

Trabalhadores e impacto ecológico: os portos de lenha e o uso dos recursos naturais pela navegação a vapor na Amazônia (da segunda metade do século XIX ao início do século XX)¹

Workers and ecological impact: firewood ports and the use of natural resources by steam navigation in the Amazon (from the second half of the 19th century to the beginning of the 20th century)

Davi Avelino Leal

Doutor em Sociedade e Cultura na Amazônia pela Universidade Federal do Amazonas – UFAM, possui licenciatura em História pela mesma Universidade. Atualmente, é professor do Departamento de História da UFAM.

Caio Giuliano de Souza Paião

Doutor em História Social pela Universidade Estadual de Campinas - UNICAMP, possui graduação em História e mestrado em História Social pela Universidade Federal do Amazonas – UFAM. Atualmente, desenvolve estágio de pós-doutorado na Universidade Federal de São Paulo – UNIFESP.

¹ Artigo recebido em 16 de abril de 2023 e aprovado para publicação em 29 de maio de 2023.
Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V.19, nº37, p. 46-58 – 2023.

RESUMO

Este artigo aborda a experiência dos trabalhadores e o impacto ecológico da navegação a vapor na região amazônica, desde seu advento até o declínio do negócio. Temos como fontes a imprensa, relatos de viajantes, romances, estudos e documentos oficiais. Concentramos na criação e no cotidiano dos “portos de lenha”: núcleos ribeirinhos responsáveis pelo abastecimento dos vapores, e presentes nos rios que escoavam os principais produtos de exportação da época. Esses navios eram quase que exclusivamente movidos a lenha que era retirada das matas. O objetivo central é problematizar as implicações disso no mundo natural e na consolidação de processos de trabalho nas margens dos rios. Ao fim, demonstramos que os avanços capitalistas na região, dependentes dos vapores, são indissociáveis dos danos colaterais no meio ambiente e no contexto social das populações ribeirinhas.

PALAVRAS-CHAVE: Navegação a vapor; Amazônia; Portos de lenha; Trabalhadores; Natureza.

ABSTRACT

This text addresses the workers' experience and the ecological impact of steam navigation in the Amazon region, from its advent to the decline of the business. We have as sources the press, traveler reports, novels, studies and official documents. We focus on the creation and daily life of the “firewood ports”: riverside nuclei, present on the rivers that drained the main export products of the time, responsible for the supply of steamers. In the Amazon, these ships were almost exclusively powered by firewood taken from the forests. The central objective is to problematize the implications of this in the natural world and in the consolidation of work processes on the banks of rivers. In the end, we demonstrate that the capitalist advances in the region, dependent on the steamships, are inseparable from the collateral damage in the environment and in the social context of the riverside populations.

KEYWORDS: Steam Navigation; Amazon; Firewood Ports; Workers; Nature.

INTRODUÇÃO: O IMPACTO ECOLÓGICO DOS VAPORES

Em boa parte da literatura de viagens na Amazônia, produzida entre o final do século XIX e início do XX, comumente encontramos descrições dos desconfortos das viagens a vapor, introduzidas na região desde 1853. Um dos incômodos mais recorrentes era a invasão de insetos a bordo, no final do dia, quando passageiros e tripulantes desfrutavam de uma temperatura mais amena no calor amazônico. Autores das mais diversas origens e formações escreveram sobre a voracidade da natureza, como se o navio a vapor – epítome da modernidade – singrasse um espaço vazio e selvagem, desprovido de historicidade e civilização. O militar Aníbal Amorim (1909, p. 177) invocou Dante Alighieri, imaginando o poeta italiano compondo um novo círculo do inferno, inspirado nos piuns, carapanãs, meruins, catuquis e mutucas das

viagens amazônicas. Para homens como Amorim, tal “reação” da natureza era uma resposta afrontosa à aventura do avanço capitalista pelos rios, positivando a ousadia de seus empreendedores. Nesse sentido, os viajantes recorriam a figuras de linguagem, metáforas e citações literárias para realçar o espaço de bordo como um cenário dramático dessas incursões.

O cruzamento entre a empreitada naval e a zoologia é perceptível desde a era das grandes navegações e, principalmente, do tráfico de escravizados. Segundo Marcus Rediker (2011, p. 48-49), o elevado índice de mortalidade das viagens resultou na dispersão de tubarões pelo Atlântico, que condicionaram suas migrações às rotas e ao lançamento de cadáveres nas águas; não obstante, os capitães usavam esses

animais para aterrorizar quem tentasse escapar dos navios. Mais do que testemunho de aventuras e grandes feitos, as navegações mercantes apresentam usos e ressignificações do mundo natural que podem revelar outras perspectivas sobre a agência histórica de passageiros e tripulantes como construtores dos percursos, tanto para galgar novos rumos de vida quanto para subverter as intenções desumanas das viagens de negócios.

Uma dessas ressignificações encontramos no relato de viagem do médico alemão Robert Avé-Lallemant, em 1859, o qual menciona um episódio curioso ocorrido em uma parada no aldeamento de Amatary, a meio caminho entre Serpa (atual município de Itacoatiara) e Manaus. Nessa localidade, à medida que o barco se aproximava, os indígenas saíam das suas casas e corriam para a mata, fugindo, no dizer deles, da “grande serpente” (AVÉ-LALLEMANT, 1961, p. 93). Vemos, portanto, uma incursão pelo mundo natural acercando a experiência a vapor, atrelada, naquele momento, às memórias de trabalho compulsório e ao uso de encouraçados na repressão à recente revolta da Cabanagem (1835-1840). Nesse caso, não teríamos predadores ao redor da embarcação para incutir terror, o próprio vapor tomava as vezes de um mítico ser devorador de pessoas.

Desde o início, na segunda metade do século XIX, a chegada dos vapores no Rio Amazonas incidiu sobre o mundo natural. Além do simbólico, não podemos menosprezar o impacto físico dessas embarcações movidas a motores, num mundo fluvial de velas, remos e varas. Nos anos 1860, o naturalista francês Paul Marcoy (2006, p. 187-191) já observava que “a introdução de barcos a vapor no Amazonas [...] só veio aumentar os meios de destruição empregados pelo homem”. Ele tecia críticas muito precisas frente a um quadro amplo de elogios à máquina encontra-

dos nos relatos de viajantes estrangeiros. Marcoy ainda exemplifica os danos ambientais, citando o desaparecimento de tartarugas no Alto Amazonas que fugiam do barulho e do movimento das rodas dos vapores. Para ele, o comércio extrativista, potencializado por essa nova tecnologia, seria responsável pela dispersão e até extinção de espécimes em longo prazo.

Corroborando a previsão de Marcoy, o médico e estudioso Djalma Batista escreveu, em 1976, que as marchas de navios velozes continuavam provocando transtornos nas beiras dos rios. Além de afugentar peixes e quelônios, esses barcos provocavam maretas que destruíam plantações, alagavam a moradia e as canoas dos ribeirinhos, razão de suas roças passarem a terras altas e suas casas a adquirirem a arquitetura tão característica das palafitas. Em mais de uma centena de anos de trânsito a vapor já era possível observar mudanças nos leitos dos rios por conta do fenômeno das “terras caídas”: quando borbotões de barrancos cedem ao movimento das águas, desde então, acelerados pela frenética navegação comercial. Ademais, um dos maiores danos ecológicos sentidos com a introdução dos vapores se relacionava ao uso de lenha extraída de forma indiscriminada da floresta (BATISTA, 2007, p. 310-312).

Para seguirmos ao objeto de discussão do presente artigo – o impacto ecológico motivado pelo uso de lenha nos vapores – precisamos retomar as reclamações de bordo sobre os invertebrados, referidas no início do texto.

Em 1927, o célebre escritor paulistano Mário de Andrade (2015, p. 84) viajava no vapor *São Salvador*, saído de Belém rumo a Manaus. Em seu diário de viagem, ele relata o momento preciso em que era possível “nadar na mosquitada”, conforme ironizou. O evento ocorria durante as constantes paradas do navio para o recebimento de lenha.

As paradas que aconteciam nas horas mais escuras levavam o navio a invadir o habitat dos bichos que, atraídos pela iluminação elétrica, seguiam viagem e passavam por verdadeiras dispersões na calha do Amazonas. Anos depois, em 1933, na mesma rota de Andrade, o viajante Pedro Mattos (1933, p. 22) também comentou sobre o embarque de lenha. Para ele, era “o tempo que se perde, são os ‘piuns’ e ‘carapanãs’ que não deixam sossegado o pobre mortal. Enfim, tudo contribui para o aborrecimento”.

Os dois autores supracitados evidenciam um aspecto peculiar da navegação a vapor na Amazônia, que pode passar despercebido debaixo das reclamações de forasteiros entediados: o complexo sistema de abastecimento desses navios, a produção de conhecimento sobre diferentes tipos de combustível, as relações de trabalho e sociabilidades tecidas entre tripulantes e cortadores de lenha, e o já citado impacto ecológico decorrente da chegada dos vapores.

Neste artigo, abordamos uma dimensão negligenciada pelos estudiosos da navegação amazônica: o impacto ecológico da introdução dos vapores, as relações de trabalho envolvidas na utilização dos recursos naturais e a produção de conhecimento dos trabalhadores sobre a natureza. Trata-se de uma abordagem em acordo com os alertas de Marcus Rediker e Peter Linebaugh (2008, p. 52), em estudo sobre os primórdios do capitalismo no mundo atlântico, os quais evidenciam a pouca atenção dedicada aos trabalhos de rachadores de lenha e tiradores de água, como atividades fundamentais de expropriação, nos séculos XVII e XVIII. Segundo os autores, no Novo Mundo, trabalhos como esses foram estratégicos na construção de portos e navios, no fornecimento de mão de obra embarcada para o comércio atlântico e na manutenção da vida doméstica. Eram atividades cruciais no processo de

colonização e expropriação de trabalho, de recursos naturais e do acesso às terras. Contudo, seus agentes foram vítimas de anonimato apesar de terem “transformado a face da Terra” e construído “a infraestrutura da ‘civilização’” (REDIKER; LINEBAUGH, 2008, p. 53).

Nosso objetivo é dialogar com essa premissa, para problematizar temas pouco usuais na historiografia do trabalho amazônico e nos estudos marítimos regionais, quais sejam: o mundo dos trabalhadores nos portos de lenha, fundamental para o avanço capitalista pelos rios da Amazônia, e os agentes envolvidos no negócio dele decorrentes.

O PORTO DE LENHA

Desde sua definitiva introdução na Amazônia, em 1853, os vapores mercantes recorreram mais à madeira do que ao carvão como combustível. Na primeira viagem a vapor pelo Rio Amazonas (1843), a bordo do vapor de guerra *Guapiaçu*, o Tenente José Maria Nogueira foi o primeiro a perceber a inviabilidade do carvão mineral. O que se tinha de carvão na região era importado da Europa, e isso elevava incrivelmente os custos das viagens.

O tempo gasto na subida e descida do rio foi de quase dois meses, pois o navio fabricado no País de Gales fora construído para queimar carvão e não madeira. A solução encontrada pela comitiva e pela tripulação foi testar diferentes substitutos de combustível. O uso da madeira local foi o mais indicado, embora não fosse a melhor opção devido à necessidade de uma infraestrutura de extração, acondicionamento e fornecimento. Por conta disso, o Tenente Nogueira aconselhou em seu relatório que de Belém a Manaus deveriam ser construídos portos adequados para fornecer combustível aos futuros vapores do Rio Amazonas (NOGUEIRA, 1844, p. 378-

380). O que o tenente não previa era que o sucesso das linhas de navegação comerciais faria de qualquer margem dos rios amazônicos um ponto de abastecimento.

Um ano depois de inaugurada as atividades da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas (1853) já eram perceptíveis a proliferação de pontos para abastecer navios. Na viagem realizada à cidade de Nauta, no Peru, em 1854, João Wilkens de Mattos (1854, p. 92) informou todos os pontos de abastecimento de lenha ao longo do percurso, indicando uma nascente rede de portos de lenha na calha do Rio Amazonas. Nos dezoito dias de viagem subindo o rio, de Manaus até Nauta, foram gastos 16 toneladas de carvão de pedra e 20 mil achas de lenha. Todo esse material havia sido contratado pela companhia pelo preço de 40 réis a acha posta a bordo. Esses valores tenderam a se elevar nas décadas seguintes, acarretando não apenas em mais lucro como também na necessidade de maior mão de obra.

Durante o processo de valorização e exploração da borracha silvestre, originado de forma concomitante à efetivação da navegação a vapor na Amazônia, ocorreu uma vultosa onda migratória de trabalhadoras, trabalhadores e especuladores vinda de diversas partes do Brasil e do mundo. Os melhores e mais abundantes seringais situavam-se nos cursos superiores do Rio Amazonas, na sua margem direita, os quais receberam um avultado movimento humano e de navios a vapor que passaram a servi-los com linhas regulares. Segundo o polímata amazonense, Agnello Bittencourt (1959, p. 47), os rios Xingu, Tocantins, Purus, Acre, Juruá, Javari, Negro e o Baixo Amazonas foram transformados em campos de atividade intensa. Ao longo desses rios foram sendo escolhidos os pontos mais acessíveis às embarcações, da mesma forma que todo seringal também se constituiu em

porto movimentado. Os chamados “portos de lenha” eram esses locais construídos “propositalmente nas margens em que os navios possam atracar em qualquer época da enchente ou da vazante do rio. À noite, um farol indica a situação do porto”.

Agnello Bittencourt apresentou uma listagem impressionante da quantidade de portos de lenha presentes nas principais rotas da borracha, entre os anos 1910 e 1914, tempo de maior lucratividade da navegação comercial na região. Seus dados foram obtidos de uma publicação de autoria de práticos fluviais abalizados, editada em Manaus, no ano de 1916. A partir disso, o autor registrou ao todo mais de 2.186 pontos de abastecimento de lenha, distribuídos entre Belém e Manaus (183); Belém e Itaituba (77); Manaus e Santa Isabel (36); Janari, Manaus e Remate de Males (85); Manaus e Santo Antônio (396); Boca de Autaz e Castelo (17); Boca do Purus e Cocama (336); Boca do Acre e Ancon (285); Boca do Acre e Campinas (71); Boca do Acre e Riozinho (64); Boca do Pauini e Xingu (84); Boca do Acre e Guanabara (107); Boca do Xapuri e Pindamonhangaba (14); Boca do Juruá e Boca do rio Breu (322); Boca do Envira e União (38); Boca do Muru e Humaitá (15); Boca do Tarauacá e Jaminauá (56) (BITTENCOURT, 1959, p. 48).

Esses portos instauraram novas perspectivas sociais e vivências de trabalho nos espaços amazônicos, e as margens dos rios passaram a ser povoadas por pequenos núcleos, frutos desse novo tipo de escala na navegação regional. Os portos de lenha consistiam em paradas estabelecidas a cada 30km, aproximadamente, as quais abrigavam pequenos contingentes de trabalhadores e trabalhadoras (cortadores e carregadores) e montanhas de achas arrumadas conforme a necessidade de cada modelo de vapor. A principal característica visual desses portos eram justamente as enormes pilhas de lenhas

agrupadas nas beiras dos rios (DEFFONTAINES, 1944, p. 299-308).

Para Agnello Bittencourt (1959, p. 46-47), “o conceito de porto é absoluto, naquela rede fluvial, a mais intensa e extensa do mundo”. O porto de lenha teria, assim, uma função doméstica, social e econômica, pois podia ser organizado tanto em grandes cidades (como Manaus e Belém) quanto nas margens do mais modesto dos casebres ribeirinhos. Havia localidades que chegavam a ter dois portos: “à montante e à jusante, isto é, o de ‘cima’ e o de ‘baixo’”. O acesso a eles variava bastante, podendo ser realizado por pranchas, pontes de madeira, trapiches, ou simplesmente por um caminho no matagal.

Os portos de lenha eram lugares estratégicos para as viagens fluviais que alteraram profundamente a dinâmica de certos lugares que vendiam também souvenirs, comidas, bebidas e jornais. Também propiciaram espaços de sociabilidade, tanto nas horas dedicadas ao embarque das achas quanto nas horas e até mesmo dias de descanso de passageiros e marítimos, quando circulavam e trocavam notícias e informações úteis com os ribeirinhos.

Por conta dessas atividades, e pela importância de suas experiências propiciadas, o “porto de lenha” ainda hoje ocupa um lugar cativo no imaginário regional. Uma das maiores expressões disso encontra-se no sucesso da música “Porto de Lenha”, escrita por Aldísio Filgueiras e Torrinho, e que dá título ao álbum desse último artista, lançado em 1991. A letra da canção traz uma crítica à inadequação de Manaus (referida como um “porto de lenha”) aos avanços capitalistas animados por especuladores do norte-atlântico, conforme expresso no refrão: “Porto de lenha/Tu nunca serás Liverpool/Com uma cara sardenta/E olhos azuis”. Composta debaixo da censura dos anos de chumbo, no início dos anos

1970, a música tornou-se uma espécie de hino da identidade cultural de Manaus. E consolidou na memória uma cidade que mimetizava o maior porto europeu dos séculos XIX e XX, mas cuja espoliação por estrangeiros foi tamanha que a relegou a mero ponto de passagem dos vapores e palco da exploração de quem parecia fadado apenas a alimentar de lenha a voracidade do negócio mercante.

O NEGÓCIO DA LENHA

Era comum encontrar nos jornais da época anúncios direcionados aos comandantes de embarcações falando da existência de portos de lenha em determinados seringais. Os proprietários também lucravam com essas vendas, e não deixavam de mencionar esse ramo de atividade como dos mais importantes. Afinal, além da exportação de borracha eles mesmos vendiam o combustível do seu transporte. Anúncios iguais ao do comerciante Frota, no *Jornal do Commercio* de Manaus, em 1906, eram bastante comuns. Ele anunciava que acabara de abrir no lugar vista do Tanariá, no Rio Purus, um depósito de lenhas de primeira qualidade e com o melhor preço da concorrência. Bastava os comandantes procurarem uma luz vermelha no topo de um mastro (*Jornal do Commercio*. Manaus, n. 654, 25 de abril de 1906). Frota pagou pela repetição desse anúncio ao longo de todo o ano de 1906.

Em 1911, o jornal *O Correio do Purus* anunciou em suas páginas que o comerciante Francisco Ferreira Braga possuía um porto de lenha no lugar São Francisco de Lábrea, situado logo abaixo do lugar Catita, à margem direita do mesmo Rio Purus. A lenha vendida era de boa qualidade e comercializada a preços módicos (*O Correio do Purus*. Lábrea, n. 4, 14 de janeiro de 1911). O chamariz para um porto de lenha implicava manter o navio parado, consumindo outras produções realizadas

nesses lugares. Ademais, também era propício para os seringalistas criarem laços de compadrio com os comandantes, que mais tarde poderiam fazer favores e oferecer preços mais acessíveis nos fretes das mercadorias e no valor das passagens. Na época que comandava navios, no início do século XX, o escritor paraense, Raimundo Morais (2013, p. 127), mencionou o costume de apitar bem forte o vapor para sinalizar que vinha pegar lenha com o seu “compadre Mocambira”.

Samuel Benchimol (1995, p. 18), pesquisador da realidade da região e abastado comerciante, destaca que coronéis de barranco e donos de seringais “lutavam por manter o prestígio da escala de barcos e navios nas cidades e seringais sob sua influência” e que se uma dessas localidades deixasse de receber as embarcações, a comunidade entrava em decadência e passava a viver apenas do consumo dos sítios e roças. O autor menciona ainda que “os milhares de portos de lenha dos beiradões davam emprego a milhares de homens, mulheres e curumins que equilibrando-se na prancha de embarque dos navios atracados nesses trapiches carregavam as achas de lenhas nos ombros” (BENCHIMOL, 1995, p. 37).

Um desses lugares de abastecimento dos vapores era a cidade de Serpa. Na outrora colônia de Itacoatiara, fundada na década de 1850 pelo empresário Irineu Evangelista de Sousa (o futuro Barão de Mauá), como contrapartida à autorização para explorar a navegação a vapor por sua Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas (1852-1871), ele estabeleceu uma serraria a vapor para o beneficiamento da madeira e produção de lenha para embarcações. Uma parte dessa lenha vinha dos seringais Guajará e Ventura, pertencentes aos irmãos Antônio e Aniceto Abreu (SILVA, 1998, p. 99). Segundo Robert Avé-Lallemant (1961, p. 203), que

esteve em Serpa no ano de 1859, ali ele pode encontrar o Sr. Becher, o seu compatriota alemão responsável pela serraria, com quem tomou lenha e seguiu viagem a bordo do vapor *Marajó* rumo a Manaus.

Em certas localidades, conforme avançava a navegação comercial e a expulsão dos povos indígenas de seus territórios tradicionais, muitos se viam impelidos a sobreviver com o negócio de lenha. Segundo o estudo realizado por Luiz Cavalcanti de Albuquerque (1894, p. 114), em 1893, na região do Rio Içá, a população local (indígenas e mestiços) passava parte do ano ocupada com a produção de lenha e em “depositá-la nos pontos onde tem de tocar o vapor da empresa Reyes que, se por acaso não a consome toda, em consequência da interrupção da viagem, os índios ficam entregues à vida livre”. Os empresários passaram a dominar esse contingente de trabalhadores e trabalhadoras dependentes da negociação da lenha que retiravam das matas adjacentes.

Não há dúvidas de que se tratava de negócio lucrativo e um importante vetor da movimentação humana e de mercadorias, que conferia ainda mais prestígio e importância a homens poderosos de diferentes procedências. Conhecemos alguns dos sujeitos que emitiam ordens e especulavam nos portos de lenha, mas eram seus empregados os responsáveis pelo desenvolvimento dos saberes em torno da atividade, como vemos a seguir.

O COTIDIANO DE TRABALHO NOS PORTOS DE LENHA

Tal como em outras localidades ao redor do mundo, o uso de madeiras como combustível foi expandido na medida em que novas experimentações eram realizadas, muitas delas resultados de conversas e trocas de informações entre os trabalhadores (SMITH, 2018). Nas principais

rotas amazônicas, esses sujeitos convencionaram o uso de madeiras específicas, sempre orientando os fregueses da melhor forma de abastecer as caldeiras e as características de cada espécie. Os tipos mais aconselháveis eram o pau mulato (ou mulateiro) e a maçaranduba, madeira de lei pesada e resistente. Outras eram: o pau-rosa, andiroba e carrapateira, essas tiradas de terras firmes. Algumas deveriam ser evitadas, como a copaibeira e a seringueira, que eram mais lucrativas em pé, como fontes de recursos, e o louro-bosta que exalava um mau cheiro que empestava carregadores e todo o navio (SOARES, 1969, p. 45). O político e escritor amazonense Álvaro Maia (1958, p. 55) listou algumas das gírias empregadas pelos cortadores, que desaconselhavam: “louro-bosta não pode ser queimado; muiratinga é comida de papagaio; acará-boceta (pra lá o peixe e pra cá o apelido!)”.

O lenhador sabia exatamente qual árvore cortar e como deveria arrumar as pilhas de acordo com a necessidade de cada navio. Em situações de urgência e sem eles por perto, o comandante mandava a marujada apanhar madeira na mata, queimando o que achasse pela frente, até tronco de buritizeiros (palmeiras de regiões alagadas que dão fruto oleaginoso). A queima dessas palmeiras gerava uma densa fuligem, bastante danosa às caldeiras e que podia entupir tubos e chaminés, com perigo de explosões e incêndios a bordo (WOODROFFE, 1914, p. 51). O uso de lenha verde (de árvores recém-abatidas) também sobrecarregava as fornalhas e os mecanismos, num ritmo que a gíria maruja chamava “bater chocolate”. Quando o navio produzia espessa fumaça, por conta dessas queimas inapropriadas, que os marítimos chamavam de “bigode”, dizia-se que “a lenha é muiraximbé” (MORAIS, 2013, p. 201).

Um procedimento pouco alterado ao longo do século XIX foi o embarque dos

fardos de lenha. Quase sempre ocorria no meio do dia ou no fim da tarde. Em expedição científica pelo extremo norte do Brasil, no ano de 1865, o casal de naturalistas Elizabeth e Louis Agassiz vivia contrariado com os serviços prestados pela população local, e com o embarque de lenha não foi diferente. Elizabeth supervalorizava seu ponto de vista etnocêntrico, dizendo que qualquer um abominaria aquela tarefa, segundo ela, demasiadamente demorada: “A frágil embarcação acaba enfim de encostar ao navio, oito ou dez homens formam fila, e a lenha passa de mão em mão, acha por acha, contada na ocasião. [Louis] Agassiz tirou o seu relógio do bolso e verificou que, em média, entram a bordo sete achas por minuto”. Com irritação e ironia, o casal viu que “tomar lenha não é negócio para cinco minutos” (AGASSIZ; AGASSIZ, 2000, p. 201).

O ano da ação ficcional do romance *Selva violenta* é 1916. Ali o *Madeira Mamoré* diminuía a marcha, depois saltava um marujo para amarrá-lo em terra. O porto de lenha “servia para garantir o abastecimento das máquinas dos navios e lanchas que navegavam pelo rio e que eram impulsionados por máquinas a vapor, que tinham a lenha como seu principal combustível”. Em seguida, eram postas duas pranchas para terra e “imediatamente, diversos homens, protegidos por uma saca de estopa na cabeça e nos ombros, vinham por uma delas, trazendo, de cada vez, quinze e até trinta achas de lenha”. Cada uma pesava, em média, 8 kg e mediam pouco mais de um metro (SOARES, 1969, p. 45). Elas eram jogadas próximo da casa de máquinas, onde a marujada ia arrumando pilhas ordenadas ou descendo para o depósito de combustível nos porões.

Segundo Raimundo Morais, todo o procedimento era vistoriado pelo contra-mestre que fazia a contagem da lenha embarcada, dizendo: “– Uma, duas, três,

quatro, cinco... Talhou!... – e marcando em sua caderneta a quantidade de lenha que entrava no navio, enquanto, a seu lado, o dono do porto de lenha conferia e tomava nota também em seu caderno, fiscalizando a contagem”. *Talhar* era o verbo para *completar* embarques de lenha e outros fardos de mercadorias. Morais (2013, p. 156-157) conta ainda uma anedota sobre o cotidiano de bordo presenciado por ele, numa das suas viagens, narrando a história de um imediato muito esperto que, “para lograr nos portos o recebedor da mercadoria trazida pelo ‘gaiola’ [uma das formas como se chamavam os vapores fluviais], ensinara o marinheiro encarregado das talhas [...] a contar assim: diz um, diz dois, diz três, diz quatro, diz cinco, diz seis, diz sete, dezenove, vinte”. Com esse jogo de palavras, o “caboclo recebia invariavelmente dez por vinte, porque do diz oito o talhador passava, não pra diz nove, mas para dezenove e vinte”. Segundo o escritor Mário de Andrade (2015, p. 114), em visita à Amazônia no ano de 1927, os “tapuios” colocavam lenha no navio e os comandantes se aproveitavam para ver se conseguiam trapacear dobrando o volume de achas e a carga de trabalho deles.

Geralmente, esse embarque de lenha não era feito pela tripulação, que considerava um serviço inferior ao trabalho marítimo. Essa era a função dos carregadores dos portos de lenha, homens e mulheres de diferentes idades e etnias, em geral, ribeirinhos/as das adjacências. Tal aspecto pode ser fartamente encontrado nas fontes de meados do século XIX. No relatório que fez para o presidente da província do Amazonas, Manoel Gomes Correa de Miranda, em 1862, o engenheiro João Martins da Silva Coutinho menciona o intenso trabalho dos índios da região do Rio Purus no abastecimento de lenha para o vapor *Pirajá*, utilizado pela expedição. Coutinho relata que nos pontos de parada para o abastecimento de lenha no

mencionado Rio Purus, Manoel Urbano da Encarnação, grande conhecedor do rio e importante mediador das relações com os povos indígenas, solicitava a ajuda dos Paumari, Catuixi e Hipuriná (Apurinã) para apanhar e fazer lenha. Durante essas estacionadas, que podiam durar horas ou até mesmo dias, ele aproveitava para realizar medições, levantar a planta dos rios, estabelecer os paralelos e outros serviços de esquadrinha do território (COUTINHO, 1862, p. 9).

Na ficção do escritor Luiz Soares, esses trabalhos também eram realizados por caboclos que só se animavam na presença dos “cariúas” (forasteiros) do vapor. Eles abandonavam o estado reflexivo e os movimentos contidos para subir lenha pela prancha, gozando uns dos outros.

— *Cuma é, seu mano, tu tá fraquejando, seu cabra mole? ... Antão num guenta mais que meia dúzia de achas fininhas no lombo, seu mané-farinha?*

E suas risadas escapavam, felizes, enquanto os outros companheiros repliavam, zombando:

— *Tou fraco mesmo, seu compadre. Inda num me despertei ainda, mas, por carecer de metêuns trago de branquinha práesquentá o bucho. Deixa eu tomar umas dose de cana, que vancê vai vê, que este caboquinho aqui é mesmo macho de veras, vai ver!...* (SOARES, 1969, p. 45)

O escritor carregou sua pena no regionalismo, com expressões do que considerava típico na linguagem dos carregadores. Descrições assim demarcam a inferioridade de pessoas que, no seu entender, não dominavam o basilar da oratória civilizada. Desde a América portuguesa, trabalhar por tragos de cachaça é outra visão estereotipada e pejorativa associada

aos povos tradicionais e seus descendentes. Contudo, vemos que noções de masculinidade e desafio de força estavam presentes noutros contextos de carregamento portuário, tanto na capital Manaus quanto em outros portos de avultado movimento (PINHEIRO, 2015; SILVA, 2004). Pedro Mattos (1933, p. 15-16) registrou situação parecida na saída do Marajó, no Pará. Perguntado ao comandante quanto tempo ali passariam, foi-lhe respondido que em duas horas receberiam entre 15 a 20 milheiros de lenha. “Cada homem carrega, por vez, dez achas, recebendo a ficha correspondente”. Era um serviço pesado e desafiador, realizado de forma alternada por cerca de 20 homens e “alguns rapazolas”, todos eles considerados “caboclos”.

Em 1905, o missionário britânico Joseph Woodroffe (1914, p. 52) realizou serviços de bordo para custear sua viagem entre Manaus e o Peru. Sem especialidade alguma, inicialmente ficou incumbido de “tarefas comuns”, como pensou ser o embarque de lenha. Porém, diferente dos cenários festivos lidos acima, o europeu passou por verdadeiros apuros. Foi atacado sem clemência por carapanãs e formigas escondidas nas achas, ficando com os ombros bem esfolados. Carregava milheiros de lenha duas ou três vezes por dia, varando a noite. Não se tratava de tarefa tão ordinária quanto pensara. Algumas prevenções usadas pelos carregadores, como proteções para a cabeça e braços, eram desconhecidas pelo neófito.

Quando os marítimos eram obrigados a cumprir a tarefa do embarque de lenha, quase sempre porque os comandantes esquivavam-se de pagar os carregadores locais, a falta de experiência no serviço podia ser fatal. Foi o que aconteceu no dia 14 de novembro de 1894, no porto de São Eduardo, à margem direita do Rio Solimões, próximo a Tefé. Naquele dia o rebocador *Jane* estava atracado recebendo lenha, quando

o tripulante João Evangelista de Oliveira se desequilibrou na prancha e caiu no rio. O corpo do jovem maranhense de 22 anos nunca mais foi encontrado (*Diário Oficial*. Manaus, n. 294, 27 de novembro de 1894).

A discrepância de saberes do mundo marítimo considerava os ofícios mais ou menos relevantes. Cortar e carregar lenha não foram interiorizados pelos marítimos como uma atividade corrente da sua profissão, muito menos podemos afirmar que fosse visto como um modo de vida por aqueles que se viam obrigados a empregarem-se nisso. Nunca houve maiores indícios de que cortadores, lenhadores ou carregadores tivessem reivindicado uma identidade de ofício ou esboçado algum tipo de organização operária, antes disso, o seu mundo de trabalho consistia numa reorganização de sobrevivência diante do quadro de exploração e destruição da natureza e demais formas autônomas de subsistência.

DECADÊNCIA E LEGADO DE DESTRUIÇÃO

Muitas famílias ribeirinhas se sustentavam com o negócio de lenha na calha do Amazonas. Durante o famigerado “ciclo da borracha”, toda a produção extrativa e rural era escoada pela navegação a vapor que dependia da extração de madeira para combustível. O porto de lenha foi um negócio paralelo a esse período. Alguns viajantes relatam valores: em 1908, no baixo Purus, um milheiro de achas de 4 a 5 kg era vendido por 60\$ cada; no médio Purus custavam 90\$; nas cabeceiras do mesmo rio, o valor elevava bastante, às vezes, a 200\$ cada milheiro (AMORIM, 1909, p. 176). Porém, os melhores anos da borracha acarretaram carência de lenhadores, pois a maioria dos ribeirinhos empregara-se nos seringais, conforme se reclamava na grande imprensa. Em 1910, o fornecimento aos navios teve de ser interrompido e/ou as

viagens atrasadas porque os comandantes obrigavam as tripulações a adentrar na mata para coletar ou cortar madeira (*O Correo do Purus*. Lábrea, n. 5, 16 de janeiro de 1910). Já vimos que isso não era bem visto pela marinhagem, que repudiava cumprir tarefas para as quais não se empregara.

Ainda em 1910, realizou-se em Manaus o Congresso Comercial, Industrial e Agrícola, capitaneado pela Associação Comercial do Amazonas (ACA), com o objetivo de avaliar as condições da extração da borracha e indicar os caminhos para enfrentar a grande crise que se avizinhava. Uma das teses debatidas no congresso tratava das condições para se facilitar e desenvolver a Marinha Mercante no Vale do Amazonas. Segundo o autor do argumento, James Williams (1910, p. 176), o governo estadual deveria incentivar a exploração do carvão mineral na foz do Rio Javari, pois o abastecimento dos vapores à lenha deixava a operação custosa e demorada. Era preciso diminuir os custos no transporte de mercadorias e passageiros e isso passava necessariamente pela redução dos gastos com combustível.

A falta de lenha gerou celeuma nessa época. Segundo o escritor paraense Leandro Tocantins (1982, p. 111), importar carvão inglês foi uma das alternativas, embora dispendiosa e arriscada. O pai dele, rico aviador de Belém, entre os anos 1910 e 1920, manteve um pontão (um navio adaptado) para servir de transporte e depósito móvel de carvão nos altos rios. Ele atendia a Foz do Pauini, afluente do Purus, um “lugar estratégico para o abastecimento de gaiolas”. Tocantins não comenta, mas a greve portuária em Londres (1912) estancou a importação de carvão para o Brasil, prejudicando bastante quem dependia das companhias britânicas que transportavam o produto (LOVELL, 1969).

A greve londrina incidiu numa completa falta de combustível na Amazônia (sem

lenha nem carvão) e uma conseqüente paralisação naval, com implicações nas mobilizações de marítimos em Manaus. Com a queda dos preços da borracha amazônica a partir de 1912, todo um contingente populacional sem trabalho voltou-se novamente ao negócio da lenha. Por exemplo, seringueiros passaram a cortar madeira por conta própria ou em propriedades de seringalistas falidos. Alguns anos depois, em 1921, Joaquim Gondim viu nisso “uma alternativa de ganho para os prejudicados pela baixa cotação da borracha”. Nos portos de lenha, a madeira era cortada por trabalhadores assentados a 20 mil-réis por milheiro e vendida pelos proprietários da terra a 40 mil-réis (GONDIM, 2001, p. 41). Em 1931, no estuário amazônico, um milheiro correspondia a uma tonelada de carvão, sendo vendido a 25 mil-réis; nos altos afluentes, variava de 100 a 200 mil-réis (MORAIS, 2013, p. 112).

Nesse mesmo período, os carregadores vinham carregando mais de mil achas por dia até os porões dos navios para ganhar apenas dois mil-réis (ANDRADE, 2015, p. 85). Isso quando recebiam em dinheiro. Segundo o memorialista amazonense Moacir de Andrade (1985, p. 148), os carregadores de lenha podiam ser pagos com fichas redondas de lata, com a qual recebiam o seu correspondente em dinheiro da mão do dono do barracão ou do seringal. Podemos presumir a assiduidade de roubos e enganações a que estavam sujeitos no tempo de Andrade, entre os anos 1930 e 1940, período de declínio da economia gomífera na Amazônia.

CONCLUSÃO

Desde o início do século XX, alguns viajantes alertavam que o trabalho de extração de madeiras para comércio de lenha contribuiu à devastação das matas, “modificando não só o regime dos rios, como também a capacidade pluviométrica destas regiões”. Aníbal Amorim (1909, p. 176)

dizia que, se o emprego de carvão mineral fosse obrigatório, a indústria carbonífera no Brasil seria impulsionada e a floresta preservada. Não foi assim que aconteceu. A navegação a vapor foi responsável por um desmatamento progressivo por mais de uma centena de anos, de 1853 até meados dos 1950, quando os barcos de motor a diesel foram introduzidos.

O intuito dessa reflexão foi, portanto, retomar algumas dimensões desse movimento histórico de avanço do capitalismo sobre a região para evidenciar um aspecto até então secundarizado nas análises históricas, que é a relação entre os mundos do trabalho e a utilização dos recursos naturais na região.

Pode-se perceber na leitura das fontes que os impactos desse processo incidiram sobre a vida das populações amazônicas com o acelerado desbarrancamento dos beiradões; a abertura de um ciclo de grandes enchentes que, desde 1859, flagelam os ribeirinhos; a dispersão e até a redução dos estoques de peixes, afugentados pelo ir e vir das embarcações; além da mobilização da força de trabalho local para o fornecimento de lenha para os vapores.

Dessa forma, acreditamos que a análise das relações socioambientais em uma perspectiva histórica possa contribuir para um maior conhecimento de como processaram essas transformações na Amazônia desde meados do século XIX.

REFERÊNCIAS

- AGASSIZ, Elizabeth & AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil, 1865-1866*. Brasília: Senado Federal, 2000.
- ALBUQUERQUE, Luiz R. Cavalcanti de. *A Amazônia em 1893*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1894.
- AMORIM, Aníbal. *Viagens pelo Brasil – Do Rio ao Acre, aspectos da Amazônia, do Rio a Mato Grosso*. Rio de Janeiro: Garnier, 1909.
- ANDRADE, Mário de. *O turista aprendiz*. Brasília: Iphan, 2015.
- ANDRADE, Moacir de. *Manaus: ruas, fachadas e varandas*. Manaus: Umberto Calderaro, 1985.
- AVÉ-LALLEMANT, Robert. *Viagem pelo Norte do Brasil [1859]*. Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro, 1961.
- BATISTA, Djalma. *O complexo da Amazônia – Análise do processo de desenvolvimento*. Manaus: Valer, Edua e Inpa, 2007.
- BENCHIMOL, Samuel. *Navegação e Transporte na Amazônia*. Manaus: Edição Reprográfica, 1995.
- BITTENCOURT, Agnello. *Navegação do Amazonas & portos da Amazônia*. Rio de Janeiro: SPVEA, 1959.
- COUTINHO, João Martins da Silva. Informações sobre o Rio Purus - ofício dirigido ao Exm. Sr. Presidente da Província pelo Dr. João Martins da Silva Coutinho. Doc. n. 3. In: MIRANDA, Manoel Gomes Correa de. *Relatório do Presidente da Província do Amazonas*. Manaus: Typ. Ramos, 1862.
- DEFFONTAINES, Pierre. "Como se constitui no Brasil a rede de cidades". *Boletim Geográfico*, n. 2 (15), 1944.

- Diário Oficial*. Manaus, n. 294, 27 de novembro de 1894.
- FONSECA, Lourenço. *No Amazonas*. Lisboa: Companhia Geral Typographica, 1895.
- GONDIM, Joaquim. *Através do Amazonas: impressões de viagens realizadas em 1921*. Manaus: Governo do Amazonas, 2001.
- Jornal do Commercio*. Manaus, n. 654, 25 de abril de 1906.
- LINEBAUGH, Peter & REDIKER, Marcus. *A hidra de muitas cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.
- LOVELL, John. The 1912 Strike. Origins and Aftermath. *In: Stevedores and Dockers. A Study of Trade Unionism in the Port of London, 1870-1914*. London: Palgrave Macmillan, 1969.
- MAIA, Álvaro. *Beiradão*. Rio de Janeiro: Editor Borsoi, 1958.
- MARCOY, Paul. *Viagem pelo Rio Amazonas*. Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2006.
- MATTOS, João Wilkens de. *Roteiro da primeira viagem do vapor Mocharca desde a cidade do Rio Negro até a povoação de Nauta, no Peru*. Rio Negro: Typografia M.S. Ramos, 1855.
- MATTOS, Pedro. *Trenta dias em águas do Amazonas*. Rio de Janeiro: Calvino Filho, 1933.
- MORAIS, Raimundo. *O meu dicionário de cousas da Amazônia*. Brasília: Senado Federal, 2013.
- NOGUEIRA, José Maria. Viagem feita pelo Capitão-Tenente da Armada Nacional e Imperial, José Maria Nogueira, comandante do vapor de guerra 'Guapiassú'. *Revista Trimestral de História e Geografia ou Jornal do IHGB*, vol. 6., Rio de Janeiro: Kraus Reprint, 1844.
- O Correio do Purus*. Lábrea, n. 4, 14 jan. 1911.
- O Correio do Purus*. Lábrea, n. 5, 16 jan. 1910.
- PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *A cidade sobre os ombros: trabalho e conflito no porto de Manaus (1899-1925)*. Manaus: Edua, 2015.
- REDIKER, Marcus. *O navio negreiro: uma história humana*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.
- SILVA, Fernando Teixeira. Valentia e cultura do trabalho na estiva de Santos. *In: BATALHA, Claudio; FORTES, Alexandre & SILVA, Fernando Teixeira da (org.). Culturas de Classe: identidade e diversidade na formação do operariado*. Campinas: Editora da Unicamp, 2004.
- SILVA, Francisco Gomes da. *Cronografia de Itacoatiara*. Vol 2. Manaus: Papyros Editora, 1997.
- SMITH, Crosbie. *Coal, Steam and Ships. Engineering, Enterprise and Empire on the Nineteenth-Century Seas*. Padstow: Cambridge University Press, 2018.
- SOARES, Luiz. *Selva violenta*. Manaus: Sérgio Cardoso, 1969.
- TOCANTINS, Leandro. *Amazônia: natureza, homem e tempo*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1982.
- WILLIAMS, James. Meios de facilitar e desenvolver a marinha mercante no valle do Amazonas (1910). *In: MIRANDA, Bertino. Annaes do Congresso Commercial, Industrial e Agrícola (22 a 27 de fevereiro de 1910)*. Manaus: Typografia da Livraria Palais Royal, 1911.
- WOODROFFE, Joseph F. *The Upper Reaches of the Amazon*. London: Methuen & Co. 1914.