

MOBILIDADE E TRABALHO DE CAMPO NA AMAZÔNIA

Carla Oliveira de Lima¹

OS “VÁRIOS TEMPOS”

Pode-se afirmar que, tanto a mobilidade de pessoas, como investimentos em projetos de modernização urbana, portuária, obras de engenharia quase sempre estão associadas a projetos políticos e econômicos de dado cenário mundial. Assim explica-se o volume de investimentos em infraestrutura comunicacional que alcançaram o vale do Amazonas – e definiram outros núcleos urbanos na região que passaram a rivalizar com Belém, Manaus e Rio Branco – a partir da segunda metade do século XIX. Primeiro instituindo linhas regulares de transporte fluvial movidas a vapor e, depois, abrindo a concorrência comercial e a navegação do Amazonas a estrangeiros e projetando vias de ligações ferroviárias para o extremo norte². Embora tais intervenções demonstrem o claro objetivo do Império Brasileiro em promover a integração territorial e política do extremo norte – e “derrotar a clausura do Amazonas” – o volume de capitais empregados demonstram que as melhorias em mobilidade relacionavam-se também com demandas econômicas. Como salientou o estudo de Marcos Gregório, até que a abertura do canal do Panamá fosse realizada em 1914, a única forma possível de comunicação dos países andinos com a Europa e América do Norte eram feitas através do Cabo Horn. Uma viagem considerada longa e dispendiosa dada às características climáticas e geográficas dessa região, as quais, não raro, levavam muitos navios ao naufrágio e a perda total de mercadorias. Neste sentido, governos e negociantes dos países andinos, europeus e norte-americanos cogitavam que a navegação do Rio Amazonas se apresentasse como uma alternativa de ligação entre o Pacífico e o Atlântico mais segura e menos custosa para o escoamento da produção andina, tornando mercadorias mais competitivas por meio do abatimento de gastos de frete e seguro de viagem.³

Outra razão se relaciona com a crescente valorização da borracha no mercado internacional, a partir das últimas décadas do século XIX determinadas pelas novas exigências técnicas do processo industrial. Conforme lembra o estudo de João Oliveira, desde os primeiros tempos de contato, o látex extraído das seringueiras (*Hevea*

¹ Doutoranda Casa de Oswaldo Cruz

² Sobre a inconclusa rede ferroviária Madeira-Mamoré ver HARDMAN, Francisco Foot. **Trem Fantasma, modernidade na Selva**. São Paulo Cia das Letras, 1988.

³ Ver: GREGÓRIO, Vitor Marcos. O Progresso a vapor: navegação e desenvolvimento na Amazônia do século XIX. IN: **Revista Nova Economia**. Belo Horizonte, janeiro-abril/2009.

Brasilienses, árvore produtora de látex cujo habitat natural concentra-se na região amazônica) já despertava a curiosidade europeia, pois há registros dos usos da goma elástica por indígenas que datam períodos anteriores ao século XVIII.⁴ Entretanto, foi a partir da descoberta do processo de vulcanização e mais tarde a invenção do pneumático – as quais se ligam ao aperfeiçoamento técnico das linhas de produção industrial – que surge nas florestas amazônicas o primeiro produto, conforme salienta José Augusto Pádua: “com grande potencial para produzir renda e acumulação na economia-mundo capitalista”⁵: a borracha.

Antes desse momento, deve-se sublinhar ainda que até a primeira metade do século XIX a configuração social e econômica era outra. Como se observou acima, a chegada de europeus na região amazônica, bem como os processos de ocupação e apropriação dos recursos naturais, obedeceu a um padrão distinto do que se observou no litoral brasileiro. Enquanto no litoral a exploração da monocultura (açúcar, café) e concentração demográfica promoveu a dramática devastação da Mata Atlântica⁶ e dispersou vários grupos indígenas para o interior do Brasil, a baixa densidade populacional e uma economia assentada na extração de vários produtos florestais – entre os quais se considerava o cacau silvestre ou bravo o gênero mais lucrativo coletado e/ou cultivado⁷ pela mão de obra indígena – embora determinantes para os empreendimentos de expansão e conquistas lusas na bacia do Amazonas, não efetuaram formas de intervenção tão drásticas no ambiente florestal quanto às reveladas pela economia costeira. No entanto, a luta efetuada entre colonos e jesuítas pelo monopólio de aldeamentos indígenas, que culminou na expulsão da Companhia de Jesus pelo Marquês de Pombal, demonstra a importância que os produtos extraídos do vale amazônico tinham para a Coroa Portuguesa. Assim, embora se saiba que essa economia

⁴ OLIVEIRA, João. A luta pela borracha no Brasil e a História ecológica de Warren Dean. **Revista Territórios e Fronteiras**. Vol. 3 N. 2 jul/dez 2010. Para saber sobre as descrições europeias sobre a borracha, ver TOCANTINS, Leandro. **Amazônia, Natureza, Tempo e Homem**. Civilização Brasileira...p.91

⁵ PÁDUA, José Augusto. Biosfera, história e conjuntura na análise da questão amazônica. In: **História, Ciências, Saúde. Manguinhos**. Vol. VI, setembro/2000, p.803. Ver Também: WEINSTEIN, Barbara. **A Borracha na Amazônia: Expansão e Decadência (1850-1920)**. São Paulo: HUCITEC, 1993.

⁶ Pádua, *ibidem*, p.794. Conforme Ab’Sáber, apenas a cultura do cacau no sul da Bahia foi introduzida sem a eliminação completa da cobertura florestal. Ver, Ab’Saber. **Os domínios da natureza no Brasil: Potencialidades Paisagísticas**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003, p. 24. Ver também: PÁDUA, José Augusto. **Um Sopro de Destruição: pensamento político e crítica ambiental no Brasil escravista, 1786-1888**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2004.

⁷ Ver SANTOS, Roberto Araújo de Oliveira. **História Econômica da Amazônia: 1800-1920**. São Paulo: T. A. Queiroz, 1980, pp.16-18

extrativa não superou os lucros da monocultura ou da mineração⁸, ainda assim ela impulsionou interesses externos e locais de forma o bastante para levar alguns navios mercadores a cruzar o Atlântico com destino ao porto de Belém para transportar até ao velho mundo as matérias frutos da penetração e das lutas de vários grupos humanos nos “sertões amazônicos”. Movimento que foi aumentando continuamente na última década do século XVIII e na primeira década do século XIX quando foi decretado a abertura dos portos a partir da nova configuração política, como revelou o naturalista bávaro Martius na seguinte nota:

“IV. Para mais rigoroso conhecimento da importação e exportação do Pará, servem os seguintes dados, que agradeço à bondade do cônsul britânico em Pará, o Sr. H. Dickinson: A Inglaterra recebe especialmente do Pará: algodão, cacau, café, salsaparrilha, castanhas-do-maranhão, pau-amarelo, couro de boi, e manda em troca artigos de algodão, de linho, presunto, bacalhau, sal, manteiga...O comércio entre Pará e Portugal havia aumentado continuamente nos últimos decênios do século passado e nos primeiros deste; mas, depois que o rei de Portugal se instalou no Rio de Janeiro e promulgou a liberdade dos portos, passou grande parte desse comércio para a Inglaterra, o que fica provado pela grande quantidade de navios ingleses no porto”⁹

Como em outros lugares costeiros, o porto de Belém a partir da abertura dos portos era especialmente “povoado” por navios ingleses que detinham privilégios comerciais concedidos pelo governo português. Mas além dos ingleses, navios de várias nações também aportaram no Pará como revela o norte-americano W. H. Edwards em 1846:

“Anchored about us were vessels of various nations and strange-looking river craft, under whose thatched roofs whole families seemed to be living, and upon which green parrots and macaws were clambering and screaming. Canoes, bound to the market, were constantly passing, loaded with all kinds of produce...”¹⁰

As impressões acima são do norte americano William Edwards, cuja narrativa de viagem pelo norte do Brasil – *Voyage a up the River Amazon* – ficou conhecida por ter inspirado a empreitada dos naturalistas Bates e Wallace pela Amazônia. Na ocasião, Edwards destaca que sua ligação familiar com o Cônsul dos Estados Unidos da América

⁸ SANTOS, Roberto Araújo de Oliveira. **História Econômica da Amazônia: 1800-1920**. São Paulo: T. A. Queiroz, 1980.

⁹ SPIX e MARTIUS. **Viagem pelo Brasil (1817-1820)**; vol 3. São Paulo Itatiaia, 1918, p. 48

¹⁰ EDWARDS, William H. **A Voyage Up the River Amazon, including a residence at Pará**. p.5

em Buenos Ayres, o qual visitou o Norte do Brasil subindo o Amazonas até o ponto que para o seu conhecimento nenhum americano havia estado antes, facilitou seu anseio de conhecer a natureza tropical da América do Sul, observá-la, sem as pretensões do estudioso de gabinete em história natural, mas de forma a mostrar as vantagens de trabalhar e coletar na região. Suas notas chamam a atenção do leitor não apenas por retratar aspectos pragmáticos de viagem, como, por exemplo, os procedimentos oficiais de visto de passagem e inspeção “sanitária” pelos quais era submetida toda a tripulação de embarcações de bandeira estrangeira que aportassem no porto de Belém. Mas, sobretudo, por sua ênfase num cenário “exótico” – onde navios de várias bandeiras estavam ao lado de “toscas” embarcações locais cobertas de folhas de palmeiras e sob as quais repousavam papagaios e macacos – que além de exprimir a representação do mundo tropical oferece importante pista sobre as expectativas estrangeiras na região.

Assim, se por um lado, a citação do norte americano parece querer enfatizar um mundo cheio de possibilidades para a coleta naturalista ao revelar um cenário, cuja riqueza de espécies e a diversidade de grupos humanos – de todas as cores - seduzem o viajante desde o primeiro golpe de vista; ao mesmo tempo, outras dimensões da realidade revelam diferentes ferramentas, agentes e recursos com que o viajante é obrigado a interagir para ir além do porto de Belém. Sobretudo, por que para o viajante naturalista o trabalho de campo, diferente de práticas científicas realizadas no espaço fechado do gabinete e do laboratório, não só eram realizadas ao ar livre, como eram dependentes de recursos informais para sua realização, como, por exemplo, os estranhos barcos nativos, os quais, no interior das dinâmicas locais de mercado, animavam o porto de Belém carregados de mercadorias – de todos os tipos – até meados do século XIX. Para entender tal relação, é preciso considerar ainda que o movimento de embarcações, canoas, produtos e homens no espaço amazônico era regido por um elemento fundamental da geografia da região, a saber: a bacia do Amazonas.

“O RIO COMANDA A VIDA”

Nascido em plena cordilheira dos Andes, onde, nas palavras do geógrafo Ab’Saber, “existem precipitações nivais e degelo de primavera”¹¹, o rio Marañon, ao penetrar em terras brasileiras rumo às baixadas amazônicas recebe o etnônimo, segundo

¹¹ AB’SABER, Aziz Nacib. **Os domínios de natureza no Brasil: potencialidades paisagísticas**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003, p.68.

o registro de frei Noronha, de Solimões “por serem de nação Sorimão os índios”¹² até a “sua continuação da barra do rio Negro.”¹³ Somente após passar por esse trecho convencionou-se a chamar rio Amazonas. Possuindo 20 mil quilômetros de cursos navegáveis, o grande rio deságua no oceano Atlântico, “com força suficiente para empurrar oceano adentro a salinidade do Golfão Marajoara (Mar Dulce).”¹⁴ No entanto, nem todos os afluentes do Amazonas possuem as mesmas condições para navegabilidade. Trechos dominados, segundo Saber, por cinturões meandrosos, como encontrados na formação dos rios Purus e Juruá, não apenas aumentavam o tempo real das viagens de barco, mas tornava mais perigosa à navegação, possivelmente um fator importante que limitaram a exploração dessa região pelos primeiros exploradores europeus.

Além de uma grande cadeia de rios navegáveis, a fisiogeografia da bacia do Amazonas é composta ainda por “furos” e “igarapés”. O primeiro se trata de um canal fluvial que interliga braços de rios a uma planície. Muito utilizado para “encurtar” caminhos de navegação, como observou Martius na seguinte passagem: “Quem, entretanto, saindo do Rio Negro, quiser tomar pelo Solimões, pode, sobretudo, na época da enchente, encurtar também a viagem, seguindo para o sul, pelo furo de Guariba, que faz da extrema ponta de terra uma ilha entre os dois rios.”¹⁵ Já os igarapés – “caminhos de canoa” – para a ocupação indígena na Amazônia, sendo a invenção da canoa o grande salto cultural que possibilitou a organização dos grupos indígenas no mundo amazônico.¹⁶ Como uma “estrada líquida”, os igarapés são geralmente caracterizados como um curso d’água que “corre mansamente por um túnel quase fechado de vegetação florestal” com pouca exposição à luminosidade do dia. Por esta característica, o igarapé funciona como porta de acesso ao domínio das matas, até onde seu curso se torna intransponível devido não apenas a sua estreiteza, mas também ao atravancamento de galhos e árvores tombados.”¹⁷ Embora se reconheça a importância destes cursos d’água como essencial para a mobilidade de grupos humanos, relatos informam que mesmo os locais não se atreviam a seguir até as “altas encostas florestadas e interflúvios

¹² NORONHA, José M. **Roteiro da Viagem da Cidade do Pará até as últimas colônias do sertão da província** (1768). São Paulo: USP, 2006, p. 45.

¹³ Ibidem, p.45

¹⁴ SABER, op. Cit. p. 68

¹⁵ MARTIUS, op. Cit. p. 161

¹⁶ SABER, op. Cit. p. 71

¹⁷ Ibidem, p. 73

de onde nasciam as águas dos igarapés”¹⁸, pois eram considerados espaços desconhecidos e temerários.

Por outro lado, é preciso considerar ainda a função social que o igarapé teve para os grupos humanos que ocuparam e exploraram a natureza das planícies amazônicas ao longo do tempo. Seus estreitos caminhos e a mansidão de suas águas permitiram que as canoas indígenas – as iguaras, iguarités – subissem e descessem as encostas de terra firme transportando coisas essenciais para a sobrevivência de grupos humanos ali residentes, mas também produtos dos negócios dos sertões, fruto da exploração no período de conquista.

Diante desse mundo das águas, os grupos humanos que ocuparam e/ou visitaram as “vastas hinterlândias da Amazônia” não possuíam a opção de se locomover por longos trajetos a pé e ou montado a cavalo ou mula como nos caminhos constituídos pelo relevo de outras regiões do país. Razão que fazia com que as estranhas embarcações descritas por Edwards fossem não apenas exóticas, mas também essenciais para quem quisesse atravessar a região e/ou de explorar, coletar os produtos oriundos do gigantesco domínio de terras baixas florestadas, encravado entre a grande barreira dos Andes e dos planaltos brasileiros e das guianas.

Com efeito, ao se acompanhar as rotas de viagens de diversos expedicionários pelos rios da Amazônia, outros aspectos representativos desse processo podem ser vislumbrados.

ESTRADAS LÍQUIDAS

Ainda no segundo quartel do século XVIII Alexandre Rodrigues Ferreira apreciou a realidade de mobilidade amazônica ao observar que para seguir até uma povoação

“no lugar o mais remoto e afastado das paragens do sertão” era preciso contar com “as canoas do negócio de colher a salsa, o cravo, a cupaúba [copaíba]; ainda que na povoação não fique nem a gente precisa para o trabalho da roça do comum, capinação das ruas e roçado do mato...nada disto é bastante, em soando do negócio do sertão, para suspender a navegação das canoas.”¹⁹

Do mesmo modo, quase duas décadas depois que o naturalista baiano realizasse sua prospecção à fauna e a flora brasileira, o naturalista bávaro Martius observou:

¹⁸ Ibidem, p. 71

¹⁹ FERREIRA, Alexandre Rodrigues. **Viagem Filosófica ao Rio Negro**. Manaus: EDUA e INPA, 2007, P.77

“Os primeiros passeios ao redor da cidade já nos haviam dado a conhecer que estávamos aqui em solo muito diferente de qualquer outro antes percorrido. Por toda parte riachos, lagoas e valas; muito poucas estradas e veredas em terra firme; as espaçadas habitações e roças, quase sempre sitas à beira da água. **Serviam-se os habitantes, para as comunicações, ao invés de carroças puxadas por animais, quase exclusivamente das inúmeras vias fluviais...Nestas paragens, também era-nos preciso, portanto, ter sempre a disposição uma das pequenas embarcações que aqui se chamam montarias dirigida por um ou dois índios, para atravessarmos as diversas enseadas do rio...**”²⁰

Mas foi o naturalista Henry Walter Bates (1848-1861) décadas mais tarde que sintetizou o papel deste tipo de transporte na dinâmica social da região amazônica nos seguintes termos: “A montaria toma ali o lugar do cavalo, do burro ou do camelo de outras regiões. Além de possuir uma ou mais montarias, quase toda família tem uma canoa maior, a que se dão o nome de igarité”²¹

Por seu turno, Alfred Russel Wallace enfatizou a dificuldade de mobilidade na região no seguinte trecho, ainda quando estava na altura do baixo Amazonas:

“We now prepared for our voyage up the Amazon, and, from information we obtained of the country, determined to go first to the far Santarem, a town about five hundred miles up the river, and the seat of **a considerable trade**. We had to **wait a long time to find the passage**, but with **some difficulty at length agreed to go in a small empty canoe returning to Santarem**. We were to have the hold to ourselves, and **found it very redolent of salt-fish**, and hides some remained in which still did not Improve if the odor. **But voyagers on the Amazon must not be fastidious, so we got our things on board**, and hung up our hammocks to the we could conveniently for the journey.”²² [grifos meus]

As impressões de Wallace advertem ao leitor sobre o problema de mobilidade por uma região cuja dinâmica da vida e relações de grupos humanos eram regidas, parafraseando Leandro Tocantins, pelo “predomínio dos rios sob dinâmicas sociais.” Assim, às dificuldades impostas pelo meio ambiente ao povoamento associadas as longas distâncias a serem vencidas por remadores, a dinâmica das águas e o modelo de colonização pautado no extrativismo e na exploração indígena não apenas desafiaram as

²⁰ MARTIUS, op. cit 51

²¹ BATES, Henry. Um Naturalista no Rio Amazonas...p.38

²² WALLACE, A. R. *A Narrative of Travels on the Amazon and Rio Negro*. London: Reeve and CO 185, p. 134.

práticas de campo de naturalistas, como também determinaram seus roteiros de viagens e condicionaram suas interações com certas estruturas indispensáveis a sua jornada e sobrevivência na região. Deve-se entender, portanto, que os diversos atores sociais de origem europeia que passaram pela região amazônica tinham pela frente o desafio de interagir com certas estruturas para conseguir alcançar seus objetivos de exploração.