. (Biblioteca Arthur Reis).

SOUZA, Inglês de. *O naufrágio do Purús*. In: CARVALHO, J. Marques de. *Entre as Nymphéas*. Buenos Aires: Arnoldo Moen, 1896.

5. Imagens

Álbum do Amazonas: Manáos: 1901-1902.

GERODETTI, João Emílio e CORNEJO, Carlos. *Navios e portos do Brasil: nos cartões-postais e álbuns de lembranças*. São Paulo: Solaris Edições Culturais, 2006.

Gravura (autoria desconhecida). Fonte: LOBATO, Manuel. *O Valle do Amazonas e o problema da borracha*. New York: York Printing Co., 1912, p. 18. (Disponível em versão digitalizada pela Hathi Trust Digital Library: <http://www.hathitrust.org/about>: Acesso em 04/03/15, às 20h00min).

Indicador Illustrado do Estado do Pará. Rio de Janeiro: Courier & Billiter, Editores, 1910.

RIOU, Edouard. *Le revolver*. Fonte: BIARD, François Auguste. *Deux années au Brésil par F. Biard*: ouvrage illustré de 180 vignettes dessinées par E. Riou d'après les croquis de m. Biard. Paris: Librairie de L. Hachette, 1862.

6. Obras consultadas, citadas e de referência

6.1. Teses e dissertações

CARDOSO, Antonio Alexandre Isidio. *Nem sina, nem acaso: a tessitura das migrações entre a Província do Ceará e o território amazônico (1847-1877)*. Dissertação (mestrado em História) – Centro de Humanidades. Universidade Federal do Ceará: Fortaleza, 2011.

CAVALCANTE, Ygor Olinto Rocha. *“Uma viva e permanente ameaça”*: resistência, rebeldia e fugas de escravos no Amazonas Provincial (c.1850 - c.1882). Dissertação (Mestrado em História) - Instituto de Ciências Humanas e Letras. Manaus: Universidade Federal do Amazonas, 2013.

- DANTAS, Paula. *Desordem em progresso: crime e criminalidade em Manaus (1905-1915)*. Dissertação (Mestrado em História) - Instituto de Ciências Humanas e Letras. Universidade Federal do Amazonas: Manaus, 2014.
- FREIRE, José Ribamar Bessa. *Da língua geral ao português: para uma história dos usos sociais das línguas na Amazônia*. Tese (doutorado em Literatura Comparada). Rio de Janeiro: Instituto de Letras, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, 2003.
- GROBE, Cristiana Petersen. *Manaus e seus igarapés: a construção da cidade e suas representações (1880-1915)*. Dissertação (Mestrado em História) - Instituto de Ciências Humanas e Letras. Universidade Federal do Amazonas: Manaus, 2014.
- LEAL, Davi Avelino. *Direitos e processos diferenciados: os conflitos pelo uso dos recursos naturais no rio Madeira (1861-1932)*. Tese (Doutorado em Sociedade e Cultura na Amazônia) – Instituto de Ciências Humanas e Letras. Universidade Federal do Amazonas: Manaus, 2013.
- _____. *Entre barracões, varadouros e tapiris: os seringueiros e as relações de poder nos seringais do rio Madeira (1880-1930)*. Dissertação (Mestrado em Sociedade e Cultura na Amazônia) – Instituto de Ciências Humanas e Letras. Universidade Federal do Amazonas: Manaus, 2007.
- LIMA, Carla Oliveira de. *Natureza, cultura e imaginário nos relatos de Alfred Russel Wallace, Louis Rodolph Agassiz e Elizabeth Cabot Cary Agassiz*. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Letras. Manaus: Universidade Federal do Amazonas, 2008.
- LIRA, Bárbara Rebeka Gomes de. *A difícil vida fácil: o mundo da prostituição e suas representações na cidade de Manaus (1890-1925)*. Dissertação (Mestrado em História) - Instituto de Ciências Humanas e Letras. Universidade Federal do Amazonas: Manaus, 2014.
- LOPES, Siméia de Nazaré. *O comércio interno no Pará oitocentista: atos, sujeitos sociais e controle entre 1840-1855*. Dissertação (mestrado em Planejamento do desenvolvimento). Belém: Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, UFPA, 2002.
- MACHADO, Maria Helena P. T. *Brasil a vapor: raça, ciência e viagem no Século XIX*. Tese de Livre Docência – São Paulo: Departamento de História/FFLCH/USP, 2005.
- MENEZES, Bianca Sotero de. *Imprensa e gênero: a condição feminina e as representações da mulher amazonense na imprensa provincial (1850-1889)*. Dissertação (mestrado em História). Manaus: UFAM, 2014.
- MORAES, Rinaldo Ribeiro. *A navegação regional como mecanismo de transformação da economia da borracha*. Tese de doutorado (Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido) Belém: Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, UFPA, 2007.
- OLIVEIRA, Vitor Wagner Neto de. *Entre o Prata e Mato Grosso: uma viagem pelo mundo do trabalho marítimo de 1910 a 1930*. (Buenos Aires, Montevideu, Assunção e Corumbá). Tese (doutorado em História) – Instituto de Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2006.
- PAIVA, Marco Aurélio Coelho de. *O papagaio e o fonógrafo: a Amazônia nos prosadores de ficção (1908-1931)*. Tese (doutorado em Sociologia). São Paulo: USP, 2005.
- PINHEIRO, Luís Balkar Sá Peixoto. *Nos subterrâneos da revolta: trajetórias, lutas e tensões na Cabanagem*. Tese (doutorado em História). São Paulo: PUC/SP, 1998.
- PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *Folhas do norte: letramento e periodismo no Amazonas (1880-1920)*. Tese (doutorado em História). São Paulo: PPGH – PUC/SP, 2001.
- STOCO, Sávio Luis. *No rastro do rastro: ensaios sobre o filme No rastro do Eldorado de Silvino Santos*. Dissertação (mestrado em Artes Visuais). Campinas, SP: Instituto de Artes – Unicamp, 2014.
- SANTOS JÚNIOR, Paulo Marreiro dos. *Criminalidade e criminalização de práticas populares em Manaus, 1906-1917*. Dissertação (mestrado em História). São Paulo: PPGH – PUC/SP, 2005.

SILVA, James Roberto. *Doença, fotografia e representação*. Revistas médicas em São Paulo e Paris, 1869-1925. Tese (doutorado em História) – FFLCH. São Paulo: USP, 2003.

6.2. Publicações

ABREU, Berenice. *Jangadeiros: uma corajosa jornada em busca de direitos no Estado Novo*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2012.

ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. *A invenção do nordeste e outras artes*. São Paulo: Cortez, 2011.

ALBUQUERQUE, Gerson. *Trabalhadores do Muru, o rio das cigarras*. Rio Branco: EDUFAC, 2005.

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

ARANTES, Antonio A. *Paisagens paulistanas: transformações do espaço público*. Campinas: Editora da Unicamp; São Paulo: Imprensa Oficial, 2000.

BAKTHIN, Mikhail. *A cultura popular na Idade Média e no Renascimento: o contexto de François Rabelais*. São Paulo: Hucitec, 2013.

BARBOSA, Marialva. *História cultural da Imprensa – Brasil 1800-1900*. Rio de Janeiro: Mauad X, 2010.

_____. *História da Comunicação no Brasil*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2013.

BARREIRO, José Carlos. *A formação da força de trabalho marítima no Brasil: cultura e cotidiano, tradição e resistência (1808-1850)*. In: *Tempo*. Revista do Departamento de História da UFF, v. 15, p. 189-209, 2010.

_____. *Os relatórios do Ministério da Marinha como fontes para a análise da formação da disciplina de trabalho na Marinha do Brasil (1780-1850)*. UNESP-FCLAs-CEDAP, v.1, n. 2, 2005.

BASTOS, Aureliano Cândido Tavares. *Cartas do solitário*. Rio de Janeiro, 1863.

_____. *O valle do Amazonas: a livre navegação do Amazonas, estatística, produções, comércio, questões fiscais do valle do Amazonas*. São Paulo: Ed. Nacional; Brasília: INL, 1976.

BASTOS, Carlos Augusto e LOPES, Siméia de Nazaré. *Nas rotas do Xingu e do Tapajós: remeiros e regatões no Grão-Pará do Pós-Cabanagem*. In: CARDOSO, Alírio e SOUZA, César Martins de (org.). *Histórias do Xingu: fronteiras, espaços e territorialidades (Séc. XVII-XXI)*. Belém: EDUFPA, pp. 160-188, 2008.

BATISTA, Djalma. *O complexo da Amazônia – Análise do processo de desenvolvimento*. Manaus: Valer, Edua e Inpa, 2007.

BENCHIMOL, Samuel. *Amazônia – Formação social e cultural*. Manaus: Valer, 2009.

BENJAMIN, Walter. *Sobre o conceito da História*. In: *Magia e técnica, arte e política: ensaios sobre literatura e história da cultura*. São Paulo: Brasiliense, 2012.

BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido se dissolve no ar*. Lisboa: Edições 70, 1982.

BITTENCOURT, Agnello. *Bacia Amazônica: vias de comunicação e meios de transporte*. Rio de Janeiro: INPA, 1957.

_____. *Dicionário amazonense de biografias – vultos do passado*. Rio de Janeiro: Conquista, 1973.

BORDIEU, Pierre. *O desencantamento do Mundo*. São Paulo: Editora Perspectiva, 1979.

BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII: os jogos das trocas, volume 2*. São Paulo: Martins Fontes, 2009.

CANDIDO, Antonio. *Depoimento*. In: CALLADO, Antonio; PIGNATARI, Décio; CAMPOS, Haroldo de; ROCHA, Paulo Mendes da; SANT'ANNA, Sérgio. *Depoimentos sobre João Guimarães Rosa e sua obra*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2001.

- _____. *Literatura e sociedade: estudos de Literatura e História Literária*. Rio de Janeiro: Ouro sobre azul, 2011.
- _____. *Os parceiros do rio Bonito*. Rio de Janeiro: Ouro sobre azul, 2010.
- CARDOSO, Antonio Alexandre Isidio. *O mundo de Manoel Urbano da Encarnação: indígenas, regatões, migrantes e fugitivos no avanço rumo ao oeste amazônico no século XIX*. XXVII Simpósio Nacional de História: conhecimento histórico e diálogo social. Natal: Anpuh, 2013 (sem paginação).
- CARVALHO, José Murilo de. *Cidadania: tipos e percursos*. In: *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 9, n.18, pp. 337-359, 1996.
- CARVALHO JÚNIOR, Almir Diniz de. *Índios cristãos no cotidiano das colônias do norte (séculos XVII e XVIII)*. In: *Revista de História*. São Paulo: N° 168, jan. /jun., pp. 69-99, 2013.
- CASTORIADIS, Cornelius. *Socialismo ou barbárie: o conteúdo do socialismo*. São Paulo: Brasiliense, 1983.
- CAVALCANTE, Ygor Olinto Rocha. *Entre o calabouço e o cativo: escravizados, africanos, indígenas e as experiências de liberdade precária (Brasil, Amazonas: séc. XIX)*. In: *Entre-lugares, diálogos pertinentes: sociedades amazônicas e outras realidades contemporâneas*. Nilton Ponciano e Valéria Pereira (Orgs.). Coari: Editora do IFAM, 2013.
- CERTEAU, Michel de. *A Escrita da História*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1982.
- CHALHOUB, Sidney. *Cidade febril: cortiços e epidemias na corte imperial*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.
- _____. *Trabalho, lar e botequim*. São Paulo: Brasiliense, 1986.
- _____. *Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na Corte*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.
- CHAUÍ, Marilena. *Conformismo e Resistência: aspectos da cultura popular no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1986.
- _____. *Contra a servidão voluntária / org. Homero Santiago*. Belo Horizonte: Autêntica Editora; São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2013.
- _____. *Cultura e Democracia: o discurso competente e outras falas*. São Paulo: Ed. Moderna, 1980.
- _____. *História a contrapelo*. In: *Conformismo e resistência / org. Homero Santiago*. (Originalmente publicado como prefácio a: DECCA, Edgar Salvatori de. *O silêncio dos vencidos*. São Paulo: Brasiliense, 1982.). São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2014.
- _____. *Manifestações ideológicas do autoritarismo brasileiro / org. André Rocha*. Belo Horizonte: Autêntica Editora; São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2013.
- _____. *O nacional e o popular na cultura brasileira*. São Paulo: Brasiliense, 1983.
- _____. *O que é ideologia*. São Paulo: Brasiliense, 1991.
- CHESNEAUX, Jean. *Devemos fazer tabula rasa do passado? sobre a história e os historiadores*. Tradução de Marcos A. da Silva. São Paulo: Editora Ática, 1995.
- CLASTRES, Pierre. *A sociedade contra o Estado – pesquisas de antropologia política*. São Paulo: Cosac Naify, 2012.
- COSTA, Francisca Deusa Sena. *Quando viver ameaça a ordem urbana – trabalhadores de Manaus (1890/1915)*. Manaus: Editora Valer e Fapeam, 2014.
- COSTA, Hideraldo Lima da. *Cultura, trabalho e luta social na Amazônia: discurso dos viajantes – século XIX*. Manaus: Editora Valer e Fapeam, 2013.
- CRUZ, Heloisa de Faria e PEIXOTO, Maria do Rosário da Cunha. *Na oficina do historiador: conversas sobre História e imprensa*. In: *Projeto História*, São Paulo, n. 35, pp. 253-270, dez., 2007.
- CRUZ, Heloisa de Faria. *São Paulo em papel e tinta: periodismo e vida urbana – 1890 – 1915*. São Paulo: EDUC: FAPESP: Arquivo Público do Estado de São Paulo; Imprensa Oficial SP, 2000.

- DAOU, Ana Maria. *A belle époque amazônica*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000.
- DECCA, Edgar Salvatori de. *1930 – O silêncio dos vencidos*. São Paulo: Brasiliense, 1981.
- _____. *A ciência da produção: fábrica despolitizada*. In: *Revista Brasileira de História* (número especial “À Lucta, trabalhadores!”). São Paulo: Marco Zero, pp. 47-79, 1984.
- DIAS, Edinea Mascarenhas. *A ilusão do Fausto – Manaus 1890-1920*. Manaus: Valer, 1999.
- DIAS, Maria Odila Leite da Silva. *Quotidiano e poder em São Paulo no Século XIX*. São Paulo: Brasiliense, 1984.
- ENGELS, Friedrich e MARX, Karl. *A ideologia alemã*. São Paulo: Expressão Popular, 2009.
- ENGELS, Friedrich. *A situação da classe trabalhadora na Inglaterra*. São Paulo: Boitempo, 2008.
- ERTZOGUE, Marina Haizenreder. *Insubmissos e desertores: os barqueiros do Araguaia e a divisão do trabalho na navegação interprovincial – (Goiás-Pará – século 19)*. In: *Revista Litteris*, n.14, set. de 2014, pp. 46-69, 2014.
- FENELON, Déa Ribeiro. *E. P. Thompson – História e política*. In: *Revista Projeto História*. São Paulo, (12), out., pp. 77-93, 1995.
- _____. *Trabalho, cultura e história social*. In: *Revista Projeto História*. São Paulo: EDUC, (4), jun., 1984.
- FENELON, Déa Ribeiro; MACIEL, Laura A.; ALMEIDA, Paulo R. de e KHOURY, Yara A. (orgs.). *Muitas memórias, outras histórias*. 1 ed. São Paulo: Olho d’Água, 2004.
- FERREIRA, Sylvio Mário Puga. *Federalismo, economia exportadora e representação política: o Amazonas na República Velha: 1889-1914*. Manaus: EDUA, 2007.
- FIGUEIREDO, Aldrin de Moura. *Os vândalos do Apocalipse e outras histórias: arte e literatura no Pará dos anos 20*. Belém: IAP, 2012.
- FONSECA, Dante Ribeiro da. *O surto gumífero e a navegação na Amazônia*. In: *Revista Veredas Amazônicas*, Porto Velho, n.01, vol. 01, 2011.
- FOUCAULT, Michel. *A vida dos homens infames*. In: *Estratégia, poder-saber. Ditos e escritos IV*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, pp. 203-222, 2003.
- _____. *Segurança, território, população: curso dado no Collège de France (1977-1978)*. São Paulo: Martins Fontes, 2008.
- GREGÓRIO, Vitor Marcos. *Uma face de Jano: a navegação do rio Amazonas e a formação do Estado Brasileiro (1838-1867)*. São Paulo: Annablume, 2012.
- _____. *O progresso a vapor: navegação e desenvolvimento na Amazônia do século XIX*. In: *Nova Economia*, Belo Horizonte, volume 19, n.1, pp. 185-212. Janeiro-abril, 2009.
- HARDMAN, Francisco Foot e LEONARDI, Victor. *História da indústria e do trabalho no Brasil: das origens aos anos 20*. São Paulo: Global, 1982.
- HARDMAN, Francisco Foot. *Antigos modernistas*. In: NOVAES (org.), Adauto. *Tempo e História*. São Paulo: Companhia das Letras/Secretaria Municipal de Cultura, pp. 289-305, 1992.
- _____. *Nem pátria, nem patrão! Memória operária, cultura e literatura no Brasil*. São Paulo: Editora Unesp, 2002.
- _____. *Trem-fantasma: a ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.
- HEUFEMANN-BARRÍA, Elsa Otilia. *Orellana, Ursúa y Lope de Aguirre: sus hazañas novelescas por el Rio Amazonas (siglo XVI)*. Madri: La Mirada Malva, 2012.
- HILL, Christopher. *O mundo de ponta-cabeça: idéias radicais durante a revolução inglesa de 1640*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.
- _____. *O século das revoluções, 1603-1714*. São Paulo: Unesp, 2012.
- HOBBSBAWM, Eric J. *A Era das revoluções: Europa 1789-1848*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2009.

- _____. *Mundos do trabalho: novos estudos sobre a História Operária*. São Paulo: Paz e Terra, 2015.
- _____. *Sobre história*. São Paulo: Companhia das Letras, 2013.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Monções*. São Paulo: Brasiliense, 2000.
- KHOURY, Yara Aun. *Muitas memórias, outras histórias: cultura e o sujeito na história*. In: LAFARGUE, Paul. *O direito à preguiça*. Introdução de Marilena Chauí. São Paulo: Unesp; Hucitec, 1999.
- LEITE, Joaquim da Costa. *O transporte de emigrantes: da vela ao vapor na rota do Brasil, 1851-1914*. In: *Análise Social*, vol. XXVI. Lisboa: Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, pp. 741-752, 1991.
- LEONARDI, Victor. *Entre árvores e esquecimentos: história social dos sertões do Brasil*. Brasília: Paralelo 15 Editores, 1996.
- _____. *Os historiadores e os rios: natureza e ruína na Amazônia brasileira*. Brasília: Paralelo 15, Editora da Universidade de Brasília, 1999.
- LINEBAUGH, Peter e REDIKER, Marcus. *A hidra de muitas cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário*. São Paulo: Companhia das letras, 2008.
- LINEBAUGH, Peter. *Crime e industrialização: a Grã-Bretanha no século XVIII*. In: PINHEIRO, Paulo Sérgio (org.). *Crime, violência e poder*. São Paulo: Brasiliense, 1983.
- _____. *Todas as montanhas atlânticas estremeceram*. In: *Revista Brasileira de História* (número especial “À Lucta, trabalhadores!”). São Paulo: Marco Zero, pp. 07-46, 1984.
- LOUREIRO, Antonio. *A “Gazeta do Purus”: cenas de uma época*. Manaus: Imprensa Oficial, 1981.
- _____. *História da navegação no Amazonas*. Manaus: Gráfica Lorena, 2007.
- _____. *O Amazonas na Época Imperial*. Manaus: Valer, 2007.
- MACIEL, Laura Antunes. *A comissão Rondon e a conquista dos sertões: espaço, telégrafo e civilização*. In: *Projeto História*. São Paulo, (18), maio, pp. 167-189, 1999.
- _____. *Cultura e tecnologia: a constituição do serviço telegráfico no Brasil*. In: *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 21, n° 41, pp. 127-144, 2001.
- MADEIRA, Angélica. *Livro dos naufrágios: ensaio sobre a História trágico-marítima*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2005.
- MAGALHÃES, Gildo. *Ciência e técnica no Brasil durante a monarquia (1808-89)*. In: *Revista de História*, v.148, pp. 125-156, 2003.
- MARX, Karl. *A miséria da filosofia: resposta à Filosofia da miséria*, do sr. Proudhon. São Paulo: Expressão Popular, 2009.
- MATOS, Maria Izilda Santos de. *Cotidiano e cultura: história, cidade e trabalho*. Bauru, SP: EDUSC, 2002.
- MEGGERS, Betty. *Amazônia: a ilusão de um Paraíso*. Tradução de Maria Yedda Linhares. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1977.
- MESQUITA, Otoni Moreira de. *La Belle Vitrine: Manaus entre dois tempos (1890 – 1900)*. Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2009.
- _____. *Manaus: História e Arquitetura – 1852/1910*. Manaus: Editora Valer, 2006.
- MOREIRA NETO, Carlos de Araújo. *Índios da Amazônia: de maioria a minoria. 1750-1850*. Petrópolis: Vozes, 1988.
- MOTA, Carlos Guilherme. *Ideologia da cultura brasileira (1933-1974): pontos de partida para uma revisão histórica*. São Paulo: Editora 34, 2014.
- NEVES, Eduardo Góes. *Arqueologia da Amazônia*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2006.
- NOGUEIRA, Shirley Maria Silva. *Mais histórias de desertores: fugas de militares no Xingu e Tapajós (1773-1823)*. In: CARDOSO, Alírio e SOUZA, César Martins de (org.). *Histórias do Xingu: fronteiras, espaços e territorialidades (Séc. XVII-XXI)*. Belém: EDUFPA, pp. 75-95, 2008.

- OLIVEIRA, José Aldemir de. *Tempo e espaço urbano na Amazônia no período da Borracha*. In: *Scripta Nova* (Barcelona), v. X, p. (35), 2006.
- PALM, Paulo Roberto. *A abertura do rio Amazonas à navegação internacional e o Parlamento Brasileiro*. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2009.
- PAOLI, Maria Celia (org.). *Diálogos com Marilena Chauí*. São Paulo: Barcarolla: Discurso Editorial, 2011.
- _____. *Trabalhadores e Cidadania*. In: *Estudos Avançados*. São Paulo, v. 3, n.7, pp. 40-66, 1989.
- PEIXOTO, Maria do Rosário da Cunha. *Cultura, trabalho e trabalhadores: novas racionalidades em curso*. In: *Projeto História*, São Paulo, n. 48, 2013.
- PENNINGTON, David. *Manaus e Liverpool: uma ponte marítima centenária – anos finais do Império / meados do XX*. Manaus: EDUA, 2009.
- PEREIRA, Kívia Mirrana. *Cocheiros e carroceiros na cidade de Manaus (1900-1920)*. In: *Revista Eletrônica Mutações, jul.- dez., 2015*.
- PINHEIRO, Luis Balkar Sá Peixoto. *De mocambeiro a cabano: notas sobre a presença negra na Amazônia na primeira metade do século XIX*. In: *Terras das Águas*, vol. 1, n°1, 1999.
- _____. *Imprensa e sociedade nos confins da Amazônia (1880-1920)*. In: *Diálogos – Revista do Departamento de História e Programa de Pós-Graduação em História*, vol. 18, núm. 1, janeiro-abril. Maringá: Universidade Estadual de Maringá, pp. 297-323, 2014.
- _____. *Imigração, trabalho e imprensa em Manaus, 1890-1928*. In: *Revista Litteris*, v. 14, pp. 01-21, 2014.
- _____. *O livro dos mortos: a Cabanagem através das fontes carcerárias*. In: *Revista Amazonense de História da Universidade Federal do Amazonas*, v.1, n.1. Manaus: EDUA, pp. 99-130, 2002.
- PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *A cidade sobre os ombros: trabalho e conflito no porto de Manaus (1899-1925)*. Manaus: EDUA, 2003.
- _____. *Do jornal à academia: elites letradas e periodismo no Amazonas (1880-1920)*. In: *Amazônia em cadernos*, vol. 7/8. Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, pp. 145-197, 2007.
- _____. *Migração, trabalho e etnicidade: portugueses e ingleses no porto de Manaus, 1880-1920*. In: *Varia História*. vol.30 no.54 Belo Horizonte Set. / Dez. 2014.
- _____. *Nos meandros da cidade: cotidiano e trabalho na Manaus da borracha, 1880-1920*. In: *Canoa do Tempo: Revista do Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal do Amazonas*, vol.1, n.1. Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, pp.53-81, 2007.
- PORRO, Antonio. *O povo das águas*. Petrópolis e São Paulo: Vozes e Edusp, 1996.
- _____. *As crônicas do rio Amazonas*. Petrópolis: Vozes, 1993.
- PRADO JR., Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.
- _____. *História Econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1971.
- PROJETO HISTÓRIA: *Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História da PUC – SP*. (Dossiê: *Diálogos com E. P. Thompson*). São Paulo: Editora da PUC-SP, N° 12, p. 01-203, 1995.
- RAGO, Margareth. *Do cabaré ao lar: a utopia da cidade disciplinar: Brasil 1890-1930*. São Paulo: Paz e Terra, 2014.
- RÉBÉRIOUX, Madeleine. *Os lugares da memória operária*. In: *O direito à memória*. São Paulo: Departamento de Patrimônio Histórico, 1992.
- REIS, Arthur César Ferreira. *A Amazônia e a cobiça internacional*. Rio de Janeiro: Gráfica Record Editora, 1968.
- _____. *História do Amazonas*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1989.

- _____. *Limites e demarcações na Amazônia brasileira*, volume 2: A fronteira com as colônias espanholas. Belém: Secult, 1993.
- _____. *Manãos e outras villas*. Manaus: Governo do Estado do Amazonas / Secretaria de Estado da Cultura e Turismo / EDUA, 1999.
- ROOSEVELT, Anna. *Arqueologia Amazônica*. In: CUNHA, Manuela Carneiro da. *História dos índios no Brasil*. São Paulo: Comp. das Letras, 1992, pp. 53-87.
- RONCAYOLO, Marcel. *Transfigurações noturnas da cidade: o império das luzes artificiais*. In: *Projeto História*. São Paulo, (18), maio, pp. 97-101, 1999.
- SPIVAK, Gayatri Chakravorty. *Pode o subalterno falar?* Belo Horizonte: Editora UFMG, 2010.
- SADER, Eder. *Quando novos personagens entram em cena: experiências, falas e lutas dos trabalhadores da Grande São Paulo, 1970-80*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.
- SAMPAIO, Patrícia Melo. *Os fios de Ariadne: fortunas e hierarquias na Amazônia, século XIX*. São Paulo: Editora Livraria da Física, 2014.
- SANTOS, Carlos José Ferreira dos. *Nem tudo era italiano: São Paulo e pobreza*. São Paulo: Annablume, 2008.
- SANTOS, Francisco Jorge dos. *Além da conquista: guerras e rebeliões indígenas na Amazônia pombalina*. Manaus: EDUA, 2002.
- SANTOS, Wanderley Guilherme dos. *Cidadania e justiça: a política social na ordem brasileira*. Rio de Janeiro: Campus, 1979.
- SARLO, Beatriz. *Paisagens imaginárias: intelectuais, arte e meios de comunicação*. São Paulo: Edusp, 1997.
- SEVCENKO, Nicolau. *Literatura como missão*. São Paulo: Brasiliense, 1984.
- SILVA, Elisiane; NEVES, Gervásio Rodrigo e MARTINS, Liana Bach (org.). *Mauá: o desafio inovador numa sociedade arcaica*. Brasília: Fundação Ulysses Guimarães, 2011.
- SILVA, James Roberto. *Revisitando Paul Marcoy em sua passagem pelo Amazonas*. In: XX Encontro Regional de História da ANPUH-SP, 2010, Franca/SP. ANPUH-SP: Anais do XX Encontro Regional de História da ANPUH. História e Liberdade. Franca/SP, Unesp/Fapesp, 6-10 set., 2010. Franca/SP, 2010.
- SILVA, Marcos A. da. "A História e seus limites". *História & Perspectivas*. Uberlândia: 6: 59/65, jan/jun 1992. OBS.: republicado na *Revista da USP*. São Paulo: 33, mar/maio, pp. 209/216, 1997.
- _____. *Contra a chibata: marinheiros brasileiros em 1910*. São Paulo: Brasiliense, 1982.
- _____. *História: o prazer em ensino e pesquisa*. São Paulo: Brasiliense, 2003.
- _____. *O trabalho da linguagem*. In: *Revista Brasileira de História*, (11), set., 1985.
- SODRÉ, Nelson Werneck. *História da Imprensa no Brasil*. Rio de Janeiro: Mauad, 1966.
- SOUZA, César Martins de (org.). *Histórias do Xingu: fronteiras, espaços e territorialidades (Séc. XVII-XXI)*. Belém: EDUFPA, pp. 160-188, 2008.
- TAPAJÓS, Torquato. *Província do Amazonas, navegação directa*. Rio de Janeiro: Typ, da Escola de S. J. Alves, 1886.
- TELES, Luciano Everton Costa. *O jornal Vida Operária: instrumento de conscientização, mobilização e luta dos trabalhadores de Manaus*. In: *Diálogos*, v.15, pp. 611-630, set.- dez., 2011.
- TENCA, Álvaro. *Senhores dos trilhos: racionalização, trabalho e tempo livre nas narrativas de ex-alunos do curso de ferroviários da antiga Paulista*. São Paulo: UNESP, 2006.
- THIERION, Brigitte. *Olhares sobre a terra e o homem da Amazônia: um imaginário em construção*. In: *Brasil/Brazil (Revista de Literatura Brasileira da UFRGS)*, n.51, (28), pp.43-65, 2015.
- THOMAS, Keith. *O homem e o mundo natural: mudanças de atitudes em relação às plantas e aos animais (1500-1800)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

- THOMPSON, Edward P. *A formação da classe operária inglesa: a árvore da liberdade*. 3 Ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2010.
- _____. *Costumes em comum*. São Paulo: Companhia das letras, 1998.
- _____. *A miséria da teoria*. Rio de Janeiro: Zahar, 1978.
- _____. *As peculiaridades dos ingleses e outros artigos*. Campinas: Editora da Unicamp, 2001.
- _____. *Tradición, revuelta y consciencia de clase: estudios sobre la crisis de la sociedad preindustrial*. Prólogo de Josep Fontana. Barcelona: Editorial Crítica, 1979.
- TOCANTINS, Leandro. *Amazônia: natureza, homem e tempo: uma planificação ecológica*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1982.
- VAINFAS, Ronaldo. *Protagonistas anônimos da história*. Rio de Janeiro: Campus, 2002.
- VESENTINI, Carlos Alberto. *A teia do fato*. São Paulo: Editora Hucitec, 1997.
- VIEIRA, Maria do Pilar de Araújo; PEIXOTO, Maria do Rosário da Cunha; KHOURY, Yara Maria Aun. *A pesquisa em História*. São Paulo: Editora Ática, 2003.
- WEIL, Simone. *A condição operária e outros estudos sobre a opressão*. Org. por Ecléa Bosi. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.
- WILLIAMS, Raymond. *A imprensa e a cultura popular: uma perspectiva histórica*. Tradução de Ricardo B. Iannuzzi e revisão técnica de Heloisa de Faria Cruz. In: *Projeto História*, São Paulo, n.35, pp. 15-26, dez., 2007.
- _____. *Cultura e Materialismo*. São Paulo: Editora Unesp, 2011.
- _____. *Marxismo e Literatura*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editores, 1979.
- _____. *O campo e a cidade: na história e na literatura*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

7. Videos

- BLANK, Les. *Burden of Dreams*. (95 min.)
- HERZOG, Werner. *Fitzcarraldo*. (158 min.)
- SANTOS, Silvino. *No Paiz das Amazonas*. (130 min.)
- _____. *No rastro do Eldorado (ou Amazon: Dr. Hamilton Rice; Expedição do Dr. Hamilton Rice ao Rio Branco em 1924-1925)*. (60 min.)