



PAPERS DO NAEA

ISSN 15169111

PAPERS DO NAEA Nº 170

**CIVILIZAÇÃO DO RIO, CIVILIZAÇÃO DA ESTRADA: TRANSPORTES
NA OCUPAÇÃO DA AMAZÔNIA NO SÉCULO XIX E XX**

Rosa Elisabeth Acevedo Marin

Belém, Maio de 2004

O Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA) é uma das unidades acadêmicas da Universidade Federal do Pará (UFPA). Fundado em 1973, com sede em Belém, Pará, Brasil, o NAEA tem como objetivos fundamentais o ensino em nível de pós-graduação, visando em particular a identificação, a descrição, a análise, a interpretação e o auxílio na solução dos problemas regionais amazônicos; a pesquisa em assuntos de natureza socioeconômica relacionados com a região; a intervenção na realidade amazônica, por meio de programas e projetos de extensão universitária; e a difusão de informação, por meio da elaboração, do processamento e da divulgação dos conhecimentos científicos e técnicos disponíveis sobre a região. O NAEA desenvolve trabalhos priorizando a interação entre o ensino, a pesquisa e a extensão. Com uma proposta interdisciplinar, o NAEA realiza seus cursos de acordo com uma metodologia que abrange a observação dos processos sociais, numa perspectiva voltada à sustentabilidade e ao desenvolvimento regional na Amazônia.

A proposta da interdisciplinaridade também permite que os pesquisadores prestem consultorias a órgãos do Estado e a entidades da sociedade civil, sobre temas de maior complexidade, mas que são amplamente discutidos no âmbito da academia.

Papers do NAEA - Papers do NAEA - Com o objetivo de divulgar de forma mais rápida o produto das pesquisas realizadas no Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA) e também os estudos oriundos de parcerias institucionais nacionais e internacionais, os Papers do NAEA publicam textos de professores, alunos, pesquisadores associados ao Núcleo e convidados para submetê-los a uma discussão ampliada e que possibilite aos autores um contato maior com a comunidade acadêmica.



Universidade Federal do Pará

Reitor

Alex Bolonha Fiúza de Mello

Vice-reitor

Marlene Rodrigues Freitas

Núcleo de Altos Estudos Amazônicos

Diretor

Luis Eduardo Aragon Vaca

Diretor Adjunto

Marília Emmi

Conselho editorial do NAEA

Armin Mathis

Francisco de Assis Costa

Indio Campos

Maurilio Monteiro

Luis Aragon

Marília Emmi

Setor de Editoração

E-mail: editora_naea@ufpa.br

Papers do NAEA: Papers_naea@ufpa.br

Telefone: (91) 3201-8521

Paper 170

Revisão de Língua Portuguesa de responsabilidade do autor.

CIVILIZAÇÃO DO RIO, CIVILIZAÇÃO DA ESTRADA: TRANSPORTES NA OCUPAÇÃO DA AMAZÔNIA NO SÉCULO XIX E XX

Rosa Elizabeth Acevedo Marin

Resumo:

Este artigo trata das inovações de transporte adotadas na Amazônia, a partir da segunda metade do século XIX, e expõe as influências que tiveram no aumento da produção agro-extrativa, na organização de circuitos de comercialização, abastecimento e no povoamento da região. O navio a vapor e a estrada de ferro interiorizaram uma economia mercantil que teve nesta modalidade de transporte um componente importante para o barateamento dos preços. Com a decadência da economia da borracha esse setor experimenta forte retração. A partir da década de 1950, uma nova infraestrutura econômica é organizada na região com base no transporte rodoviário. É a fase de construção das grandes estradas federais e estaduais (Belém-Brasília, Cuiabá-Santarém, Transamazônica, Pará-Maranhão, PA-170, Manaus-Boa Vista) pouco integradas aos modos de transporte que foram suplantados. Ambas revoluções do transporte repercutiram na expansão da fronteira.

Palavras-chave: Civilização. Rio. Estrada. Transportes na Amazônia.

Introdução

O século XIX foi revolucionário em associar idéias e políticas direcionadas para incrementar a produção extrativa e agrícola da região Amazônica e sua comercialização em escala mundial, contando com a ampliação de meios de transporte. As idéias liberais influenciaram espaços de decisão política e a primeira batalha ganha foi à abertura do rio Amazonas à navegação internacional. Na segunda metade desse século vigorou uma política de modernização do transporte fluvial com base na introdução da navegação a vapor, de melhoramento dos portos, de construção de um setor de estradas de ferro, de instalação de empresas e de penetração de capitais associados aos novos empreendimentos de transporte. O maior número de opções de transporte e os fretes reduzidos possibilitaram lucros elevados. Essa modernização contribuiu à formação de uma elite mercantil poderosa vinculada à economia mercantil orientada para o mercado externo, Europa e Estados Unidos e, ainda, associada a setores menores atrelados ao mercado interno. O sistema de transporte articulado a essa fase de crescimento da economia regional experimentou oscilações e forte retração depois de 1912.

A partir de 1950 o processo de industrialização pesada da economia brasileira e as intervenções decisivas do Estado promovem mudanças na sociedade e economia amazônica. A expansão da fronteira potencializa a instalação de uma extensa infraestrutura viária como base do sistema de transporte rodoviário, que passou a operar desarticulado das estruturas anteriores e, desta forma, constitui-se em limite para o desenvolvimento das economias regionais.

Neste artigo são estudados os processos organização de sistemas de transportes na região amazônica que ampliaram a economia de base extrativa-agrícola e, mais recentemente, mineral. Busca-se compreender os paradoxos e as (des)funcionalidades de políticas que foram implementadas desde a abertura do rio Amazonas até o programa de integração nacional que privilegia os grandes eixos rodoviários, estes últimos simbolizando a denominada *civilização da estrada*.

1. Expansão da economia extrativista mercantil, meios de transporte modernos e colonização após 1850

A virada do século XVIII marca uma mutação profunda na sociedade europeia cujos efeitos repercutem progressivamente nos outros continentes. Um conjunto de descobertas técnicas, apoiadas sobre um volume enorme de capitais, provoca uma revolução do sistema produtivo e da circulação das mercadorias¹. Até a década de 1840, as grandes transformações se concentraram somente na Inglaterra, em seguida se estendem à França e Alemanha; o artesanato e a indústria experimentaram uma aceleração rápida, embora a agricultura caminhe a passos bem mais lentos. Diversas modalidades de transporte inauguram a era da velocidade: invenção da máquina a vapor (1807) e da locomotiva, início do transporte ferroviário (1830); utilização comercial do automóvel (1917) e primeiros passos da aviação comercial (1926).

As economias agrárias escravistas não conseguiam produzir alterações econômicas suscetíveis de lhe permitir superar seus entraves. E foi a adoção de inovações tecnológicas introduzidas sob pressão desse sistema externo que provoca transformações, associadas às novas formas de produção e de organização do trabalho, justificando a defesa da regulamentação e a supressão do tráfico de escravos: um projeto político colado a esses interesses econômicos. As novas tecnologias impulsionaram o comércio e à instauração, pela primeira vez, de um verdadeiro mercado mundial, monopolizado por uma única nação produtora².

Graças à ampliação de um mercado regular em quase todo o planeta, a Inglaterra e depois outros países industrializados conseguiram racionalizar seus pontos de provisão, privilegiando a compra das fontes mais concentradas e mais acessíveis de matérias primas e de venda em países e regiões mais populosas e de poder de compra mais elevado. Havia aqui a coincidência geográfica de produtores e de consumidores. Esse mercado ampliado serviu de quadro para a difusão do progresso técnico e a adoção derivada de práticas mais produtivas, e notadamente de equipamentos modernos. Isto se verifica no Brasil quando as escalas de produção da indústria capitalista europeia e americana exigiram

¹ Escreve Marx: “La revolución experimentada por el régimen de producción agrícola e industrial determinó, a su vez un cambio revolucionario en cuanto a las condiciones generales del proceso social de producción, o sea, en cuanto a los medios de comunicación y transporte. ... De aquí que – aún prescindiendo de la navegación a vela, completamente revolucionada -, el sistema de comunicación y de transporte se adaptase poco a poco al régimen de producción de la gran industria por medio de una red de barcos fluviales de vapor, de ferrocarriles, transatlánticos y telégrafos”. MARX, Karl. *El Capital: Crítica de la Economía Política*. México. Fondo de Cultura Económica. 1973. Vol. II. P. 314-315.

² HOBBSAWM, Eric. *A Era das Revoluções 1789-1848*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977 P. 49.

novos centros de consumidores de suas mercadorias. Mas, no Brasil, os maiores progressos técnicos se produziram no domínio da circulação, o que é fácil de compreender, pois o preço dos produtos de exportação estava fortemente afetado pela duração e limitações do transporte. A concorrência exigia a redução dos custos. Isto foi realizado com a introdução de novos meios de transporte: carroças e depois estradas de ferro para substituir as caravanas de mulas nas regiões produtoras de café. Na Amazônia, é o barco a vapor que moderniza o transporte, movimento que acelera a ocupação da fronteira.

A recuperação da economia pós-Cabanagem se reflete progressivamente na navegação. Assim, a grande novidade que marcou a vida econômica da Amazônia é a introdução e a difusão do motor a vapor. De 1840 a 1880 o movimento de embarcações do porto de Belém passou de 78 embarcações (11.252 toneladas) para 292 carregando 258.115 toneladas. Esse aumento rápido da navegação fluvial necessitou modelar os muitos trapiches de madeira que operavam em Belém e o velho cais da marinha, e, ainda, acrescentar prédios e armazéns para depósito das mercadorias, proposta encampada pelo Presidente Cunha Figueiredo, em 1869, quando lança a obra do novo cais e da alfândega.

No transporte fluvial, o barco a vapor provoca uma verdadeira revolução a serviço do comércio, especialmente da borracha. As vantagens dessa navegação impuseram rapidamente sua expansão. O Relatório do Presidente do Alto Amazonas observava o aumento da capacidade, as instalações e a velocidade e acrescentava a propósito do tráfico entre Manaus e Belém: *“Os antigos barcos a vela, de capacidade muito reduzida e lentos a cobrir as distancias que separam as duas capitais, foram pouco a pouco abandonados pelos cargueiros*³. Tavares Bastos apresenta uma tabela da Receita Alfandegária de Manaus relativa ao exercício 1864-65. Dos 122 barcos que haviam entrado ao porto, dois terços (82) eram movidos a vela, mas sua tonelagem representava apenas 20% do total de sua capacidade meia que era inferior a 18 toneladas, enquanto que a dos barcos a vapor era de 148. O uso do vapor se revelava cada vez mais importante na medida em que se subia aos grandes rios e se penetrava no interior das terras onde é reduzida a influencia dos ventos marinhos.

³ TAVARES BASTOS, Aureliano Candido. O Vale do Amazonas e a livre Navegação do Amazonas, estatística, produção, comercio, questões fiscais do vale do Amazonas. São Paulo: Ed. Nacional, Brasília, INL, 1975. P. 100.

Com o vapor, a duração das viagens experimentou considerável redução. Enquanto o Vingador tomava 12 dias de Belém a Manaus, sobre um percurso de 862 milhas, os vapores da Companhia de Navegação venciam esse trajeto em quatro dias. De Belém a Breves o trajeto era realizado a vela em cinco dias o que caía para 14 horas utilizando barco a vapor. O frete era necessariamente inferior: 290 reis no lugar de 400 por arroba de cação saindo de Santarém para Belém, e de 242 reis para 320 arrobas conduzidas de Breves para Belém. Começa um processo crescente de centralização e controle da atividade comercial com a instalação de grandes firmas comerciais e de transporte. O comércio das canoas de regatão⁴ funcionava a revelia do interesse monopolista, motivo da sua proibição. Idêntico ocorreu com as trocas clandestinas. Os agentes de ambos tipos de comércio teciam as redes do abastecimento e de relações necessárias ao mercado interno⁵. Ave Lallemand descreve as canoas que circulavam pelo rio Amazonas como enormes batelões que podiam carregar até 4000 arrobas e cuja tripulação era composta de índios, além de uma índia eleita como cozinheira pelo capitão⁶.

A substituição da vela e do remo pelo motor a vapor teve como consequência a liberação de um volume importante de mão-de-obra indígena e mestiça que podia se internar na floresta e ser empregada na coleta da borracha. Em 1851, contavam-se oficialmente 1989

⁴ A proibição das canoas que faziam o comércio de regatão de 1850 revela esse conflito. Na Resolução Nº 182 de 9/12/1850 explicava-se que essas “canoas navegavam fora dos portos das cidades, vilas e freguesias da província e funcionavam como “lojas ou tabernas flutuantes, vendendo e permutando gêneros e objetos de comércio pelos sítios, fazendas, fábricas, engenhos e feitorias”. APEP. Coleção das Leis da Província do Gram Pará. Tomo I, Parte 1.

⁵ Loureiro comenta: “O comércio regular fora substituído por aquele que se fazia a retalho, nas feitorias, rios, igarapés, lagos, praias e sítios, por aquelas canoas, verdadeiras tabernas ambulantes, onde eram iludidos os índios com toda a sorte de fraudes e malversações... A situação tornou-se tão gritante, que esse tipo de comércio foi considerado ilícito, pelo Regulamento de 24 de abril de 1852, o mesmo acontecendo no Pará, o que não impediu a sua continuidade até os tempos atuais”. LOUREIRO, Antônio José Souto. O Amazonas na época imperial. 2ª, ed. Manaus, s/e. 1990. p. 197. Esta observação passa por alto a construção de uma intrincada rede de relações sociais e de hierarquias no comércio. Inúmeros documentos indicam o regatão como agentes que mantinham estreito contato com quilombolas, portanto responsável por um circuito de abastecimento e negociação tido como ilícito. Sobre ele recaía outra condenação por não pagar impostos. Sabe-se, ainda, que este comércio dependia do adiantamento de grandes firmas da cidade. Estudo sobre a J. G. Araújo funcionou durante 130 anos e tinha a sede principal em Manaus.

⁶ AVE-LALLEMANT, Robert. No rio Amazonas (1859). Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1989. P. 62.

membros de equipagens das embarcações; em 1855 este número estava reduzido a 1771, ainda que o número de embarcações registradas tivesse se acrescido de 580 para 839⁷.

Outra mudança se opera em termo dos empresários do comércio e da navegação a vapor. Capitalistas do Pará manifestaram interesse no ramo. Em 1843, Joaquim Francisco Danin fez construir um barco a vapor nos Estados Unidos e solicitou o privilegio exclusivo para a navegação a vapor nos rios da Província durante de dez anos. O empreendimento foi frustrado. Em 1858, outro capitalista, José Antonio de Miranda, o homem mais rico do Norte e do Nordeste fez construir um barco de 24 cavalos de potencia em Liverpool⁸. Mas o fato é que a introdução de uma frota correspondendo às necessidades da região somente seria possível com a formação de uma empresa por uma Companhia com capitais importantes. João Augusto Correia ofereceu um serviço fluvial a vapor por concorrência aberta pelo governo geral. Esta oferta resultou vencida pelo famoso Irineu Evangelista de Souza (1813-1889), agente do capital inglês. Ele criou, em 1852, a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, subvencionada pelo governo da Província do Amazonas, enquanto a Companhia Fluvial do Alto Amazonas, incorporada por Alexandre Paulo de Brito Amorim, em 1866, que recebeu subvenção do governo do Pará⁹. Em 1866, a Companhia dispunha segundo o relatório citado por Tavares Bastos de oito vapores, três de 200 cavalos, três de cem e dois mais pequenos; o valor da frota estava estimado em 1030 contos¹⁰. Ambas, foram vendidas em 1874 à Amazon Steam Navigation Company de propriedade inglesa, o que corresponde a fase de monopólio da navegação fluvial do interior da Amazônia.

⁷ PARA (Província). Presidente (AGUIAR) Relatório apresentado pelo Presidente da Provincia do Gram-Pará Exmo Snr. Dr. Fausto Augusto de Aguiar, na abertura da II Sessão Ordinária da Sétima Legislatura da Assembléa Provincial, no dia 15 de agosto de 1851. Para. Typ. Santos & Filhos, 1851. P. 64. PARA (Província), Presidentes Barros. Falla dirigida à Assembleia Legislativa Provincial pelo Exmo Senr. Conselheiro Sebastião do Rego Barros. Digníssimo Presidente desta Província, por ocasião d'abertura da Segunda Sessão Ordinária da Nona Legislatura da mesma Assembleia, no dia 26 de outubro de 1885. Pará, Typ. Santos & Filhos, 1855. P. 38.

⁸ Arquivo Público do Estado do Pará. Ofício de 26 de janeiro de 1858.

⁹ O transporte fluvial era fortemente subvencionado. A linha Belém-Manaus-Iquitos-Nauta operou mediante a subvenção anual do governo imperial que correspondeu a quase um milhão de libras esterlinas anuais. A parte do trecho Manaus-Nauta (desembocadura do rio Marañon com o rio Ucayali, muito acima de Iquitos) recebeu subvenção do governo do Peru. LOUREIRO, A, 1989. Apud. BENCHIMOL, Samuel. Navegação e Transporte Fluvial na Amazônia. Manaus: Editora Reprográfica, 1995. P. 34)

¹⁰ TAVARES BASTOS. Op. Cit. P. 101-103

Esse intenso movimento projeta claramente as pretensões detrás da decisão política de abertura do rio Amazonas à navegação estrangeira assinando-se o decreto em dezembro de 1866. O governo imperial atendia as primeiras propostas com uma abertura limitada a navegação do rio Tocantins até Cameté e do rio Tapajoz até Santarém, do Madeira até Borba e do Negro até Manaus. Santos informa que o resultado dessa permissão somente se observa a partir de 1874, a mesma data de fundação da empresa Amazon Steam Navigation Company pelo Visconde de Mauá, um fato relevante para a atuação de grupos estrangeiros na navegação ao contrário do que opina o autor¹¹. Este tempo corresponde a uma avalanche de comerciantes¹² que se situavam nos circuitos secundários da economia agro-extrativa, disputando com as grandes firmas comerciais os lucros decorrentes da comercialização dos produtos e da exploração do trabalho de milhares de trabalhadores migrantes e indígenas, imobilizados pelo sistema de patronagem.

Os armadores de Belém e Manaus disputaram a autonomia da navegação inter-regional¹³. A navegação fluvial completava a função dos vapores de cabotagem e longo curso sob controle de grandes companhias inglesas, alemãs, italianas que faziam a ligação de longo curso de Manaus e Belém com New York, Liverpool, Havre, Hamburgo e Genova. Outra rota era a de navegação de cabotagem para Fortaleza, Rio e Santos. Na Amazônia desenvolveu-se um sistema de “vapores de segunda linha” adaptados a viajar nos rios da Amazonas, de propriedade da Companhia de Comercio e Navegação do Alto Amazonas e da Fluvial Paraense, adquiridas pela Amazon Steamship Navigation Co. Ltd, posteriormente transformada em The Amazon River Seamship Co. Ltd. No porto de Manaus se estabeleceram, a partir de 1871, a Booth Steamship Co. Ltd, de propriedade de Alfred Booth e a Red Cross, da firma Singlehurst, Brocklehurst & Co. Ambas possuíam 22 vapores com saída de 10 em 10 dias de Belém para Liverpool e Hambourg e Manaus; e cada 20 dias saíam dessa última cidade do Brasil para Liverpool. A intensificação da economia da

¹¹ SANTOS, Roberto Araújo de Oliveira. *História Econômica da Amazônia: 1800-1920*. São Paulo: T. A. Queiroz, 1980.

¹² “Henri Coudreau calculava que cerca de seiscentos franceses, além de judeus marroquinos, espanhóis e portugueses, operavam nos rios como comerciantes proprietários de barcos e plantadores de cacau, falando tanto as línguas indígenas como o português”. Esses homens reproduziam o regime de patrões adequado ao funcionamento de uma plantação. Citado por DEAN, Warren. *A luta pela borracha no Brasil: Um estudo de história ecológica*. São Paulo: Nobel, 1985. P. 89.

¹³. BENCHIMOL, Samuel. *Op. Cit.* . P. 3-21.

borracha produzia uma divisão do trabalho entre os armadores/recebedores e os aviadores que apareciam como dois universos de negócios distintos mas profundamente complementares. Em 1884, segundo o Barão de Santa-Anna Nery o Amazonas possuía 16 companhias de navegação ou armadores com 114 barcos ou chalupas a vapor de primeira classe, os que movimentaram cargas de aproximadamente 84.000 toneladas, incorporando 4000 homens a bordo, isto sem contar as canoas, igarités, batelões.

2. Modernos projetos urbanos e estradas de ferro

Na década de 1870, o mercado mundial experimenta uma forte expansão e as trocas internacionais se intensificam. A Amazônia é atingida por essa expansão e se torna objeto de atenções do mundo industrial. Durante essa década o pequeno filão que a região oferece às aplicações do capital estrangeiro se diversifica e os setores já explorados se ampliaram, como se observa com a navegação que se estende por toda a bacia do rio Amazonas. O sistema de comunicações a distancia foi revolucionado pela instalação do *cable* submarino do telegrafo entre Belém e Europa. Na capital paraense, implanta-se o bonde e o sistema de iluminação por diversos processos, e ainda um serviço de distribuição pública de águas. Manaus incorporou infraestrutura semelhante: canalização de água, iluminação elétrica, serviço telefônico, bondes a vapor, pontes de ferro e outras obras encomendadas por Dr. Eduardo Ribeiro que se lisonjeava ao dizer: “Encontrei uma aldeia e transformei-a em uma cidade moderna”¹⁴.

Essas diversas inovações refletem a aceleração do ritmo de crescimento dos grandes centros industrializados de Europa e Estados Unidos. Os comerciantes e empresários locais mostravam interesse de se inserir nesse mercado, em especial nos serviços públicos com vantagens em relação às subvenções e introdução de trabalhadores. Um mundo de negócios razoavelmente cosmopolita como atestam os diretores da Câmara de Comercio listando entre eles os nomes de Brambeer, Schramm, Singlehurst, Tapenbeck, James Bond, Crouan, Culière, La Rocque, Mouraille, Pond, ao lado de Pimenta Bueno, Gaudêncio da Costa, Nunes da Silva. Estes grupos desenvolvendo seus negócios transformaram progressivamente suas formas de

¹⁴ Ver NÉRI, José de Santana. O País das Amazonas. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1979. P. 105.

administração familiares ou de simples associação cedendo lugar às sociedades anônimas, melhor adaptadas ao mundo dos negócios.

Por volta de 1858, conforme os relatórios dos presidentes de província se inicia um movimento de trabalhadores das comarcas de Gurupá e Santarém em direção aos rios Madeiras e Purus, contando-se milhares de pessoas que se dedicavam a extração da borracha. De tal maneira que, no Alto Madeira, se encontravam cinco mil pessoas naquele ano. Nas décadas de 1870/80, o investimento mais importante foi construção de estradas de ferro: a Madeira-Mamoré ao longo dos rios Madeira e Mamoré, na fronteira com Bolívia; e a Estrada de Ferro Bragança, região bragantina, na outra extremidade. A idéia da Estrada de Ferro Madeira- Mamoré inicia em 1861, como parte do projeto de colonização e navegação do rio Madeira, ultrapassando os problemas dos seus trechos encachoeirados. Dois engenheiros J e F Keller foram encarregados pelo Senador Dantas de explorar o rio Madeira dando-lhes instruções para *“identificar os lugares que nas margens do rio seriam mais apropriadas ao estabelecimento de populações, de colônias militares ou agrícolas e de fortificações. Deveriam informar sobre condições de salubridade, comodidade e prosperidade dos habitantes, do embarque e da descarga de produtos de sua industria aos mercados e aos centros consumidores”*¹⁵ Contrata-se na Inglaterra a Publics Works Construction Company pelo presidente da primeira Madeira-Mamoré Railway Co., Ltd, em 1872, que desiste da empresa. Nova tentativa ocorre em 1879 com um saldo de centenas de trabalhadores mortos. Retoma-se em 1907 até ficar concluídos os 364 kms de trilhos na extensão de Porto Velho a Guajará-Mirim. Este quadro representa apenas um lado da abertura dessa fronteira. O alto rio Madeira estava povoado de seringueiros e uma parte deles provinha de Mato Grosso. Do rio Beni, na Bolívia, se organizava uma rede de comércio para abastecer os seringais do Madeira.

A estrada de ferro Belém-Bragança (extensão de 247 Km) apenas anunciada sua construção provoca, entre 1867 e 1869, a especulação imobiliária sobre os terrenos vizinhos ao percurso do trem e mais de 1000 há de terras publicas foram distribuídas pelo governo na saída de Belém e ao longo do percurso obrigatório dessa via de comunicação. O projeto dessa via contemplava povoar e encontrar os braços para modernos projetos de agricultura comercial associado ao novo uso das margens.

¹⁵ Idem. P. 193

No rio Tocantins, lança-se o projeto da Estrada de Ferro Tocantins com objetivo de vencer as corredeiras do Itaboca, ligando Tucuruí a Jatobal. O plano era viabilizar a articulação de Belém com a capital do Estado de Goiás, e se constituiria em um sistema integrado de transportes entre o centro sul e o extremo norte, através do Brasil central, o que representaria acesso a uma província mineral importante¹⁶. Momentaneamente, esse interesse abriria vias de comunicação para ter acesso aos cacauerios de Cameté.

Novas obras portuárias eram imperativas para o movimento das exportações de borracha, que seguiam para Europa por navios da Booth Line, com mais de 15.000 toneladas de mercadorias. Por volta de 1910, a construção do Port of Pará pelo engenheiro Percival Farquhar representou um dos episódios mais instigantes de atuação de negociantes estrangeiros no Pará. Farquhar terminou criando a Companhia de Navegação do Amazonas que dominou o tráfego fluvial no Amazonas e fez desaparecer a Amazônia River Steam Navigation Cy dos ingleses¹⁷. A propaganda da companhia The Amazon River Steam Navigation Company Ltda (1911) inseria como slogan “Maior Factor do Desenvolvimento da Vida Econômica de toda a Amazônia” e indicava seu serviço de navegação a vapor do Rio Amazonas, seus tributários e linha marítima de Oyapok. A regularidade das comunicações – durante todo o ano era a qualidade valorizada do seu serviço. Fazia viagens regulares mensais de Belém para Manaus, de 7 em 7 dias. Duas partidas de vapores do rio Madeira até Porto Velho. Uma vez por mês saía embarcação do Juruá, até S. Felipe, Cruzeiro do Sul e Vila Seabra, no rio Tarauacá. A mesma periodicidade entre o Purus-Acré até a Boca do Acre, Senna Madureira, Rio Branco, Xapury e Cobija; entre o Solimões-Jamary até Remate de Males e Iquitos. Outros trajetos eram indicados saindo de Manaus pra o Rio Negro, Santa Isabel e o rio Juruá. Neste rio e no Purus tinha estações. Suas representações estavam no Rio de Janeiro, Paris, Londres e New York.

O número de embarcações de um circuito regional não era pequeno. Em 1911, havia uma “flotilha particular de 122 navios pertencentes aos aviadores-armadores de Belém como

¹⁶ MENDES, Armando Dias. Estradas para o Desenvolvimento. Belém: Instituto de Desenvolvimento Econômico e Social do Pará, 1971. (Cadernos Paraenses, 6).

¹⁷ Segundo Penteado, “o sindicato Farquhar desenvolveu na Amazônia três empresas de grande significação regional: ‘Port of Pará’. ‘Madeira – Mamore’ e ‘Amazon River’ enriquecendo seus acionistas europeus e norte-americanos, a princípio e levando muitos deles a um resultado catastrófico, mais tarde”. Ver PENTEADO, Antônio Rocha. O Sistema Portuário de Belém. Belém: Universidade Federal do Pará, 1973. P. 67-93)

Nicoulau & Cia, Coutinho & Cia., H. Contreiras & Cia., Guilherme de Miranda & Cia, Leite & Cia, Castelo & Cia, Joaquim Marins, J. G. Araújo & Cia., B. Levy & Cia, Vieira & Irmão, Ferreira de Oliveira & Sobrinho, J. H. Andersen & Cia, entre outros”. Também as empresas menores receberam subvenção do governo provincial, sendo pagas mensalmente segundo o número de milhas efetivamente navegadas. Este fato já indica a hierarquia das linhas e o interesse no monopólio de algumas delas, o que também estava relacionado com as mercadorias de cada circuito ou controle das “estradas que andam”¹⁸.

3. Fronteira e colonização no auge da borracha

Euclides da Cunha falara de um povoamento às cegas, à gandaia na Amazônia nestes anos¹⁹ e com esta frase capta apenas a aparência de um fenômeno de avanço da fronteira. Os movimentos para a imobilização de milhares de trabalhadores nos seringais, através de um sistema de endividamento e repressão no *seringal do brabo*²⁰ criou condições para a existência de uma fronteira articulada a expansão da economia industrial. A mão de obra indígena e mestiça incorporada a extração na fase do seringal caboclo é diferente àquela integralmente importada (migrantes nordestino) inserida no esquema de apogeu quando novas áreas são exploradas, com uma forma especializada de empresa, com abandono de agricultura e produtividade mais elevada do trabalhador²¹.

A ocupação das terras novas muda a fisionomia da região. Entre 1872 e 1920 a população das províncias do Pará e Amazonas mais do que duplica (de 332.847 para 695.112 habitantes), crescimento atribuído à mobilização de força de trabalho para os seringais e setores de trabalho associado à economia mercantil extrativista. Somente no intervalo entre 1877-1889, entra 17.666 imigrantes nordestinos, um dado provavelmente subestimado.²² Sozinha, a província do Amazonas, entre 1872-1890, registrou um aumento de mais de 156%, ou seja 8,66% ao ano²³. Os seringais mais próximos de Belém e das ilhas já haviam sido ocupados e mostravam-se menos produtivos. Na direção oeste, para o Xingu e Tapajós

¹⁸ Benchimol, S. Op. cit. P.

¹⁹ CUNHA, Euclides da. *À margem da História*. Porto, 19000.

²⁰ OLIVEIRA, João Pachedo de. *O Caboclo e o Bravo*. Notas sobre duas modalidades de força de trabalho na expansão da fronteira amazônica no século XIX. *Encontros com a Civilização Brasileira*. Nº 11 (maio) 1979).

²¹ Idem.

²² SANTOS, R. Op. Cit. p. 100

²³ NÉRI, Opus cit. P, 107

incorporaram-se, centenas de trabalhadores imobilizados, e em seqüência outros se deslocam rumo aos altos rios Madeira, Purus e Juruá. E neste processo acompanha-se de controle da terra, de venda das áreas com abundancia da borracha e de dependência do produtor no serviço exclusivo da extração.

Os vários projetos de navegação e de estradas de ferro estão associados direta ou indiretamente à intensificação do povoamento e de uma organização da agricultura que poderia optar entre a moderna agricultura capitalista e a pequena propriedade. Estas opções estão no discurso das elites. Oliveira sintetiza as propostas de Silva Coutinho e Pimenta Bueno. O primeiro, de colonização em pequena propriedade com extração e agricultura; e de outro, os que pensavam a extração em grandes unidades ou uma empresa racional de cultivo da borracha defendida por Pimenta Bueno.

Irineu Evangelista de Souza assina um contrato de subvenção com clausulas específicas no relativo a introdução de colonos. Mauá e Serpa foram dois centros coloniais organizados por volta de 1855 pela Companhia de Navegação a vapor do Amazonas, e rapidamente periclitaram. Outras colônias como as de Maracaju, Santa Isabel, João Alfredo, Oliveira Machado representaram elevados dispêndios para os cofres públicos federais e do estado com escasso resultado. Esse empresário foi mediador do projeto de introdução de imigrantes estrangeiros. Ele havia recebido proposta dos Estados Unidos para ceder seus direitos e obrigações de fundar 60 colônias sobre o percurso dos seus vapores, àquela altura não havia encontrado os imigrantes para esse projeto na Europa. Aquele país manifestava interesse na Amazônia como válvula de escape para pressões internas. Oferecia aos imigrantes do sul vencidos durante a guerra civil a possibilidade de transferir-se para Amazônia. Foi essa a matriz da criação de uma colônia formada por confederados norteamericanos em Santarém, em 1866, sob o comando do Major Warren Hansting Lansford. Esse grupo não ultrapassou os 200 imigrantes reunidos na colônia Bom Gosto.

A estrada de ferro e a colonização foram dois projetos concebidos ao mesmo tempo, marcados por discontinuidades. Na extensão da estrada Belém –Bragança foram planejados os núcleos de colonização, mas é preciso frisar que a colonização decorreu do investimento na estrada e não o contrário. Segundo a lei provincial nº 809 de 6/8/1874 deveriam ser instalados a margem dessa via 10.000 colonos. Essa meta foi irreal. A colônia de Benevides inaugurada

um ano depois de lançado o primeiro trilho, em 1883, foi concebida para receber migrantes franceses e espanhóis, mas no conjunto da estrada é a migração nordestina que realiza a colonização, sobretudo no decorrer de 1901 a 1917, com base na pequena propriedade.

Na expansão da fronteira no século XIX o fator principal foi o controle dos meios de comercialização (monopólio do transporte e da exportação) e de financiamento da produção (endividamento no sistema de patronagem). A combinação permite a instauração de um novo modelo de organização dos seringais²⁴. Esse sistema se manteve articulado, com menos força na fase de refluxo da economia da borracha quando esses trabalhadores se redistribuíram entre a extração de castanha, madeiras, e agricultura comercial ou na situação de desempregado urbano, o que significa outro momento da reorganização econômica e social.

Por volta de 1912 a economia amazônica mergulha numa fase depressiva que se prolonga até a década de 40, produzida pelo colapso dos preços, a qual é seguida de uma realocação de fatores produtivos, na explicação dos economistas. Com exceção da Amazon River, a frota fluvial ficou desfeita sendo os navios vendidos para o sul do país. Migrantes retirantes mantiveram-se no extrativismo da madeira, castanha com poucas alterações nos esquemas de subordinação aos patrões, outros se orientaram para as colônias que persistiram. A estrada de ferro de Bragança atendia mais o mercado de Belém e com o declínio do transporte de mercadorias teria passado a ser deficitária sendo extinta no período em que o sistema rodoviário atingia a supremacia.

4. A civilização da estrada

Do ponto de vista da expansão do desenvolvimento econômico no Brasil havia, a partir da década de 50, uma exigência imperiosa de integração nacional. Em prol desse projeto, estavam mobilizadas todas as forças locais e nacionais. Entendia-se que a solução dos problemas sociais e econômicos da região amazônica viria por meio do desenvolvimento regional, crença que embalava os políticos e os intelectuais. A nova ordem econômica que se instala na região a partir dos anos cinquenta, com a construção da BR-14 (Belém-Brasília, com 1964 km) é parte integrante da nova etapa de acumulação capitalista internacional. Como

²⁴ OLIVEIRA, J. Op. Cit. P.

produto do empenho rodoviário²⁵ do governo Kubitschek inserido no Plano de Metas verifica-se a ampliação da rede rodoviária federal de 22.130 km para 32.402 km, até o final do seu governo. Nesse Plano se incluía a indústria automobilística²⁶ como uma alta prioridade, reservando o setor para o capital estrangeiro.

O Estado busca, a partir daí, desempenhar a função de planejador e executor do processo de expansão econômica na região amazônica, realizando um projeto que se estendia do Norte (da Amazônia) ao Sul com o objetivo de promover a interiorização na região central do Brasil. Os grupos do norte e nordeste realizam pressões políticas para institucionalizar a *questão regional*, o que legitima a criação de órgãos de planejamento regional com objetivo de promover o desenvolvimento e reduzir as diferenças econômicas entre o centro dinâmico e a periferia. O governo central dispõe sobre as políticas de desenvolvimento regional criando um quadro de instituições: na região nordeste, a Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), Banco do Nordeste; e na jurisdição da chamada Amazônia Legal atuam a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA), posteriormente Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), Banco da Amazônia (BASA) e Superintendência do Desenvolvimento da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA).

O I Plano Quinquenal da SPVEA define como segunda prioridade transporte e comunicações e enfatiza a modernizando do transporte fluvial – da frota e das instalações portuárias. O mecanismo de administração da SPVEA foi de aplicar 75- 85% das verbas em convênios com outros órgãos da região sobre os quais detinha pouco controle e isto explica a fragmentação geográfica e funcional das despesas²⁷.

Um dos eventos mais marcantes dessa fase do ponto de vista da integração Norte-Centro-Sul se materializou com a construção da Belém-Brasília cujas despesas excediam

²⁵ Depois de 1950, o transporte rodoviário ultrapassa o ferroviário, a navegação de cabotagem e fluvial. NETO, João Tertuliano de Almeida Lins. A navegação fluvial Amazônica na perspectiva da integração regional ao mercado. Dissertação de Mestrado apresentada ao Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas. Unicamp. Campinas: 1991.

²⁶ Essa expansão pode estar explicada no argumento que a indústria automobilística moderna esta centrada num produto que não depende de uma demanda existente para criar seu mercado. (Hobsbawm, Eric. Era das Revoluções: Europa 1789-1848 Trad. de Maria Tereza Lopes Teixeira e Marcos Pinhel. Rio de Janeiro: Paz e Terra. 1977. P. 48)

²⁷ MAHAR, Dennis. Desenvolvimento Econômico da Amazônia. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1978. P. 18.

todas as outras incluídas no orçamento da SPVEA para 1955-1960. Com essa rodovia, cria-se uma importante alternativa de acesso à região, estabelecendo-se novas condições de mercado às suas potencialidades econômicas. Na verdade, a abertura da Belém-Brasília, como criação de fatores locacionais por parte do Estado, em áreas novas, impusera-se como necessidade resultante da “fase da industrialização pesada” iniciada naquele período, assim designada pelos economistas²⁸. Esta construção fez-se em um contexto marcado pela necessidade de ampliação dos mercados potenciais para os produtos que passam a ser fabricados no centro sul do país e pela forma adotada para a circulação e comercialização das mercadorias produzidas; privilegia-se a produção de veículos automotores, fazendo com que as ações governamentais reorientassem os investimentos públicos fixados a infraestrutura de transportes e passassem a investir maciçamente na construção de estradas de rodagens²⁹.

A abertura dessa estrada havia sido antecedida por uma corrente camponesa que se deslocava em direção ao noroeste do Maranhão e ao sul do Pará confrontada com fazendeiros e empresas favorecidas pela política de incentivos fiscais para implementar os denominados projetos agropecuários. A partir dessas vias, as terras paraenses, que em sua maioria eram terras “livres” se incorporaram aos mercados, por meio de agentes econômicos do Sul e Centro Oeste do país. A construção da Belém-Brasília, como estratégia de política econômica representa um marco na história econômica e social da Amazônia, uma vez que possibilita o ingresso de suas terras aos mercados³⁰.

A modernização econômica da região é em grande parte produto da formulação e implementação dos vários planos de desenvolvimento e do conjunto de políticas denominadas de “Operação Amazônica” enfileiradas, em particular, a partir de 1966, inclusive quando se efetiva por parte do governo da União, uma completa reforma institucional visando direcionar o desenvolvimento regional. Com base nessa ação governamental a política de

²⁸ MELLO, João M. Cardoso. *O Capitalismo Tardio*: São Paulo: Brasiliense, 1984 (3ª. ed.).

²⁹ As rodovias prioritárias nos planos de integração-ocupação foram a Transamazônica, da qual se concluí a abertura de 1.200 km entre Estreito e Itaituba, em 1972. O segundo trecho de 1000 kms ligava Itaituba com Humaitá, completado em 1974 – este trecho cortou a Belém-Brasília e a Santarém-Cuiabá, que havia sido completada em 1976. No primeiro trecho se localizou o primeiro experimento de colonização agrícola realizado pelo INCRA. A Perimetral Norte iniciada neste intervalo foi interrompida em 1977.

³⁰ FERNANDES, Marcionila e ACEVEDO, Rosa. *A Nova Ordem Ecológica na História Recente da Amazônia*. In: *Amazônia IPAR*. Revista Teológico-Pastoral. Ano III, Nº 4 – Janeiro-Junho. 2001. Belém-Pará

desenvolvimento regional foi orientada para estabelecer “pólos de desenvolvimento”. A esfera econômica dessa ocupação viria com a atração de capitais para a região por meio de incentivos monetários e fiscais e de criação de uma infraestrutura para esses investimentos (com a construção de estradas, aeroportos, portos e hidrelétricas). A esfera geopolítica efetivava-se com a imigração inter-regional e estrangeira e a formação de assentamentos nas áreas de fronteira. Nos discursos de técnicos e intelectuais retomava-se a visão da baixa densidade demográfica como problema para o desenvolvimento da região, pois representava recursos naturais inexplorados e áreas em que era necessário garantir a soberania nacional.

Os planos de desenvolvimento e outros programas valorizavam a privatização das terras regionais: o Programa de Integração Nacional (PIN) complementado pelo decreto que lança o Programa de Redistribuição de Terras (PROTERRA) objetivavam facilitar a aquisição da terra, melhoria das condições de trabalho rural e promover a agro-indústria. O Plano de Integração Nacional (1970) propõe-se “integrar a estratégia de ocupação da Amazônia e a estratégia de desenvolvimento do Nordeste”. A rodovia Transamazônica é o centro e o símbolo do PIN. Propõe-se unir o país em seus extremos Leste (João Pessoa- Paraíba) e Oeste (Cruzeiro do Sul-Acre) ligando estradas já existentes e rasgando 2.025 km de selva virgem. Esta idéia é referida ao plano de colonização, visando orientar as migrações para a Amazônia. A meta era assentar 70.000 famílias sob a responsabilidade do INCRA. A colonização planejada da Transamazônica representa uma corrente de migração que se desenvolveu na década de 70. No mesmo tempo instalam-se na região os grandes projetos agropecuários contando com forte incentivo oficial, e que na década consumiram o triplo dos recursos destinados à colonização³¹. O discurso nacionalista que respalda a política de ocupação da Amazônia teve como slogan “integrar para não entregar” legitimando os grandes projetos de colonização dirigida, rapidamente abandonados. Novas regras se estabelecem para favorecer empresas e projetos de colonização privada.

O processo de mudanças na região começou a partir do que se denomina expansão da fronteira. As terras públicas (devolutas) e a política de incentivos fiscais para a agropecuária atraíram o empresariado do Sul do Brasil para formar grandes fazendas, em particular no vale do Araguaia onde se concentravam grandes riquezas naturais, principalmente madeira nobre,

³¹ Mahar. Op. Cit.

como o mogno. Um outro processo avança na contramão dessa história que é a migração de grandes grupos de trabalhadores sem terra para essa mesma área, o que a constituiu no maior palco de conflitos agrários deste século no Brasil. Em direção a Amazônia Ocidental se orientou uma corrente “espontânea” vinda do Centro Sul para Rondônia e Acre através da estrada Brasília-Acre. Milhares de migrantes chegavam e se deslocavam na direção da estrada Porto Velho-Manaus.

Nessas áreas se avolumaram os conflitos de terra como expressão de contradições das políticas de desenvolvimento: de um lado uma intervenção que transforma a fronteira física da Amazônia em uma fronteira sociológica; e de outro, o controle exercido por projetos e instancias do governo (a exemplo do INCRA) que se distanciam da colonização dirigida e defende a colonização privada, relutando em apoiar a colonização de massas e a expansão da fronteira ³².

Nos planos da década de 70 ³³ foi significativa a abertura do mercado de terras, acompanhada da implementação dos pólos agro-industriais e, mais tarde, a implementação do Programa Grande Carajás³⁴. O movimento orientador do desenvolvimento econômico regional por meio do Programa Grande Carajás – grande pólo siderúrgico da Amazônia – e da Zona Franca de Manaus, e outros projetos de menor porte, ao se efetivar como produção industrial não contradiz no plano político nem a comunidade local nem tampouco a internacional. Este projeto de desenvolvimento integrado, com base na extração de minérios, foi resultado de tratados políticos internacionais – a exemplo do investimento japonês na mina de ferro, estrada de ferro e complexo ALBRAS-ALUNORTE. O empreendimento do PGC de exploração de ferro de Carajás representou a única rodovia planejada para escoar a produção de ferro da Serra do Carajás até o porto de Itaqui, no litoral maranhense, enquanto o

³² VELHO, Otávio Guilherme. *Capitalismo autoritário e campesinato*. São Paulo: Rio de Janeiro, Difel, 1976. p. 217.

³³ Indicam-se à parte que correspondeu ao subsetor transporte no percentual de despesas de investimento nos planos elaborados de 1975/79. No I Plano Quinquenal (1967-1971) esteve calculada em 40,5%; no I Plano Diretor (1968-70) fixada em 25,8%; já no Plano de Desenvolvimento da Amazônia 1972/74 correspondeu a 50,8% portanto mais da metade e, por último, o II Plano de Desenvolvimento da Amazônia (1975/79) a representaram 19,1%. Mahar, op. Cit. P. 27.

³⁴ Sobre o Programa Grande Carajás existe uma literatura importante produzida no âmbito do projeto do Seminário-Consulta: “Carajás: Desenvolvimento ou Destruição”.

projeto da Albrás-Alunorte repercutiu na construção do porto de Vila do Conde, no município de Barcarena.

O subsetor transporte foi prioritário nos investimentos e mais de 80% dos projetados foram alocados para construção ou pavimentação de estradas cujo objetivo era ligar “pólos de desenvolvimento” e com isso “fomentar o crescimento de faixas de desenvolvimento” nas áreas intermediárias³⁵. Na apresentação do II PDAM, segundo Mahar, haveria evidências para os formuladores de política que a estratégia de desenvolvimento de política regional não estavam contempladas soluções para os problemas de reforma agrária e colonização, de política de industrialização e de proteção ambiental, pois, ao contrário, estes problemas se avolumaram.

A mudança mais profunda advinda da construção da infraestrutura de desenvolvimento (estradas, barragens, ferrovias, base de lançamento) que chegou a absorver vultosos recursos financeiros contratados com a banca internacional, identifica-se na descrição de situações sociais e de conflitos no qual se vêm envolvidos os denominados “refugiados do desenvolvimento”, grupos de índios e camponeses experimentando deslocamentos compulsórios, obrigados a deixar suas casas, lugares históricos de ocupação imemorial, “sem qualquer opção de se contrapor e reverter os efeitos de tal decisão, ditada por interesses circunstancialmente mais poderosos. Nas situações sociais ora privilegiadas o elemento invariante remete a aparelhos de poder específicos, quais sejam, agências chamadas de desenvolvimento” que acionam mecanismos coercitivos, impondo aos demais o cumprimento de seus desígnios, invariavelmente apresentados como obras necessárias ao “progresso e à modernização” para melhorar as condições de vida da sociedade como um “todo”. Consoante esta mobilidade de discurso, a execução dos projetos de infraestrutura com o deslocamento forçado de “alguns” torna-se imperioso para que se possa produzir o “bem estar de todos”³⁶. A noção é válida para identificar a situação dos índios Waimiri-Atroari que resistiram à conclusão da estrada Manaus–Caracarai e ainda tiveram como experiência o deslocamento compulsório provocado pelas obras da barragem de Balbina e de estabelecimento da firma Paranapanema Mineradora. Outro quadro é o dos índios Kaiapó que

³⁵ Mahar, op. Cit.

³⁶ ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno de. “Refugiados do Desenvolvimento” – Os deslocamentos compulsórios de índios e camponeses e a ideologia da modernização. In: Revista Travessia. Maio/Agosto de 1996. P. 30-35.

enfrentaram a construção da estrada BR-258, ligando Conceição do Araguaia a São Felix do Xingu que cortava seu território. Na região do sul do Pará se instala uma centena de projetos agropecuários com recursos de incentivos fiscais.

O PGC representa a fase mais recente do desenvolvimento da Amazônia, com a extração de minerais dirigidos à exportação e atividades industriais correlatas. Na sua área de influencia, encontram-se 18 terras indígenas. Varias delas cortadas por estradas. Somente a construção da ferrovia Carajás-Itaqui significou o deslocamento da etnia Gavião-Parkatatejê realizado pela Eletronorte, CVRD e GETAT. Novos confrontos se desenvolveram envolvendo os índios Guajá, uma vez que a estrada Carajás-Itaqui cortou vários dos seus territórios de perambulação. A BR-230 corta a terra do povo Araweté; a rodovia PA-222 corta a Área Indígena Mãe Maria. As rodovias PA-108 e Pa-252 cortam o território dos índios Tembê.

Milhares de quilômetros cortados na região Amazônica estão ladeados por cercas de arame, mostrando vegetação secundária e pastagens, o lado ostensivo da destruição rápida, produto do fogo e do desmatamento da floresta. Segundo a Rodobrás, órgão responsável pela construção da Belém-Brasília, um dos seus programas era a “doação de terras ao longo dos troncos e ramais”, nas zonas mais férteis. Essa agricultura não se implantou e as tentativas de colonização dirigida fracassaram. No seu lugar se desenvolveu a “grilagem” de terras e os conflitos entre “posseiros” e grandes projetos agropecuários e fazendas. Inúmeras fazendas entraram no rol de improdutivas e a escravização de peões encontrou condições excepcionais³⁷. As estradas precederam ou se anteciparam a um movimento de formação de uma frente camponesa que as agencias e planos de desenvolvimento relutam em inserir nas suas agendas. Ao contrário, têm estabelecido um papel de controle e de repressão que explica o acirramento de conflitos na sociedade amazônica.

Conclusão

A modernidade do transporte na virada no século XIX é uma revolução branca, resulta de uma imposição do governo central, como os autores confirmam quando analisam a base de negócios criados pelo Visconde de Mauá, por meio do Bolivian Sindicat. Esses empresários (estrangeiros e nacionais) estiveram em situação vantajosa por receber subvenções financeiras

³⁷ PINTO, Lúcio Flávio. *Amazônia: O anteato da destruição*. Belém: Grafisa, 1977. p. 316

e concessões para ocupar terras nos projetos de colonização acoplados. Esse movimento conduziria ao resultado almejado de aumentar a produção da borracha. A grande modernidade dos meios de transporte foi condição importante para realizar o lucro comercial das empresas associadas à comercialização da borracha, como produto principal das exportações da Amazônia, entre 1870 e 1912.

A fase mais recente de intervenção agressiva para criar uma infraestrutura de transporte não se revela como uma política de transporte, pelo fato de distribuir desigualmente as vantagens de inversões. O exemplo é o abandono da navegação fluvial, dos portos, as deficiências dos serviços de transporte de passageiros e cargas nos rios da Amazônia. No país, em 1983, apenas 1% do tráfego total de mercadorias foi feito por transporte hidroviário interior. Essa modalidade se eleva a 11%, em 1997, com forte representação da navegação marítima, de cabotagem e com maior representação dos portos do Sul e Sudeste na carga transportada. As estradas mudaram a face da Amazônia, o que se observa pela redução do uso da rede hidrográfica, antes formada por 20 mil quilômetros de leitos navegáveis, mas reduzida na prática a sete mil, devido aos problemas de sedimentação dos rios, precariedade da frota de navios e a conseqüente redução de passageiros e cargas.

Na fase desenvolvimentista da economia amazônica, a modalidade de transporte fluvial, a de menor custo operacional, ficou à margem de investimento, o que deteriorou a infraestrutura portuária, responsável pelas operações de carga e descarga. Hoje, no porto de Belém identificam-se pequena disponibilidade de espaço, as altas tarifas e o sucateamento das instalações do porto, contribuindo com diminuição do movimento de mercadorias. Este é o quadro que favorece a decisão da Companhia das Docas de mudança do desembarque de cargas do Porto de Belém para – muito provavelmente – o porto de Vila do Conde.

Para 1997 do Ministério dos Transportes indica a extensão da malha rodoviária nos estados do Norte, em 95.680,4 km. Destes 9.454,7 quilômetros encontram-se pavimentados. Esse quadro é reflexo da situação nacional do transporte rodoviário que segundo a Pesquisa Rodoviária Nacional da CNT se encontra entre péssimo estado e deficiente. Dos 1.649.293,20 km de estradas apenas 9,7 se encontram pavimentadas. O transporte hidroviário, na modalidade transporte fluvial, movimentava 2,7 do transporte de carga do Brasil, e neste item a bacia do Amazonas respondia por 37% do movimento fluvial

brasileiro³⁸. Esse dado confirma a prioridade do transporte rodoviário na região e reafirma os problemas econômicos, sociais e políticos que gerou a imposição dessa modalidade numa região com condições naturais favoráveis ao transporte fluvial.

As orientações em diversos momentos da história regional em que se produzem intervenções para organizar o transporte mobilizaram massas de trabalhadores jogados a sua sorte às margens de rio ou de estradas, sem identificar formas de incorporar seus interesses em um projeto de desenvolvimento. Não há otimismo possível sobre as repercussões que a abertura de estradas representou para camponeses, que experimentam pressões em função da valorização das terras e de esquemas de concentração e monopólio sobre esse bem. Em muitos casos esses camponeses não são favorecidos por essa via de tráfego. Frequentemente ficam isolados em meio a estradas intransitáveis durante o inverno. Somente eles têm conseguido amassar para retirar parte de sua produção e resolver problemas de saúde e de educação para os filhos. Do seu lado, os indígenas se viram com seus territórios invadidos por fazendeiros, comerciantes de madeira ou de espécies de alto valor para a moderna biotecnologia.

A integração da Amazônia não é uma abstração. Ela exerceu um domínio sobre o espaço e criou um poder social de mudança na e sobre a vida cotidiana. Mas a lógica linear da ocupação econômica não pode ser um padrão a qual se submetem povos e culturas. Essa submissão foi agressiva retratada na modalidade de transporte rodoviário e da civilização da estrada³⁹ que foi imposta. Se rios, lagos e igarapés formam parte de uma cultura, a política de desenvolvimento que orienta o atendimento da necessidade de transporte apenas com o sistema rodoviário e aeroportuário exerce uma dominação, pois retira outras possibilidades, no caso, o componente fluvial; e exerce o colonialismo impondo elementos da cultura do mais forte. E este é um aspecto generalizado tanto no interior como nas cidades. Do contrário, como entender que Belém continue dando as costas ao rio?

³⁸ Dados obtidos no Anuário Estatístico dos Transportes, 1998/GEIPOT/ Ministério dos Transportes.

³⁹ A expressão “civilização da estrada” é de Moog para indicar as características desse novo modelo de expansão da fronteira no Brasil e que afirma ter surgido como um estrondo na civilização do rio. MOOG, Viana. Bandeirantes e Pioneiros – Paralelo entre duas culturas. Civilização Brasileira, Nº 15, 1985.

Referências

- ACEVEDO MARIN, Rosa Elizabeth. *Du travail esclave au travail libre: le Pará (Brésil) sous le régime colonial et sous l'Empire (XVII^{ème} – XIX^{ème} siècles)*. Paris, 1985. (Tese de Doutorado apresentada à École des Hautes Études en Sciences Sociales).
- ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno de. Refugiados do desenvolvimento: os deslocamentos compulsórios de índios e camponeses e a ideologia da modernização. *Revista Travessia*, p. 30-35, maio/ago. 1996.
- AVE-LALLEMANT, Robert. *No rio Amazonas (1859)*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1989.
- BENCHIMOL, Samuel. *Navegação e transporte na Amazônia*. Manaus: Ed. Tipográfica, 1995.
- COSTA, José Marcelino Monteiro da. *Amazônia: desenvolvimento e ocupação*. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1979. (Série Monográfica, n. 29).
- DEAN, Warren. *A luta pela borracha no Brasil: um estudo de história ecológica*. Tradução Eduardo Brandão. São Paulo: Nobel, 1989.
- FERNANDES, Marcionila; ACEVEDO, Rosa. A nova ordem ecológica na história recente da Amazônia. *Amazônia IPAR: Revista Teológica-Pastoral*, Belém, v. 3, n. 4, jan./jun. 2001.
- HÉBETTE, Jean; ACEVEDO, Rosa. *Colonização: para quem?* Belém: NAEA/UFPA, 1979. 173 p. (Série Pesquisa, n. 1).
- HOBBSAWM, Eric. *A era das revoluções: Europa 1789-1848*. Tradução Maria Treza Lopes Teixeira, Marcos Penchel. 10. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997. 366 p. (Coleção Pensamento Crítico, v. 13).
- LÈNA, Philippe; OLIVEIRA, Adélia Engrácia. *Amazônia: fronteira agrícola 20 anos depois*. Belém: Museu Paraense Emílio Goeldi, 1991. 363 p. (Coleção Eduardo Galvão).
- LINS NETO, João Tertuliano de Almeida. *A navegação fluvial amazônica na perspectiva de integração regional ao mercado*. Campinas, 1991. Dissertação (Mestrado em Economia) – Universidade Estadual de Campinas.
- LOUREIRO, Antônio José Souto. *O Amazonas na época imperial*. 2. ed. Manaus: s.ed., 1990.
- MARX, Karl. *El capital: crítica de la economía política*. México: Fondo de Cultura Económica, 1973.
- MELLO, João M. Cardoso. *O capitalismo tardio*. 3. ed. São Paulo: Brasiliense, 1984.
- MENDES, Armando. *Estradas para o desenvolvimento*. Belém: Instituto de Desenvolvimento Econômico e Social do Pará, 1971. (Cadernos Paraenses, 6).
- MOOG, Viana. *Bandeirantes e pioneiros: paralelo entre duas culturas*. 15. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1985.

NAZARÉ, Ramiro Fernandes. *Economia e política do transporte fluvial*. Belém: Grafisa, 1989. 414 p.

NÉRI, José de Santana. *O país das Amazonas*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1979.

PACHECO, João Pacheco de Oliveira. O caboclo e o bravo: notas sobre duas modalidades de força de trabalho na expansão da fronteira amazônica no século XIX. *Encontros com a Civilização Brasileira*, v. 11, p. 101-140, maio 1979.

PARÁ (Província), Presidente Aguiar. *Relatório apresentado pelo Presidente da Província do Gram-Pará Exmo. Snr. Dr. Fausto Augusto de Aguiar, na abertura da II Sessão Ordinária da Sétima Legislatura da Assembléia Provincial, no dia 15 de agosto de 1851*. Pará: Typ. Santos & Filhos, 1851.

PARÁ (Província), Presidente Barros. *Falla dirigida à Assembleia Legislativa Provincial pelo Exmo. Senr. Conselheiro Sebastião do Rego Barros. Digníssimo Presidente desta Província, por ocasião d'abertura da Segunda Sessão Ordinária da Nona Legislatura da mesma Assembleia, no dia 26 de outubro de 1885*. Pará: Typ. Santos & Filhos, 1885. p. 38.

PENTEADO, Antônio Rocha. *O sistema portuário de Belém*. Belém: Universidade Federal do Pará, 1973. (Coleção Amazônia. Série José Veríssimo).

PINTO, Lúcio Flávio. *Amazônia (o anteato da destruição)*. Belém: Grafisa, 1977. 312 p.

PINTO, Nelson Prado Alves. *Política da borracha no Brasil: a falência da borracha vegetal*. São Paulo: Hucitec, 1984.

SANTOS, Roberto Araújo de Oliveira. *História econômica da Amazônia: 1800-1920*. São Paulo: T. A. Queiroz, 1980. 358 p. (Biblioteca Básica de Ciências Sociais. Série 1^a: Estudos Brasileiros, v. 3).

TAVARES BASTOS, A. C. *O vale do Amazonas: a livre navegação do Amazonas, estatísticas, produção, comércio, questões fiscais do vale do Amazonas*. 3. ed. São Paulo: Ed. Nacional; Brasília: INL, 1975.

WEINSTEIN, Bárbara. *A borracha na Amazônia: expansão e decadência (1850-1920)*. Tradução Lólio Lourenço de Oliveira, São Paulo: Hucitec; Edusp, 1993. 371 p. Título inglês: *The Amazon rubber boom, 1850-1920*. (Estudos Históricos – Hucitec, 20).