


ISSN 01001248

# *avigator*



SUBSÍDIOS PARA A HISTÓRIA MARÍTIMA DO BRASIL

V.19 - N.37 - junho de 2023



Populações ribeirinhas, marinheiros,  
marítimos, estivadores, trabalhadores do mar  
e embarcações típicas das regiões Norte  
e Nordeste do Brasil



**MARINHA  
DO BRASIL**



---

**SUBSÍDIOS PARA A HISTÓRIA MARÍTIMA DO BRASIL**

*A revista NAVIGATOR é dirigida a professores, pesquisadores e alunos de História e tem como propósito promover e incentivar o debate e a pesquisa sobre temas de História Marítima no meio acadêmico.*

***As opiniões emitidas em matérias assinadas são de exclusiva responsabilidade de seus autores.***

**COMANDO DA MARINHA**

Almirante de Esquadra Marcos Sampaio Olsen

**SECRETARIA-GERAL DA MARINHA**

Almirante de Esquadra Eduardo Machado Vazquez

**DIRETORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA**

Vice-Almirante (RM1) José Carlos Mathias

**Departamento de História**

Capitão de Fragata (T) Carlos André Lopes da Silva

**Departamento de Publicações e Divulgação**

Capitão de Mar e Guerra Jefferson Oliveira de Almeida

**REVISTA NAVIGATOR**

[www.revistanavigator.com.br](http://www.revistanavigator.com.br)

Editora Letras Marítimas

Departamento de Publicações e Divulgação

Ilha das Cobras s/nº – Centro

20091-000 – Rio de Janeiro – RJ

Tels.: (21) 2104-6852 / 2104-5492

Tiragem: 700 exemplares

<b>NAVIGATOR</b>	<b>RIO DE JANEIRO</b>	<b>N.37 V.19</b>	<b>p. 132</b>	<b>2023</b>
------------------	-----------------------	------------------	---------------	-------------

## CONSELHO EDITORIAL

Anderson de Rieti S. C. dos Santos (DPHDM/UFF)  
Daniel Martins Gusmão (DPHDM/LAAA-UFS)  
Francisco Eduardo Alves de Almeida (PPGEM-EGN/IGHMB)  
José Miguel Arias Neto (UEL/IGHMB)  
Marcello José Gomes Loureiro (EN/IGHMB)  
Paulo André Leira Parente (UNIRIO/IGHMB)  
Ricardo dos Santos Guimarães (DPHDM/SAB)  
Wagner Luiz Bueno dos Santos (DPHDM/UNIRIO)  
Sergio Willian de C. Oliveira Filho (EAMCE/CEHIR)

## CONSELHO CONSULTIVO

José Carlos Mathias (DPHDM/ IGHMB)  
Armando de Senna Bittencourt (IHGB/IGHMB)  
Arno Wehling (IHGB/ABL)  
Carlos Celestino Rios e Souza (UFPE)  
Cláudio de Carvalho Silveira (UERJ)  
Edina Laura Costa Nogueira da Gama (IGHMB)  
Francisco Carlos Teixeira da Silva (UFRRJ/ECEME)  
Gilson Rambelli (UFS/SAB)  
Guilherme de Andrea Frota (IHGB/IGHMB)  
Leandro Domingues Duran (UFS/LAAA)  
Marcos Guimarães Sanches (UNIRIO)  
Maria Cristina Mineiro Scatamacchia (USP)

Miguel Dantas Cruz (ULisboa)  
Rodrigo de Oliveira Torres (UDELAR)

## EQUIPE EDITORIAL

### Editores

Dr. Robert W. Porto da S. Castro (DPHDM)  
Me. Pierre Paulo da Cunha Castro (IGHMB)  
Me. Carlos André Lopes da Silva (DPHDM/ IGHMB)

### Organização do dossiê

Prof. Dr. Anderson da Silva Almeida (UFAL)  
Prof. Dr. César Martins de Souza (UFPA)

### Identidade Visual

Edna Costa

### Editoração Eletrônica

Célia Gutierrez

### Capa

Luiz Cesário da Silveira do Nascimento

### Revisão

Denise Koracakis  
Primeiro-Sargento Douglas Schelbaner Vargas

### Web Design

Célia Gutierrez

---

## INDEXADA POR / INDEXED BY

### Latindex

[www.latindex.unam.mx](http://www.latindex.unam.mx)

### REDIB

[www.redib.org](http://www.redib.org)

### CLASE

[www.clase.unam.mx](http://www.clase.unam.mx)

### Diadorim

<http://diadorim.ibict.br>

### DOAJ

<http://doaj.org>

### Portal de periódicos da Capes

[www.periodicos.capes.gov.br](http://www.periodicos.capes.gov.br)

### ICAP-Pergamum

[www.pergamum.puc.br/icap](http://www.pergamum.puc.br/icap)

### Livre

[www.cnen.gov.br/centro-de-informacoes-nucleares/livre](http://www.cnen.gov.br/centro-de-informacoes-nucleares/livre)

### Sumários de Revistas Brasileiras

[www.sumarios.org](http://www.sumarios.org)

### Web of Science

[www.webofknowledge.com](http://www.webofknowledge.com)

### Biblat

<https://biblat.unam.mx>

Navigator: Subsídios para a história marítima do Brasil.

– n.1 (jun. 1970) – n.20 (jun.1985) – n.37 (jun.2023)

Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, 2005 – il.; 27cm.

Semestral

ISSN 0100-1248

Reedição do periódico de mesmo nome, editado pelo Serviço de Documentação da Marinha em 20 v.

1. Brasil – História Marítima – Periódicos

2. Brasil. Marinha – Periódicos. I. Brasil. Marinha. Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha

II. Título: Subsídios para a história marítima do Brasil

CDD 359.00981

# Sumário

## 5 Apresentação

### **POPULAÇÕES RIBEIRINHAS, MARINHEIROS, MARÍTIMOS, ESTIVADORES, TRABALHADORES DO MAR E EMBARCAÇÕES TÍPICAS DAS REGIÕES NORTE E NORDESTE DO BRASIL**

---

#### 9 Apresentação do Dossiê

Anderson da Silva Almeida e Cesar Martins de Souza

#### 11 Navegar na Amazônia é preciso: o trabalho de campo de Henry Bates e Alfred Wallace na Amazônia do século XIX

*Navigating the Amazon is necessary: the fieldwork of Henry Bates and Alfred Wallace in nineteenth-century Amazonia*

Carla Oliveira de Lima

#### 30 Entre batallas y transformaciones en las vidas de las poblaciones de Xingu durante la economía del caucho a finales del siglo XIX y principios del XX

*Entre batalhas e transformações sociais nas vidas das populações do Xingu, durante a economia da borracha no final do século XIX e começo do XX*

*Between battles and social transformations in the lives of Xingu populations, during the rubber economy in the late 19th and early 20th centuries*

Cesar Martins de Souza e Jocenilda Pires de Sousa do Rosário

#### 46 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)

*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 e Caio Giuliano de Souza Paião

#### 59 Os estivadores e o movimento operário em Manaus (1899-1925)

*The Stevedores and the Workers' Movement in Manaus (1899-1925)*

Luís Balkar Sá Peixoto Pinheiro e Maria Luiza Ugarte Pinheiro

#### 73 Arthur Bispo Antes do Rosário: A saga de um marinheiro nordestino entre o boxe e o convés através dos jornais cariocas (1928-1938)

*Arthur Bispo Antes do Rosário: The saga of a nordestine sailor between boxing and deck through the Rio de Janeiro's newspapers*

Anderson da Silva Almeida

**90** **Espreitando cardumes de aço: os pescadores e marítimos baianos na Segunda Guerra Mundial**

*Watching shoals of steel: Bahia's fishermen and seafarers In the Second World War*  
**Raul Coelho Barreto Neto**

**ARTIGO**

---

**106** **“Só pra tu ver que não é mais rio... Agora é mar!”. Uma abordagem etnoecológica abrangente dos conflitos socioambientais na pesca de siris da reserva extrativista Baía de Iguape (Bahia)**

*“Just for you to understand that it's no longer a river... Now it's the sea!”. A comprehensive ethno-ecological approach to socio-environmental conflicts in swimming crab fishing in the Baía de Iguape extractive reserve (Bahia)*

**Francisco José Bezerra Souto, Viviane Souza Martins e Ana Teresa Galvagne Loss**

**DOCUMENTO**

---

**122** **“Roteiro das barras e Ilha de Itamaracá que mandou fazer Salvador Pinheiro servindo nela de Capitão-Mor no ano de 1629”**

**Dr. Josué Lopes dos Santos**



**Manaus – Vista da ponte de desembarque – 1936**

*Autor: Desconhecido*

*Ano: 1936*

Fotografia onde se destacam – além das embarcações, o rio e a floresta – o fluxo de passageiros e trabalhadores na ponte de desembarque de uma das mais importantes instalações portuárias do país, o porto de Manaus, no estado do Amazonas, em 1936.

*Acervo Arquivo da Marinha/ Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM), Rio de Janeiro – RJ*

# Apresentação

Em diferentes campos da historiografia, diversos estudos vêm se debruçando sobre objetos que têm nos meios navegáveis seus cenários, sujeitos e instituições; e as relações de natureza diversa por eles estabelecidas. Apresentando contribuições que, necessariamente, dialogam com a História Marítima na medida em que seus atores históricos estão, direta ou indiretamente, vinculados a esses meios e ao *lócus* portuário – espaços que podemos chamar de “fronteiriços” –, além das práticas de trabalho a eles afetas e os diferentes aspectos relacionados à guerra naval.

Nesse sentido, no semestre em que a Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha celebra seus oitenta anos, a Revista *Navigator*, periódico científico dedicado à divulgação de estudos afetos à História Marítima e áreas afins, traz aos leitores este número, oferecido a esses sujeitos, suas embarcações e as relações por eles estabelecidas por meio das águas navegáveis, litorâneas e interiores, das regiões Norte e Nordeste do Brasil.

Privilegiando estudos de pesquisadores que têm deitado suas análises sobre os diferentes aspectos que atravessam as trajetórias desses atores históricos nessas áreas do país, especialmente aqueles afetos às relações sociais por eles estabelecidas e às suas atividades laborais, este número 37 da Revista *Navigator – Subsídios para a História Marítima do Brasil* apresenta uma seleção de oito contribuições distribuídas em três seções.

Dedicada ao dossiê temático intitulado “Populações ribeirinhas, marinheiros, marítimos, estivadores, trabalhadores do mar e embarcações típicas das regiões Norte e Nordeste do Brasil”, organizado pelos professores doutores Anderson da Silva Almeida (UFAL) e César Martins de Souza (UFPA), a primeira seção reúne seis artigos nos quais são analisadas questões como: as experiências de naturalistas ingleses em viagem pela Amazônia durante a primeira metade do século XIX; estudo de obras literárias que têm o Rio Xingu, suas populações e conflitos sociais como cenário e personagens; análises dos desdobramentos sociais e ambientais do trabalho das populações ribeirinhas nos chamados “portos de lenha” da região amazônica; a mobilização dos estivadores do porto de Manaus, durante o fim do século XIX e início do XX; a releitura da trajetória como marinheiro e pugilista do conhecido artista nordestino Arthur Bispo do Rosário, entre os anos de 1928-1938; e o estudo sobre a atuação das populações litorâneas e trabalhadores do mar como elementos da defesa passiva na costa da Bahia durante a Segunda Guerra Mundial.

Em seguida, na seção de Artigos em fluxo contínuo, um instigante estudo das áreas das ciências biológicas e do meio ambiente traz uma abordagem etnoecológica dos conflitos socioambientais acerca da atividade pesqueira desenvolvida pelas populações ribeirinhas na Reserva Extrativista Marinha Baía do Iguape, na Bahia. Intitulado “Só pra tu ver que não é mais rio...agora é mar!”, o texto é resultado do esforço conjunto dos pesquisadores Dr. Francisco José Bezerra Souto, professor do Departamento de Ciências Biológicas da Universidade Estadual de Feira de Santana (BA) – UEFS; Dra. Viviane Souza Martins, professora da Unidade de Ensino Superior de Feira de Santana e membro do Comitê de Ética em Pesquisa da Faculdade Nobre; e Me. Ana Teresa Gavalgne Loss, Mestra em Zoologia pela Universidade Estadual de Feira de Santana (BA) – UEFS.

Por fim, fechando este número da *Navigator*, o Prof. Dr. Josué Lopes dos Santos, arqueólogo e historiador, assina a contribuição à seção Documento com a apresentação do “Roteiro das barras e Ilha de Itamaracá que mandou fazer Salvador Pinheiro servindo nela de capitão-mor no ano de 1629”. Trata-se de uma parte do roteiro de navegação do século XVII intitulado “Regimento de pilotos e roteiro da navegação e conquista do Brasil, Angola, São Tomé, Cabo Verde, Maranhão, Ilhas e Índias Ocidentais”, publicado em 1655, que integra o acervo da Biblioteca Nacional de Portugal. Além de apresentar o documento e sua transcrição, Josué Lopes realiza uma breve análise desse manual de navegação, enfatizando a derrota da Ilha de Itamaracá, hoje parte do estado de Pernambuco.

Esperamos que os relevantes estudos escolhidos para este número da Revista *Navigator* possam contribuir para ampliar debates e reflexões, suscitando assim novos estudos no campo da História Marítima.

Desejamos a todos uma excelente leitura!

*Dr. Robert Wagner Porto da Silva Castro*

*Me. Pierre Paulo da Cunha Castro*

*Me. Carlos André Lopes da Silva*

**Editores**

# Dossiê

## Populações ribeirinhas, marinheiros, marítimos, estivadores, trabalhadores do mar e embarcações típicas das regiões Norte e Nordeste do Brasil

*Carla Oliveira de Lima*

---

*Cesar Martins de Souza  
Jocenilda Pires de Sousa do Rosário*

---

*Davi Avelino Leal  
Caio Giuliano de Souza Paião*

---

*Luís Balkar Sá Peixoto Pinheiro  
Maria Luiza Ugarte Pinheiro*

---

*Anderson da Silva Almeida*

---

*Raul Coelho Barreto Neto*







# Apresentação do Dossiê

## **Anderson da Silva Almeida**

Doutor em História Social e professor da Universidade Federal de Alagoas – UFAL

## **Cesar Martins de Souza**

Doutor em História e professor da Universidade Federal do Pará – UFPA

Chega às mãos e às telas dos leitores e leitoras o número 37, vol. 19, da Revista *Navigator*. O Dossiê *Populações ribeirinhas, marinheiros, marítimos, estivadores, trabalhadores do mar e embarcações típicas das regiões Norte e Nordeste do Brasil* tem como objetivo principal apresentar pesquisas que apresentem diálogos entre os diversos campos do conhecimento – literatura, história, memórias e trajetórias biográficas –, tendo as regiões Norte e Nordeste do país como cenários, quer de forma direta ou de maneira indireta. Nesse sentido, as gentes das barrancas, das águas, das margens, do convés, das praias e do cais pedem passagem e aparecem com destaque nas páginas seguintes.

O porto de origem dessa viagem historiográfica nos convida a “largar espias” da região Norte do Brasil. Os “mapas” consultados pela historiadora Carla Oliveira de Lima – doutora em História das Ciências e da Saúde pela Fundação Oswaldo Cruz/ Fundação Instituto Oswaldo Cruz (FIOCRUZ) e professora convidada da Universidade Federal do Amazonas (UFAM) – apontam a presença da dupla de naturalistas ingleses Henry Bates e Alfred Russel Wallace em trânsito pela Amazônia, na primeira metade do século XIX. O artigo de Lima nos conduz a um verdadeiro deslocamento através dos relatos por eles publicados, no qual aparecem embarcações, personagens e paisagens que a autora identifica como estruturas materiais e sociais da região amazônica, mais detalhadamente “o clima, as relações culturais, a geografia, as estruturas de moradia e de mobilidade indígenas”.

No ancoradouro seguinte, apresentamos um texto escrito a quatro mãos. Do passado, o professor da Universidade Federal do Pará (UFPA/ Campus Bragança) César Martins de Souza e a pesquisadora Jocenilda Pires de Sousa do Rosário (UFPA) dedicam-se a analisar duas obras que tiveram o Rio Xingu como personagem ou paisagem. Escritas em momentos distintos, *Viagem ao Xingu*, assinada pelo naturalista francês Henri Couderau em 1896, e *A Batalha do Riozinho do Afrísio*, publicada pelo literato André Costa Nunes em 2003, são os textos pericidados. Nas tintas de César M. de Souza e Jocenilda P. do Rosário, a constatação de que, mesmo com a distância temporal entre as publicações, é possível, a partir delas, “compreender o cotidiano e os dramas de populações

ribeirinhas, indígenas, urbanas e dos seringueiros que vivenciaram diferentes histórias na região, enfrentando batalhas e massacres no final do século XIX e início do século XX, em processos históricos que levaram a profundas transformações no Xingu”.

O terceiro artigo tem as assinaturas de Davi Avelino Leal, da Universidade Federal do Amazonas (UFAM) e Caio Giuliano de Souza Paião, da Universidade Federal de São Paulo (UNIFESP). Trabalhando no recorte temporal que transita do final do oitocentos para o início do século XX, os autores se debruçaram a consultar relatos de viajantes, fontes da imprensa, romances e os chamados documentos oficiais produzidos sobre a criação e o cotidiano dos “portos de lenha”, uma referência aos núcleos ribeirinhos responsáveis pelo abastecimento das embarcações movidas a vapor “presentes nos rios que escoavam os principais produtos de exportação da época” da região amazônica. No referido texto, o destaque para a experiência dos trabalhadores e o impacto ecológico da navegação a vapor naquela região.

*Os Estivadores e o Movimento Operário em Manaus (1899-1925)* é o título do quarto texto de Luís Balkar Pinheiro e Maria Luísa Ugarte Pinheiro, professores da Universidade Federal do Amazonas (UFAM), que investigam, analisam e escrevem sobre a “organização, mobilização e luta operária” dos estivadores do porto de Manaus ao longo da Primeira República, também chamada de “República Velha”. A partir das premissas teórico-metodológicas da História Social do Trabalho, os leitores terão acesso a uma instigante análise sobre “diversas greves deflagradas pela categoria entre os anos de 1899 e 1925, vendo nelas um rico e lento processo de dinamização da consciência operária e das lutas por direitos e pela cidadania no país”.

Anderson da Silva Almeida parte do Nordeste, mais precisamente das águas turvas do Rio Sergipe – ou “Rio dos Siris” –, nome que batiza o menor estado do país. Foi lá, na pequena cidade de Japarutuba, que nasceu um dos personagens mais estudados do período republicano brasileiro, tanto no campo das artes quanto no que diz respeito aos mistérios da psiquiatria. Trata-se de Arthur Bispo do Rosário, o “senhor do labirinto”. No texto elaborado especialmente para este Dossiê, o professor da Universidade Federal de Alagoas (UFAL) investiga uma das faces menos conhecidas de Bispo do Rosário: seu passado como marinheiro e pugilista de destaque na cidade do Rio de Janeiro, na década 1928-1938.

Chegando ao porto de destino, o historiador Raul Coelho Barreto Neto – experiente pesquisador dos naufrágios navais no litoral nordestino durante a Segunda Guerra – nos brinda com o belo e original artigo *Espreitando cardumes de aço: os pescadores e marítimos baianos na Segunda Guerra Mundial*. A partir de uma análise da historiografia especializada, em cruzamento com as notícias divulgadas tanto por periódicos de maior circulação quanto por veículos de caráter mais especializado, Barreto Neto nos apresenta um importante panorama das presenças de pescadores, marítimos e praieiros baianos atuando como sonares humanos “à espreita de ‘cardumes de aço’”, a salvar vidas nos tempos de refrega.

Perder essa singradura será considerado falta grave. Tocou apito!

Prof. Dr. Anderson da Silva Almeida (UFAL)

Prof. Dr. César Martins de Souza (UFPA)

**Organizadores**

# Navegar na Amazônia é preciso: o trabalho de campo de Henry Bates e Alfred Wallace na Amazônia do século XIX <sup>1</sup>

*Navigating the Amazon is necessary: the fieldwork of Henry Bates and Alfred Wallace in nineteenth-century Amazonia*

**Carla Oliveira de Lima**

Doutora em História das Ciências e da Saúde pela Casa de Oswaldo Cruz / Fundação Instituto Oswaldo Cruz – FIOCRUZ, possui mestrado em História pela Universidade Federal do Amazonas – UFAM e licenciatura em História pela mesma Universidade. Atualmente, é tutora de História no Colégio Militar de Manaus (CMM) e professora convidada do departamento de História da UFAM.

## RESUMO

Neste artigo, examinaremos a atividade de campo de dois proeminentes naturalistas britânicos, Alfred Russel Wallace e Henry Walter Bates, na Amazônia oitocentista, a partir de uma variedade de fontes: diários de viagens de outros exploradores, seus próprios escritos de viagem e suas correspondências. A metodologia adotada neste estudo envolveu uma abordagem histórica e analítica. O exame das fontes primárias e secundárias permitiu contextualizar as expedições de Wallace e Bates, bem como compreender melhor a magnitude do trabalho realizado por esses exploradores.

## ABSTRACT

*In this paper, we will examine the field activity of two prominent British naturalists, Alfred Russel Wallace and Henry Walter Bates, in the nineteenth-century Amazon from a variety of sources: travel diaries of other explorers, their own travel writings, and their correspondence. The methodology adopted in this study involved a historical and analytical approach. The examination of primary and secondary sources allowed us to contextualize the expeditions of Wallace and that the field experience of these naturalists could only advance thanks to the interactions established with the nature of Bates,*

<sup>1</sup> Artigo recebido em 18 de abril de 2023 e aprovado para publicação em 26 de maio de 2023.  
*Navigator*: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V.19, nº37, p. 11-29 – 2023.

Além disso, enfatizamos que a experiência de campo desses naturalistas só pudera avançar graças às interações estabelecidas com a natureza da região, com os especialistas e nativos locais. Essas dimensões estão de acordo com o pressuposto defendido por Bruno Latour, segundo o qual a ciência não deve ser pensada como uma atividade desenvolvida no isolamento de laboratórios, mas trata-se de uma atividade coletiva, cuja rede de apoiadores se estende em direção a diversos lugares e agentes.

**PALAVRAS-CHAVE:** Trabalho de campo; Naturalistas; Amazônia Oitocentista.

*as well as to better understand the magnitude of the work carried out by these explorers. In addition, we emphasize the region, with local experts and natives. These dimensions are in accordance with the assumption defended by Bruno Latour, according to whom, science should not be thought of as an activity developed in the isolation of laboratories, but it is a collective activity, whose network of supporters extends towards diverse places and agents.*

**KEYWORDS:** Fieldwork; Naturalists; 19<sup>th</sup> Century Amazon

## INTRODUÇÃO

O trabalho de campo desempenha um papel fundamental na construção do conhecimento científico, especialmente quando se trata da exploração de ecossistemas ricos e complexos, como a Amazônia. Durante o século XIX, a dupla de naturalistas independentes, Henry Bates e Alfred Russel Wallace, escolheu viajar para a Amazônia após ler a obra *A Voyage up the River Amazon*, escrita pelo norte-americano W. H. Edwards. Essa obra indicava que o extremo norte do Brasil prometia facilidades de viagem e abundância de espécies para colecionadores de espécies raras em história natural. Os naturalistas chegaram ao norte do Brasil em 26 de abril de 1848, após meses de preparação e estudos sobre a fauna e a flora da região. Para reconstruir algumas cenas das expedições de Wallace e Bates pela Amazônia, este trabalho se baseou nos diários de viagem escritos pelos próprios naturalistas, bem como correspondências. Esses documentos forneceram insights valiosos sobre as observações de campo e os desafios enfrentados durante suas expedições pelo interior da Amazônia. Além disso, foram utilizadas fontes secundárias, como biografias, relatos históricos e estudos acadêmicos contemporâneos, que analisaram e interpretaram o trabalho de Wallace e Bates. Essas fontes complementares permitiram uma análise mais

aprofundada sobre o contexto histórico e as redes de apoiadores desses naturalistas. Deste modo, enfatiza-se que a atividade de campo exigia ferramentas que não estavam descritas nos manuais de história natural: o clima equatorial, a geografia sinuosa da Bacia do Amazonas e as estruturas de moradia e de mobilidade indígenas eram variáveis que obrigavam aos viajantes a valorizar os meios disponíveis locais para conseguir estabelecer sua base de coleta. Com base nesses aspectos, este trabalho pretende enfatizar o quanto as interações com a natureza e com os diversos grupos humanos estabelecidos em diversos pontos da região possibilitaram as atividades em campo de Bates e de Wallace, bem como influenciaram suas reflexões sobre a natureza.

## OS CONDICIONANTES FÍSICOS PARA EXPLORAÇÕES EUROPEIAS NA AMAZÔNIA

Navegar pela grande Bacia do Rio Amazonas sempre foi considerada, ao longo do tempo, uma experiência desafiadora. Nascido em plena Cordilheira dos Andes, onde, nas palavras do geógrafo Ab'Saber, "existem precipitações nivais e degelo de primavera" (AB'SABER, 2003, p. 68), o Rio Marañon, ao penetrar em terras brasileiras rumo às baixadas amazônicas, recebe o

etnônimo, segundo o registro de frei Noronha, de Solimões “por serem de nação Sorimão os índios” até a “sua continuação da barra do Rio Negro” (NORONHA, 2003, p.22). Somente após passar por esse trecho convencionou-se chamá-lo de 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” (AB’SABER, 2003, p.68.). No entanto, nem todos os afluentes do Amazonas possuem as mesmas condições para navegabilidade. Trechos dominados por canais meândricos, como os Rios Purus e Juruá, além de aumentar o tempo real das viagens, tornavam mais perigosa a navegação, possivelmente um fator importante que limitava a intensa exploração dessa região pelo homem branco.

Além de uma grande cadeia de rios navegáveis, a fisiogeografia da Bacia do Amazonas é composta por “furos” e “igarapés”. Os primeiros são canais fluviais que interligam braços de rios e uma planície, muito utilizados para “encurtar” caminhos de navegação.<sup>1</sup> Já os igarapés – “caminhos de canoa” –, conforme Ab’Saber, foram fundamentais “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” (AB’SABER, 2003, p.71). 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” (AB’SABER, 2003, p.73), com pouca exposição à luminosidade do dia. Em razão dessa característica, “o igarapé funciona como porta de acesso ao domínio das matas, até onde seu curso se torna intransponível, não apenas devido a sua estreiteza, mas também ao avançamento de galhos e árvores tombados” (AB’SABER, 2003, p.72). Ab`Saber adverte ainda que, embora se reconheça a importância desses cursos d’água como funda-

mental para a mobilidade de pessoas, relatos de viajantes informam que mesmo os locais não se atreviam a seguir até as “altas encostas florestadas e interflúvios de onde nasciam as águas dos igarapés” (AB’SABER, 2003, p.72), por serem considerados espaços desconhecidos e temerários.

Não obstante essas advertências, esses estreitos caminhos e a mansidão de suas águas permitiram aos povos originários criar as versáteis canoas – as igaras, igarités – meio de transporte mais ajustado e eficaz para atravessar essa realidade física.



**FIGURA 1:** Representação de igarités indígenas no curso do Rio Javari, Alto Solimões.

**FONTE:** CASTELNAU, 1850

Posteriormente, esses caminhos navegáveis tiveram importante função econômica para diferentes agentes de colonização que ocuparam a natureza das planícies amazônicas ao longo do tempo, pois, diante desse mundo das águas, os estrangeiros e os colonos que ocuparam e/ou visitaram o “país das Amazonas”<sup>2</sup> não possuíam a opção de se locomover por longos trajetos a pé ou montado a cavalo ou mula, como nos caminhos constituídos pelo relevo de outras regiões do país. Logo, as embarcações criadas por indígenas tornavam-se essenciais para quem quisesse atravessar e/ou explorar a região, e coletar os produtos oriundos do gigantesco domínio de terras baixas flo-

restadas, encravado entre a grande barreira dos Andes e dos planaltos brasileiros e das guianas.

A partir dessas relações, pode-se afeirir que, se política e administrativamente as fronteiras da Amazônia portuguesa se transformaram ao longo do tempo, quando se observa relatos de viajantes de diferentes origens e épocas, percebe-se que a dimensão física da Amazônia – isto é, a extensa e intrincada rede hidrográfica e a imensa cobertura vegetal – se constitui como uma realidade inescapável para todas as elaborações das narrativas ocidentais sobre a região. Essas dimensões estão relacionadas ao pressuposto defendido por Fernand Braudel, em seu clássico estudo sobre o Mediterrâneo, quando enfatizou a importância dos “múltiplos tempos” para a reconstituição das relações humanas no tempo, apontando a existência de um tempo longo, que é produzido por uma interação extremamente lenta e, por vezes, imperceptível aos olhos humanos. Trata-se do tempo físico, material ou geológico (BRAUDEL, 1992, p.50).

Essa questão pode ser melhor ilustrada quando se percebe que tanto os comandos de Francisco Orellana, no século XVI, quanto o naturalista Alfred Russel Wallace, em meados do século XIX, registraram grande admiração sobre o fenômeno do encontro das águas dos Rios Negro e Amazonas. Sobre essas impressões escreveu o cronista da expedição espanhola quinhentista, frei Carvajal, em 1542:

*[...] prosiguiendo nuestro viaje, vimos en la boca de otro rio grande, á la mano siniestra, que entraba en el que nosotros ybamos, el agua negra ó muy turbia, como de ciénegas ó laguna, é por esto llamamos Rio Negro: el qual corria tanto é com tanta velocidade, que en más de diez leguas se diferenciaba la una agua de la outra [...]*

Este mesmo dia [3 de junho] presiguiendo nuestro viaje, vimos una boca de outro rio grande a la mano sinistra, que entraba en el que nosotros navegábamos, el agua del cual era negra como tinta, y por estol e pusimos nombre del Río Negro [...] (UGARTE, 2009, p.175)

A passagem acima retrata as primeiras impressões de que se tem notícia, feitas por um europeu, sobre as características físicas do afluente do Rio Amazonas, conhecido por suas águas escuras. Alcançado pela expedição hispânica em junho de 1542, deve-se ainda a esse grupo de espanhóis seu batizado de “Negro”, nome que exultou sua mais visível característica – a cor de sua água. Tal atributo não impressionou apenas os expedicionários de Orellana. Em dezembro de 1849, Wallace, ao se deparar com o mesmo fenômeno, sublinhou sua surpresa ao ver a surpreendente mudança do tom da água ao redor de sua embarcação. A cor preta como tinta ressaltada pelos comandos de Orellana foi igualmente expressada pelo naturalista oitocentista, enfatizando ainda que a denominação *black river* lhe era muito apropriada:

*De manhã, olhamos com surpresa para a maravilhosa mudança na água ao nosso redor. Poderíamos ter nos imaginado no rio Styx, pois era preto como tinta em todas as direções, exceto onde tocava a areia branca, vista a poucos metros de profundidade através de sua onda escura, parecia de um tom dourado. A água em si é de uma cor marrom pálida, o tom é apenas perceptível em um copo, enquanto em águas profundas parece preto como azeviche, e bem merece o nome de “rio negro”. (WALLACE, 1853, p.163-164) [tradução livre]*

Nesse sentido, observar os impactos que esses condicionantes físicos causaram em viagens de explorações europeias está de acordo com a advertência feita por

Nancy Stepan, para a qual do mesmo modo que algumas visões simplistas observaram a natureza dos trópicos pautadas por um ponto de vista empírico determinista, por outro, podem ser empobrecidas as análises que retrataram o mundo natural como mera construção cultural. (STEPAN, 2001, p.14).

### **RECONHECIMENTO DO CAMPO: CONTEXTOS E ESTRUTURAS PARA AS VIAGENS DOS NATURALISTAS HENRY BATES E ALFRED RUSSEL WALLACE PELO INTERIOR DA AMAZÔNIA**

A dinâmica da economia extrativa no Grão-Pará nunca superou, ao longo do oitocentos, a atividade da monocultura e da mineração produzida em outras regiões do país. Contudo, apesar da menor expressividade econômica, navios de mercadores estrangeiros não deixaram de cruzar o Atlântico com destino ao porto de Belém, para transportar até o Velho Mundo produtos oriundos da exploração da floresta. Movimento que aumentou continuamente ao longo do século XIX, a partir do episódio da abertura dos portos, como revelou o naturalista bávaro Martius na seguinte nota:

*[...] 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. (MARTIUS, 1981, p. 48)*

Semelhante a outras cidades situadas nas proximidades da costa brasileira, Belém foi especialmente visitada por navios do Reino Unido que detinham privilégios comerciais concedidos pelo governo português. Contudo, além dos britânicos, navios de outras nações também aportaram no Pará, como testemunhou o norte-americano W. H. Edwards em 1846:

*Ancorados ao nosso redor havia navios de várias nações e barcos fluviais de aparência estranha, sob cujos telhados de palha pareciam viver famílias inteiras, e sobre os quais papagaios verdes e araras escalavam e gritavam. Canoas, com destino ao mercado, passavam, constantemente, carregadas com todo tipo de produtos [...] Os ocupantes mais afortunados que venderam seus produtos estão ocupados de várias maneiras: alguns dormindo; outros preparando sua refeição matinal; outras penteando e arrumando suas tranças luxuriantes, pois até uma índia tem um pouco de vaidade; e outros, acima de tudo, conversando com seus vizinhos ou gritando em tons estridentes para amigos em terra. Aqui estão negros de todas as tonalidades de cor, desde o puro Congo até o branco quase puro; alguns comprando, alguns vendendo. Lá está um, com sua cesta de pano de algodão grosseiro e sua bengala; e perto uma velha moça está agachada ao lado de uma panela de sopa amarela, o extrato de alguma noz de palmeira. Aqui estão fileiras de peixes convidativos e pilhas de tartarugas menos cativantes; cestos grosseiros, recheados com caranguejos da Vigia, os melhores do mundo; e outras de folhas de palmeira, moldadas como uma retícula de palha, são inchadas com os deliciosos caracóis. Macacos, presos a tamancos, atraem você a comprá-los com suas travessuras; e garças brancas, e várias outras aves selvagens. (EDWARDS, 1847, p.5) [tradução livre]*



As impressões acima são do norte-americano William Edwards, cuja narrativa de viagem pelo norte do Brasil – *Voyage up the River Amazon* – ficou conhecida por ter inspirado a empreitada dos naturalistas Bates e Wallace pela Amazônia. Na ocasião, Edwards destacou que sua ligação familiar com o cônsul dos Estados Unidos da América em Buenos Aires, o qual visitou o norte do Brasil subindo o Amazonas até o ponto em que, para o seu conhecimento, nenhum americano havia estado antes, facilitou seu anseio de conhecer a natureza tropical da América do Sul e 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. Embora sua narrativa de viagem não escape à ideia de exotismo para a região amazônica, a cena de desembarque retratada demonstra o cotidiano de grande movimentação de embarcações (de várias bandeiras), de homens, mulheres, canoas, produtos e espécies no porto de Belém. Essas dinâmicas e estruturas seriam indispensáveis para o trabalho de campo naturalista.



**FIGURA 2:** Mercado do Porto de Belém. A representação do mercado foi realizada pelo desenhista norte-americano James Champney, companheiro de viagem de Smith pelo Brasil. Smith, 1879

Essa realidade foi testemunhada ainda por um dos participantes da Comissão Geológica do Brasil de 1876, o norte-americano

Herbert Smith, quase 30 anos mais tarde, explicitando uma longa permanência dessas práticas na região. Como demonstra a ilustração a seguir, feita pelo desenhista James Champney, que acompanhou Smith pelo Brasil, a chegada de canoas de indígenas oriundas de vários afluentes de rios no porto de Belém estavam quase sempre carregadas de produtos destinados ao comércio local. (SMITH, 1879, p.45-46)

Ao longo do período de conquista e exploração de outros continentes, os europeus utilizaram uma variedade de embarcações para explorar, colonizar e comercializar em escala planetária. No lapso de tempo dos séculos XVI-XVIII, as caravelas, os galeões, as naus e os navios negreiros predominaram na travessia dos oceanos, transportando indivíduos e riquezas exploradas ao redor do mundo. No século XIX, com a introdução da nova tecnologia dos três mastros, que compunham o clipper, a travessia do mar tornou-se mais rápida, por esse motivo, essa embarcação foi a mais usada no comércio de chá na rota entre China e Inglaterra. Provavelmente, os naturalistas britânicos que cruzaram o Atlântico em meados do oitocentos até o Grão-Pará, Henry Bates e Alfred Russell Wallace, foram passageiros desse tipo de navio mercante. Isso porque, conforme explicita Eric Hobsbawm, a tecnologia do vapor foi sendo incorporada às dinâmicas do imperialismo econômico mais lentamente do que as ferrovias: somente a partir da década de 1870. (HOBSBAWN, 1996, p.91-92) Na Amazônia, o vapor ganhou significativo impulso com o advento da expansão da economia da borracha. Nesse contexto, os barcos a vapor foram lançados na região e levados a serem usados para transportar borracha, madeira e outros produtos da região.

Porém, os viajantes estrangeiros que quisessem seguir para o interior da Ama-

zônia ao longo do século XIX só poderiam contar com duas modalidades de transporte fluvial: a vela e a canoa. De acordo com Antonio Loureiro, a primeira tinha por principal função fazer o escoamento da produção que abastecia a população ribeirinha, seja nas cidades, nos sítios ou nas vilas no curso principal do Amazonas. De mobilidade bastante lenta – de Belém a Manaus levava em média de sessenta a noventa dias para concluir o percurso –, a vela era usada somente por algumas horas já que o:

*[...] vento geral, o alísio do nordeste sopra, com pouca velocidade, das dez da manhã até as duas da tarde; daí a demora das viagens...Nos afluentes, todas perpendiculares ao grande rio esses ventos alísios só auxiliaram na travessia de uma margem para outra, sendo os percursos feitos a remo ou a sirga. (LOUREIRO, 2007, p.20)*

Por sua vez, a canoa era, não apenas, a modalidade de transporte fluvial mais numerosa, mas também possuía diferentes tamanhos e funções, sendo o principal meio de transporte utilizado pelos diversos grupos humanos que ocupavam o interior da região até grande parte do século XX. Assim, deve-se entender que, na medida em que a exploração de recursos da floresta impunha aos grupos humanos seguir mata adentro, os diversos atores sociais de origem europeia que passaram pela região amazônica tinham pela frente o desafio de interagir com certas estruturas locais para conseguir alcançar seus objetivos de exploração.

Dentre os coletores e naturalistas que escolheram trabalhar no vale amazônico, talvez o testemunho de Henry Bates seja aquele que melhor caracterize as formas de interações e os desafios que a realidade amazônica impunha ao trabalho de campo do adventício. Conforme seu testemu-

nho, a reduzida oferta da mão de obra do escravo africano somou-se à dependência dos brancos da região pelo trabalho indígena. Como caracterizou Bates, se, por um lado, o trabalho dos negros era destacado em plantações, por outro, os indígenas eram imprescindíveis nas dinâmicas do comércio dos “sertões” amazônicos, servindo “universalmente” como guias, barqueiros e tripulação das inumeráveis canoas – de todos os tamanhos e formas – que seguiam pela intrincada malha de rios que compunham a Bacia do Amazonas. O cotidiano de vai e vem de canoas carregadas com produtos de extrativos e tripuladas por indígenas, além de impressionar os viajantes, demonstrava a complexidade das relações sociais e de negócios encaixadas na região, muitas das quais eram permeadas por constantes tensões entre administradores imperiais, negociantes, proprietários de terras (grandes ou pequenos) e a massa de trabalhadores de variada composição étnica. Essa realidade diferenciava o Grão-Pará – e, posteriormente, Pará e Amazonas – das demais províncias do Império, haja vista que em outras regiões brasileiras, de povoamento mais antigo, a questão indígena estava mais vinculada ao problema de terras (CUNHA, 1992, p. 134) do que aos debates em torno da importância de sua mão de obra. Por isso, não à toa, o problema da escassez da mão de obra na região foi tematizado em diversas passagens na narrativa de viagem de Bates e Wallace, como pode ser verificado no seguinte trecho, em que Wallace destaca a preocupação recorrente com esse tema entre a elite proprietária da região, no episódio que retratou a fazenda de um português de nome Danin:

*A residência do Sr. Danin ficava na margem oposta; uma grande construção[...]. O segundo andar era a parte ocupada pela família[...] Abaixo estavam vários negros empregados carregando barro em suas cabeças. [...] O*

*Sr. Danin recebeu-nos com a habitual polidez formal dos portugueses; ele falava inglês muito bem e, depois de termos acertado nossos negócios, ficamos conversando com ele sobre vários assuntos relacionados ao país. Como todos os empregadores desta província, ele estava cheio de um tópico - a escassez de mãos. (BATES, 1863, p.57) [Minha tradução livre]*

Na data de chegada da dupla de naturalista, Bates e Wallace, em 26 de abril de 1848, a cidade de Belém continuava a dominar a Bacia do Amazonas, concentrando em si altos postos e edificações da administração provincial – como a alfândega e a sede do governo provincial – e uma importante rede de negócios de produtos extrativos e agrícolas. Constituída a partir da construção do Forte do Presépio, em 1616 – fundado na Baía do Guajará como parte do estratagema militar luso contra forças francesas, holandesas e inglesas na Amazônia –, Belém impressionou os viajantes principalmente pela diversidade sociocultural que observaram, com uma população que compreendia majoritariamente pessoas com características mestiças, índias e negras, seguida de uma população minoritária de origem europeia da qual se destacavam os portugueses. Estes, por sua vez, demonstravam ainda sua distinção social por meio de dois tipos de habitação: uma na cidade e outra em seus arredores, denominada pelo viajante como “moradias de campo” ou “rocinhas”. Foi nesse último tipo de moradia que os dois naturalistas se acomodaram, cujas características seriam mais apropriadas inicialmente para seus objetivos de coleta. Sobre esse cotidiano, Bates observa:

*Agora nos acomodamos para um trabalho regular de alguns meses. Tínhamos a floresta em três lados de nós; era o fim da estação chuvosa; a maioria*

*das espécies de pássaros havia terminado a muda e, a cada dia, os insetos aumentavam em número e variedade. Atrás da rocinha, após vários dias de exploração, encontrei uma série de caminhos na mata, que levava à estrada de Una; a meio caminho estava a casa em que os célebres viajantes Spix e Martins residiram durante sua estada no Pará, em 1819. (BATES, 1863, p.60-61.) [tradução livre]*

Ao se analisar as trilhas perseguidas por esses viajantes, fica claro o papel que as próprias estruturas sociais e econômicas do extremo norte tiveram para a experiência de viagem de muitos forasteiros pelo espaço amazônico. Por isso, muitos roteiros de viagens com objetivos de história natural foram traçados seguindo o universo de produção econômica local, que, no caso do extremo norte, desde os finais do século XVIII, foi determinado pela combinação entre a agricultura de subsistência e a coleta de produtos extrativos (SAMPAIO, 1997, p.86). Nas muitas trilhas que adentravam as matas durante o século XIX, nas proximidades de algumas povoações, existiam terrenos cultivados rusticamente pelos locais – onde se destacavam tanto a produção de consumo regional (mandioca, manteiga de tartaruga e peixe seco) como uma incipiente lavoura e benfeitorias, estas últimas geralmente de propriedade dos mais ricos – que se empenhavam em desenvolver potencialidades agrícolas no extremo norte.

Assim, é significativo observar que – analogamente ao processo de extração do cacau e outros produtos de interesse colonial de fins do século XVIII –, de modo geral, naturalistas e coletores oitocentistas buscaram fatos de seu interesse fora de Belém, isto é, nos sertões amazônicos<sup>3</sup>, retornando àquele porto apenas para preparar e remeter espécies para seus países de origem. Esse padrão de viagem relaciona-

-se ainda com as alterações da paisagem efetuadas ao longo da colonização ibérica, já que na medida em que foi aprofundado o processo houve, também, a constituição de um cenário mais escasso em recursos naturais, sobretudo nas proximidades da capital do Grão-Pará, o que não se configurava em outros pontos ao longo da Baía do Amazonas.

Em meados do século XIX, a comunicação na subida do Rio Amazonas era dependente de pequenas embarcações pertencentes a comerciantes, muitos deles, segundo Bates, moradores de remotos povoados e vilas. Segundo o britânico, no período em que esteve na região (1848-1861), era “quase impossível”, mesmo para autoridades do Império brasileiro, conseguir remeiros para suas embarcações. Essa situação não apenas ratifica as preocupações, como também diagnostica possíveis focos de resistências das comunidades tradicionais em relação aos interesses da população identificada como “branca”. Em tais circunstâncias, ressaltou Bates, mesmo funcionários do governo “se viam forçados a viajar nos navios mercantes”, cujos donos raramente navegavam nas zonas “produtoras” até Belém e, por vezes, confiavam seus negócios dos rios “aos cuidados de capitães mestiços ou portugueses”. Em alguns casos os mesmos arriscavam-se a deixar tudo sob a responsabilidade apenas da “tripulação indígena, dando ainda ao piloto, que era também timoneiro, a função de comissário de bordo”. Além disso, segundo Bates, algumas vezes, os comerciantes brasileiros e portugueses do Pará mandavam para o interior “um jovem português com um bom estoque de mercadorias, as quais eram trocadas, entre os escassos núcleos de população da região, pelos produtos da terra”. (BATES, 1863, p.212-213)

Tais percepções remetem a alguns delineamentos sociais que estavam em curso

ao longo do período na região amazônica, os quais podem ser clarificados à luz das reflexões de John Monteiro a respeito de como se deveria pensar o papel das populações nativas junto aos interesses europeus no Brasil. Para o autor, longe de retratar essas comunidades “como culturas locais em isolamento” e/ou a partir de suas relações de subordinação às estruturas de poder dominante, é preciso, ainda, considerá-las com respeito a suas ações conscientes de contestação da obra colonizadora europeia (MONTEIRO, 2001, p.4). Nesse sentido, é preciso considerar de que modo a realidade (ambiental, econômica, demográfica) amazônica forjou identidades, constituiu novas categorias sociais, redes de solidariedade e estratégias de negociação. Ora, nessa vertente, é possível pensar que a geografia do Vale Amazônico, composta por uma intrincada rede de rios, igarapés, furos e paranás,<sup>4</sup> não apenas proporcionou ambiente para fugas de braços como também abrigou redes de solidariedades entre um contingente que buscava escapar de recrutamentos de trabalhos forçados, encetados tanto pelas autoridades oficiais quanto pela classe econômica dominante da região, tais como: alistamento no Corpo de Trabalhadores, sequestro indígena e escravidão negra.

### **ESTREITANDO LAÇOS: NEGOCIANDO VIAGENS E AMPLIANDO REDES DE ALIADOS – A EXPERIÊNCIA DE CAMPO DE WALLACE E BATES**

O panorama ressaltado por Henry Bates traz à tona também o papel de outras categorias sociais – não indígenas – gestadas a partir das novas acomodações históricas e sociais – e ambientais de meados do século. Entre elas, situa-se a atuação do “jovem português”, destacado pelo naturalista britânico junto às populações tradicionais da Amazônia, cuja singularidade tanto se assentava em

função de seus negócios serem pautados pela troca de produtos manufaturados por produtos da terra quanto, como professou o ensaísta amazonense Mario Ypiranga, “deve-se a êle a ... penetração insidiosa e voraz, na rêde ganglionar dos rios e furos, e o contato primeiro com os nativos de determinados meandros” (MONTEIRO, 1958, p.9). Ao longo do tempo, esse ator social da Amazônia brasileira, conhecido (até hoje) entre as comunidades mais afastadas dos núcleos da administração governamental, ganhou o epíteto de “regatão” (MONTEIRO, 1958, p.18). Quanto à sua conceituação, Tavares Bastos, já na década de 1860, procedeu com a seguinte definição:

*Os regatões são os traficantes que levam em canoas, por todos os rios, lagoas, furos e lugares, mercadorias estrangeiras ou nacionais, e as vendem a dinheiro, ou as permutam pelos produtos do país. O comércio interior do Amazonas não se faz geralmente por intermédio da moeda, mas pela troca de objetos. (BASTOS, 1937, p. 351)*

Por “regatão”, neologismo derivado do verbo “regatear” – ou “pechinchar” –, designava-se o grupo de indivíduos possuidores de canoas providas de toda sorte de objetos manufaturados, tais como: sal, anzóis, miçangas, chapéus, cachaça, fazendas de algodão etc. Com a embarcação carregada desses produtos, o regatão alcançava pontos mais esparsos da geografia do extremo norte – fosse nas cabeceiras dos rios, em zonas ribeirinhas e de fronteira, ou nas margens de lagos e igarapés – com intuito de negociar em aldeias indígenas e em quilombos, como comprova a seguinte passagem de Tavares Bastos:

*Neste município [Óbidos] existem 23 canoas empregadas no comércio de regatão. O município é extensíssimo, como todos no Amazonas. O regatão*

*percorre-o levando mercadoria de todo gênero, fazendas, licores, ferramenta, etc., a cada sítio e a cada choupana situados nas paragens mais recônditas, nas aldeias dos índios, nos quilombos de negros do Trombetas, nas cabeceiras dos rios ou no fundo dos lagos. Cada canoa leva um a três contos de réis em gêneros. É pois um comércio extremamente pequeno, entretanto, paga as seguintes taxas: 175\$000 à coletoria provincial [...] (BASTOS, 1937, p. 353) [grifos meus]*

Nessas condições, pode-se apontar que o regatão se constituiu em um sujeito social produzido pelo contexto geográfico e econômico do extremo norte brasileiro. Sendo assim, rios, igarapés, furos e lagos passaram a testemunhar relações de contato, de negociação e de solidariedade entre pequenos comerciantes itinerantes – o regatão – e comunidades ribeirinhas, quilombolas e indígenas. Se, em primeira instância, o estreitamento dessas relações visava à negociação de produtos extrativos, seus desdobramentos culminariam na constituição de redes de solidariedade com as populações marginais da província – aqui, entendendo “marginais” tanto do ponto de vista geográfico quanto do ponto de vista social ou jurídico –, de tal modo que Tavares Bastos observou:

*Perto de Óbidos entra no Amazonas o rio Trombetas; nas suas florestas existem muitas centenas de escravos fugidos. Os mocambos do Trombetas são diversos; dizem que todos contém, com os criminosos e desertores foragidos, mais de 2.000 almas. Os negros, industriados talvez pelos outros companheiros de desterro, vivem ali debaixo de um governo despótico eletivo; com efeito, eles nomeiam o seu governador, e diz-se que os delegados e subdelegados são também eletivos. Imitam nas designações de suas au-*

*toridades os nomes que conheceram nas nossas povoações. Os mocambos atraem os escravos; nomearam-me uma senhora que viu em pouco fugirem para ali 100 dos que possuía; outros proprietários há que contam 20 e 30 perdidos desse modo. Os negros cultivam a mandioca e o tabaco (o que eles vendem passa pelo melhor); colhem a castanha, a salsaparrilha, etc. Às vezes descem em canoas e vêm ao próprio porto de Óbidos, à noite, comerciar as escondidas; com os regatões que sobem o Trombetas, eles o fazem habitualmente. Diz-se que tão bem permutam com os holandeses da Guiana os seus produtos por outros, e principalmente pelos instrumentos de ferro e armas. Os mocambos tem sido perseguidos periodicamente, mas nunca destruídos. (BASTOS, 1937, p. 353) [grifos meus]*

Conforme defende Siméia Lopes, o regatão, ao percorrer os sinuosos caminhos da Bacia Amazônica, “tecia com quilombolas, pequenos produtores e comerciantes locais uma relação comercial alternativa ao abastecimento da população”, a qual era baseada em um “singular universo de trocas” (LOPES, 2002, p.14). Relações que remetem a um universo social pautado por “formas de dependência e reciprocidade”, mas, também, por tensões e conflitos. (LOPES, 2002, p.14-15) Nessas circunstâncias, tal prática não deixou de ser tratada pelas autoridades e outros agentes do poder econômico com desconfiança. Para a autora, em um contexto marcado pelo soerguimento econômico, observa-se que as autoridades buscaram intervir nessas relações, tendo em vista duas frentes de preocupações: a primeira relativa à “utilização e controle da navegação fluvial”; e, em segundo lugar, propondo medidas que visavam a conter a rede social e comercial caleidoscópica tecida entre distintas categorias humanas do interior da Amazônia,

são elas: quilombolas, regatões, negociantes, indígenas, tapuios, mestiços etc. (LOPES, 2002, p.15)

Com isso, gostaria de resgatar o papel que um regatão de origem lusa, denominado João Lima, teve na experiência de campo de Wallace, já que foi por intermédio desse negociante que Wallace conseguiu se integrar nas estruturas materiais e coletivas do mundo que pretendia explorar durante sua passagem pelo Alto Rio Negro. A influência de Lima sobre a trajetória de Wallace se inicia ainda em Barra do Rio Negro (atual Manaus), em 1850, quando o naturalista, por meio do próspero comerciante italiano Henrique Antony, conseguiu uma passagem na canoa daquele. Como já explicitiei, a tarefa de transportar pessoas e mercadorias pelos rios da região cabia a barcos e canoas de diferentes tamanhos, uma grande parte delas pertencentes a regatões. Tais embarcações eram movidas à vela, à sirga e a remo (LOUREIRO, 2007, p. 173-174). O Senhor Lima era um desses experientes negociadores de produtos com as populações do Rio Negro; e seria esse indivíduo que iria orientar e introduzir Wallace nas estruturas sociais vigentes daquele espaço: Lima concedeu passagem a Wallace na embarcação de sua propriedade, além de ter lhe ensinado a “arte” da negociação e persuasão das populações indígenas:

*Achei nossa canoa razoavelmente espaçosa, com cerca de trinta e cinco pés de comprimento e sete de largura. A parte posterior tinha um convés tosco, feito de hastes de palmeira, coberto com uma tolda, ou teto semicircular, alto o suficiente para sentar-se confortavelmente dentro dele, e bem coberto com folhas de palmeira [...] a canoa estava bem carregada com todos os artigos mais desejados pelos habitantes semicivilizados e selvagens do Alto Rio Negro. Havia fardos de tecido de algodão grosseiro e da*

*mais comum chita, de estampas frágeis, mas de cores vivas, de algodões xadrezes e listrados e de lenços azuis ou vermelhos. Em seguida, havia machados e cutelos e facas de ponta grossa em grande profusão, anzóis aos milhares, pederneiras e aços, pólvora, balas, quantidades de azul, preto e branco. (WALLACE, 1889, p. 133-134).*

Outro importante indivíduo na trajetória de Wallace e Bates na Amazônia foi Daniel Müller, vice-cônsul britânico no Pará. Müller foi a primeira pessoa a dar apoio aos viajantes em Belém e, como resultado dessas relações, não apenas os abrigou em sua própria casa e apresentou-os ao pequeno grupo de estrangeiros de fala inglesa dedicado ao comércio na região – ingleses e americanos – como também mostrou-lhes a maneira de proceder para suprir suas necessidades imediatas, instruindo-lhes sobre o modo de acessar os funcionários da alfândega para adquirir vistos de permissão na região e emprestando-lhes, provisoriamente, sua *rosinha*<sup>5</sup> (WALLACE, 1905, p. 268) – situada entre os Rios Guamá e Pará –, até que os dois viajantes adquirissem moradia própria.

O vice-cônsul britânico tinha a vantagem de anos ou décadas de convivência com a sociedade local por isso intermediou, em diversas ocasiões, o acesso de seus conterrâneos a pessoas, objetos e recursos que necessitavam. Por meio de sua intervenção, foi possível, por exemplo, que os naturalistas acessassem o círculo de estrangeiros residentes e brasileiros abastados, cujas experiências e posições sociais privilegiadas na região possibilitaram os primeiros conhecimentos do bioma e oportunidades de coleta para os dois naturalistas.

Nem todos os contatos daqueles naturalistas na região com negociantes e proprietários de terras da região se trans-

formaram em franca amizade. Alguns indivíduos foram acionados formalmente de modo breve, apenas por conta de seus interesses de coleta, explicitando, assim, que houve variação de intensidade e importância nos ciclos de contatos dos estrangeiros. De todo modo, gostaria de sublinhar que, alguns indivíduos de origem europeia residentes naqueles pontos focais de atração humana do interior da região amazônica se tornaram classicamente hospedeiros de vários viajantes europeus que percorreram esse espaço durante o oitocentos. Destaca-se a importância de Henrique Antony, um italiano de Livorno estabelecido em Barra do Rio Negro (Manaus), hospedeiro e apoiador de vários exploradores do século XIX, entre os quais: Johann Natterer, Edwards, Bates, Wallace, Spruce, Gaetano Oscullati. (OLIVEIRA FILHO, 1987, p. 101)

### **ATIVIDADE EM CAMPO, O CONHECIMENTO INDÍGENA E AS INTERAÇÕES CULTURAIS**

Os viajantes oitocentistas que seguiram pelo Rio Amazonas e pelo seu mais extenso afluente da margem esquerda, o Rio Negro, encontravam pela frente apenas algumas vilas e povoações, as quais variavam em importância político-administrativa e em número de habitantes. Esses aglomerados humanos, segundo informa José Ribamar Bessa: vistos de uma perspectiva “moderna [...] não passavam de pequenas aldeias semi-urbanizadas, onde eram poucos os moradores que se dedicavam a atividades comerciais, administrativas, políticas, militares, artesanais, religiosas, típicas do mundo urbano” (FREIRE, 2004, p.210). Grande parte da população desses lugares, por conta das atividades de extrativismo, pesca e agricultura, era obrigada a constituir uma vida itinerante, migrando para outros pontos da geografia do Amazonas durante muitos meses. No entanto,

apesar desses núcleos de povoamento não comporem “concentrações humanas densas e estáveis”, era nesses lugares que o viajante podia encontrar instituições tais como: “igreja, escola, botica, às vezes um pequeno hospital, taberna, mercearia, mercadinho, loja de secos e molhados, polícia, quartel, corpo de trabalhadores – e [...] serviços mesmo que precários” (FREIRE, 2004, p.211). Esses núcleos exerciam o papel de polo de atração para a população ribeirinha, que para lá seguia com o intuito de trocar seus produtos extrativistas por determinados produtos industrializados, ou até mesmo por conta de festejos religiosos. Também eram nesses lugares queremeiros podiam ser contratados, o que revela o quanto vilas e povoações “desempenharam funções essenciais, como pontos focais de uma rede que articulava a economia rural extrativista, de cunho artesanal, através do sistema de comércio regional” (FREIRE, 2004, p.211). Nesse contexto, quanto mais o viajante se afastava da capital do Grão-Pará, Belém, maior os infortúnios estruturais de sua viagem, seja em relação às dificuldades de travessia da grande extensão do Amazonas, seja para suprir suas necessidades por produtos europeus em sua dieta diária, tais como: trigo, vinho, café, açúcar, queijo etc.

No campo, o coletor era inevitavelmente confrontado com situações que o levavam a ajustar suas condutas às circunstâncias locais e a interagir com diferentes grupos humanos. Esse aspecto pode ser melhor evidenciado na trajetória de Alfred Russel Wallace pelo Rio Negro, quando se observa que o viajante de nenhum modo conseguiu se deslocar, caçar ou trabalhar de forma isolada. Sobre esse aspecto, as cenas que narram suas refeições nos acampamentos de campo são significativas, pois, ao contrário de outras cenas de contato, as quais enfatizaram a ausência de interação, o naturalista e seus ajudantes, além de com-

partilharem o alimento caçado e preparado por aqueles, buscaram a compreensão mútua sobre seus distintos mundos:

*Ao chegar à caverna, imediatamente tirei a pele do meu prêmio [galo da serra] antes que escurecesse, e então jantamos. Não mais “gallos” foram trazidos naquele dia. As fogueiras foram acesas, a carne de porco foi defumada sobre elas, e ao meu redor havia treze índios nus, falando em línguas desconhecidas. Dois só sabiam falar um pouco de português, e com eles conversei, respondendo às suas várias perguntas sobre de onde vinha o ferro, e como era feita a chita, e se crescia papel em meu país, e se tínhamos muita mandioca e banana-da-terra; e ficaram muito surpresos ao ouvir que todos eram homens brancos ali, e não podiam imaginar como os homens brancos poderiam trabalhar, ou como poderia haver um país sem floresta. Eles faziam perguntas estranhas sobre de onde vinha o vento e a chuva, e como o sol e a lua voltavam aos seus lugares depois de desaparecerem de nós; e quando eu tentava satisfazê-los nesses pontos, eles me contavam histórias da floresta sobre onças e onças-pardas, e dos ferozes javalis selvagens, e do terrível curupuri, o demônio da floresta, e do homem selvagem com uma longa cauda, encontrada bem no centro da floresta. Contaram-me também uma história curiosa sobre a anta, que, no entanto, outros me asseguraram que não é verdade. (WALLACE, 1889, p. 156)*  
[Grifos meus]

Como narrado, Wallace era o único homem “branco” entre a roda de 13 homens nus ao redor da fogueira do acampamento. Os caçadores se comunicavam em uma língua desconhecida para o viajante, sendo somente dois deles falantes da língua lusa. Foi com estes últimos que Wallace travou



a peculiar conversa, governada por uma curiosidade recíproca e pela troca de visões distintas de mundo. Assim, se, em um dado momento, o viajante tentava responder às perguntas nativas sobre seu mundo, em outro, dois indígenas “bilíngues” contavam histórias e ensinamentos sobre seu mundo. Nesse contexto, o viajante, longe de enfatizar a superioridade do pensamento europeu sobre as supersticiosas imaginações indígenas, ouviu as histórias com o mesmo interesse que lhe fora reservado por aqueles. A atitude respeitosa do viajante delegou-lhe uma visão mais simpática em relação aos homens da terra<sup>6</sup> e apaziguou a desconfiança de seus ajudantes. Pode-se auferir a partir da análise da cena que, para além de instrumentos e cooperação técnica, relações de confiança eram também elementos primordiais na atividade de campo. Impelido a percorrer alguns distritos de densa floresta sem contar com a companhia de qualquer indivíduo de origem europeia, a única maneira de levar seu plano adiante era conseguir atravessar a cultura do outro<sup>7</sup>, conquistando-lhe a confiança, estreitando relações.

A experiência descrita por Wallace contraria algumas narrativas de viagem que tendiam a apresentar o naturalista europeu como o herói desbravador, o qual, segundo Stepan, “entra sozinho em um desconhecido e inexplorado mundo para descobrir, identificar e coletar plantas e animais cujos significados dos itens da história natural supostamente confundiam os habitantes locais” (STEPAN, 2001, p.64). Em alguns casos, os textos de história natural buscaram retratar o encontro europeu com povos indígenas, rebaixando o conhecimento destes a “capítulos sobre etnologia e antropologia, tendo o efeito de fundi-los com a própria natureza”. (STEPAN, 2001, p.64)

As descrições de Wallace sobre seu cotidiano de viagem demonstram que o

naturalista perturbou algumas dessas convenções. Nesse sentido, além da cena descrita acima, outro registro, elaborado ainda nos primeiros meses de sua viagem em Belém, apresentou uma lógica narrativa diferente, pois mostrou o seu velho cozinheiro negro, *Isidora* (grafado corretamente por Bates, Isidoro), ensinando e transmitindo seu conhecimento sobre a espécie de árvore caripé para dois ignorantes europeus recém-chegados (Bates e Wallace). Seguiram, então, outras descrições de capturas de espécies as quais revelam que armas, instrumentos e manuais europeus nem sempre eram suficientes para conseguir êxito em campo. Sobre esse aspecto, em Belém, o naturalista observou que as dificuldades de capturar criaturas vivas eram vencidas pelo engajamento de crianças índias, negras e mestiças que possuíam habilidades de manusear instrumentos tribais como o arco e flecha. Este último era, inclusive, considerado um método mais vantajoso do que as armas de fogo, posto que conservava melhor a integridade do espécime. Por essa razão, deve-se observar que, não ao acaso, Wallace empregou várias crianças para lhe ajudar na tarefa de coleta, já que elas, além de serem consideradas mais ágeis que uma pessoa adulta, rendiam maior economia de dinheiro. Com isso, ele aproveitou ao máximo a perspectiva de coleta fazendo uso do conhecimento único e das habilidades das crianças da região, pois elas, mais do que ninguém, sabiam onde borboletas, aves, répteis e outras pequenas criaturas se escondiam.

Foi com essa intenção que o pequeno indígena Antonio, que fez parte de sua tripulação na viagem até o Rio Tocantins, havia sido empregado quando Wallace e Bates residiram em Nazaré. Sobre o menino, Wallace observou: “Outro interessante pequeno animal foi uma jovem preguiça, que Antonio, um menino índi-

gena, que tinha sido empregado a nosso serviço, trouxe viva da floresta” (WALLACE, 1889, p.34). Outro garoto empregado por Wallace em sua excursão no Rio Guamá evidencia a complexidade social da região. Segundo o naturalista, o menino, muito diligente a executar suas tarefas, tinha fenótipo indígena, apesar de sua mãe ter sangue negro e ser escrava. Por essa razão, para contratar seus serviços, o coletor precisou negociar com seu senhor, o qual não apenas se parecia muito com a criança, como também rumores locais garantiam tratar-se de seu próprio pai.

Essas relações demonstram que contratar ajudantes de confiança e experientes caçadores para a coleta era a maneira mais indicada para conseguir os melhores espécimes. A vantagem é notória ao se analisar o evento de contratação de Luís, o caçador negro que acompanhou o coletor austríaco Johan Natterer em suas excursões pelo interior do Brasil durante 17 anos. Luís fora comprado quando ainda era menino pelo naturalista no Rio de Janeiro. Originário do Congo, de seus atributos físicos revelados por Wallace, destacam-se seu porte alto e robusto. Em Belém, ele era um homem livre, pois Natterer havia o alforriado quando voltou para a Europa em 1835. O caçador também possuía um pequeno pedaço de terra e tinha economizado o suficiente para comprar para si um casal de escravos. No tempo que passou com o coletor austríaco, foi treinado para caçar e ensinado a depenar e empalhar aves e outros animais. Segundo esclarece Wallace, Luís foi contratado especialmente por conta de sua experiência em caçar aves, recebendo a quantia de mil réis por dia. O ex-escravo foi exaltado nesse aspecto pelo naturalista:

*Luiz era um excelente caçador. Ele vagava pela floresta de manhã à noite, percorrendo grandes distâncias e geralmente trazendo para casa algum*

*belo pássaro. Ele logo conseguiu para mim vários cardeais tagarelas, trogons de peito vermelho, tucanos, etc. Ele conhecia os habitat e hábitos de quase todos os pássaros e podia imitar suas várias notas para chamá-los para ele. (WALLACE, 1889, p. 78)*

Enfatiza-se que muitos desses atores sociais se engajaram nos planos de coleta dos viajantes, fornecendo informações sobre os usos de plantas, hábitos dos animais, bem como ensinando aos naturalistas como se integrar a uma realidade social e cultural estranha. Nesse sentido, *Isidora*, o velho serviçal contratado em Belém, pode ser apontado como outro personagem que teve um papel relevante na trajetória dos viajantes. Além de oportunizar aos dois estrangeiros seus primeiros ensinamentos sobre a fala da língua portuguesa, foi encarregado pelos naturalistas a mostrar os caminhos no meio florestal onde poderiam encontrar produções vegetais de seu interesse. Na passagem em que relata a busca por uma amostra de *caripé*, Wallace ressalta as características pessoais do velho serviçal, seu largo conhecimento sobre os usos e propriedades das plantas e o seu “curioso” método de ensino, o qual exemplifica como o cotidiano de comunicações e traduções dos recém-chegados com os locais era desenvolvido:

*Desejando obter espécimes de uma árvore chamada Caripe, cuja casca é usada na fabricação da cerâmica do país, perguntamos a Isidora se ele conhecia tal árvore e onde ela crescia. Ele respondeu que conhecia muito bem a árvore, mas que ela crescia na floresta muito longe. Então, uma bela manhã, após o café da manhã, dissemos a ele para colocar seu machado nas costas e vir conosco em busca do Caripe, ele em seu traje costumeiro de calças, camisa, chapéu e sapatos sendo total-*

mente dispensado neste clima ameno; e nós em mangas de camisa e com nosso aparato de caça sobre os ombros. Nosso velho condutor, embora agora exercesse a ocupação doméstica de cozinheiro e criado de todo o trabalho de dois cavalheiros estrangeiros, havia trabalhado muito na floresta e estava bem familiarizado com as várias árvores, podia dizer seus nomes e era versado em seus usos e propriedades [...] ele gesticulava com veemência e fazia um show mudo com uma minúcia digna de uma audiência mais extensa; no entanto, ele gostava bastante de exibir seu conhecimento sobre um assunto sobre o qual estávamos no estado da mais ignorante ignorância [...] Seu método de instrução era uma série de observações entre parênteses sobre as árvores conforme ele passava por elas, parecendo falar mais para elas do que para nós, a menos que extraíssemos informações adicionais por meio de perguntas. “Isto”, dizia ele, “é Ocoobá, remédio muito bom, bom para dor de garganta”, o que ele explicava passando pelo ato de gargarejar, e nos mostrava que uma seiva aquosa saía livremente na casca cortada. A árvore, como muitas outras, estava toda entalhada pelo número de pacientes que vinham buscar o suco curativo. “Esta”, disse ele, olhando para uma magnífica árvore alta e reta, “é boa madeira para casas, boa para pisos; chame de Quarooba.” (WALLACE, 1889, p. 22-23)

Não apenas o domínio da língua portuguesa fora facilitado a partir da interação do naturalista com seus ajudantes locais. A partir de Barra do Rio Negro, onde grande parte da população (índios, negros, mestiços ou “brancos”) era falante da denominada *Lingoa Geral* indígena, o naturalista declarou ter aprendido alguns vocábulos desta língua com os nativos da região. Foi por intermédio de um menino índio destri-

balizado (enviado pelo negociante italiano Henrique Antony para lhe servir em sua excursão até o povoado denominado “Castanheiro” em busca da *Umbrella Bird*), que o naturalista afirmou ter tido os primeiros ensinamentos da língua geral:

*[...] um menino emprestado pelo Sr. Henrique ficou comigo para acender o fogo e fazer meu café, e preparar o jantar quando tivéssemos a sorte de conseguir [...] Apenas um dos homens aqui falava português, todos os demais usavam a língua indígena, chamada Lingoa Geral, que achei muito difícil de aprender sem livros, embora seja uma língua fácil e simples. [...] Meu menino índio falava Lingoa Geral e Português, então, com a ajuda dele, me dei muito bem.*

Bates, por sua vez, ao percorrer os lugares, as aldeias e os povoados do Rio Solimões, testemunhou que a língua geral, até a década de suas incursões (1848-1859), permanecia com grande força ao longo do Rio Amazonas e era o idioma mais usado na comunicação entre os nativos de uma ponta a outra do rio principal. (BATES, 1863, p.260) Provavelmente o naturalista aprendeu a língua geral para facilitar suas operações no campo, o que lhe rendeu uma bem-sucedida empresa de coleta no Solimões – mais de 14 mil espécies, sendo oito mil delas novidades entomológicas para a história natural. Esses aspectos comprovam que sua atividade em campo na Amazônia só se tornou possível após conseguir interagir com a natureza e com a realidade material, cultural e étnica dos lugares que conseguiam alcançar. Por esse motivo, ele narrou que a principal preocupação em sua vida errante pelo Solimões não se restringia a encontrar uma localidade rica em seres valiosos para sua coleção: inquietava-se também com a reação do povo diante de seus interesses. Bates de-

clarou ter experimentado, em Ega, uma vida tranquila, semelhante a que um naturalista poderia experimentar em um vilarejo europeu: uma integração também evidenciada no processo de preparação de espécimes, pois, em muitos casos, suas inconstâncias materiais e técnicas no campo foram superadas fazendo uso dos recursos locais.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Para se entender como os naturalistas conseguiam realizar a façanha de atravessar uma região que impunha tantas adversidades de locomoção espacial é preciso considerar as interações que os naturalistas faziam com estruturais materiais e sociais da região amazônica. Para os naturalistas recém-chegados a Belém, a cordial hospitalidade de um grupo de homens de origem europeia residentes fora fundamental para estender uma rede de conexões que possibilitaram ampliar o horizonte de coleta para o interior da

região. Mas não apenas homens (brancos) com influência socioeconômica na província apoiaram aqueles naturalistas britânicos. Ao ganhar a confiança das populações locais interioranas (índigenas livres, mestiços alforriados ou livres e negros escravizados), o viajante podia vencer a tarefa mais árdua no trabalho de campo que era conseguir ajudantes dedicados aos seus propósitos de coleta. Portanto, tanto quanto conhecimento técnico para preparar e descrever espécimes, observa-se que interações com o meio, relações de confiança e ações de cooperação desempenharam um papel profundo na composição de coleções naturalistas e teorizações sobre o mundo natural. Nesse sentido, é possível situar o papel desses naturalistas em campo como intermediário de um processo de transformação entre dois mundos, conforme explicita Latour: “O da transição entre o mundo das matérias locais e o dos signos móveis e transportáveis para qualquer lugar.” (LATOUR, 2008, p. 23)

## REFERÊNCIAS

- AB'SABER, Aziz Nacib. *Os domínios da natureza no Brasil: Potencialidades Paisagísticas*. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003.
- BRAUDEL, Fernand. *História e Ciências Sociais. A longa duração*. In: *Escritos sobre a História*. São Paulo: Perspectiva, 1992.
- FREIRE, José Ribamar Bessa. *Rio Babel: a história das línguas na Amazônia*. Rio de Janeiro: EDUERJ, 2004
- HOBSBAWN, Eric. *A Era do Capital: 1848-1878*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.
- LATOUR, Bruno. Redes que a razão desconhece: laboratórios, bibliotecas, coleções. In: BARATIN, Marc e JACOB, Christian. *O poder das bibliotecas: a memória dos livros no Ocidente*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2008.
- LOPES, Siméia de Nazaré. *Comércio corrente*. In: *Revista de História*. Disponível em: <<http://www.revistadehistoria.com.br/secao/artigos-revista/comercio-corrente>> Acesso em: 01 fev. 2014.
- LOUREIRO, Antonio. *História da Navegação no Amazonas*. Manaus: Lorena Ltda., 2007.
- MONTEIRO, John M. *Tupis, Tapuias e Historiadores: estudos de História Indígena e do Indigenismo*. Tese de Livre Docência. Campinas: Unicamp, 2001

- MONTEIRO, Mário Ypiranga. *O regatão*. Manaus: Sergio Cardoso e Cia. Ltda. Editôres, 1958.
- MORAIS, Raimundo. *O meu dicionário de cousas da Amazônia*. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2013.
- NEVES, Erivaldo Fagundes. Sertão Recôndito Polissêmico e Controvertido. In: KURY, Lorelai (org.) *Sertões adentro: viagens nas Caatingas: Séculos XVI a XIX*. Rio de Janeiro: Andrea Jakobson, 2012.
- OLIVEIRA FILHO, João P. Elementos para uma Sociologia dos viajantes. In: OLIVEIRA FILHO, João P. (org.) *Sociedades Indígenas e Indigenismo no Brasil*. Rio de Janeiro: Ed. Marco Zero, 1987.
- PERRONE-MOISÉS, Beatriz. Índios Livres e Índios Escravos. In: CUNHA, Manuela C. (org.) *História dos índios no Brasil*. São Paulo: Cia das Letras: SEC. Municipal de Cultura: FAPESP, 1992.
- SAMPAIO, Patrícia. *Os fios de Ariadne: tipologia de fortunas e hierarquias sociais em Manaus – 1840-1880*. Manaus: EDUA, 1997.
- STEPAN, Nancy. *Picturing Tropical Nature*. London: Reaktion Books, 2001.
- TOCANTINS, Leandro. *O rio comanda a vida: uma interpretação da Amazônia*. 8. ed. Ed. Record. 1988.
- UGARTE, Auxiliomar Silva. *Sertões de bárbaros – O mundo natural e as sociedades indígenas da Amazônia na visão dos cronistas ibéricos (séculos XVI-XVII)* Manaus: Editora Valer, 2009.

## FONTES

- BASTOS, Tavares A. C. *O Vale do Amazonas: a livre navegação do Amazonas, estatística, produção, comércio, questões fiscais do vale do Amazonas*. 3ª Ed. São Paulo: Ed. Nacional, 1975.
- NORONHA, José Monteiro. *Roteiro da viagem da cidade do Pará até as últimas colônias do sertão da província (1768)*. Introdução e notas: Antônio Porro. São Paulo: EDUSP, 2006.
- SMITH, Herbert H. *Brazil: The Amazons and the Coast*. New York: Charles Scribner's Sons, 1879.
- SPIX e MARTIUS. *Viagem pelo Brasil*. Vol. 3 São Paulo: Itatiaia, 1981.
- BATES, Henry. *The Naturalist on the Rivers Amazons*. London: John Murray, 1863.
- WALLACE. Alfred Russel. *A Narrative of travels on the Amazon and Rio Negro*. London: Ward, Lock and Co., 1889.

## NOTAS

- 1 Como observou o naturalista bávaro Von Martius em sua narrativa de viagem: "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." (Martius, 1981, p. 161)
- 2 Título do livro escrito pelo Barão de Santa-Anna Nery em fins do século XIX.
- 3 Erivaldo Neves enfatiza que, embora o conceito de sertão seja mais intensamente associado a uma região específica – o Nordeste –, há "ainda o sertão amazônico, distinto de todos" os outros sertões. Nesse sentido, para além de uma categoria usada para exprimir um espaço específico, não se pode esquecer seus desdobramentos revelados pelos "fatores intervenientes específicos na formação social" e por suas "respectivas circunstâncias ambientais." NEVES 2012, p.39.
- 4 Paraná: "Braço de rio, com saída pelo montante e pela jusante no mesmo rio, constituído em geral por uma ilha encostada a uma das margens continentais da bacia." Morais, 2013, p. 131. Furo: "Braço do rio que liga dois caudais; às vezes um lago a outro lago; muitas vezes um furo a outro furo; ou um afluente, pelo montante da foz, ao curso em que deságua." Morais, 2013, p. 92. Igarapé: "Caminho de canoa, segundo a tradução precisa do tupi para o português. Riacho amazônico, ribeiro, curso em miniatura que tem, como os grandes, todas as características fluviais." Morais, 2013, p. 103.
- 5 Constituíam-se numa pequena propriedade rural característica na região, denominada pelos locais de "rocinha", mas, por Wallace, grafada erroneamente como "rosinha", em sua narrativa de viagem. (Wallace, 1905, p. 268)
- 6 Visão análoga em relação aos moradores de Manaus.
- 7 Refere-se ao conceito de alteridade proposto por Tzvetan Todorov, que é capacidade de se colocar no lugar do outro.

# Entre batallas y transformaciones en las vidas de las poblaciones de Xingu durante la economía del caucho a finales del siglo XIX y principios del XX<sup>1</sup>

*Entre batalhas e transformações sociais nas vidas das populações do Xingu, durante a economia da borracha no final do século XIX e começo do XX*

*Between battles and social transformations in the lives of Xingu populations, during the rubber economy in the late 19<sup>th</sup> and early 20<sup>th</sup> centuries*

## **Cesar Martins de Souza**

Doutor em História pela Universidade Federal Fluminense – UFF, com pós-doutorado, também em História, pela mesma Universidade. Foi graduado em História pela Universidade Federal do Pará – UFPA e concluiu o mestrado em Antropologia pela mesma Universidade. Atualmente é professor do Campus de Bragança e do Programa de Pós-Graduação em Linguagens e Saberes na Amazônia, ambos da UFPA.

## **Jocenilda Pires de Sousa do Rosário**

Doutoranda em Estudos Literários pelo Programa de Pós-Graduação em Letras da Universidade Federal do Pará – UFPA, mestra pelo Programa de Pós-Graduação em Linguagens e Saberes na Amazônia da mesma Universidade e possui graduações em Letras - Língua Portuguesa e Espanhol também pela UFPA. Atualmente é professora efetiva de Português atuando na Escola Estadual de Ensino Fundamental e Médio Manoel Lobato (SEDUC-PA) e integra a Equipe Editorial da Nova Revista Amazônica (UFPA).

---

<sup>1</sup> Artigo recebido em 27 de março de 2023 e aprovado para publicação em 23 de maio de 2023.  
*Navigator*: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V.19, nº37, p. 30-45 – 2023.

## RESUMEN

El río Xingu se presenta en varias narrativas históricas que han cruzado los diferentes siglos, marcadas por transformaciones económicas que ocasionan profundos impactos socio ambientales. Muchos viajeros naturalistas y escritores literarios escribieron sus recuerdos y observaciones sobre la región, hecho que pasa a constituirse como fuente importante para comprender la historia del legendario río. Al analizar *Viagem ao Xingu*, escrito por el viajero naturalista Henri Coudreau, y *A Batalha do Riozinho do Anfrísio*, escrito por el autor literario André Costa Nunes, podemos comprender la vida cotidiana y los dramas de las poblaciones ribereñas, indígenas, urbanas y recolectores de caucho que experimentaron diferentes historias en la región, enfrentando batallas y masacres a fines del siglo XIX y principios del siglo XX en procesos históricos que llevaron a profundas transformaciones en el Xingu.

**PALABRAS-CLAVE:** Xingu; Amazonía brasileña; Poblaciones tradicionales.

## RESUMO

*O rio Xingu está presente em diversas narrativas históricas que atravessaram os diferentes séculos, marcadas por transformações econômicas que tem como consequência impactos socioambientais profundos. Muitos viajantes naturalistas e literatos escreveram suas memórias e observações sobre a região e que, com o tempo, se constituem em uma fonte importante para entender a História do lendário rio. Ao analisarmos Viagem ao Xingu, escrito pelo viajante naturalista Henri Coudreau e A Batalha do Riozinho do Anfrísio, escrita pelo literato André Costa Nunes, podemos compreender o cotidiano e os dramas de populações ribeirinhas, indígenas, urbanas e dos seringueiros que vivenciaram diferentes histórias na região, enfrentando batalhas e massacres no final do século XIX e início do século XX em processos históricos que levaram a profundas transformações no Xingu.*

**PALAVRAS-CHAVE:** Xingu; Amazônia brasileira; Populações tradicionais.

## ABSTRACT

*The Xingu River is presented in several historical narratives that have crossed the different centuries, marked by economic transformations that cause profound socio-environmental impacts. Many naturalistic travelers and literary writers wrote their memories and observations about the region, a fact that becomes an important source to understand the history of the legendary river. By analyzing Viagem ao Xingu, written by the naturalist traveler Henri Coudreau, and A Batalha do Riozinho do Anfrísio, written by literary writer André Costa Nunes, we can understand the daily life and dramas of indigenous, riverside populations, urban and rubber tappers who experienced different histories in the region, facing battles and massacres at the end of the 19th century and the beginning of the 20th century in historical processes that led to profound transformations in Xingu.*

**KEYWORDS:** Xingu; Brazilian Amazon; Traditional populations.

## INTRODUCCIÓN

El río Xingu es uno de los más grandes de la Cuenca del río Amazonas y también es una leyenda por su tamaño, por las poblaciones tradicionales que viven en su alrededor y por los momentos importantes de la historia de la Amazonía presenciados por sus habitantes. Por esta razón,

muchos viajeros científicos, migrantes o residentes de la región, en busca de aventuras, han concebido diversas obras literarias donde sistematizan sus memorias, historias y visiones sobre el río Xingu. Así, en este artículo, se analizan dos obras. El primero fue escrito en 1896 por un viaje-



ro científico que participó en una expedición por la Amazonía, Henry Coudreau (1997). El segundo fue escrito en 2003, por André Costa Nunes (2003), un hijo de inmigrantes que ha pasado su niñez y estuvo en la región durante mucho tiempo.

Costa (2013) se adentra en el universo amazónico descrito por viajeros naturalistas de otros países, quienes abrieron el universo de experiencias de las poblaciones amazónicas del siglo XIX al mirar su tiempo y otras temporalidades, a partir de sus propias visiones de extranjeros que miran otras experiencias en una región multifacética. Así, sus obras ahondan en la problemática social, los hechos que observaron y las profundas relaciones entre las poblaciones y la fauna y flora de la región, lo que se convierte en una fuente importante para los estudios de historia sobre la región, tal como sucede con la obra de Henri Coudreau.

Aunque los libros hayan sido publicados en tiempos distintos, hablan sobre el mismo momento histórico, finales del siglo XIX. Las dos obras analizadas focalizan el cotidiano y las batallas vividas por las poblaciones del río Xingu en aquel momento, las cuales resultaron en muchas muertes - principalmente de los indígenas heridos y asesinados por invasores que codiciaban sus tierras. Almeida y Rodrigues (2019) consideran que los libros de memorias, bien como de obras de la literatura son lugares importantes para pensar la Historia de la Amazonía y las experiencias vividas por sus diversas poblaciones en diferentes momentos de la Historia, como ocurre en las obras estudiadas en este artículo.

La literatura, como afirma Eco (1994), trae un diálogo entre narrativas presentes en la sociedad, con la construcción de un encuentro entre autores, narradores y lectores. Para el autor, las obras están desti-

nadas a comunicarse con lectores ideales. Eagleton (2020) argumenta que el proceso de creación literaria, incluso cuando se trata de una obra de ficción histórica, puede crear personajes y eventos que se cruzan con las narrativas de eventos históricos, lo que ayuda a comprender los enfoques presentes en *A Batalha do Riozinho do Anfrísio*, de André Costa Nunes.

El cruce analítico entre dos obras, una de un viajero naturalista y otra literaria, nos conduce a la posibilidad de comprender los dramas y experiencias de Xingu a finales del siglo XIX y principios del XX desde diferentes perspectivas. A pesar de estar escrita en diferentes temporalidades, la literatura, siendo una creación artística, nos transporta por un camino imaginario de memorias y por el espacio-tiempo, en la medida en que trae visiones sobre hechos, atravesados por la creación literaria (ECO, 1994). Siendo así, los escenarios relatados en estas obras nos permiten analizar diferentes miradas, memorias y narrativas para comprender las dinámicas sociales, las vivencias y los dramas de las poblaciones de la región de Xingu, en un período de profundas transformaciones.

### **XINGU, UNA TIERRA DE MUCHAS RIQUEZAS?**

Pueblos indígenas, ribereños, personas que trabajaban en la colecta del caucho y otros brasileños se extendieron por tierras y florestas, ciudades, pueblos, atravesando los caminos náuticos del río Xingu y sus afluentes. La región cercana al río es marcada por cambios rápidos y transformaciones profundas en cortos intervalos de espacio-tiempo. Grandes proyectos infraestructurales como hidroeléctricas, puentes, carreteras, así como a exploración del oro y otros minerales llegan con frecuencia, cambiando la vida de las personas - sobre todo de las poblaciones tradicionales en los siglos

XX y XXI (MARTINS DE SOUZA, 2017; MAGALHÃES, 1994).

Por lo tanto, idas y vueltas son palabras que pueden usarse para reflexionar sobre las historias de personas en una región muchas veces olvidada en los recuerdos nacionales - a pesar de protagonizar momentos muy estudiados en los libros de historia de todo el país, como sobre la edad de oro del caucho natural en la Amazonía.

La historia de la región, a fines del siglo XIX hasta principios del siglo XXI, estuvo marcada por momentos de crecimiento y declive económico, llevando a cambios profundos en las vidas de los Xinguanes (las personas que viven en regiones cercanas al río Xingu o en su orilla) como ha ocurrido durante el periodo de la exploración del caucho natural. Aunque este período sea clásico en la historiografía de la Amazonía, los protagonistas de este momento suelen ser generalmente olvidados o ignorados, quedando reducidos a meras estadísticas utilizadas para narrar el apogeo y el declive de la economía del caucho natural (SILVA; BARBOSA, 2021).

En la concepción de Benchimol (1980), la Amazonía tuvo a finales del siglo XIX y principios del XX, períodos de colonización por parte de los nordestinos - expulsados por las grandes sequías de su región y que intentaban una nueva vida en otros lugares. La economía del caucho<sup>1</sup> en el siglo XIX-XX y los llamados "soldados" del caucho<sup>2</sup> en el siglo XX atrajeron a muchos habitantes de la región Nordeste de Brasil para la Amazonía; la economía floreció en el valle de los ríos Xingu y Madeira, entre otros, de modo que ciudades como Altamira y Humaitá se convirtieron en prósperas en este período.

Durante este período, Altamira, reconocida oficialmente como municipio en 1911, así como toda la región de Xingu, incluso

Souzel (que recibió el nombre de Senador José Porfírio en 1961) y Porto de Moz, experimentaron un gran crecimiento económico y un flujo migratorio considerable. Altamira tenía una población de aproximadamente seis mil habitantes en la segunda década del siglo XX, que constituía un contingente considerable en la región. Sin embargo, este primer momento de auge demográfico, de la fuerza laboral proveniente del Noreste de Brasil, y del crecimiento económico acelerado, se hizo explícito en la vida cotidiana de los llamados "coroneles del caucho" (los propietarios de la exploración de caucho) que gastaron fortunas en ciudades como Belém y Manaus.

Las riquezas obtenidas a partir del caucho han desaparecido rápidamente debido al declive de la economía gomífera (SARGES, 2002; DIAS, 1998). A muchos kilómetros de distancia de Belém y Manaus, pero al mismo tiempo sirviendo como base para el calentamiento de la economía de estas ciudades, se encontraban Porto de Moz, Souzel y la recién fundada ciudad de Altamira, lugares de codicia de diferentes sujetos que llegaron allí de diversas maneras. Desde siglos antes de la llegada de los migrantes - había otros personajes en la región, como los pueblos indígenas, los caboclos ribereños, los misioneros y los viajeros naturalistas como Henri Coudreau. Estos personajes cuentan sus experiencias oralmente o por medio de la literatura y sus recuerdos cuentan historias de la región.

De esta manera, las escrituras personales de recuerdos de familiares y personas conocidas en la región se encuentran presentes en la obra analizada de André Costa Nunes (2003) que, como contrapunto y complemento del trabajo científico de Coudreau (1977), nos trae, en una obra de literatura, importantes recuerdos de una región en construcción. El análisis de las narrativas de un naturalista y de un literario permite entrar en aspectos del

cotidiano de Xingu a fines del siglo XIX y principios del XX, que difícilmente se pueden encontrar en otras fuentes (como las oficiales); además permite conocer los recuerdos de personas y grupos de ciudades, pueblos y aldeas de la región, olvidados en las macro narrativas nacionales que aún retrataron la Amazonía.

## LITERATURA DE VIAJES EN LA AMAZONÍA

Después de los primeros viajes de Colón al Nuevo Mundo<sup>2</sup>, los escritos que llegaron a caracterizar el nuevo lugar fueron de los más variados. Muchos de estos, realizados por cronistas, atribuían una visión a veces equivocada y/o fantasiosas del ambiente, escribiendo lo que querían leer - como la gran posibilidad de existencia de riqueza, la propuesta de conquistar el lugar, descripción de los habitantes y del nuevo espacio, etc. Así, muchos escritos siguieron la lógica de los hechos históricos, otros tuvieron relatos fantasiosos y fabulosos, que siguieron la imaginación de los cronistas presentes en las expediciones conquistadoras de Nuevo Mundo.

Los viajeros, acompañados de representantes religiosos o cronistas, se involucraron en el grandioso proyecto de las coronas portuguesa y española de dominar nuevos territorios y construir un espacio colonial para ser explorado y conquistado. La literatura de viajes jugó un papel fundamental en el registro del nuevo espacio, ya que en el período colonial se representaron los escritos sobre descubrimientos y conquistas a través de diversas narrativas que tenían como objetivo informar sobre todos los hechos.

Para Passeti (2004, p. 35):

*Los informes de viajes lanzan al lector a espacios desconocidos. Muestran otros rostros de lugares familiares y*

*promueven la intimidad con el autor al permitirle reconocer, cuando están allí, tanto lo que se había imaginado a través de la lectura como las huellas del pasado o las formas en que se estaban cambiando descripciones anteriores.*

Uno de los primeros informes sobre Amazonía, en el siglo XVI, lo realizó el fraile español Gaspar de Carvajal, durante la expedición conquistadora de Francisco de Orellana y Gonzalo Pizarro. La narrativa, denominada "Descubrimiento del río de las Amazonas", se divide en doce partes que siguen la denominación realizada según el avance del tiempo, los espacios y hechos importantes de la historia.

En este contexto, Pedro (2004, p. 06) considera que:

*Las primeras expediciones del siglo XVI produjeron informes que tuvieron repercusión como fundadores de la presencia europea en la Amazonía. Son registros escritos que tienen una carga temática, una lectura del universo amazónico que resulta no solo de la dinámica de las aguas y los bosques, sino también de las expectativas, ideas y representaciones, previamente concebidas sobre la región amazónica.*

Como proceso de comunicación, los textos que retratan la época del hallazgo de la Amazonía cuentan con relatos que utilizan estrategias literarias que exaltan las grandes expediciones marítimas en busca de nuevos territorios y riquezas. Los informes que surgieron en siglos posteriores todavía tenían como características principales las descripciones de la naturaleza y costumbres de las poblaciones.

El grupo de viajeros y naturalistas que llegaron en la Amazonía durante el siglo XIX tenían, entre otros objetivos, estudiar

la Historia Natural de la región, que tenía muchas particularidades: como el clima, la grandiosidad del bosque y la inmensidad de los ríos. Cabe mencionar las expediciones de La Condamine (1701-1774), Spix (1781-1826), Martius (1794-1868), Spruce (1817-1893), Wallace (1823-1913) y Bates (1848-1859).

Costa (2013) llama la atención sobre ese universo desconocido para los europeos, la Amazonía del siglo XIX, en sus momentos de diversión, en las vivencias cotidianas, en una diversidad sociocultural diferente a la conocida por los europeos. Si bien la mirada extranjera sobre la región es a menudo atravesada por un marcado etnocentrismo, al ver la región amazónica desde sus lugares de origen, son fuentes importantes para comprender otros momentos de la Historia de la Amazonía, lo que resalta la importancia de analizar la obra de Coudreau, sobre la región de Xingu.

Los viajes a la Amazonía en el siglo XX quedaron marcados por descripciones de paisajes, pueblos, costumbres, así como expresiones que retrataban la economía, la política y la religión. En este escenario, destacamos las observaciones realizadas por el viajero y geógrafo francés Henri Coudreau (1977) en su obra *Viagem ao Xingu*; resaltamos sus descripciones de la Amazonía, configurando la permanencia de los informes de viaje producidos desde la época de los viajes colonizadores al Nuevo Mundo.

Oliveira Filho (1987) llama la atención sobre la gran diversidad de perspectivas y objetivos presentes en los relatos de los viajeros, ya que los equipos estaban compuestos por especialistas elegidos como honores por los órganos estatales que financiaban la investigación, con el objetivo de brindar una comprensión de los datos etnográficos, biológicos y de

los acontecimientos cotidianos, con un fuerte énfasis en descripciones detalladas, con el fin de proporcionar datos que pudieran abrir posibilidades para nuevos estudios en regiones distantes de Europa, como la Amazonía.

El relato de Coudreau sobre su viaje a la región Amazónica - más específicamente al Xingu - también sigue estas características, con descripciones de la vida cotidiana, la inmensidad del bosque y las formas de vida de los habitantes de los diferentes lugares por los que pasó. En estos escenarios, la figura de las aguas jugó un papel muy importante en las relaciones interpersonales y económicas entre los diferentes pueblos que habitan la región. Para Pizarro (2009, p. 15) la presencia del agua forma parte del discurso sobre la Amazonía: "Son los discursos de una nación del agua. Nación en el sentido figurado de un espacio cultural formado por otros países que tienen referentes comunes, con centro en el río y en la selva". El elemento del agua jugó un papel muy importante durante los primeros viajes colonizadores. Representó el miedo y la gloria de muchos conquistadores que se aventuraron en las aguas y, también, en las tierras amazónicas, presentando este lugar al resto del mundo.

En este contexto, a mediados del siglo XXI, André Costa Nunes - de manera novelizada - en la obra *A Batalha do Riozinho do Anfrísio*, informa sobre la vida de las personas en la era del caucho natural, describiendo a los personajes día a día, utilizando un lenguaje literario que fluye como el agua de un río, retratando la naturaleza de Xingu y los conflictos relacionados con la búsqueda de riqueza en la región. Sobre este contexto, Eagleton (2020) considera que la literatura, aun cuando trae narraciones sobre tiempos históricos de un lugar específico, permanece viva, leída y discutida en diferentes

tiempos y espacios, cuando permite comprender experiencias humanas universales. Es un proceso que transcurre en *A Batalha do Riozinho do Anfrísio*, en el que se puede ver el cotidiano y los conflictos, marcados por las vivencias de los pueblos de la Amazonía, durante la economía del caucho, pero siempre destacando dramas y vivencias que dialogan con otros tiempos y otros espacios.

Por lo tanto, esos discursos y descripciones sobre la región siempre han estado presentes en la literatura. Viajar por la Amazonía es adentrarse en un mundo en el cual hay mucho por descubrir, secretos por descifrar y la interminable curiosidad de comprender el universo amazónico.

### RECUERDOS DE LA NATURALEZA GIGANTESCA Y OPRESIVA

En el trabajo de Coudreau (1977), están presentes las ideas de que la naturaleza de la región de Xingu es grandiosa y opresiva frente al elemento humano; y que él se vuelve muy pequeño frente a la grandiosidad de la selva amazónica, con dificultades para enfrentarla en su búsqueda por sobrevivir. Coudreau describe las dificultades en su "*Viagem ao Xingu*", debido a la confrontación permanente con la naturaleza.

Hay informes de grandes piedras que casi hundieron su embarcación, de contacto y tensión en relación con algunos pueblos indígenas, miedo frente a los animales salvajes y de venir a contraer enfermedades. Un tema que ha atravesado otros momentos de la Historia de la Amazonía es el miedo que las enfermedades provocan en los viajeros, como las fiebres que experimentaron algunos de los compañeros de Coudreau (1977) y que casi les quitan sus vidas. La diversidad de escenarios de Xingu, los paisajes y las formas de vida que posee obligó al equipo del natu-

ralista francés a utilizar técnicas de supervivencia diversificadas que les permitirían alcanzar sus objetivos. A veces, el naturalista expresa irritación con la región y describe negativamente sus paisajes:

*La Travessão do Portão, llamada así porque su caída más brusca se produce entre dos rocas como pilastras, cada una de las cuales sostiene un follaje; presenta un desnivel de un metro en este otoño. El pasaje no está exento de grandes dificultades. En esta larga cascada, el clima se calienta durante el día, debido a las piedras y el frío por la noche, debido a las repentinas caídas de temperatura. Es un clima de bronquitis y neumonía. Aquí, este desastroso Xingu presenta solo lo pintoresco de la tristeza, la fealdad y la pobreza. Sus aguas retumbantes desgarran cascadas a través de las rocas cubiertas de vegetación pobre; las montañas en sus orillas, y detrás de esas montañas, otras montañas, un cielo gris humeante, que deja pasar una luz polvorienta a través de una atmósfera sobrecalentada, el río cerró río arriba, río abajo, todo deshecho entre el matorral y las rocas, bajo un cielo de fuego que arde implacablemente: es impresionante, pero deja el corazón abrumado (COUDREAU, 1977, p. 69)<sup>3</sup>.*

Aunque en algunos momentos el naturalista manifiesta una mezcla de irritación, miedo y ansiedad frente a la naturaleza grande y opresiva de Xingu, en otros momentos exalta esas mismas características como componentes de una belleza peculiar, llena de riqueza y diversidad:

*Como actualmente estamos viajando en tres igarités, nos lleva 6 horas, incluyendo la descarga y la recarga, transferir nuestra flotilla aguas abajo y aguas arriba de Canal Araçazal, que tiene más de 500 metros de longitud, o un poco*

*más. ¡Xingu es! Río de paciencia, río de piedras, río cuya belleza es salvaje como ella! (COUDREAU, 1977, p. 43).*

La misma belleza salvaje en la cita anterior puede esconder un trasfondo caótico de la lucha de los humanos contra la naturaleza en las profundidades de la Amazonía. Este enfoque no es una visión exclusiva de Coudreau, ya que una serie de narraciones literarias y ensayos sobre la región presentaron a los seres humanos como pequeños intrusos ante la naturaleza gigantesca y opresiva del lugar. Varios escritores, como Euclides da Cunha, enfatizaron que la dificultad de ocupar la región frente a su grandeza constituía un problema nacional. Este punto de vista se puede encontrar en el primer capítulo de *À margem da História*, publicado originalmente en 1909, en un capítulo con el título emblemático “*Terra sem História* [Amazonía]”:

*En unas pocas horas, el observador sucumbe ante la fatiga de la monotonía inalcanzable y siente que su mirada, inexplicablemente, se acorta en el infinito de esos horizontes vacíos indefinidos como los mares. La impresión dominante que tuve, y tal vez correspondiente a una verdad innegable, es esta: el hombre, allí, todavía es un intruso impertinente. Llegó sin ser esperado ni deseado, cuando la naturaleza todavía estaba ordenando su salón más grande y lujoso y encontró un desorden opulento (CUNHA, 2006, p. 17-18).*

Desde mediados del siglo XIX, Euclides da Cunha se refirió a la región como ajena a la historia, ubicada en otro momento anterior al del resto de las civilizaciones occidentales. Este autor fue precursor de la idea que posteriormente se difundió ampliamente, postulando la urgente necesidad de desarrollar un proyecto de colonización con grandes gru-

pos de población en la Amazonía. De esta manera, solo a través de un intenso proceso migratorio la región podría regresar a la escena histórica de la cual, según él, estaba ausente, e incluir el elemento humano en su realidad. Según su perspectiva, el ser humano habría sido un invasor oprimido y disminuido por el inmenso bosque y los gigantescos ríos.

Investigando una serie de puntos de vista sobre la región, presentes en los informes de viajeros y en la literatura, Neide Gondim (2007) analiza cómo se centraron en las narraciones sobre seres fantásticos y en la indolencia del hombre amazónico, visto como reducido por el ambiente hostil, lo cual oprime a los seres humanos con animales salvajes, enfermedades y calor intenso, haciendo que las características más bestiales emerjan en los humanos.

En el análisis de Gondim (2007), estas ideas estaban presentes en los trabajos de los naturalistas que viajaron por la Amazonía, como Bates y Wallace, y en los estudiosos, como Alberto Rangel y Euclides da Cunha. Estos autores habrían contribuido para consolidar la opinión de que la región estaría casi despoblada, debido a las dificultades de ocupación y vivienda en ella.

Los amazónicos, de acuerdo con estos puntos de vista, serían sujetos ubicados en los confines, que necesitarían ideas del exterior para poder integrarse en la nación brasileña y así lograr el desarrollo y el progreso. Así, como escribe el escritor literario Peregrino Júnior (1960), en *A mata submersa*, el caboclo a la orilla del río debe convertirse en “el héroe oscuro y anónimo que la batalla del bosque despertó ...” (PEREGRINO JÚNIOR, 1960, p. 317) para luchar junto con los migrantes contra el bosque y conquistar Amazonía.

La lucha contra el bosque colocó a la naturaleza como enemiga de los huma-

nos y sirvió como argumento principal para las propuestas de desarrollo y progreso. Sin embargo, las propuestas pensadas, indiferentes a las poblaciones de la región y las realidades locales, tuvieron consecuencias ambientales que aún resuenan en cada proyecto de integración puesto en práctica actualmente como un intento de desarrollar la región.

Coudreau (1977) ve, en *Viagem ao Xingu*, el elemento humano en una lucha constante por sobrevivir frente a los elementos de la naturaleza. Luchas contra las aguas, los animales, las muchas rocas que dificultan la navegación, contra los períodos de sequía en el río, contra las lluvias, las enfermedades y contra otros seres humanos. En la búsqueda de su supervivencia económica, durante el auge del caucho, los trabajadores (muchos de los cuales eran migrantes de Nordeste de Brasil) ingresaron cada vez más en el bosque para fabricar la goma elástica.

Al adentrarse en el bosque, los trabajadores del caucho frecuentemente se encontraban con los xipaya, curuaia, guacamayos, juruna, entre otros; y de estos encuentros (o desencuentros) surgían alianzas, matrimonios, amistades, pero también serios conflictos marcados por la interculturalidad, la identidad y las disputas territoriales.

## EL XINGU Y SUS BATALLAS DIARIAS

André Costa Nunes (2003) sitúa en el escenario literario de su obra historias aparentemente independientes entre sí, pero interconectadas por los hilos de los recuerdos del autor. Nunes es hijo de Anfrísio, un migrante de Nordeste que se convirtió en trabajador de caucho, luego en propietario de una plantación de caucho y finalmente en el nombre del río. Los recuerdos de la saga de su padre, Anfrísio Nunes, desde Sergipe hasta Altamira, en

la primera década del siglo XX, interconectados con los recuerdos de la región de Xingu, son elementos que construyen la narrativa literaria de *A Batalha do Riozinho do Anfrísio*.

Aunque el trabajo llegue a su apogeo en la batalla entre indios y trabajadores de caucho - que tuvo lugar en Riozinho do Anfrísio - no se trata únicamente de esta batalla, sino de las luchas de los antiguos y nuevos xinguanes<sup>4</sup> para construir sus vidas en un espacio físicamente distante de las grandes ciudades, pero al mismo tiempo interrelacionados con ellos. En un período de efervescencia económica y reconstrucción de identidad antes de la llegada de otros brasileños, las poblaciones tradicionales de Xingu, así como los habitantes de Porto de Moz, Souzel y Altamira, experimentaron en su propia existencia los beneficios y tensiones de un momento importante de la historia de la Amazonía.

El narrador de Costa Nunes (2003) se posiciona como un narrador de historias alrededor de una fogata al borde de un río o como un portador oficial de los recuerdos de un grupo social. Contar historias, le permite al lector conocer el día a día de la economía del caucho en Xingu:

*Alrededor de las cuatro de la tarde, las horas de trabajo del personal empleado en el cobertizo terminaron. La plantación de caucho en la Praia de São José se conocía simplemente como Praia Seringal. La mayoría de las veces, solo Praia. Una calle incluso hermosa para contemplar. La más bella de toda la región de Xingu e Iriri. Por lo que recuerdo, tal vez cincuenta casas. Pocos de paja, allí a Alto do Bode, una especie de barrio, muy cerca, donde vivían los recién llegados o las embarcaciones menores. Hasta hace poco, aparte de la sede del cobertizo,*

*almacenes y talleres, todas las casas estaban construidas con paja. Techo, paredes e incluso la casita. Después de los ataques de los indios, la gente empezó a considerar que la paja era muy vulnerable, principalmente por el plomo de las armas de fuego y la paja fue reemplazada por arcilla y astillas en el techo, un tipo de casa de mimbre, con ventanas y puertas de tablo- nes (NUNES, 2003, p. 55).*

Al relatar las historias que ha escuchado a lo largo de las generaciones, el narrador permite al lector conocer no solo las batallas por el caucho o contra la naturaleza, sino también la vida cotidiana de las personas en la región. Estas poblaciones fueron relegadas a un segundo plano por los recuerdos impuestos como nacionales, o tratadas únicamente como parte de las estadísticas o datos cualitativos que demuestran los impactos de la economía del caucho en la Amazonía.

En la obra de Nunes (2003) estos brasileños que vivieron en la región de Xingu, a principios del siglo XX, reconstruyeron y renovaron sus vidas de forma literaria. Una literatura basada en los recuerdos, no solo del autor (el hijo de Anfrísio), sino de varios personajes de Xingu, que proporciona una reflexión sobre la relación entre el autor y el trabajo en la literatura. En la obra se lleva a cabo lo que Eco (1994) considera un proceso comunicativo de la literatura, al presentar en la escena narrativa un diálogo entre autores, narradores y lectores en cada escena creada y en las vivencias de los personajes.

El título de la obra se refiere a “Riozinho do Anfrísio”, que hoy en día es una importante Reserva Extractiva en la región y recibió este nombre, según el narrador, como una crítica a la insistencia de Anfrísio en la búsqueda del caucho en un lugar lejano y desacreditado de

Xingu, que ni siquiera tenía un nombre definido en ese momento. En medio de insistencias, conflictos y batallas diarias, Anfrísio logra enriquecerse en la región recolectando látex; en las narraciones de su saga, hay descripciones de la vida cotidiana de la economía del caucho y de las ciudades, pueblos y aldeas de Xingu. A través de las narraciones diarias de los personajes destacados en la historia de Altamira, se invita al lector a adentrarse en los recuerdos y la historia de la región:

*La casa de Anfrísio, en Altamira, estaba en la calle de Frente, a una cuadra y media del inicio de la ciudad. Una casa baja, vecina en el lado izquierdo, de otras dos más altas, donde vivía el viejo Cafuné. Al otro lado se encontraba la casa de Dodô Umbuzeiro. Construcción de mampostería, vigas bajas y robustas, tejas de barro, todavía heredadas de Francisquinha, viuda de Chico Meirelles, con quien se había casado. El sol, todavía bien cargado de rojo, acababa de salir, al otro lado del río, sobre las montañas de la tierra de los Assurinis. Anfrísio, llevando un sombrero de pasta, jeans y una camisa de manga corta, revisó las pieles de goma que se extendían bajo los dos árboles de mango en el medio de la calle, entre la casa y el inicio de la pendiente cubierta de hierba que conducía al río (NUNES, 2003, p. 49-50).*

El trabajo permite vislumbrar el movimiento de los personajes en su vida cotidiana en Altamira y, al mismo tiempo, conocer un poco más sobre los movimientos urbanos que abundaban en esa ciudad en ese momento. Todorov (2000) problematiza la construcción de recuerdos y cómo son importantes para la afirmación de algunos grupos sociales y / o para los nuevos recuerdos construidos en el presente, sobre sus acciones en el pasado, para llevar a olvidar su culpa por acciones de otros mo-



mentos. Al mismo tiempo, Todorov (2000) llama la atención sobre la literatura como un lugar de memoria, no solo traduciendo la por escrito, sino construyendo un espacio donde la sociedad pueda recordar sus propias experiencias humanas, incluso cuando no se trate específicamente de un trabajo sobre memorias o tiempos pasados. Por lo tanto, fortalecer una memoria considerada positiva puede convertirse en una alternativa al silenciamiento de la sociedad en su conjunto.

La historia y los recuerdos de la economía del caucho en la Amazonía se centran en aspectos generales, como la explotación de los trabajadores del caucho y la rápida urbanización siguiendo los modelos franceses en ciudades como Belém, Rio Branco o Manaus. Sin embargo, es importante destacar que estos aspectos pueden ocultar silencios, temas que no son abordados de manera claramente definida en la memoria colectiva nacional, como el asesinato de los pueblos indígenas durante las batallas forestales

En este sentido, *A Batalha do Riozinho do Anfrísio* es una invitación a revisar historias de conflicto y muerte en las luchas por la conquista del "oro verde". El libro, claramente definido como ficción, al mismo tiempo entra en el campo de las batallas por la memoria. Figueiredo (2020) argumenta que el paso de un momento a otro conduce a rupturas y nuevos intentos de disputas entre grupos sociales respecto a los recuerdos, de manera que la literatura de testimonio se constituye en una forma importante de expresión. Así, en su obra, Nunes trae memorias de Xingu, a partir de historias que ha escuchado en su propia familia o de otras personas que viven en la región.

Nunes (2003) podría considerarse como un vínculo que conecta los estudios sobre la economía del caucho, traba-

jos publicados en ese período, como informes presentes en revistas de viajeros naturalistas, y los recuerdos de las poblaciones locales. Su obra literaria está compuesta por personajes que existieron y aún están presentes en los recuerdos de Xingu, a través de las historias contadas por los residentes, en los nombres de calles, plazas, ciudades y río.

### **RECUERDOS DE (DES)ENCUENTROS ENTRE NUEVOS Y VIEJOS XINGUANES**

Las dos obras analizadas aquí abordan un momento importante en la historia de Xingu, cuando la región experimentaba cambios repentinos y profundos debido a la llegada de numerosas personas para trabajar en los cobertizos de caucho en medio de la selva. Estos son períodos diferentes que se complementan entre sí, y que podemos observar en las dos obras que se analizan aquí: la de Coudreau (1977), que abarca fines del siglo XIX, y la de André Costa Nunes (2003), basada en los recuerdos de Nunes y su familia a principios del siglo XX, a pesar de haber sido escrita a principios del siglo XXI.

Estas obras, aunque complementarias, tienen diferencias en su concepción y construcción: Coudreau (1977) elabora, a fines del XIX, un diario de viaje en que analiza los aspectos naturales de Xingu; mientras que André Costa Nunes (2003) escribe a principios del siglo XXI una obra de ficción basada en los recuerdos de principios del siglo XX. A pesar de las diferencias en el tiempo y el momento en que fueron escritas, así como en la concepción misma de los dos libros, ambos tienen una temática complementaria y proporcionan un análisis de los recuerdos cotidianos de la región

Con relación al período dorado del caucho, Coudreau (1977) escribe sobre el

momento en que la explotación del caucho en Xingu se intensificó, mientras que Costa Nunes (2003) comienza su obra exactamente en este período, pero continúa narrando el apogeo y el declive de la búsqueda de goma elástica en la región. Al hablar de lo que él denomina como 'la mercantilización de la naturaleza de Xingu', Coudreau describe la agonía de los pueblos indígenas y expresa su preocupación por el futuro:

*Continuando nuestra ruta en esta región tan triste como un exilio, podemos ver rastros recientes de nativos exiliados: jóvenes muy rudos, posiblemente algún utensilio de cocina olvidado. Son jurunas, está fuera de toda duda. ¿A dónde van? ¿Por qué se escapan? Ciertamente, huyen de la civilización, que para ellos solo se ha manifestado en su forma mercantil. ¿Sería el mercantilismo algo más que un destino de civilización, o sería uno de sus factores? ¿Y qué pasa con el comercialismo cuando se ejerce directamente entre los más fuertes y los más débiles, sin control, sin medida? (COUDREAU, 1977, p. 71)*

Un pueblo que huye ante el crecimiento de la economía del caucho y los profundos cambios que experimenta la región. Es un escape similar al de los refugiados, que carecen de dirección y no saben adónde ir. Esta escena descrita por Coudreau es un argumento contundente utilizado por el naturalista para expresar sus preocupaciones sobre las apropiaciones "mercantiles" que han experimentado las poblaciones de Xingu y que podrían poner en riesgo su existencia

Paralelamente a la exploración de la región, la cual, según Coudreau, podría resultar en la destrucción del río, los bosques y las poblaciones tradicionales, los conflictos físicos aumentaron hasta llegar

a convertirse en batallas que formaban parte de la vida cotidiana en la región. Los diversos pueblos indígenas y los trabajadores del caucho se enfrentaron en conflictos marcados por numerosas muertes, con efectos destructivos especialmente para los pueblos indígenas que habitaban en esos territorios desde hace siglos

Coudreau, al justificar la presencia de armas en su expedición, relata episodios de enfrentamientos entre los assurinís y los recolectores de caucho:

*Los assurinís, mansos y civilizados en Tocantins, donde se les conoce con el nombre de ciervo, no son feroces, excepto en el Xingu, donde realizan varios ataques anualmente y, curiosamente, con un éxito constante e incluso creciente. Este año atacaron en dos puntos: el pasado enero fue en la Serra do Paçai de Cima, donde tamizaron un golpeador de goma con once flechas que aún no habían muerto; y en junio fue en Praia Grande. Allí, dos golpeadores de goma fueron atacados. Uno escapó; el otro, herido, murió tratando de nadar. - Y es por todas estas historias tranquilizantes que vine a este viaje al Xingu armado con una formidable "artillería": nueve rifles y dos rifles de caza (COUDREAU, 1977, p. 37)*

Coudreau, al retratar a los pueblos indígenas como dóciles o feroces, adopta una actitud prejuiciosa e incluso racista, lamentablemente característica de esa época. De manera aún más preocupante, Costa Nunes (2003) lleva esta perspectiva al extremo en su obra titulada A Batalha de Riozinho do Anfrísio. A lo largo del trabajo, el narrador describe tanto las amistades, matrimonios y alianzas entre migrantes de Nordeste, trabajadores del caucho y los pueblos indígenas curuaia, xipaya, juruna y assuriní, como las rivalidades y disputas presentes en la región.

Las rivalidades se intensifican con escenas impactantes en el interior del bosque o en las orillas del río, hasta que el lector llega al clímax del relato: la batalla, en la que perecieron numerosos recolectores de caucho y, aún más trágicamente, muchos indígenas fueron masacrados mientras defendían sus tierras y su legado ancestral. La narrativa nos permite reflexionar sobre los recuerdos del caucho, cotidiano que raras veces se abordan en el escenario nacional:

*Muchas resultaron heridas o vigilaban los cuerpos de sus mepires victimados por disparos. Una de ellas, con una borduna en la mano, siguió detrás de su hombre que avanzaba hacia el fuego implacable. También estaba disparando y disparando, hasta que cayó, finalmente alcanzado por una bala en la cabeza. El indio, gritando en voz alta, se arrojó junto al cuerpo inerte del caboco. Luego llegaron dos mepires y abrazaron a su madre, también llorando. Se dispararon algunos golpeadores de goma. Dos, murieron al instante. Otros, heridos, gimieron, lamentaron y rezaron. En ese momento, Engrácio, Pernambuco y Roldão, se adelantaron y la resistencia ya era débil, dando continuidad a la barbarie. Dispararon contra todo lo que se movía. Indios, muertos y moribundos curumins fueron asesinados a quemarropa. Engrácio arrancó los palos que sostenían los tapiris e incluso lanzó una red donde un niño seguía llorando. Roldão parecía poseído por el demonio. Gritando frases ininteligibles, fue el propio Beelzebub. Dibujó su machete derecho, perforando y pegando (NUNES, 2003, p. 317).*

Disparos, decapitaciones, asesinatos a tiros, mujeres llorando, apuñalamientos: estas son las escenas de la batalla de *Riozinho de Anfrisio*, un evento nota-

ble y trágico que se ha grabado en los recuerdos de Xingu y que es de gran importancia en sus historias y memorias. Sin embargo, estas diversas personas brasileñas, ya sean asesinos o víctimas en estas batallas, no parecen formar parte de la historia y los recuerdos de la economía natural del caucho. Al mismo tiempo, las narrativas resaltan de manera impactante las agresiones sufridas por los pueblos indígenas, quienes presenciaron la invasión y profanación de sus territorios, además de ser víctimas de violencia, genocidio y racismo. Estos actos contaron con la complicidad y/o participación de autoridades y explotadores que veían a Xingu como un lugar para ser explorado, ignorando y/o masacrando a los pueblos de la región.

## CONSIDERACIONES FINALES

La región de Xingu en la Amazonía brasileña se vio cada vez más expuesta a la violencia como parte del llamado 'desarrollo', que se presentaba como un efecto colateral de la economía del caucho. Los pueblos indígenas experimentaron cambios profundos en sus vidas, con muchas aldeas destruidas en las batallas que tuvieron que enfrentar para proteger sus territorios, que son mucho más que simples tierras: son los hogares de sus ancestros.

Al presenciar la invasión de sus hogares por parte de acciones organizadas principalmente por influyentes coroneles del caucho, los pueblos indígenas han perdido mucho más que sus tierras, pues ahora se encontraban sin las referencias que les garantizaran existir como pueblos tradicionales que vivieron por siglos en estos espacios de la Amazonía brasileña.

Según lo afirmado por Martins de Souza y Cardozo (2008), Xingu puede ser

considerada en muchos sentidos como una región fronteriza a lo largo de diversos períodos históricos. Ha sido un espacio de encuentro, conflictos y constante movimiento de personas que llegan desde diferentes lugares y con diversos trasfondos culturales. Esta frontera, abierta por la explotación del caucho a finales del siglo XIX y principios del XX, fue escenario de batallas por territorios, por el caucho y por la vida misma. En medio de estas batallas, sus poblaciones comenzaron a vivir en un estado de tránsito: algunos desplazados en sus propias tierras, mientras que otros se vieron obliga-

dos a vivir lejos de sus lugares de origen (BOSI, 1992).

Al analizar un trabajo científico de un viajero naturalista y una obra de ficción basada en memorias, podemos adentrarnos en importantes perspectivas de la historia y los recuerdos de Xingu. A través de estas obras, también es posible aprender más acerca de la vida cotidiana de las personas que construyeron no solo sus vidas, sino parte de sus vidas y muertes en la región de Xingu, en la última década del siglo XIX y en las primeras décadas del siglo XX.

## REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, Carlos Henrique; RODRIGUES Ronaldo. A memória e a identidade em *História de um pescador* de Inglês de Sousa. *Literatura e autoritarismo*. Santa Maria: Universidade Federal de Santa Maria, n. 33, pp. 137-146, 2019. Disponível em <https://periodicos.ufsm.br/LA/article/view/35025/20015>. Acesso em 12 mar. 23.
- BENCHIMOL, Samuel. *Tendências, perspectivas e mudanças na economia e na sociedade amazônica*. Cuiabá: Universidade Federal de Mato Grosso, 1980.
- BOSI, Alfredo. *Dialética da colonização*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.
- COSTA, Hilderado. *Cultura, trabalho e luta social na Amazônia: discurso dos viajantes – século XIX*. Manaus: Valer, 2013.C
- COUDREAU, Henri. *Viagem ao Xingu*. Tradução Eugênio Amado. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/USP, 1977.
- CUNHA, Euclides da. *A margem da História*. São Paulo: Martin Claret, 2006.
- DIAS, Edineia Mascarenhas. *A ilusão do fausto*. Manaus: Valer, 1998.
- EAGLETON, Terry. *Como ler literatura*. Porto Alegre: L&PM, 2020.
- ECO, Umberto. *Seis passeios pelos bosques da ficção*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.
- FIGUEIREDO, Carlos Alessandro Sagrillo. Literatura do testemunho: a literatura da era das catástrofes. *Entreletras*. Araguaína: Universidade Federal do Tocantins, v. 11, n. 1, pp. 7-27, 2020. Disponível em <https://sistemas.uft.edu.br/periodicos/index.php/entreletras/article/view/8333/16692>. Acesso em 20 mar. 20.
- GONDIM, Neide. *A invenção de Amazônia*. Manaus: Valer, 2007.

- MAGALHÃES, Sônia Barbosa. As grandes hidrelétricas e as populações camponesas. In: D'INCAO, Maria Ângela & SILVEIRA, Isolda Maciel (orgs.). *A Amazônia e a crise da modernização*. Belém: Museu Paraense Emílio Goeldi, 1994, p. 447-456.
- MARTINS DE SOUZA, César. Da Transamazônica a Belo Monte: desenvolvimento e impactos socioambientais na construção de megaempreendimentos na Amazônia. In: SECRETO, Maria Verónica; VAZELESK, Vanderlei (orgs.). *Agrarismos: estudos de História e Sociologia do mundo rural contemporâneo*. Rio de Janeiro: Mauad, 2017, pp. 103-116.
- MARTINS DE SOUZA, César; CARDOZO, Alírio. Apresentação: uma história entre fronteiras. In: MARTINS DE SOUZA, César; CARDOZO, Alírio. *Histórias do Xingu: fronteiras, espaços e territorialidades*. Belém: EDUFPA, 2008, pp. 9-12.
- NUNES, André Costa. *A Batalha do Riozinho do Anfrísio: uma história de índios, seringueiros e outros brasileiros*. Belém: Halley, 2003.
- OLIVEIRA FILHO, João Pacheco. Os atalhos da magia: reflexões sobre o relato dos naturalistas viajantes na etnografia indígena. *Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi – Série Antropologia*, v. 3, n. 2, 1987, p. 155-188.
- PASSETTI, Dorothea. Tristes Trópicos: os anos brasileiros de Lévi-Strauss. In: *Ciências Sociais na atualidade – Brasil: resistência e invenção*. BERNARDO, Terezinha & TÓTORA, Silvana. São Paulo: Paulus, 2004.
- PEDRO, Juliana de Castro. Descobrimientos no Alto Amazonas: Crônicas e Relatos na Colonização da América. *XVII Encontro Nacional de História – O Lugar da História*. Campinas: UNICAMP, 2004.
- PEREGRINO JÚNIOR, João. *A mata submersa e outras histórias da Amazônia*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1960.
- PIZARRO, Antônio. *Amazonía, el río tiene voces*. Santiago, Fondo de Cultura Económica, 2009.
- RABASA, José. *De la invención de América: la historiografía española y la formación del eurocentrismo*. Universidad Iberoamericana. 2009.
- SARGES, Maria de Nazaré. *Belém – riquezas produzindo a Belle époque (1870-1912)*. Belém: Pakatatu, 2002.
- SECRETO, Verónica. *Soldados da borracha – trabalhadores entre o sertão e a Amazônia no Governo Vargas*. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2007.
- SILVA, Márcio de Carvalho; BARBOSA, Keith Valéria de Oliveira. Entre miasmas e o anopheles: uma breve história da malária no alvorecer da República em Manaus (1898-1904). *Nova Revista Amazônica*. Bragança: Universidade Federal do Pará, v. 9, n. 2, pp. 37-49, 2021. Disponível em <https://periodicos.ufpa.br/index.php/nra/article/view/10669/7390>. Acesso em 22 mar.23.
- TODOROV, Tzvetan. *Los abusos de la memoria*. Barcelona/Espanha: Paidós Ibérica, 2000.

## **NOTAS**

- 1 Soldados del caucho son personas generalmente de Noreste de Brasil que fueron llevadas a la Amazonía para trabajar en los esfuerzos para producir caucho para los aliados en la Segunda Guerra Mundial. Hasta hoy si puede encontrar personas que cuentan sus historias y sufrimientos en la floresta, afirmando que fueron engañadas puesto que habían sido llamadas para trabajar como soldados del caucho o que les fue, según sus relatos, oficialmente negado después de la guerra, por eso muchos de ellos se quejan en la justicia en busca de sus derechos. Sobre el tema, consultar Secreto (2007).
- 2 El término Nuevo Mundo debe entenderse no sólo como el espacio geográfico imaginario que emergió en el horizonte ideal de paisajes deseados por Europa en los siglos XVI y XVII, sino también como el surgimiento de la concepción moderna del mundo que resulta de la exploración del globo y, por extensión, como el uso metafórico del término Nuevo Mundo por parte de filósofos y pintores, como Francis Bacon o Johannes Vermeer, al referirse a nuevas perspectivas y campos de investigación (Rabasa, 2009, p. 08).
- 3 Todos los extractos de citas en este texto fueron preparados por traducción. libre.
- 4 Como son llamadas las personas que nacen y/o viven cercanos al Xingu.

# 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)<sup>1</sup>

*Workers and ecological impact: firewood ports and the use of natural resources by steam navigation in the Amazon (from the second half of the 19<sup>th</sup> century to the beginning of the 20<sup>th</sup> 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.

---

<sup>1</sup> 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 Comercio* 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 Comercio*. 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 consequente 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.

# Os estivadores e o movimento operário em Manaus (1899-1925)<sup>1</sup>

*The Stevedores and the Workers' Movement in Manaus (1899-1925)*

## **Luís Balkar Sá Peixoto Pinheiro**

Doutor em História pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo – PUC-SP, atualmente é professor do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Amazonas - UFAM. E-mail: balkar.ufam@gmail.com

## **Maria Luiza Ugarte Pinheiro**

Doutora em História pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo – PUC-SP, atualmente é professora do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Amazonas - UFAM. E-mail: malu.ufam@gmail.com

## **RESUMO**

O artigo aborda o processo de organização, mobilização e luta operária desenvolvido pelos estivadores do porto de Manaus ao longo da República Velha. O enfoque teórico incide sobre a História Social do Trabalho e as abordagens que tematizaram, no Brasil e no mundo, o associativismo operário, seja em sua modalidade mutualista, seja em sua forma sindical. Com base principalmente em fontes oriundas do periodismo amazonense, foram analisadas as diversas greves deflagradas pela categoria entre os anos de 1899 e 1925, vendo nelas um rico e lento processo de dinamização da consciência operária e das lutas por direitos e pela cidadania no país.

**PALAVRAS-CHAVE:** História Social do Trabalho; Trabalhadores; Porto de Manaus; Estivadores.

## **ABSTRACT**

*The article discusses the process of organization, mobilization and workers' struggle developed by the dockers of the port of Manaus, throughout the República Velha. The theoretical foundations focus on the Social History of Work and the approaches that thematized, in Brazil and in the world, worker associations, whether in its mutualist modality or in its union form. Based mainly on sources from Amazonian journalism, the various strikes triggered by the category between the years 1899 and 1925 were analyzed, seeing in them a rich and slow process of dynamization of workers' consciousness, of struggles for rights and citizenship in the country.*

**KEYWORDS:** Social History of Work; Workers; Port of Manaus; Stevedores.

<sup>1</sup> Artigo recebido em 17 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. 59-72 – 2023.

## O LEVANTE DOS HUMILHADOS

Onde quer que tenha se desenvolvido, o movimento operário emergiu como um contínuo de experiências plurais, quase sempre fragmentárias e desconexas. O mesmo pode ser dito com relação à estruturação de uma base ideológica que trazia a intenção de o orientar politicamente em direção à consagração de um novo patamar social para o conjunto de trabalhadores e trabalhadoras. Obviamente, não há uma cronologia única para esse processo, uma vez que emergia como resultado de múltiplos fatores condicionantes e das experiências igualmente plurais dos agentes sociais envolvidos em cada contexto sócio-histórico específico.

No contexto da emergência e visibilização da classe operária amazonense, a última década do século XIX tem sido um marco referencial de relevo, demarcada, de um lado, pela implementação das modificações estruturais impostas à Amazônia pela indústria da borracha – que foi se dinamizando em alguns países do mundo ocidental, em especial na Inglaterra e nos Estados Unidos –, e, de outro lado, pela forte imigração e urbanização que se processou em cidades capitais, como Manaus, forçando o conjunto de seus novos habitantes, enquanto agentes sociais ativos, à implementação de estratégias de adaptação, adequação e sobrevivência. Se, pela cúpula, os interesses de uma recente – e, em boa medida, estrangeira – burguesia firmam alianças com as elites oligárquicas regionais em estratégias de dominação e ocupação de posições no Estado e nos governos; pela base, também ocorreram movimentos de adequação e reação às condições socioeconômicas que passaram a ser impostas ao conjunto de sujeitos subalternizados, muitos dos quais também buscavam ainda se adaptar ao próprio meio para o qual haviam sido recentemente deslocados.

Ao longo da década de 1880, aqui e ali, eclodiam tímidos processos de reação e,

sobretudo, de organização de estratégias de sobrevivência entre populares e trabalhadores, marcando o início do associativismo, embora nem sempre direcionado ao mundo do trabalho – por exemplo, Sociedade Beneficente de Artistas Nacionais (1880), Sociedade Montepio de Socorro dos Artistas (1884), Sociedade Libertadora Cearense (1884). Também naquela década e claramente vinculada ao movimento abolicionista amazonense, os catraieiros do porto de Manaus teriam dinamizado uma das primeiras greves operárias da província, cujos efeitos – mais simbólicos que propriamente econômicos – não se deve desprezar. No entanto, foi sobretudo na década seguinte que as mobilizações políticas de base, na sociedade amazonense, começaram a proliferar e a mostrar alguma força e relevância.

Outro dado insofismável que a pesquisa historiográfica tem afirmado é o do papel desempenhado – individual e coletivamente – pelos trabalhadores portuários nesse complexo processo de organização, mobilização e luta operária havido na capital amazonense. Dentre aqueles trabalhadores, este artigo focalizará a categoria dos estivadores, vendo nela um ator social coletivo de fundamental importância para todo aquele processo, pelo menos até a década de 1930.

## PARTINDO DE UM ENVELHECIDO DEBATE

Um indicativo forte de que os trabalhadores portuários, dentre eles, os estivadores, desempenharam papéis relevantes na história operária no Brasil e no mundo é o fato de dispor-se hoje de uma historiografia adensada sobre eles, permitindo que se investiguem as múltiplas experiências “locais” à luz das ações e dos debates suscitados em outros contextos, assim como, também, das orientações teóricas postas em prática por historiadores e historiadoras nos processos de análise e de interpretação. Mais ainda: uma tal articulação meto-

dológica permite também que se perceba vínculos e interações que podiam existir entre aqueles diversos processos, fossem eles do ponto de vista mais pragmático da proposição de demandas (soldos e jornada, por exemplo), fossem a partir do igualmente complexo e plural plano ideológico que animava os debates entre os trabalhadores.

Numa abordagem bastante superficial, pode-se mencionar que, no caso específico dos movimentos entabulados por estivadores, boa parte do debate historiográfico inicial se estabeleceu a partir da abordagem não apenas relacional, mas, também, hierarquizadora entre sindicalismo revolucionário e o assim chamado sindicalismo “amarelo”, ao qual se buscou inocular, muitas vezes, toda uma carga de predicados desqualificadores, impingindo verdadeiros *stigmas* – bem mais que mera identificação – de reformismo e, até mesmo, reacionarismo.

Particularmente na década de 1980, quando os estudos sobre o movimento operário atingiam uma expressão jamais vivenciada no interior dos estudos históricos no Brasil, a conjuntura política da época – derrocada do regime militar, avanço dos movimentos sociais, em especial o movimento operário do ABC Paulista (FICO, 2017) – embrincou-se tão estreitamente com a produção acadêmica, fazendo parecer natural e legítimo que esse olhar sobre o passado acabasse buscando, quase sempre de forma consciente, a valorização daquelas dimensões de luta e reconstrução democrática no enfrentamento dos poderes, da dominação e do arbítrio. Levado ao estudo da história operária, foi comum que uma tal perspectiva resultasse na identificação do segmento politicamente mais organizado e articulado em torno dos ideários socialistas e anarquistas da classe trabalhadora brasileira; inversamente, jogando sombras e silêncios sobre a imensa maioria do operariado, então politicamente inarticulado ou

aderente a outras trajetórias e perspectivas não revolucionárias (BATALHA, 2000).

Não foi, portanto, incomum, a emergência de análises historiográficas que identificavam recortes estratificadores binários do tipo produzido, em 1982, por pesquisadores do porte de Maria Cecília Velazco y Cruz:

*Em seus desdobramentos políticos a guerra e a carestia salientam as fissuras do movimento operário sindical. Os trabalhadores industriais privados estão nas ruas. São os principais espectadores dos comícios feitos pela federação operária contra o aumento dos preços, a guerra, o estado e a dominação burguesa. São também os atores das várias passeatas inúmeros movimentos grevistas que sacodem a cidade durante quase o ano inteiro [...].*

Os portuários repelem o protesto político em benefício da ordem, e oferecem à nação em armas seu apoio e fervor patriótico. Os operários estatais engolem os cortes de verba e os atrasos de pagamento e, economizando, se comportam como modelo do cidadão complacente. (VELAZCO Y CRUZ, 1981, p. 144-145)

Por outro lado, já na própria década de 1980, aquelas perspectivas e seus comprometimentos começavam a ser denunciados e superados por abordagens que chamavam a atenção para a relevância da ação dos segmentos *reformistas* do movimento operário, revisando sua atuação no sentido de demonstrar a falácia de uma suposta inação;<sup>1</sup> dando lugar a estudos que iluminavam um rico processo associativo e um sem-número de movimentos de protestos e confrontações com o patronato. Como sustentou Maria Lúcia Caira Gitahy, apesar de enfrentar inúmeros problemas,

*Os trabalhadores do Porto criaram e mantiveram suas associações. Com maior ou menor longevidade, alcance e penetração,*

com diferentes orientações variando do chamado sindicalismo amarelo (predominante no Rio de Janeiro) ao anarco-sindicalismo (em Santos, os doqueiros eram afiliados a FOLS), essas associações foram capazes de sobreviver por quase um século, alimentando uma tradição de luta legendária no movimento operário. (GITAHY, 1992, p. 117).

Além do mais, por todos os lados, os portuários detinham posições estratégicas que impactavam, de alto a baixo, toda a cadeia de acumulação capitalista. “Uma greve têxtil na São Paulo da *belle époque*” – diz Gitahy, ao debruçar-se sobre o porto de Santos – afetava alguns poucos grandes industriais, mas “se o café não chegasse a seus consumidores na Europa e nos Estados Unidos toda a economia nacional seria atingida”.

Quando, em *A cidade sobre os ombros*, Maria Luiza Ugarte Pinheiro (2015) propôs pensar o urbanismo modernizador manauara como uma expansão de seu porto, a metáfora partia da óbvia constatação de que toda a imensa escala de acumulação que se estruturou na Amazônia em função da exploração da borracha pressupunha a existência de entrepostos comerciais que mediassem o processo de extração da goma elástica e seu pronto deslocamento para as indústrias que emergiam em ambas as margens do Atlântico Norte. Também em razão de suas posições estratégicas, as duas cidades capitais da Amazônia (Belém e Manaus) logo assumiram essas funções, dinamizando toda uma infraestrutura de transporte que ia da construção de vapores em estaleiros norte-americanos (PAIÃO, 2022, p. 103) até a construção de trapiches e portos dotados de maquinário e tecnologia capazes de responder às demandas por aquela matéria-prima.

Foot Hardman e Victor Leonardi destacaram o intenso movimento do porto de Manaus em 1907, ocasião em que a Capitania havia registrado “a entrada de 686

vapores entre grandes e pequenos, 472 lanchas e 56 rebocadores. Estavam matriculados 774 homens, fora os estivadores” (HARDMAN; LEONARDI, 1991, p. 224). Para a quantidade de trabalhadores envolvidos com os diversos serviços portuários, os números não têm a mesma precisão, podendo oscilar de forma bastante significativa, mas não deixando de demonstrar que o contingente de trabalhadores era elevado. Com base nos registros da imprensa de época, Maria Luiza Ugarte Pinheiro (2015, p. 98; p. 66) anotou que os estivadores de Manaus eram avaliados nada menos que 700 no último ano do século XIX, subindo para aproximadamente 2.000 em 1911, lapso de tempo no qual a população da cidade subiu de 50 para 60 mil habitantes.

## A GRANDE GREVE DE 1899

Foi pela mão dos estivadores do porto de Manaus que a cidade vivenciou a experiência de uma greve operária em sua plenitude. Não foi certamente a primeira, embora as paredes operárias ocorridas até então pudessem ser contadas com os dedos de uma só mão. Mas, foi de longe a maior e mais intensa, despertando a sonhadora capital amazonense – que então vivia delírios de grandeza e opulência – para a percepção de facetas diferenciadas da modernidade que contraditavam com a propalada aura *belle époque*, de suas vitrines e bulevares. Braços cruzados, comícios e assembleias pelas ruas e praças, assim como forças policiais dispostas a conter e sufocar o movimento, criaram um ambiente constante de tensão na cidade, produzindo imagens inéditas para seus tradicionais habitantes.

Pouco documentada – como tendiam a ser quase todos os eventos da classe trabalhadora –, a greve realizada pelos estivadores de Manaus, entre meados do mês de novembro e primeiros dias do mês de dezembro de 1899, rompeu o tradicional silêncio exatamente pela excepcional força e

resiliência que demonstrou, além da capacidade de interferir de forma direta e efetiva no cotidiano da cidade, impactando, em graus diferenciados, diversos de seus habitantes. Partindo da recusa em adentrar espaços de trabalho – os trapiches que, na ausência de um porto, espalhavam-se pela orla central da cidade –, senão pelo preço majorado das diárias – de 12\$000 para 15\$000 mil-réis –, os estivadores passaram a se reunir desde as primeiras horas da manhã no coração da capital amazonense – a Praça da Matriz (também chamada de Praça do Comércio) –, formando ali um conglomerado de centenas de trabalhadores em discursos e confabulações e também em ações de piquete e ameaças contra a ação de fura-greves.

Em regra, formavam uma multidão multicolor que envolvia desde caboclos amazonidas, com seus indisfarçáveis traços indígenas, sertanejos nordestinos e negros que começavam a deslocar-se para o Amazonas – em especial do Maranhão –, cada vez em maior número desde a abolição, e até estrangeiros, portugueses em sua quase totalidade. Acima de tudo, o que os unia era a condição social de precária subsistência e a submissão a uma jornada de trabalho extenuante e mal remunerada imposta pelas firmas que controlavam o serviço da estiva na cidade, boa parte delas estrangeiras, como a poderosa Brocklehurst & C<sup>a</sup>. – que também controlava a navegação direta de vapores de Manaus para Liverpool –, e frente à qual o próprio comércio local havia ensaiado uma “greve” anos antes.

Talvez por isso tenha sido possível que os estivadores tivessem angariado alguma simpatia e apoio de parte da população, mas contra eles se uniram forças extremamente poderosas, que não hesitariam – como não hesitaram – em usar todas as armas dissuasivas à sua disposição. Com efeito, o patronato, o comércio por intermédio de sua entidade de classe – a Associação Comercial do Amazonas – e as autoridades governamen-

tais do estado e do município mobilizaram esforços e a força policial para sufocar o movimento. Por sua parte, a imprensa local, sem disfarçar seus vínculos e interesses com o conjunto dessas forças, cumpriu à risca o papel de alarmar a cidade, difamar o movimento e criar uma aura de terror que legitimasse as ações repressivas que ela própria pregava e exigia.

A análise cuidadosa do movimento paredista dos estivadores de 1899 acabou por denunciar algumas dimensões e características próprias daquele momento de formação da classe operária amazonense, sendo o primeiro ponto distintivo o da total ausência de uma entidade organizativa dos trabalhadores, assim como a inexistência perceptível de vínculos políticos e/ou ideológicos de qualquer espécie. Foi por meio de abaixo-assinado, com mais de quatrocentos signatários – a maioria esmagadora assinou a rogo –, e de uma *comissão* escolhida especificamente para a ocasião que eles dirigiram suas demandas aos seus patrões, às autoridades e à imprensa.

O segundo ponto revela uma pauta mínima e restrita a dimensões puramente econômicas; ou melhor, salariais. O movimento não exigia leis ou direitos inexistentes, não encampava bandeiras ou campanhas trabalhistas em voga e não reivindicava (ainda) nenhuma redução na jornada de trabalho, até então de escorchantes 12 horas. Toda a demanda ali apresentada estava fincada na exigência de uma nova tabela para a remuneração do trabalho da estiva, com a majoração das diárias “comuns” e a dos dias especiais, sem que tal mudança implicasse qualquer aumento de horas na jornada de trabalho.

Por fim, chama atenção o fato de aquela reivindicação trabalhista buscar legitimar o movimento com base tão-somente na alta vertiginosa da carestia que os atingia de forma especial e degradava sua condição so-



cial levando-os quase à indignação. Não há referências ou queixas às relações de trabalho, propriamente ditas; nenhuma palavra contra o tratamento recebido nos trapiches ou nos porões dos navios; nenhuma referência a cargas excessivas, a acidentes, a multas ou ao autoritarismo e à truculência por parte dos capatazes. É como se a própria exploração do trabalho estivesse naturalizada e, portanto, fosse aceita tacitamente pelos trabalhadores e dinamizada pelos patrões como legítima, o que dava bem a dimensão do grau de dificuldade que haveria de ter ali o processo de conscientização dos trabalhadores que fosse capaz de levar à frente a desconstrução daquelas realidades.

## O PROCESSO ASSOCIATIVO

Com as poucas informações disponíveis, torna-se bastante difícil ou praticamente impossível saber por que uma categoria e um movimento paredista, que demonstrou tanta força e coesão, não resultaram na deflagração de processos associativos entre os estivadores e mesmo entre os portuários como um todo. Experiências associativas daqueles segmentos estavam pululando país a fora desde as duas últimas décadas do século XIX, assim como as primeiras conflagrações com o patronato, e, em especial dessas últimas, a imprensa amazônica se incumbia de noticiar, mesmo que em dimensões minúsculas.

Algumas hipóteses podem ser levantadas, como a que articula tal inércia associativa à fase de expansão da economia gomífera e sua maior capacidade de assimilar tensões, antecipando-se às demandas operárias, mas, na prática, não é o que a documentação da época demonstra, já que o preço da jornada pouco mudou nos anos seguintes. É possível alegar ainda que a ocorrência de ganhos parciais – e efêmeros – com a greve de 1899 pode ter desestimulado a organização interna da categoria, em especial quando se sabe

também que o movimento gerou repressão, prisões e demissões, o que amedrontava sobremaneira os trabalhadores.

O fracasso de iniciativas organizacionais da classe operária amazônica nos anos seguintes, em que pese sensível mobilização pela imprensa, como foi o caso da experiência efêmera do Centro Operário em Manaus, em 1905-1906 (PINHEIRO, 2020), nos leva a supor a existência de um déficit bastante significativo na formação histórica dos trabalhadores amazonenses, sobre quem recaíam séculos de escravidão e de trabalhos compulsórios a exigir opressiva submissão diante da ordem oligárquica. Por outro lado, um sensível “isolamento” e a distância dos centros urbanos de maior dinamicidade econômica no país faziam com que, no Amazonas, experiências partilhadas de luta e resistência no espaço urbano fossem bastante tímidas, forçando o processo associativo a partir de uma base histórica praticamente nula com relação àqueles fenômenos.

Seja como for, o certo é que um primeiro momento associativo entre os estivadores de Manaus só parece ter se materializado no final da primeira década do século XX, quando o quadro inicial de carências e inércias havia ficado, em alguma medida, para trás. Na verdade, nesse contexto de trânsito do século XIX para o XX, o país transformava-se à vista d'olhos, ganhando uma estruturação que também impactaria formas mais tradicionais do associativismo – como as corporações de ofício, por exemplo. Marcelo Mac Cord e Cláudio Batalha relatam como mudanças impulsionadoras esses novos arranjos associativos:

*Os golpes no escravismo, o incentivo aos projetos imigratórios, fortalecimento do abolicionismo, as transformações no mundo do trabalho, a maior pujança da vida urbana nas principais capitais brasileiros e o advento da República fomenta-*

*rão o interesse na montagem de novos grupos de interesses comuns – diversificados em seus perfis constitutivos e com novas demandas políticas e sociais. (CORD; BATALHA, 2014, p. 13-14)*

O processo associativo dos estivadores amazonenses vivenciou basicamente dois momentos distintos ao longo de toda a República Velha, sendo o primeiro fincado no mutualismo; e o segundo, após 1914, já em uma dimensão propriamente sindical.<sup>2</sup> Todo o processo foi marcado por interrupções, avanços e recuos; por iniciativas que mal se anunciam pela imprensa e já não se tem delas mais nenhum registro de sua existência. O mesmo é possível de ser dito sobre alguns dos nomes que se associaram a esses empreendimentos ou que compunham suas diretorias.

Em 21 de junho de 1908, foi fundada em Manaus a União Operária Beneficente Mútua dos Estivadores. A pequena nota, que, dias antes, a anunciara, convocava os membros daquela categoria para reunião de criação e, de forma bastante sugestiva, sinalizava para o socialismo como princípio ideológico norteador, ao avisar que, no evento, “pessoa competente plantará no pensamento de cada um dos assistentes o que é o socialismo” (Jornal do Commercio, 1908, p. 3). Dois anos depois, os estivadores já apareciam liderados por nova entidade, a Sociedade Beneficente dos Estivadores e Carroceiros, fundada em 26 de junho de 1910. O hiato entre as duas agremiações pode ter sido o resultado da atuação da Confederação do Trabalho, entidade que tentou representar o conjunto das organizações operárias amazonenses, chegando a ter importante engajamento antes de ser extinta, no final de 1909, por dissidências resultantes de uma base propriamente operária e insatisfeita com a orientação patronal de sua direção. Inversamente, uma carta enviada por Targino Mariani, 1º secretário da União Operária, à Confederação

traz um indicativo do baixo engajamento dos estivadores a sua entidade (Confederação do Trabalho, 1909, p. 5).

O reaparecimento de uma nova entidade dos estivadores em 1910 traz algumas características importantes interligadas, sendo a primeira delas o desejo de organização como resposta à necessidade de empreender nova campanha salarial, o que pressupunha estabelecer um nível adequado de planejamento e de coordenação das ações ante a previsível reação patronal. Como se pode perceber, a partir das observações de Marcel van der Linden acerca dos impulsos organizacionais dos trabalhadores em todo o mundo, esse tipo de processo associativo foi bastante comum:

*[...] alguns sindicatos, diz Linden, são formados ao início ou durante uma greve, e se dissolvem rapidamente após seu término (independentemente de se a greve acaba em vitória, em derrota ou numa solução de compromisso). Sindicatos desse tipo costumam ser chamados de ‘organizações cogumelo’. Nesse sentido, muitos dos primeiros sindicatos europeus provavelmente eram organizações ‘cogumelo’. (LINDEN, 2013, p. 251).*

Derivando desses interesses, a outra característica trazida pela nova agremiação foi a ampliação da base operária, passando a abranger estivadores e carroceiros, ofícios distintos que, no mais das vezes, apareciam irmanados no âmbito do trabalho portuário. É sabido que, desde a construção e incorporação do porto de Manaus pela firma inglesa Manáos Harbour Limited, em 1902, as tensões vinham se avolumando com contínuas ameaças e ligeiras paralisações do trabalho por parte de diversas categorias portuárias. No entanto, parece-nos impossível, até o momento, dar uma resposta ao porquê de uma aliança estratégica com os carroceiros e não com catraieiros, foguistas, carregadores e/ou qualquer outra cate-

goria de portuários, mesmo que se perceba um contínuo movimento de solidariedade entre eles durante movimentos paredistas de apenas uma ou de algumas poucas delas – o que de fato ocorreu durante o ciclo de grandes greves que a cidade de Manaus viria a presenciar em 1911.

Ainda com relação ao processo associativo, um importante ponto de guinada parece ter ocorrido em 1914 – e não apenas para os estivadores amazonenses. Trata-se da formação de um conjunto de entidades de tipo sindicalista, demarcando em seu bojo a emergência de um debate interno às organizações operárias, que punha em xeque as associações de tipo beneficente, e propunha articulações voltadas para a luta político-ideológica e para o estabelecimento de transformações (revolucionárias) no seio da sociedade de classes. Deve-se creditar a formulação e a centralidade desse debate a um pequeno grupo de militantes anarquistas e sindicalistas revolucionários – parte dele composta por estrangeiros – que passaram a atuar na capital amazonense em consonância com os ideais programáticos assumidos pela Confederação Operária Brasileira (COB) em seu Congresso de 1913.

Tércio Miranda, tipógrafo de origem portuguesa, migrado para o Amazonas em fins de 1912, foi a voz mais destacada, sendo ainda o principal idealizador e redator-responsável pelo jornal *A Lucta Social*, cuja presença na cidade se fez de março a novembro de 1914. Não há como negar o peso da militância formulada pelo periódico e um feedback de suas proposições pode ser percebido inclusive em suas próprias páginas. O mais importante a se destacar aqui é que militou, de um lado, na identificação das causas da fragilidade operária amazonense; e, de outro lado, na proposição de um remédio para aqueles males identificados. Assim, contra o *cancro* da beneficência, dizia: “O operariado do Amazonas

prezo às antigas fórmulas da beneficência, conserva-se numa apatia criminosa, desprezando completamente os seus direitos, mesmo os mais rudimentares, como os de Associação” (*A Lucta Social*, 1914b, p. 4). Também apontava a sindicalização como o único caminho viável para a emancipação da classe operária: “O sindicato não é outra coisa que a associação de classe, onde o operário fortifica a sua consciência e estuda as questões que interessam às suas necessidades” (*A Lucta Social*, 1914a, p. 1).

Assim como gráficos, alfaiates, sapateiros, cigarreiros e manipuladores de pão, os estivadores estiveram entre aquelas categorias de trabalhadores que estruturaram em Manaus sindicatos em 1914. O Sindicato dos Estivadores foi fundado em 29 de março daquele ano, sofrendo uma refundação em 14 de março de 1920, quando passou a denominar-se Sindicato dos Estivadores no Amazonas (PINHEIRO, 2015, p. 158). Nessa outra ocasião (1920), teria substituído outra entidade que estaria à frente da categoria, a Sociedade dos Trabalhadores de Estivas do Amazonas (*O Primeiro de Maio*, 1928, p. 3).

O aparecimento de tantas e tão diferenciadas denominações obviamente carregava em si sentidos lastreados tanto pelo debate teórico-doutrinário quanto dos valores agregados pelas experiências plurais e coletivas da classe operária. O fato de até o presente momento só termos encontrado um único estatuto produzido pelas agremiações de trabalhadores da estiva no Amazonas – o da Sociedade Beneficente dos Estivadores e Carroceiros do Amazonas (Estatutos, 1910, p. 53900-53901) – limita sobremaneira a análise da dinâmica do movimento e, em especial, a percepção de como os objetivos buscados nas mutualistas se modificaram na passagem para a modalidade sindical. Por outro lado, seria no mínimo temerário inferir certo tipo de ação e de padrões de comportamento exclusivamente a partir dos enquadramentos político-ideológicos adotados

pela categoria em certos períodos, sendo prudente priorizar na análise a observação das práticas específicas, pois, como bem anotou Eric Hobsbawm, “durante a maior parte do passado, as pessoas geralmente eram iletradas. É muito mais comum inferirmos seus pensamentos a partir de suas ações” (HOBBSAWM, 1998, p. 222).

Articuladas a partir de múltiplas redes sociais capazes de produzir conexões infinitas, ideias e práticas circulavam pelos jornais, por publicações doutrinárias, por meio de conferências e pelas cabeças de operários e militantes em trânsito pelos portos e cidades do mundo inteiro. Devido especialmente ao baixíssimo letramento de seus integrantes, em todo o mundo, os estivadores não se constituíram em uma categoria com tradição na produção de periódicos operários, mas isso não significa que suas especificidades, suas lutas, suas vitórias e seus fracassos não fossem sobejamente informados pela imprensa; e que a leitura pública não tivesse cumprido o seu papel de fazer chegar a escrita aos ouvidos dos trabalhadores ávidos por esse tipo de informação.

Poucas lideranças dos estivadores amazonenses desenvolveram a prática de publicar artigos pela imprensa ou de deixar registros de memória sobre suas ações no interior das instituições e do movimento político organizativo de sua categoria. Um exemplo bastante sintomático dessa situação é Targino Mariani, nome que perpassa a totalidade daquelas agremiações, desde 1908, quando despontou como 1º Secretário da União Operária Beneficente Mútua dos Estivadores, assinando pequenas notas convocatórias de associados para diversas reuniões, até 1931, momento em que ocupou a presidência do Sindicato dos Estivadores, que presidiu por muitos mandatos.<sup>3</sup> Cursino Gama, liderança destacada do operariado amazonense ao longo de toda a República Velha e fundador da União Operária Amazonense, o qualificou como sendo “um

elemento valioso [...], um dos mais seguros e valorosos orientadores do Sindicato dos Estivadores do Amazonas”. Não obstante, é vão procurar escritos de Mariani pela imprensa operária, ou mesmo pela chamada grande imprensa, e muito pouco se sabe sobre ele, sendo difícil até mesmo confirmar sua suposta nacionalidade italiana.

Dentre as lideranças operárias ligadas aos estivadores, Manuel Sérvulo foi um dos que mais atuou na imprensa, assinando importantes artigos, veiculados nos jornais operários em 1920, seu período de maior atuação. Foi muito mais um militante da causa operária do que uma liderança dos sindicatos e propôs a criação e ajudou a mobilização de estivadores, cigarreiros e magarefes naquele momento. Em um de seus artigos, oportunizou as celebrações do 1º de Maio para promover a entidade sindical que, por sua iniciativa, foi (re)fundada naquele ano:

*Definitivamente fundado em 14 de março do corrente ano, de acordo com as leis em vigor, ficou composta a sua primeira diretoria, de esforçados elementos, já publicados por este semanário. Tem por objetivo o estabelecimento entre os estivadores do Amazonas a comunhão de ideias recíprocas, baseando-se na força da união, a fim de colher todos os proventos possíveis e justos, em benefício da classe geral e de seus membros em particular, sem distinção de credo, ficando também pré-estabelecida a fundação de cooperativas.*

O seu primeiro ato foi a criação de uma Caixa de Socorros para seus associados, que porventura venham adoecer, ficando privados de trabalhar (SÉRVULO, 1920b, p. 3).

Como se percebe, as metas traçadas por Manoel Sérvulo pouco destoam dos tradicionais objetivos que animavam as associações mutualistas, inclusive a dos próprios estivadores de Manaus. Mas, ao contrário de Mariani e de outras lideranças dos esti-

vadores, Sérvulo fez pregação doutrinária pelo Socialismo, que vê como plural. Ao discutir o papel das Trade Unions inglesas, alerta que “há abusos e grandes, há formas revolucionárias e violentas, mas também há evolucionistas e reformistas” (SÉRVULO, 1920a, p. 2). Luciano Teles (2018, p. 448) tem razão ao destacar que Sérvulo criticou duramente a burguesia e denunciou sua atuação deletéria contra o proletariado, mas nos parece que suas referências às greves como posições extremas, ao socialismo como um regime pacato e ordeiro, ao reforço do ideal positivista de ordem e progresso e a uma esperança fulcral na criação de leis de proteção ao proletariado como o caminho para a sua emancipação parece não deixar dúvidas de que aliava-se bem mais às posições reformistas que revolucionárias.

Em que pese a relevância dos debates político-ideológicos internos ao movimento operário como elemento de compreensão das ações afetivas dinamizadas pelas diversas categorias de trabalhadores, e, por conseguinte, da maior dificuldade de compreensão de tais ações quando da existência de registros desses debates, há que se proceder na caçada coletando pistas e inferindo acontecimentos e processos a partir dos rastros deixados na areia pelas pegadas dos sujeitos sociais aos quais buscamos desvelar facetas de sua história. Assim, no caso dos estivadores amazonenses, uma abordagem possível acerca de suas posições políticas e mesmo uma avaliação de seu papel no conjunto da sociedade manauara pode ser tentada a partir dos movimentos (políticos) empreendidos por eles na cena pública, em especial no momento em que deflagraram greves e estabeleceram suas pautas de reivindicação.

## **LUTAS PELA SOBREVIVÊNCIA E POR DIREITOS**

Mencionamos acima a greve realizada pelos estivadores em 1899 como um verda-

deiro marco político da história social amazonense, ao projetar os trabalhadores de dentro de seus locais de trabalho – porões dos navios, trapiches e armazéns – para o centro nervoso de uma cidade que ainda não havia vivenciado movimentos sociais daquela magnitude – ao menos em sua fase de maior urbanização e predicado de cidade e de capital de uma unidade administrativa do país.<sup>4</sup> Ocorre que, como demonstrou Maria Luiza Ugarte Pinheiro (2015), os estivadores constituíram a categoria de trabalhadores que mais deflagrou greves na capital amazonense ao longo da República Velha, sendo ainda atribuído a estas paralisações uma valoração que as apresentava como as maiores e de que mais impacto causaram na sociedade amazonense da época.

No inventário realizado por Pinheiro, nada menos de oito grandes greves foram realizadas pelos estivadores de Manaus, sendo a primeira a já mencionada de 1899, três outras apenas no ano de 1911, e outras quatro, em 1919, 1923, 1924 e 1925, respectivamente. Por si só, a existência de tais paralisações já seria suficiente para jogar por terra um dos supostos da abordagem tradicional que via tais segmentos dos mundos do trabalho como inertes e submissos, para a qual a busca de negociação com o patronato e a crença de que este estaria aberto à assimilação das demandas operárias invalidaria a ação direta e a luta mais ostensiva dos trabalhadores na reivindicação de melhorias e direitos.

Como demonstram os boletins e as atas da Associação Comercial do Amazonas (ACA), não há dúvida de que os estivadores manauaras, através de suas entidades, recorreram à mediação em diversas ocasiões, sentando à mesa de seus patrões, de autoridades políticas locais e da própria ACA, chegando, por vezes, a bom termo em relação a conflitos que podiam emergir no cotidiano operário, como, por exemplo, o tratamento dispensado pelos fiéis e capa-

tazes dos armazéns de portuários para com os trabalhadores, reparações causadas por acidentes de trabalho e, além, é claro, da definição dos valores das tabelas de preços do trabalho da estiva. É muito difícil avaliar, no entanto, o quanto essa estratégia favoreceu, em alguma medida, os trabalhadores, desviando-os de posições mais radicais.

Seja como for, e com os olhos voltados para os registros jornalísticos da época, é possível estabelecer que as representações ali difundidas dão conta, majoritariamente, de relações sempre tencionadas pela insensibilidade de um patronato portuário – a partir de 1902 unificado na figura da firma inglesa Manáos Harbour – ávido por lucros e, em regra, insensível às demandas operárias, sendo capaz de lançar mão de todos os recursos disponíveis para a manutenção de seus interesses diante dos trabalhadores. Isso fazia com que os ganhos de greves memoráveis e vitoriosas dos estivadores, como a de 1911, em pouco tempo resultassem em letra morta. Em longo desabafo feito à imprensa em 1917, M. D. dos Passos Gomes, advogando para os estivadores, dizia:

*Ainda deve permanecer na memória de todos uma greve geral, efetuada por todos os Estivadores do Porto de Manaus contra a empresa acima. o caso passou-se a cerca de seis anos, mas as circunstâncias de que se revestiu esse movimento, com tiros, punhaladas e, até bombas de dinamite, deixaram as mais tristes recordações no canhenho do povo amazonense.*

*Para vencer os grevistas, reduzindo a mais extrema miséria centenas de trabalhadores braçais, a companhia tratou de montar um pontão flutuante, contratando cento e tantos trabalhadores portugueses para a bordo do mesmo, os quais passaram a fazer todo o serviço marítimo da Manáos Harbour.*

*Durante os primeiros meses tudo correu bem, a companhia cumpriu seriamente*

*com seu dever, alimentando bem esses trabalhadores e pagando lhes regularmente, para que todos pudessem fazer face ao trabalho constante. o salário era mensal, por isso mesmo, os trabalhadores eram obrigados a trabalhar de dia e de noite, sempre que houvesse serviço, como por ocasião da estadia dos vapores e paquetes no Porto de Manaus.*

*Esse equilíbrio de pagamento e manutenção aos trabalhadores, de acordo com os serviços prestados pelos mesmos, durou pouco tempo, pois que, pouco depois, começaram os pobres trabalhadores a sofrer os maiores horrores por parte do mestre do pontão e do cozinheiro – seu parente. Desde então até hoje, não tem conta a série de misérias, de sofrimentos e de intrigas, promovidos por esses 2 indivíduos – mestre e cozinheiro – junto à diretoria da Manáos Harbour contra eles.*

*Tudo isso acaba de ter o seu desfecho natural com a retirada de bordo dos pobres trabalhadores, tão injustamente despedidos. Tendo sido procurado por essa pobre gente, e tratando-se da defesa dos fracos e dos que sofrem, contra o despotismo dos fortes, chama a atenção da diretoria da companhia, aqui e em Londres, para os fatos que passarei a relatar nos próximos artigos. (GOMES, 1917, p. 2).*

A nota, ela própria um claro exemplo de mediação por intermédio da Justiça e do Direito, é esclarecedora de várias situações específicas da luta operária em Manaus. Os estivadores e os demais trabalhadores portuários tinham pela frente o desafio de enfrentar uma empresa rica e poderosa que não apenas havia se tornado a maior contratante de força de trabalho na capital amazonense, como ainda fazia questão de ostentar, a partir de sua direção inglesa radicada na cidade, seu poder político e sua ascendência sobre a classe política, da ve-reança local ao governador do estado.

Pela greve vitoriosa de 1911, estivadores e carroceiros haviam conseguido impor os valores majorados nas tabelas empregadas no serviço da estiva – para os dias comuns, para os domingos e feriados e também para a jornada noturna – sem ampliação do horário de trabalho, então na ordem de 10 horas, divididas em dois turnos. A reação inicial do patronato foi a de assimilar por alguns meses a tabela imposta, para então, paulatinamente, proceder a sucessivas demissões de lideranças grevistas e, diante de novas reações dos trabalhadores com a decretação de novas greves, abandonar temporariamente o sistema ocasional de trabalho, que regulava no mundo todo a contratação de trabalhadores da estiva (GILTAHY, 1992, p. 105-106). Tratava-se de uma situação inédita de regulação da força de trabalho portuário que terminou por concentrar ainda mais poder na mão do patronato, impactando sensivelmente a correlação de força até então existente.

A contratação de uma força de trabalho por meio do assalariamento e sua manutenção em embarcações ancoradas no “pontão” do porto de Manaus diminuíam sobremaneira a capacidade de reação e resistência por parte de trabalhadores que já se viam pressionados pela condição estrangeira e pela consequente legislação restritiva que, depois das Leis Adolpho Gordo (Leis de Expulsão de Estrangeiros, de 1907, 1913, 1919 e 1923), foram se estabelecendo em todo o país como mecanismos de controle frente aos chamados “indesejados” – trabalhadores estrangeiros apontados pelas autoridades como agitadores externos da “pacata” classe operária nacional (MENEZES, 1996).

Ao contratar portugueses, percebe-se que a Harbour oportunizou a existência de um conflito étnico que sempre tendeu a aflorar e agudizar a emergência de crises econômicas, tornando as disputas por empregos extremamente áridas e mesmo

violentas, em que pese o discurso de unidade e do internacionalismo da luta feita por algumas lideranças operárias. Esse contingente de estivadores “empregados” da empresa chegou, inclusive, a ser enviado a Belém, em 1914, para ali atuar – como fura-greves – na parede dos estivadores da Port of Pará, da mesma forma que atuou na própria cidade de Manaus como um elemento de manutenção dos trabalhadores portuários em ordem e submissão.

Com a desmontagem da estratégia patronal em 1917 e a consequente volta ao sistema de contratação ocasional de trabalho, houve um aparente reequilíbrio na correlação de forças que, conjugada com a dinâmica alcançada pelo movimento operário, em nível nacional, a partir da emblemática Greve Geral de 1917 em São Paulo, fez com que os estivadores, assim como outros trabalhadores amazonenses, se lançassem a novas jornadas de lutas, agregando demandas “políticas”, como a defesa da jornada de oito horas. Esta foi, inclusive, a pauta básica das greves que os estivadores estabeleceram em Manaus tanto no interior da Greve Geral de 1919 – a 1ª a ocorrer na cidade – quanto em 1923.

Este ciclo de ascensão do movimento dos trabalhadores da estiva e do conjunto do operariado amazonense a partir de 1917, percebido tanto pela eclosão de greves quanto pela fundação de sindicatos e de duas grandes federações entre os trabalhadores amazonenses – a União Operária Nacional (do Amazonas) e o Centro Operário Amazonense –, encerra-se em meados da década seguinte, seguramente pressionado pela decadência abissal da economia de exportação da borracha, que levou a falências e ao fechamento de postos de trabalho, assim como também provocou o repatriamento de parte importante dos imigrantes estrangeiros que haviam se deslocado para a cidade décadas antes.

Numa visão de conjunto, as mobilizações e greves operárias da capital amazonense ao longo da República Velha passaram centralmente pelo porto e pelas ações insubmissas e desafiadoras dos trabalhadores portuários e em especial dos estivadores. Por vezes, como em 1899 e 1911, mantiveram a luta por dias seguidos, enfrentando o aparato policial que os reprimia com extrema violência. Da mesma forma, permaneceram na luta mesmo quando suas lideranças, fazendo acordos de cúpula com os patrões – como em 1911 e 1923 –, os intimavam à finalização de suas pautas. Numa avaliação retrospectiva, fica claro que a maioria das greves dos estivadores resultou em vitória e em ganhos para os trabalhadores, embora efêmeros, já que também resulta bastante evidente a extrema dificuldade de impedir

que manobras patronais pusessem a termo tais conquistas. Mesmo reconhecendo limitações, seria um equívoco pensar nessa trajetória de organização/conscientização, de mobilizações, de protestos, de resistências e de lutas como inúteis e marcadas pelo fracasso de seus ideais e suas utopias de um mundo melhor. Fazem parte do rico acervo e do lastro de experiências do conjunto da classe trabalhadora, numa trajetória que ainda não se esgotou e que, desde sua primeira manifestação, vem juntando sementes para a colheita coletiva que tem se materializado desde então na formulação de leis protetivas, na criação e garantia de direitos básicos, na conscientização da população da relevância da dignidade do trabalho e do trabalhador e na reafirmação de nossa ainda inconclusa condição cidadã.

## REFERÊNCIAS

*A Lucta Social*, Manaus (Suplemento ao nº 1), 27 fev. 1914, p. 1.

*A Lucta Social*, Manaus nº 4, 1º set. 1914, p. 4.

BATALHA, Cláudio. A historiografia da classe operária no Brasil: trajetórias e tendências. In: FREITAS, Marcos Cezar (Org.). *Historiografia brasileira em perspectiva*. 3ª ed. São Paulo: Contexto, 2000, p. 145-158.

BATALHA, Cláudio. Relançando o debate sobre o mutualismo no Brasil: as relações entre corporações, irmandades, sociedades mutualistas de trabalhadores e sindicatos à luz da produção recente. *Revista Mundos do Trabalho*, v. 2, n. 4, p. 12-22, ago.-dez. 2010.

BATALHA, Cláudio. *Uma outra consciência de classe? O sindicalismo reformista na Primeira República*. Comunicação apresentada no 13º Encontro Anual da ANPOCS. Mimeo, Caxambu, MG, 1989, p. 1-17.

*Confederação do Trabalho*, Manaus, nº 2, 28 nov. 1909, p. 5.

CORD, Marcelo Mac; BATALHA, Cláudio (Orgs.). *Organizar e proteger: trabalhadores, associações e mutualismo no Brasil (séculos XIX e XX)*. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 2014.

Estatutos da Sociedade Beneficente dos Estivadores e Carroceiros do Amazonas. *Diário Oficial*, Manaus, 26 ago. 1910.

FICO, Carlos. Ditadura militar brasileira: aproximações teóricas e historiográficas. *Revista Tempo e Argumento*, Florianópolis, v. 9, n. 20, p. 5-74. jan./abr. 2017.

GITAHY, Maria Lúcia Caira. *Ventos do mar: trabalho do porto, movimento operário e cultura urbana em São Paulo. 1889-1914*. São Paulo: Editora UNESP, 1992.



- GOMES, M. D. dos Passos. “No pontão da Manáos Harbour”. *Jornal do Commercio*, Manaus, nº 4.567, 11 jan. 1917, p. 2.
- HARDMAN, Francisco Foot; LEONARDI, Victor. *História da indústria e do trabalho no Brasil (das origens aos anos 1920)*. 2. ed. São Paulo: Ática, 1991.
- HOBSBAWM, Eric. *Sobre história: ensaios*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.
- Jornal do Commercio*, Manaus, nº 1.521, 18 jun. 1908, p. 3.
- LINDEN, Marcel van der. *Trabalhadores do mundo: ensaios para uma história global do trabalho*. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 2013.
- MENEZES, Lená Medeiro de. *Os indesejáveis: desclassificados da modernidade: protesto, crime e expulsão na Capital Federal (1890-1930)*. Rio de Janeiro: EdUERJ, 1996.
- MIRANDA, Bertino. *A cidade de Manáos: sua história e seus motins políticos*. 3. ed. Manaus: Valer, 2021.
- O Primeiro de Maio*, Manaus, nº único, 1º maio 1928, p. 3.
- PAIÃO, Caio. *Os lugares da marinhagem: trabalho e associativismo em Manaus, 1905-1919*. 2022. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas – Universidade Estadual de Campinas, 2022.
- PINHEIRO, Luís Balkar Sá Peixoto. Dilemas da propaganda socialista em Manaus no alvorecer do século XX. *Projeto História*, São Paulo, v. 67, p. 399-432, jan.-abr., 2020.
- PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *A cidade sobre os ombros: trabalho e conflito no porto de Manaus, 1899-1925*. 3. ed. Manaus: EDUA, 2015.
- SÉRVULO, Manoel. “O reconhecimento das associações de classe”. *Extremo Norte*, Manaus, nº 19, 20 maio 1920a, p. 2.
- SÉRVULO, Manoel. “Primeiro de Maio”. *Extremo Norte*, Manaus, nº 16, 1º maio 1920b, p. 3.
- TELES, Luciano Everton Costa. *Mundos do trabalho no Amazonas: as lideranças operárias socialistas: Joaquim Azpilicueta, Nicodemos Pacheco, Manoel Sérvulo e Cursino da Gama (1914-1928)*. *Antíteses*, v. 11, n. 21, p. 430-460, jan./jun. 2018.
- VELASCO Y CRUZ, Maria Cecília. *Amarelos e negros: matizes do comportamento operário na República Velha*. 1981. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) – IUPERJ, Rio de Janeiro, 1981.

## NOTAS

- 1 Como demonstrou Cláudio Batalha (1989, p. 3), “A historiografia do movimento operário no Brasil tem dado mostras de uma grande dificuldade para analisar fenômenos como o reformismo operário na Primeira República. Ao sindicalismo reformista ou ‘amarelo’, a historiografia costuma atribuir três características: um peso insignificante no movimento operário; um caráter estranho à classe operária, já que essas manifestações são encaradas como subordinadas aos interesses da burguesia ou do Estado; e, por último o papel de precursores do ‘peleguismo’ desenvolvido com o sindicalismo estatal pós-1930.”
- 2 Reconhecemos, à partida, a existência de um amplo e importante debate sobre as possíveis relações entre mutualismo e sindicalismo no início do século XX, a ênfase em sua coexistência e o não-gradualismo como regra. (BATALHA, 2010, p. 12-22).
- 3 Targino Mariani ocupou a presidência do Sindicato dos Estivadores do Amazonas por pelo menos oito anos, entre 1920 e 1931.
- 4 A relativização aqui serve apenas para que não se esqueça a tomada da Vila da Barra (de São José do Rio Negro) pelos cabanos em março de 1836 e sua ocupação pelos rebeldes por quase um ano (MIRANDA, 2021).

# Arthur Bispo Antes do Rosário: A saga de um marinheiro nordestino entre o boxe e o convés através dos jornais cariocas (1928-1938)<sup>1</sup>

*Arthur Bispo Antes do Rosário: The saga of a nordestine sailor between boxing and deck through the Rio de Janeiro's newspapers*

## Anderson da Silva Almeida

Doutor em História Social pela Universidade Federal Fluminense – UFF, onde também fez seu mestrado em História e especializou-se em História Contemporânea, possui licenciatura em História pela Universidade Católica do Salvador – UCSAL. Atualmente é Professor Adjunto da Universidade Federal de Alagoas – UFAL, atuando na Graduação e Pós-Graduação.

## RESUMO

As trajetórias de vida construídas a partir das relações entre história, memórias e as diversas fontes – impressas ou não - têm se constituído em um campo fértil na historiografia brasileira do século XXI. Sem cair na armadilha do que Pierre Bourdieu chamou de “ilusão biográfica” (Bourdieu, 1998), inúmeros autores, independente da dimensão teórica com a qual dialoga, vêm se dedicando a produzir pesquisas que articulam indivíduos e coletividades, sujeitos e contextos, o eu e o nós. Em diálogo com

## ABSTRACT

*The life trajectories built from the relationships between history, memories and the various sources - printed or not - have constituted a fertile field in the Brazilian historiography of the 21st century. Without falling into the trap of what Pierre Bourdieu called a “biographical illusion” (Bourdieu, 1998) countless authors, regardless of the theoretical dimension with which they dialogue, have been dedicating themselves to producing research that articulates individuals and collectivities, subjects and contexts, the self and*

<sup>1</sup> 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. 73-89 – 2023.

essa perspectiva, este texto apresenta um esforço de explorar esse tipo de abordagem baseado no personagem Arthur Bispo do Rosário, que a partir da década de 1980 passou a ser destacado como um gênio que viveu entre a arte e a loucura, por ter vivido como interno no Rio de Janeiro – após diagnóstico de esquizofrenia –, por mais de quatro décadas. Neste artigo, a ênfase será sobre o período em que o personagem nordestino e negro foi um militar da Marinha de Guerra do Brasil e atleta de boxe. O foco é a década de 1928 a 1938. As principais fontes são os jornais do período mencionado, que foram digitalizados e estão disponíveis na Hemeroteca Digital Brasileira, como também a bibliografia especializada sobre o personagem, particularmente as contribuições de Luciana Hidalgo (1996); Flávia Corpas (2014); e Viviane Borges (2019).

**PALAVRAS-CHAVE:** Arthur Bispo do Rosário; Trajetória; Marinheiro; Boxe; Jornais.

*the we. In dialogue with this perspective, this text presents an effort to explore this type of approach from the character Arthur Bispo do Rosário, who from the 1980s onwards came to be highlighted as a genius who lived between art and madness, for having lived as an intern in Rio de Janeiro – after being diagnosed with schizophrenia - for more than four decades. In this article, the emphasis will be on the period in which the northeastern and black character was a member of the Brazilian Navy and a boxing athlete. The focus is on the period 1928-1938. The main sources are the newspapers of the mentioned period that were digitized and are available in the Hemeroteca Digital Brasileira, as well as the specialized bibliography on the character, particularly the contributions of Luciana Hidalgo (1996); Flávia Corpas (2014) e Viviane Borges (2019).*

**KEYWORDS:** Arthur Bispo do Rosário; Trajectory; Sailor; Boxing; Newspapers.

## CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Por volta das 19 horas, na noite de 5 de julho de 1989, após ser acometido por um infarto do miocárdio, faleceu na Colônia Júlio Moreira, no Rio de Janeiro, o interno Arthur Bispo do Rosário, que já possuía um quadro de arteriosclerose. Inicialmente seu corpo foi enterrado em cova rasa, após cinco dias do falecimento, e depois fora transferido para uma sepultura, depois da intervenção “de um grupo de artistas que, na época, já se interessavam por seus objetos [...]” (CORPAS, 2014, p. 75-76). Aquele senhor negro, que carregava a idade de oitenta anos, não era visto pelos demais internos da colônia psiquiátrica como um desconhecido qualquer. Entre idas e vindas, ele estava por ali há cerca de cinquenta anos, após fugas, saídas autorizadas, trabalhos remunerados e não remunerados, até o retorno definitivo em 1964 (CORPAS, 2014, p. 51-56). Diagnosticado com esquizofrenia paranoide, o “famoso” morador havia sido descoberto no campo artístico há cerca de uma

década antes de ter “encantado”. Suas primeiras aparições midiáticas, ainda como coadjuvante, datam de 1980.

Em artigo publicado em 2019, na revista *Artes e Ensaios*, a psicanalista Tania Rivera, professora do Departamento de Artes da Universidade Federal Fluminense, apresentou o contexto no qual surgiu a fagulha que deu origem ao processo de “reconhecimento da obra de Bispo do Rosário”, ainda em vida (RIVERA, 2019, p. 89). Em levantamento realizado em obras de referência – a exemplo do livro *Arthur Bispo do Rosário: arte além da loucura*, assinado por Frederico Moraes e organizado por Flávia Corpas (MORAIS e CORPAS, 2013)<sup>1</sup> – e a tese da própria Flávia Corpas, defendida em 2014, no Programa de Pós-Graduação em Psicologia Clínica da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-RJ), Rivera apresenta alguns dados que sintetizam o que seria a emergência da trajetória artística de Bispo do Rosário.

No contexto da denúncia das condições sub-humanas nas quais se mantinham os pacientes nos hospícios, o jornalista Samuel Wainer Filho realiza em maio de 1980 uma matéria televisiva sobre a Colônia Juliano Moreira. Nessa emissão, Frederico Moraes vê ‘a figura de um homem negro, já desgastado pela idade e pela doença, sozinho em meio a uma barafunda de objetos os mais variados, bordando palavras, nomes, datas, imagens’. Em 1982, Frederico Moraes inclui os estandartes de Bispo na [mostra] *À Margem da Vida*, que levava ao [Museu de Arte Moderna] MAM-Rio trabalhos de presidiários, idosos moradores de asilos, crianças internas em instituições de reabilitação e pacientes psiquiátricos. No mesmo ano, o fotógrafo e psicanalista Hugo Denizart realiza, com verba do Ministério da Saúde, o documentário *O prisioneiro da passagem*, que faz do artista uma figura emblemática para o movimento antimanicomial no Brasil (RIVERA, 2019, p. 89, grifos do original).

Percebe-se, no trecho citado, a importância de Frederico Moraes como um dos responsáveis – se não o principal – por dar visibilidade e construir a imagem de Bispo do Rosário para além da esquizofrenia com a qual foi diagnosticado. Estas foram as principais homenagens e marcas do reconhecimento no campo artístico que Arthur Bispo recebera, antes de sua morte física.<sup>2</sup> As demais tentativas foram frustradas porque ele não mais aceitou separar-se de suas obras (*Jornal do Brasil*, 18 out. 1989, p. 4).

Passados pouco mais de três meses do ritual fúnebre, em matéria de página inteira assinada por Vilma Homero (1989)<sup>3</sup> e publicada no jornal *Tribuna da Imprensa*, encontramos mais dados sobre o aparecimento de Bispo na condição de artista. Diz o texto que,

[...] Desde a primeira vez em que Frederico de Moraes pôs os olhos na figura

carismática do interno, num programa de tevê, e viu os trabalhos que ele criava com a sistemática necessidade interior de quem obedece a ordens divinas, ficara profundamente impressionado. E nem era pra menos. Os objetos recobertos por fios azuis que Bispo retirava do próprio uniforme, os painéis em que alinhava botões, sapatos, canecas, associando-os por cor, função ou forma, ou os mantos bordados e decorados com fitas coloridas, por sua contemporaneidade, o colocariam lado a lado com nomes como o de Marcel Duchamp, Hélio Oiticica [...], Tony Cragg ou os artistas do pop e do dada. Longe de se colocar em qualquer tendência e sem jamais ter ouvido falar em estilos artísticos, o ex-marinheiro e ex-boxeur criava, segundo as determinações ditas pelos sete anjos azuis que, numa tarde semelhante a várias outras de sua casa da rua São Clemente, em Botafogo, lhe apareceu numa aura de luz, desvendando a seus olhos a imagem de Cristo. A data da visão ele guardou muito bem. Foi a 22 de dezembro de 1938, conforme pode ser visto nos muitos painéis com nomes de pessoas, ruas e países que viria a bordar tempos mais tarde (*Tribuna da Imprensa*, 11 out. 1989, p. 13).

Para os limitados objetivos deste artigo, quero destacar as atividades e qualificações de “ex-marinheiro” e “ex-boxeur” sublinhadas na matéria. São indícios da existência de um passado antes do “louco” e do “artista”. Poucos dias depois, ainda em outubro de 1989, foi a vez do *Jornal do Brasil* dedicar toda uma página para divulgar a primeira exposição sobre Arthur Bispo organizada após sua morte. Mais uma vez, e não é coincidência, o destaque a Frederico Moraes, conhecido crítico no campo das artes plásticas que, nas décadas seguintes, se tornaria um dos principais conhecedores da vida e obra de Arthur Bispo do Rosário. Sob o título “Arte

refaz o universo”, a jornalista Cleusa Maria<sup>4</sup> apontou que:

*Dele pouco se sabe antes do mergulho na loucura. A não ser que trabalhou na Marinha Mercante (sic), tentou ser boxeador profissional e que, um ou dois dias após uma visão esquizofrênica – na qual falou com Deus – foi preso nas imediações da Cinelândia e internado no antigo hospício da Praia Vermelha – depois no pavilhão Ulisses Vianna da Colônia Júlio Moreira. A partir de hoje, a obscura história de Arthur Bispo do Rosário [...] está sendo exposta em três salas, no grande salão e no corredor da Escola de Artes Visuais do Parque Lage (Jornal do Brasil, 18 out. 1989, p. 4).*

Era Arthur Bispo sendo transformado, paulatinamente, em Bispo do Rosário. Para entendermos alguns aspectos de como se deu esta metamorfose, faz-se necessário retornarmos algumas décadas no calendário do século XX. Este mergulho retrospectivo nos levará de volta aos anos 1928-1938, período no qual ele já era destaque nos jornais do Rio de Janeiro e, curiosamente, outra arte, esta chamada de “nobre” pelos redatores diários, estava presente em seu cotidiano.

A principal questão que tentaremos responder nos parágrafos seguintes, em diálogo com os autores e autoras que pesquisam há muito mais tempo a trajetória do personagem, é: quem era Arthur Bispo antes da emergência de Bispo do Rosário?

### **O JOVEM BOXEUR E O ESPORTE NA MARINHA DOS ANOS 1930**

A data mais provável do nascimento de Arthur é 14 de maio de 1909, na pequena cidade de Japaratuba, Sergipe; filho de Blandina Francisca de Jesus e do carpinteiro Adriano Bispo do Rosário. Embora haja divergências nos diversos documentos en-

contrados por seus biógrafos, há dois elementos que aparecem nas pesquisas sistematizadas por Frederico Morais e Flávia Corpas que contribuem para a versão aqui apresentada: o batismo de uma criança de mesmo nome, em 5 de outubro de 1909, na Igreja de Nossa Senhora da Saúde, em Japaratuba – com diferença apenas no primeiro nome do pai, mas literalmente a mesma mãe –, e um documento da Marinha onde consta o ingresso de Arthur Bispo do Rosário na Escola de Aprendizes-Marinheiros de Sergipe, em 23 de fevereiro de 1925 (CORPAS, 2014, p. 36). A sede da instituição ficava na capital do estado, Aracaju, e o menino Arthur fora levado por seu pai, Adriano Bispo do Rosário, antes mesmo de completar 16 anos de idade, o que era muito comum na época, destacadamente para os jovens de famílias mais pobres.

De acordo com Luciana Hidalgo (1996, p. 33), “Arthur Bispo do Rosário costumava evitar o passado sergipano. Filho de Japaratuba [...], ele se recusava a falar da família, das raízes, das influências culturais. Quando lhe perguntavam sobre a origem, saía sem deixar pistas: ‘Um dia simplesmente apareci’”.

Comprovadamente, além das dúvidas resolvidas sobre sua origem geográfica, social e familiar, tem-se documentado que, no início de 1926, o jovem Arthur foi para o Rio de Janeiro dar prosseguimento à sua carreira de marujo, conforme inúmeras fontes apresentadas em vários trabalhos importantes sobre ele, a exemplo do livro de Viviane Trindade Borges (2019, p. 52) e da obra de referência construída por Luciana Hidalgo (1996).

As primeiras notícias que localizei sobre um jovem *boxeur* chamado Arthur Bispo datam dos primeiros meses de 1928. No dia 6 de maio o *Gazeta de Notícias*, do Rio de Janeiro, noticiou que em luta realizada no dia anterior, como parte da inauguração do “stadium pugilístico”, um atleta conhecido

como Arthur Bispo foi derrotado por João Baptista. Ambos eram amadores e a luta foi decidida por pontos (*Gazeta de Notícias*, 6 mai. 1928, p. 16). Em 12 de março de 1929, ano que ficaria marcado na historiografia internacional pela quebra da bolsa de Nova York, o mesmo periódico noticiou que “Vieira Cid venceu com lisura o amador Arthur Bispo, que se portou à altura. [...] Arthur Bispo é também um amador de admiráveis qualidades e que tem um futuro na sua carreira. [...] Ambos, pelo brilhante combate, foram aplaudidos demoradamente pelo numeroso público (*Gazeta de Notícias*, 12 mar. 1929, p. 6). Dali em diante, até o início do ano de 1936, era comum encontrar seu nome nas páginas esportivas. Pouco a pouco, a identidade marinha foi aparecendo também no noticiário.

Naquele mesmo ano, “o então jovem sinaleiro solicitou a carteira de identidade, e o Gabinete de Identificação da Armada o registrou sob o número 15191”. E ainda, [...] “Côr: preta; Cabellos: pretos pixaim; Barba: feita; Bigodes: feitos; Olhos: cast. esc; Supercílios: pretos; Altura: 1,63m” (HIDALGO, 1996, p. 77-78).

Ainda em 1929, o *Gazeta de Notícias* destacou, inclusive com uma fotografia de corpo inteiro, o seguinte título: “Arthur Bispo, um valente marujo, peso leve que muito promete.”



FIGURA 1: Arthur Bispo em destaque no jornal *Gazeta de Notícias*.  
FONTE: *Gazeta de Notícias*, 13 nov. 1929, p. 6

Na semana seguinte, as atividades do atleta como integrante da Marinha ficariam mais que evidenciadas para o grande público:

*Arthur Bispo quer ser pupillo do nosso companheiro Rodrigues Alves.*

*‘Por motivo de ter que seguir amanhã para a Ilha Grande em serviços militares deixou em nossa redacção a seguinte carta o boxeur A. Bispo: ‘Prezado sr. Rodrigues Alves. Tendo que sahir hoje para a Ilha Grande por motivo de manobras militares peço ao empresário fazer o meu combate logo depois de regressar, apesar de ter estado eu sempre prompto a combater até a ultima transferencia. Sendo o grande mestre uma das maiores autoridades em matéria pugilistica, teria grande prazer que fosse meu manager. Sem mais sou o amigo – Arthur Bispo (Gazeta de Notícias, 19 nov. de 1929, p. 6, ortografia do original).*

Na volta de sua viagem a trabalho, mais notícias,

*Arthur Bispo já chegou, os leves que se acautelem*

*Com a volta da esquadra ao Rio de Janeiro, chegou o peso leve Arthur Bispo, uma das mais sérias revelações do anno. Bispo, que não parou um momento de treinar, encontra-se em optima forma de, segundo declarou à Gazeta, deseja-se ardentemente bater-se com Joe Assobrab, a quem lança, por nosso intermédio, um repto (Gazeta de Notícias, domingo, 22 dez. 1929, p. 10, ortografia do original, grifos nosso).*

Ao que parece, não era só a imprensa esportiva e os “empresários” do mundo do box que estavam de olho naquela jovem promessa da Armada. Se levarmos em conta a data mais provável do seu nascimento tal qual relatei acima, em 1929 ele teria aproximadamente 20 anos e a pró-

pria Marinha de Guerra, pelo que consta nas fontes, incentivava a prática do boxe, visto que não é apenas o nome do sergipano que aparece com recorrência nos periódicos. Também pelas fontes jornalísticas, ficamos a saber que naquele ano Arthur Bispo estava servindo no Contratorpedeiro (CT) *Pará* e que em outros navios também havia atletas de destaque. Naquele navio, o apoio vinha do próprio comandante, Soares Dutra, e da oficialidade:

#### NOBRE ARTE

*Factos e coisas do nosso Box, por Vampiro – O commandante e a officialidade do contratorpedeiro “Pará” incitando a maruja na pratica da ‘selfe-defense’ [...]. Os esforços dos Srs. Soares Dutra e Terra da Costa, respectivamente, commandante e immediato do contratorpedeiro “Pará”, afirm de que a maruja seja forte, praticando a self-safeuse.*

#### **Arthur Bispo dirige a secção de box**

*Não podemos deixar de congratular-mon-nos com o commandante do contra-torpedeiro *Pará* e sua digna officialidade pelo interesse que tem dispensado à pratica desportiva da briosa maruja daquela unidade de guerra.*

*Compreendendo a finalidade da pratica da arte que o marquez de Ounsberry denominou nobre e vendo o interesse que os seus marinheiros dedicam ao box tendo à frente **uma das maiores esperanças do nosso box**, o peso leve Arthur Bispo, S.S poz a disposição deste valente e futurozo boxer todo o material necessário para que o aspirante possa progredir. Bispo gratíssimo pela gentileza dispensada pelo Sr. commandante Soares Dutra, seu immediato e a officialidade, procurou-nos hontem e cheio de contentamento disse – com a poderosa ajuda do meu commandante e a officialidade do navio que sirvo, actualmente, tenho fé que muito breve novos elementos surgirão em nossos rings, elementos esses que irão corresponder as especta-*

*tivas de todos os que tem-nos ajudado [...] (Gazeta de Notícias, 25 dez. 1929, p. 4, grafia do original, grifos nosso).*

Em seu texto biográfico sobre o personagem, Luciana Hidalgo destacou que “Bispo embarcou no *Dom Floriano*, destróier *Pará*, tender *Belmonte*, CT *Piauí*, encouraçado *São Paulo* e CT *Rio Grande do Sul*” (HIDALGO, 1996, p. 77). Em uma dessas belonaves mencionadas, o *Belmonte*, temos notícias do pugilista Tobias Bianna, nome muito presente nos combates de época que ostentava o apelido de “Leão do Norte”, e outro chamado “Crack” da Marinha, Walter, conhecido pela alcunha de “25” (Gazeta de Notícias, 10 jan. 1930, p. 6). No mesmo período, há referências elogiosas a Bispo de Oliveira, atleta do Regimento Naval (A *Batalha*, 26 abr. 1930, p. 4).



**FIGURA 2:** Tobias Bianna com o uniforme da Marinha em destaque no noticiário.

**FONTE:** Jornal *A Batalha*, 12 fev. 1931, p. 7

Desde pelo menos 1928, outro *boxeur* marinho aparecia com muita regularidade no noticiário. Tratava-se de José Alves, comumente chamado de “marujo de bronze”, apelido este que, pouco a pouco, a própria imprensa esportiva passaria a se referir a Arthur Bispo (*Diário Carioca*, 13 nov. 1928, p. 9). Entre os anos de 1930 e 1931 era muito comum, a depender do jor-

nal, que o mesmo epíteto fosse atribuído a ambos (jornal *A Batalha*, 26 abr. 1930, p. 4; 27 dez. 1930, p. 7; 7 jan. 1931, p. 7).

No início de 1930 – ao que parece em uma disputa velada – Arthur Bispo era assim referido pelos redatores do *Gazeta de Notícias*: “Arthur Bispo, apelidado pela sua formidável resistência, o ‘marujo de bronze’ vae reaparecer no próximo dia 13, contra Negrito. O ‘marujo de bronze’, por este motivo, já iniciou o seu preparo e pretende se apresentar em melhores condições (*Gazeta de Notícias*, 4 fev. 1930, p. 4, grafia do original). Em março de 1931, depois de referências seguidas a José Alves, o jornal carioca *A Batalha* o descreveu como “[...] um boxer da armada, que abusa do direito de ser forte, por isso foi cognominado o ‘marujo de bronze’ (*A Batalha*, 4 mar. 1931, p. 7). Conforme já explicado, durante pelo menos quatro anos, entre 1928-1931, constatamos o destaque do apelido pelo qual José Alves era conhecido. A análise que fazemos dessa pequena disputa diz respeito à necessidade da imprensa esportiva do período de fazer menção à atividade marinha daqueles atletas, como também uma referência direta à força física dos jovens navegantes, visto adjetivá-los como “de bronze”, pelo que ficou expresso, em virtude de suas “formidáveis resistências” e abuso “do direito de ser forte”.



**FIGURA 3:** Arthur Bispo, em 1931, com traje de marinheiro.  
**FONTE:** Jornal *A Batalha*, 12 set. 1931, p. 7

Embora desde 1930 Arthur Bispo já aparecesse em fotografias oficiais como pugilista e o apelido viesse se consolidando pouco a pouco, foi em notícia de 1931 que visualizamos sua imagem em trajes de marinheiro. Em setembro de 1931, no jornal carioca *A Batalha*, uma imponente imagem de propaganda visivelmente objetivando a promoção da luta contra o português Annibal Prior.

Meses antes, o mesmo periódico já havia publicizado a informação de que o sergipano passara a trabalhar no navio *Belmonte*: “Arthur Bispo, o marujo que abusa do direito de ser forte e que actua na categoria dos leves, passou-se de armas e bagagens para o tender ‘Belmonte’” (*A Batalha*, 20 mar. 1931, p. 7). Era nesta embarcação que, naquele momento, estava a desenvolver suas habilidades marinheiras que tanto influenciariam sua produção artística no futuro. Na matéria publicada em setembro, período em que Bispo computava por volta de 22 anos de idade, uma evidente provocação publicitária:

*Hontem, recebemos a visita do resistente marujo bouxeur Arthur Bispo. Veio elle nos pedir para lançar um desafio ao leve portuguez Annibal Prior e assim nos falou: - Eu estou em forma e me encontro na [Ilha de] Villegaignon, treinando muito. Dizem que Annibal Prior tem um socco do outro mundo e eu que ver de perto esse soco que assusta céos e terra (*A Batalha*, 12 set. 1931, p. 7, grafia do original).*

Durante todo o ano de 1931, mais visivelmente a partir do segundo semestre, na medida em que percebemos de forma cristalina a diminuição das matérias sobre José Alves – o primeiro “marujo de bronze” – evidencia-se um grande número de notas a respeito de combates do sinaleiro Arthur Bispo. Contudo, a partir do ano seguinte, outro militar começa a se destacar



nos confrontos de luvas e passa a rivalizar com o sergipano. Trata-se de Balthazar Cardoso, fuzileiro naval que já vencera o rival em combate anterior. A notícia é do *Jornal dos Sports*:

*Arthur Bispo e Balthazar Cardoso, dois pesos leves da nossa Armada, bater-se-ão em revanche no dia 6 de junho próximo, no Democrata Circo. É uma luta que vem interessando bastante o pessoal da Armada onde os dois gozam de grandes simpatias. O primeiro combate foi vencido por Balthazar Cardoso, isto há cerca de dois anos. Desde então Arthur Bispo andou procurando obter a 'revanche' que finalmente conseguiu (Jornal dos Sports, 26 mai. 1932, p. 3).*

A luta, que vinha sendo anunciada desde o mês de março foi vencida, por pontos, pelo fuzileiro Balthazar Cardoso, conforme notícia do próprio *Jornal dos Sports*, de junho daquele ano. A arbitragem foi do também marujo e pugilista Tobias Bianna (*Jornal dos Sports*, 7 jun. 1932, p. 4). O que fica explícito a partir do segundo semestre de 1932 é que as notícias sobre confrontos entre quadros da Armada e do Regimento Naval com seus adversários civis e também do Exército Brasileiro começam a ficar cada vez mais raras. Possivelmente, os esforços desprendidos pela Marinha de Guerra – inclusive com deslocamento de navios e de fuzileiros navais, no que diz respeito à chamada “Guerra Paulista” de 1932 – impossibilitaram seus atletas de se dedicarem com mais afinco às atividades esportivas extra caserna. Porém, indico aqui apenas como hipótese. Ainda se faz necessário uma pesquisa mais aprofundada.

Sobre o jovem atleta negro do Contratorpedeiro *Pará* e do *Belmonte*, ainda localizamos as alcunhas de “lobo do mar” (*Jornal dos Sports*, 4 jun. 1932, p. 3; 5 jun. 1932, p. 5). Posteriormente, em anos subsequentes, aparecerá o termo racista “co-

lored”, expressão que abordaremos na próxima seção deste artigo.

## DA SAÍDA DA MARINHA AO SURTO DE 1938

Em maio de 1933, o *Jornal dos Sports* noticiou que o *boxeur* marinheiro estava em boa forma e que tinha visitado a redação daquele veículo de comunicação. Estava disposto a lutar tanto na categoria dos leves quanto dos meio médios. Complementando a nota, uma informação sobre uma mudança de local de trabalho na Armada: “Bispo, que pertencia ao [navio encouraçado] *São Paulo*, está agora no [contratorpedeiro] *Piauhy* à disposição de qualquer pugilista ou empresário” (*Jornal dos Sports*, 6 mai. 1933, p. 6). Se atentarmos para os fatos que acontecerão posteriormente a essa transferência, percebe-se que a vida do cabo sinaleiro Arthur Bispo não estava “de vento em popa” como nos tempos do Contratorpedeiro *Pará*, quando o prestigiado atleta gozava de todo apoio do comandante Soares Dutra e da oficialidade embarcada.

Passados exatamente 32 dias da notícia de seu embarque no *Piauhy*, chegaria ao fim a carreira na Marinha de Guerra do cabo sinaleiro Arthur Bispo do Rosário. Desde seu ingresso em Sergipe até sua exclusão, passaram-se intensos oito anos e quatro meses de atividades náuticas que marcariam profundamente os próximos anos da vida do personagem. De acordo com Flavia Corpas, “Bispo do Rosário foi excluído da Marinha em 08 de junho de 1933, por indisciplina. O que sabemos por sua caderneta registro é que ele faltava, [e] não se apresentava em serviço. Provavelmente, o fato se dava em decorrência de lutas e treinos” (CORPAS, 2014, p. 41-42). Seguindo as fontes da autora, consultamos a edição do jornal *Diário Carioca* que noticiou, dias depois, a saída de Arthur Bispo da Marinha. O texto sugere que

o “marujo de bronze” não estava atuando nos “rings” com tanta regularidade:

*Vocês se recordam de Arthur Bispo? Certamente, alguns dirão que sim, em quanto outros responderão – não. A estes diremos isto: É um mixto de Waldemar Januário, Virgolino de Oliveira e Waldemar Moraes. Isto posto, vamos ao resto. Arthur Bispo era cabo signaleiro do Corpo de Marinheiros Nacionais e servia a bordo de um dos nossos vasos de guerra. Antehontem, Bispo esteve em nossa redacção. Vinha nos dar uma nova. Havia deixado a Marinha e ia se dedicar única e exclusivamente, ao box. Ainda por momentos Arthur Bispo conversou conosco, terminando a palestra com o seguinte: ‘Achando-me na classe dos médios, vou treinar com cuidado para me defrontar com Rubens Soares, o mesmo que vem fazendo furor no momento’ (Diário Carioca, 24 jun. 1933, p. 10, grafia do original; ver também CORPAS, 2014, p. 41).*

Flavia Corpas nos chama a atenção para um fato um tanto curioso. Das 35 lutas de Bispo mapeadas pela pesquisadora – sendo 33 como profissional de duas como amador – o “lobo do mar” foi derrotado 30 vezes entre os profissionais. A conta fecha com dois empates e “uma vitória, por nocaute, o que lhe deu o título de campeão dos pesos-leves da Armada” (CORPAS, 2014, p. 40). De onde viria então a fama de bom lutador? Ao que parece, ter o marujo Arthur Bispo em ação era sinal de luta longa e sempre decidida por pontos. De todas as suas derrotas no tempo em que atuava na Marinha, nenhuma foi por nocaute. O prestígio de Bispo no meio esportivo dava-se, exatamente, por essa “capacidade de apanhar”. A força do signaleiro negro e nordestino não era ofensiva, visto que não localizamos elogios por sua capacidade técnica, mas sim por sua resistência nos combates. No futuro não

tão distante, o próprio personagem – entre momentos de lucidez e devaneios – iria indicar que os golpes “diretos e cruzados” recebidos no tempo de atleta, seriam a causa principal de sua frágil saúde mental (CORPAS, 2014, p. 37).

Ainda sobre a saída de Bispo da Marinha, Flavia Corpas apontou a existência de certo ressentimento do marujo em relação a algumas dificuldades que teria enfrentado para manter as duas atividades. Segundo palavras do próprio atleta “Resolvi cair fora porque os oficiais não gostavam de marinheiro no jornal. Me prendiam quando eu tinha lutas marcadas com empresários (BISPO DO ROSÁRIO, 1988 *apud* CORPAS, 2014, p. 40). Contudo, há de se ressaltar que, pelas notícias dos jornais, fica evidente que esta atitude de parte do oficialato não foi homogênea em relação a Arthur Bispo, em específico, e ao boxe na Marinha em geral.

As próprias notícias que apontamos aqui indicam vários atletas da Armada e do Regimento Naval em destaque na imprensa, como também apoios e incentivos de comandantes e imediatos (subcomandantes), como foi o caso do CT *Pará*, o comandante Soares Dutra e o imediato Terra da Costa. Outro indício que aponta para certa “permissão” da Marinha, quando não o apoio desvelado, é a presença de praças nas manchetes jornalísticas ostentando seus uniformes militares. Contudo, não podemos desacreditar as palavras de Bispo. Sem dúvida, como as interpretações dos regulamentos militares envolvem um alto grau de subjetividade, em algum momento de sua trajetória certamente ocorreram incompreensões mútuas, abusos de autoridade, conflitos e insubordinação.

Luciana Hidalgo (1996, p. 78-79) transcreveu trechos do Boletim do Ministério da Marinha que publicou a exclusão daquele corpo negro desobediente. A “assi-

natura” é do então Ministro Protógenes Pereira Guimarães:

*Ministério da Marinha (Gabinete do Ministro, em 8 de junho de 1933). N. 1962. Do Ministro da Marinha – Ao Sr. Diretor Geral. Assunto: exclusão de praça. 1. De acordo com o artigo 41 do Regulamento Disciplinar para a Armada, ora resolvo excluir do serviço da Armada, a bem da disciplina, o m.n.n 15148 – PE ST-1ª classe ARTHUR BISPO DO ROSARIO [...].*

Em uma publicação mais atual do que as pesquisas de Luciana Hidalgo e Flavia Corpas, Viviane Trindade Borges apresentou pormenores sobre a vida militar de Arthur Bispo. De posse da documentação da Marinha, Borges expôs rastros e pistas que nos levam a afirmar que, sem dúvidas, não há como apontar um comportamento linear do grumete sergipano no período em que esteve nos quadros da mais antiga das Forças Armadas. A primeira punição foi registrada em setembro de 1926. Não aparece o motivo explícito. Consta, apenas, a informação: “punição por faltar leis” (BORGES, 2019, p. 52). Na mesma fonte, há inúmeras referências de “exemplar comportamento”. Aliás, esta é a anotação mais recorrente. Contudo, entre as penas mais severas aplicadas ao jovem marujo, registrou-se que “Foi infringido [ilegível] por 20 dias no mez de Maio 1930”; “Foi punido por 15 dia-s de insulamento [...] mez de julho de 1929. [...] “Foi punido com 8 dias de solitária no mez de Agosto de 1929” (BORGES, 2019, p. 52). Outras punições voltariam a ser registradas só a partir de 1932, mais precisamente no mês de julho, exatamente um ano antes do seu desligamento da Armada.

O fato notório é que em 1933 não temos grandes atividades de Arthur Bispo no mundo esportivo. Após sua saída da Marinha em junho, apenas mais uma nota. O *Diário Carioca*, de 23 de julho, um do-

mingo, anunciava não uma luta, mas um “espetáculo pugilístico” que seria realizado no Circo Buffalo Bill, armado na Rua Sacadura Cabral. A organização do evento ficou por conta da Empresa de Boxe conhecida como “Luso-Brasileira”. Bispo enfrentaria o sempre presente Tobias Bianna na quinta-feira, dia 27, data do espetáculo anunciado em homenagem a Rubens Soares e ao Club Policial (*Diário Carioca*, 23 jul. 1933, p. 22).

Ao sair da Marinha, Bispo teria ficado alguns meses trabalhando como autônomo e fixou residência na região da Praça XV, mais precisamente no número 43, na edificação conhecida como Arco do Teles. Antes que virasse o ano, em 29 de dezembro de 1933, foi admitido na Empresa Light e passou a exercer a função de lavador (CORPAS, 2014, p. 42).



**FIGURA 4:** Arco do Teles no início do século XX.  
**FONTE:** Site Diário do Rio<sup>5</sup>

O registro seguinte de seu nome nos diários cariocas aparece na segunda quinzena de julho de 1934. Uma nota do *Jornal dos Sports* destacou que “No Estadinho da Lapa o Espectaculo de domingo – Tavares Crespo enfrentará Arthur Bispo” (*Jornal dos Sports*, 19 jul. 1934, p. 5, grafia do original). Crespo, que aparece em vários desafios contra Bispo, era um conhecido atleta português, indicado nos periódicos como ex-campeão em seu país. Naquele contexto, ambos já eram apontados como veteranos no esporte (*Jornal dos Sports*, 26

jul. 1934, p. 3). Ressalta-se que o sergipano tinha por volta de 25 anos no período em destaque. A última luta daquele ano na qual o nome do ex-cabo foi mencionado, encontramos no *Gazeta de Notícias*: “No Stadium Riachuelo será iniciada, esta noite, a serie de espectáculos populares que a Brasileira Pugilista achou por bem organizar. [...] A novidade da noite será o reaparecimento de Tavares Crespo, que, em sua reprise, irá cruzar luvas com Arthur Bispo (*Gazeta de Notícias*, 22 nov. 1934, p. 12, grafia do original).

No alvorecer de 1935 fica evidente que a imprensa esportiva ainda não sabia como se referir ao ex-marinheiro, visto que os apelidos “marujo de bronze” e “lobo do mar” não mais faziam sentido. Contudo, fica comprovado que, cada vez mais, Bispo estava em fase de transição no esporte. Com recorrência, encontramos o sinaleiro exercendo a função de *sparring* entre 1935 e 1936. Junto a esta nova fase, período no qual o sergipano também aparece nos jornais como uma espécie de analista de atletas e comentarista entrevistado, surge a expressão “colored”, uma sonora e indiscreta alusão racista à sua cor, mesmo em textos supostamente elogiosos.

*Uma entrevista de Arthur Bispo, ‘Sparring’ do vencedor de Justo Suarez Pelo facto de Arthur Bispo ter sofrido um ‘knock-down’, num treino com Victor Peralta, muita gente julgou-o fora de forma, ou então em precárias condições de saúde. É um erro. O ‘colored’ nunca esteve melhor. Na batalha com Seraphim Cardoso, foram assinalados progressos sensíveis. No decorrer destas últimas semanas, estes progressos só fizeram acentuar-se (Gazeta de Notícias, 25 mai. 1935, p. 12, grifo nosso).*

O *knock-down*, mencionado pela *Gazeta*, foi destaque em outro periódico no dia anterior. Percebe-se, diante da surpresa da

queda em treino do ex-marujo, a naturalidade do uso da expressão racista acompanhada de irônico afeto.

*Hontem, durante o treino de Victor Peralta, houve um episódio que causou sensação. Arthur Bispo era o ‘sparring’ do vencedor de Justo Suarez e o ensaio corria movimentadíssimo. Num dado momento o nosso ‘colored’, encosta-se de leve nas cordas. Peralta investe, rápido, e desfere um directo que o ighter no maxilar superior [...]. Bispo caiu como uma massa. É verdade que se refez rapidamente. Mas o ‘knock-down’ fora typico, inconfundível. Não se podia sequer pensar na hypothese de um ecorregão. (Diário Carioca, 24 mai. 1935, p. 15, grafia e grifos do original).*

Na realidade, ao analisarmos diversos jornais do Rio de Janeiro dos anos 1930, percebe-se que o “colored” que passou a ser atribuído a Arthur Bispo era um epíteto requentado que foi utilizado em referência aos pugilistas negros. Como exemplo, encontramos a mesma alcunha aludida a um boxeur conhecido na época como “Jack Tigre”, a quem completavam as referências racistas com o epíteto de “mulatinho rosado” (*Diário Carioca*, 8 fev. 1930, p. 8). O mesmo tratamento encontramos nos textos sobre o fuzileiro naval Balthazar Cardoso, também apelidado de “Kid Chocolate brasileiro” (*Diário Carioca*, 18 set. 1932, p. 6).

Um dos textos mais jocosos que reforçam nossa afirmação foi publicado no mesmo *Diário Carioca*, em novembro de 1932. Os atletas mencionados foram Virgolino de Oliveira – também conhecido como Lampeão ou Lindinho do Cattete – e outro chamado apenas de Negrito:

*[...] O Lindinho do Cattete esteve hontem em nossa redacção. Acompanhava-o Negrito, o antigo creolo*

de Caversario e, ora, aqui no Rio, com Lampeão. A próxima luta de Lindinho com Rubens Soares foi o móvel de sua visita. [...] Virgolino, o resistente **colored**, é um dos pugilistas mais experimentados que temos. Tem enfrentado os melhores fighters nacionais e estrangeiros, sempre com êxito, quando conseguem superá-lo, o que custa um trabalho insano, o fazendo por pontos (Diário Carioca, 22 nov. 1932, p. 09, grifos nosso, grafia do original).

Não é coincidência o fato de não encontrarmos nos periódicos pesquisados expressões jocosas em matérias que destacam atletas brancos ou não negros. A ausência de um apelido que substituísse a profissão anterior de Arthur Bispo e as já conhecidas expressões “marujo de bronze” e “lobo do mar”, foi rapidamente preenchida pelo termo racista “colored”<sup>6</sup>. Uma das imagens que mais nos impressionou sugere que o número de atletas negros no âmbito do boxe era imensamente inferior ao de pugilistas brancos.



**FIGURA 5:** O atleta Jack Tigre entre quatro brancos.  
**FONTE:** *Diário Carioca*, 4 mai. 1935, p. 15

Nas informações publicadas logo abaixo da imagem, lê-se: “No programma de hoje à noite figuram dois combates e fun-

do. No ‘clichê’ acima vemos Jack Tigre e Di Lauro, Tiritico, Manoel Pires e Seraphim Cardoso, que, dentro das regras pugilísticas, procurarão os louros da victoria” (*Diário Carioca*, 4 mai. 1935, p. 15). Nota-se que apenas um atleta branco foi mencionado por apelido.

A imagem é de impressionante poder de síntese quando fazemos o cruzamento com a matéria de Marcelo Antonio Ferreira publicada no jornal *O Globo*, em 2021, na qual consta a informação, que data de 1959 – ou seja, cerca de duas décadas depois do contexto que estamos analisando – a presença dos primeiros atletas negros do boxe brasileiro a se destacar em um Pan-Americano. Waldemiro Pinto e Abrahão de Souza foram os representantes do Brasil em Chicago.<sup>7</sup>

De volta ao nosso personagem, ao longo de 1935 ainda é possível encontrarmos algumas notas e reportagens sobre Arthur Bispo no mundo do boxe, mesmo exercendo atividades em subsidiárias da Empresa Light and Power desde 1933, a exemplo da Viação Excelsior, onde atuou também como vulcanizador.<sup>8</sup> Em abril, o *Jornal dos Sports* ouvira Bispo como uma espécie de especialista e veterano, mesmo contando apenas com aproximadamente 26 anos de idade: “Peralta está em condições extraordinárias. As impressões de Arthur Bispo” é o título da nota que logo abaixo reproduziu um pequeno texto que comprova a nova função que o sergipano passara a ocupar naquele universo, em paralelo à vida ativa de *boxeur*:

*Arthur Bispo, um resistente peso leve que foi da nossa Armada, está treinando diariamente com Victor Peralta. [...] Hontem, Arthur Bispo disse-nos: ‘Peralta está em condições extraordinárias. É um boxeador de pegada violenta e precisa de mais rapidez de movimentos desconcertantes. Para mim, dificilmente*

*te Annibal Prior será vencedor. Falo porque treino diariamente com o Peralta (Jornal dos Sports, 23 abr. 1935, p. 3).*

No mês seguinte, Bispo volta a ser notícia ainda na condição de lutador valente e combativo. Em disputa contra o português Serafim Cardoso, vencida por este sob protestos da plateia, o mesmo *Jornal dos Sports* relatou o que teria sido uma “luta violenta, entrecortada de fases de sensação. Os dois se entregaram com energia, realizando um bello combate. Arthur Bispo reapareceu em excellentes condições, valente e combativo” (*Jornal dos Sports*, 5 mai. 1935, p. 6, grafia do original).

Foi nesse mesmo período que ocorreu o primeiro “Knock-down” que mencionei anteriormente e onde também aparece uma reflexão crítica do “marujo de bronze” no que diz respeito às suas limitações técnicas como atleta de boxe. Passagem esta já bem analisada por Flávia Corpas (2014, p. 40):

*[...] - Sempre me faltou orientação tecnica segura. Foi o meu mal e o mal de muitos boxeur de qualidades no Brasil. Sem nada conhecer de box, garoto ainda, fizeram-me calçar umas luvas e servir de armazém de pancadas, nos treinos contra homens fortísimos, meio médios, médios etc. Mas nunca nenhum conseguiu derrubar-me. Sofri meu primeiro knock-down treinando com Victor Peralta. Ninguém pode calcular a eficiencia do socco deste homem! Olhe que nesses últimos tempos tenho treinado com verdadeiros cracks. [...] Como ‘sparing’ delle lucrei muitíssimo. Sinto-me outro. O knock down que soffri, não tem importância maior. Pelo contrário, deu-me experiencia. Se algum pugilista de minha categoria duvidar disto, estou prompto a dar-lhe uma demonstração em cima do ring (Jor-*

*nal dos Sports, 25 mai. 1935, p. 03, grafia do original).*<sup>9</sup>

Percebe-se que, apesar das palavras enfáticas e a alta promoção que teve a fala de Bispo ao ser reproduzida em pelo menos três jornais, fica evidente nas entrelinhas que o contexto era de reflexões, incertezas, dúvidas e muitas ponderações. Contudo, é fato que não encontramos em nenhuma matéria qualquer treinador ou orientador técnico do jovem marujo. O filho de Balbina Francisca de Jesus teria dali em diante pouco mais de seis meses de carreira e poucas lutas a disputar, mas não seria por desistência. Em algumas matérias do mês de agosto ele é destacado como “sparring” de Tobias Bianna (*Gazeta de Notícias*, 8 ago. 1935, p. 11), outro marujo que já mencionamos neste texto e que naquele momento ostentava o título de campeão brasileiro dos médios (*Gazeta de Notícias*, 9 ago. 1935, p. 120).

Além do trabalho com Bianna e dos já citados confrontos com o português Serafim Cardoso, seu principal adversário no segundo semestre de 1935 foi o argentino José Bargola. Em luta programada para ocorrer contra o argentino no dia 14 de setembro, no denominado Estádio Brasil, Bispo foi promovido como alguém “em esplendidas condições” (*Jornal do Sports*, 14 set. 1935, p. 5, grafia do original). Ainda em setembro, mais um combate, desta feita contra Antonio Mesquita (*Gazeta de Notícias*, 25 set. 1935, p. 12).

O nome de Bispo ainda era mencionado com destaque nos jornais e parecia que demoraria ainda muito tempo para sua aposentadoria dos ringues. Em outra matéria de divulgação da luta citada, ficamos a saber que seu adversário tinha algumas características em comum com o nosso personagem: “Arthur Bispo reaparecerá hoje”. A matéria fez alusão a “dois ‘valientes’: Antonio Mesquita x Arthur Bispo. O

'colored' terá no moreninho do encouraçado São Paulo, um adversário duro, resistente e capaz de alguma surpresa..." (*Jornal dos Sports*, 28 set. 1935, p. 3). Ou seja, além de pugilistas e "homens de cor", ambos tinham relação com a Marinha. Um, no passado. O outro, naquele presente.

Em dezembro, noticiou-se o empate com o marujo Antonio Mesquita (*Jornal dos Sports*, 12 dez. 1935, p. 4). A penúltima luta anunciada que localizamos nos periódicos foi contra o argentino Bargola, marcada para o dia 11 de janeiro de 1936 (*Jornal dos Sports*, 11 jan. 1936, p. 7). E, por fim, o último anúncio aparece no *Diário Carioca* de uma sexta-feira, 17 de janeiro. Trata-se de uma verdadeira "caravana" de pugilistas que saíria do Rio de Janeiro em direção à cidade de Nova Friburgo, no mesmo estado, em evento a ser realizado no estádio local cuja renda seria revertida para a Santa Casa do município. A viagem seria de trem. Bispo enfrentaria José Rinal, no domingo, 19 de janeiro de 1936 (*Diário Carioca*, 17 jan. 1936, p. 14). Não encontrei nos periódicos pesquisados os resultados da peleja.

Por que teria sido a última?

A pista foi localizada pelos biógrafos e demais pesquisadores da trajetória de Arthur Bispo justamente em um dos jornais que tanto divulgou os passos dele. Infelizmente, a notícia agora não estava nos espaços dedicados aos marinheiros nem aos esportistas. Numa página denominada "Mundanidades" do *Gazeta de Notícias*, do dia 25 de janeiro, ou seja, apenas cinco dias após a última luta, há um título que dá pistas sobre o ocorrido: "Os automóveis continuam fazendo vítimas" e, logo abaixo, "Atropelamentos e desastres". Segue a fatídica nota: "O operário da Light Arthur Bispo Paraizo (sic), de 24 anos de idade, residente à rua do Passeio, 42, foi vítima de um desastre de

omnibus, na estação da Light, à rua dos Voluntários da Pátria. Após medicar-se na assistência, foi recolhido ao Hospital Lloyd Sul Americano (*Gazeta de Notícias*, 25 jan. 1936, p. 7).

Não teria sido o primeiro acidente de Bispo na empresa. De acordo com Luciana Hidalgo, em agosto de 1935 ele sofrera uma contusão na perna esquerda, porém sem grandes consequências. Contudo, nesse segundo episódio, "teve parte do pé direito esmagada" (HIDALGO, 1996, p. 55-56).

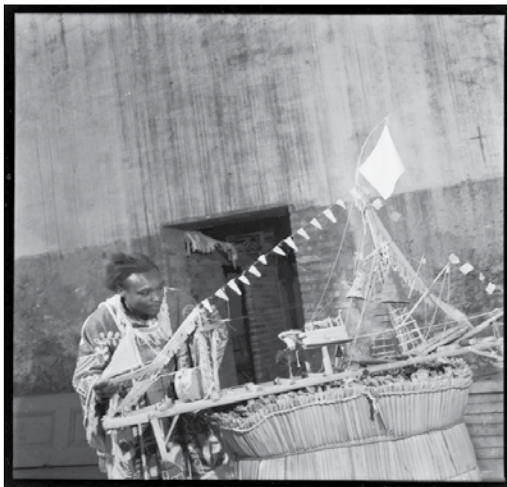
Naquele julho de 1936, o mesmo *Jornal dos Sports*, que tanto divulgou os combates do jovem Arthur, noticiou que Bispo estava novamente hospitalizado e seria submetido a outra operação. A matéria fez alusão ao acidente que o deixou sob risco de amputação de um dos pés. Mesmo após ter alta, retornara ao hospital para realização de novo procedimento cirúrgico (*Jornal dos Sports*, 1º jul. 1936, p. 3).

Flavia Corpas localizou uma revista da Empresa Light, de 1937, na qual consta uma matéria com inúmeros elogios ao que eles chamavam de "mecânico inteligente e conhecedor de seu ofício e que na Garage do Largo dos Leões, onde trabalha, é um operário zeloso e estimado por todos. Bispo é também 'boxeur'. E dos mais vitoriosos" (*Revista Light*, 1937, p. 33 *apud* CORPAS, 2014, p. 37). Ao que parece, a dedicação do funcionário ao trabalho exposta na revista não foi suficiente para evitar os conflitos.

*Um ano depois do acidente, em 23 de fevereiro de 1937, Bispo do Rosario é demitido por descumprimento de ordem e ameaça ao profissional que era seu superior. Foi devido à sua demissão da Light que a família Leone, com a qual Bispo do Rosario conviverá entre 1937 e 1960, se aproxima do artista. O patriarca da família, o advogado José Maria Leone, de-*

*fendeu os interesses de Bispo do Rosário promovendo um acordo de indenização com a Light (CORPAS, 2014, p. 44).*

Em 22 de dezembro de 1938, ainda na condição de empregado da família Leone, Arthur Bispo, tomado por um surto, foi contido após ter se dirigido ao Mosteiro de São Bento, no Rio de Janeiro. A partir daquele dia, seu passado de marinheiro e destacado atleta de boxe passaria a compor suas obras. Marca-se, aqui, o crepúsculo do marinheiro-boxeador. Registra-se o nascer do “louco” e a lenta construção do artista, com momentos de pausas, silêncios e quedas. De soerguimento e revitalizações inacabadas. Uma nau sempre a navegar. Um *boxeur* que nunca se entrega.



**FIGURA 6:** Bispo do Rosário observa sua embarcação embandeirada.  
**FONTE:** Site do Museu Bispo do Rosário<sup>10</sup>

## CONCLUSÃO

Bispo do Rosário se recusa a morrer. Sua arte vagueia entre mares, museus, céus e terras de parte do mundo. Aparece e reaparece, sem dormir, em livros, dissertações, filmes, teses, imagens, festivais, desfiles e canções. O que fica evidente, após esse breve mergulho na

trajetória do artista nordestino, é que na década de 1980 ocorre uma transmutação em outro personagem, que deixaria para trás o Arthur e incorporaria de vez o Rosário. Na mediação entre os dois, o Bispo, como uma espécie de elo entre os períodos de sua existência entre a vida e o *post-mortem*. No momento de seu desaparecimento físico, há o fenecer de Arthur Bispo e o nascer de Bispo do Rosário, o escolhido, como nas décimas de Wilson Freire e Antonio Nóbrega que compõem a letra da arrebatadora canção “Galope beira-mar para Bispo do Rosário” (2000).

*Juntando pedaços de panos, caixotes,  
Com pregos, botões, colheres, canecos,  
Flanelas, lençóis, agulhas, chinelos,  
Brinquedos, moedas, um velho holofote,  
Lutou contra todos, virou Dom Quixote,  
Com lixo a empreitada pôde terminar,  
Até que um anjo o veio buscar.  
E aí, com meu Deus, fizeram parelha,  
Saiu do hospício da praia vermelha,  
Cantando galope na beira do mar.<sup>11</sup>*

Entre linhas azuis, pontos, bordados, navios, uniformes, punhos, rendas, bandeiras, veleiros, estandartes, insígnias e canhões, ele construiu o seu mundo.

Ancorado em autores e autoras de excelentes pesquisas que tiveram o Bispo como tema, reforço as análises que sustentam a importância que os signos do mar têm sobre o imaginário do artista Arthur Bispo do Rosário. As alegorias de suas obras que o alçaram à condição de “artista” internacionalmente conhecido passam, indubitavelmente, pelo universo da marinharia, da chamada arte naval e das cenas nas quais foi protagonista no mundo esportivo.

Bispo é muitos em um. Foi grumete, o cabo especialista em sinais náuticos, o marujo de bronze, o lobo do mar, o racializado *boxeur* do indigesto e detes-



tável epíteto “colored”. Foi o *sparring*, o comentarista, o resistente, o lavador de bondes, o vulcanizador, o indisciplinado, o domesticado, o interno violento, o casto, o apaixonado.<sup>12</sup> Enfim, um gênio, para alguns. Nem tanto, para outros. Entre as peças bordadas por influência dos deva-

neios da razão e os inventários racionais organizados na sua lúcida “loucura”, podemos inferir que Bispo foi o construtor de um mundo à parte.

Ou seria... uma parte do mundo? Siga a luta.

## REFERÊNCIAS

- BORGES, Viviane T. *A invenção de Arthur Bispo do Rosário: loucura, arte e patrimônio cultural*. São Paulo: Letra e Voz, 2019.
- BOURDIEU, Pierre. A ilusão biográfica. In: FERREIRA, Marieta de Moraes; AMADO, Janaina. *Usos e abusos da história oral*. Rio de Janeiro: Editora da FGV, 1998, p. 183-191.
- CORPAS, Flávia. Arthur Bispo do Rosário: do claustro infinito à instalação de um nome. *Tese (Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em Psicologia Clínica da PUC-Rio*, Rio de Janeiro, 2014.
- DOSSE, François. *O desafio biográfico: escrever uma vida*. Tradução Gilson César Cardoso de Souza. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2009.
- FERREIRA, Marcelo A. *Golpes no racismo...* Disponível em: <https://oglobo.globo.com/esportes/golpes-no-racismo-serviliode-oliveira-hebertconceicao-destacam-avancos-no-boxe-em-meio-seculo-25284844>. Acesso em 9 abr. 2023.
- HIDALGO, Luciana. *Arthur Bispo do Rosario: o senhor do labirinto*. Rio de Janeiro: Rocco, 1996.
- HOMERO, Vilma. Visão especial da arte. *Tribuna da Imprensa*, 11 out. 1989, p. 13.
- LUCENA, Felipe. *Conheça a história do Arco do Teles*. Disponível em: <https://diariodorio.com/conheca-a-historia-do-arco-do-teles/>. Acesso em 9 abr. 2024.
- MARIA, Cleusa. Arte refaz o universo: obra de Bispo sai do hospício para uma exposição individual. *Jornal do Brasil*, 18 out. 1989, p. 4.
- RODRIGUES, Sérgio. O ‘colored’ do Itamaraty é ofensivo desde os anos 1960. *Revista Veja*. Disponível em: <https://veja.abril.com.br/coluna/sobre-palavras/o-colored-do-itamaraty-e-ofensivo-desde-os-anos-1960/>. Acesso em 09 abr. 2023.
- SILVA, Victor Ernesto S. Colored, Black, Negro, Afro-American and what it is going to be: o discurso racista nas definições dos descendentes dos africanos na América. In: *Colire - I Congresso Nacional de Linguagens e Representações: Linguagens e Leituras*. Disponível em: [http://www.uesc.br/eventos/iconlireanais/iconlire\\_anais/anais-51.pdf](http://www.uesc.br/eventos/iconlireanais/iconlire_anais/anais-51.pdf). Acesso em 9 abr. 2023.
- TEJO, Cristiana. *Bispo do Rosário: o colecionador do mundo*. Disponível em: <https://revistacontinente.com.br/edicoes/142/bispo-do-rosario--o-colecionador-do-mundo>. Acesso em 12 abr. 2023.

## FONTES

### Documentários

O PRISIONEIRO da passagem. Direção: Hugo Denizart. Youtube. 1982. 30min25s. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=8MzFTaOvsCQ>. Acesso em 10 abr. 2023.

WALTER Firmo: um olhar sobre Bispo do Rosario. Direção: Flávia Corpas. Produção: Livre Galeria. Youtube. 16 mar. 2015. 9min39s. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=37j0RWMcUQU>. Acesso em 14 abr. 2023.

### Jornais (Hemeroteca Digital Brasileira)

*A Batalha; Diário Carioca; Gazeta de Notícias; Jornal do Brasil; Jornal dos Sports; Tribuna da Imprensa.*

### Música

FREIRE, Wilson e NÓBREGA, Antonio. *Galope beira-mar para Bispo do Rosário*. Brasil: Phillips, 2000, CD (2min55).

## NOTAS

- 1 Felizmente o livro está esgotado e não consegui acessar a obra. Neste artigo, farei referências através de autores e autoras que a consultaram. A publicação é da Nau Editora, Rio de Janeiro. Digo “felizmente” porque não é fácil esgotar um livro desta natureza no Brasil
- 2 Flávia Corpas ainda cita a importância do vídeo O Bispo (Gabeira, 1985) e da entrevista concedida por Bispo do Rosário à assistente social Conceição Robaina, em 1988. Ver CORPAS, Flávia, 2014, p. 26.
- 3 HOMERO, Vilma. *Visão especial da arte*. Tribuna da Imprensa, 11 out. 1989, p. 13.
- 4 MARIA, Cleusa. Arte refaz o universo: obra de Bispo sai do hospício para uma exposição individual. *Jornal do Brasil*, 18 out. 1989, p. 4.
- 5 LUCENA, Felipe. *Conheça a história do Arco do Teles*. Disponível em: <https://diariodorio.com/conheca-a-historia-do-arco-do-teles/>. Acesso em 09 abr. 2024.
- 6 Para um maior aprofundamento sobre o caráter racista do termo, ver SILVA, Victor Ernesto S. Colored, Black, Negro, Afro-American and what it is going to be: o discurso racista nas definições dos descendentes dos africanos na América. In: *Colíre - I Congresso Nacional de Linguagens e Representações: Linguagens e Leituras*. Disponível em: [http://www.uesc.br/eventos/iconlireanais/iconlire\\_anais/anais-51.pdf](http://www.uesc.br/eventos/iconlireanais/iconlire_anais/anais-51.pdf). Acesso em 9 abr. 2023. Ver também RODRIGUES, Sérgio. O ‘colored’ do Itamaraty é ofensivo desde os anos 1960. *Revista Veja*. Disponível em: <https://veja.abril.com.br/coluna/sobre-palavras/o-colored-do-itamaraty-e-ofensivo-desde-os-anos-1960/>. Acesso em 9 abr. 2023.
- 7 FERREIRA, Marcelo A. Golpes no racismo... Disponível em: <https://oglobo.globo.com/esportes/golpes-no-racismo-serviliodo-oliveira-hebertconceicao-destacam-avancos-no-boxe-em-meio-seculo-25284844>. Acesso em 9 abr. 2023.
- 8 Para a atuação como vulcanizador, ver: Arthur Bispo do Rosário. Disponível em: <https://museubispodorosario.com/arthur-bispo-do-rosario/>. Acesso em 12 abr. 2023. Para a Viação Excelsior, ver TEJO, Cristiana. *Bispo do Rosário: o colecionador do mundo*. Disponível em: <https://revistacontinente.com.br/edicoes/142/bispo-do-rosario--o-colecionador-do-mundo>. Acesso em 12 abr. 2023.
- 9 Flávia Corpas cita que essa mesma matéria foi publicada no *Gazeta de Notícias* e no *Diário Carioca*.
- 10 Disponível em: <https://museubispodorosario.com/arthur-bispo-do-rosario/>. Acesso em 14 abr. 2023. Provavelmente o autor das imagens é Walter Firmo, fotógrafo que publicou com José Castello uma reportagem para a revista Isto É, em 31 de julho de 1985, segundo consta no site aqui referenciado. Ver também Walter Firmo: um olhar sobre Bispo do Rosario. Direção: Flávia Corpas. Produção: Livre Galeria. Youtube. 16 mar. 2015. 9min39s. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=37j0RWMcUQU>. Acesso em 14 abr. 2023.
- 11 FREIRE, Wilson e NÓBREGA, Antonio. *Galope beira-mar para Bispo do Rosário*. Brasil: Phillips, 2000, CD (2min55).
- 12 CORPAS, 2014, p. 43; 47; 71; 131; 194.

# Espreitando cardumes de aço: os pescadores e marítimos baianos na Segunda Guerra Mundial<sup>1</sup>

*Watching shoals of steel: Bahia's fishermen and seafarers  
In the Second World War*

## **Raul Coelho Barreto Neto**

Mestre em História Regional e Local pela Universidade do Estado da Bahia – UNEB é pós-graduado em Comunicação de Massa pela *University of North London* e especialista em História Militar pela Universidade do Sul de Santa Catarina – UNISUL. É Licenciado em História pela Universidade Católica do Salvador – UCSAL e bacharel em Comunicação Social, com habilitação em Publicidade e Propaganda, pela mesma Universidade. Atualmente, é professor efetivo de História da Secretaria Municipal da Educação de Salvador-BA.

## **RESUMO**

Após a declaração de guerra do Brasil ao Eixo, em agosto de 1942, o país deu início à organização dos seus sistemas de defesa ativa e passiva. Deste último, fizeram parte diversas providências relacionadas ao preparo das populações civis para o enfrentamento a um inimigo que nos atacava, em especial, através da arma submarina. Dentre os muitos grupos sociais que compuseram essa frente estavam os costeiros, marítimos e pescadores artesanais que viviam e trabalhavam ao longo do imenso litoral brasileiro. Este artigo tem como propósito investigar de que forma e em que medida

## **ABSTRACT**

*After Brazil's declaration of war on the Axis, in August 1942, the country began to organize its active and passive defense systems. This last included several measures related to the preparation of civilian populations to face an enemy that attacked us specially through submarine weapons. Among the many social groups that made up this front were coastal workers, seafarers and artisanal fishermen who lived and worked along the immense Brazilian coastline. This article aims to investigate how and to what extent these people effectively acted in the*

---

<sup>1</sup> Artigo recebido em 20 de fevereiro de 2023 e aprovado para publicação em 17 de abril de 2023.  
*Navigator*: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V.19, nº37, p. 90-104 – 2023.

estes sujeitos efetivamente atuaram nas ações de vigilância e proteção do nosso mar e nossas praias. Aqui, nos debruçamos especificamente sobre os indivíduos que habitavam a costa da Bahia, a mais extensa do país e palco de alguns dos mais marcantes episódios relativos à nossa participação na Segunda Guerra Mundial.

**PALAVRAS-CHAVE:** Batalha do Atlântico; Bahia; Pescadores; Marítimos.

*surveillance and protection actions of our sea and our beaches. Here, we focus specifically on the individuals who inhabited the coast of Bahia, the most extensive in the country and the scene of some of the most remarkable episodes related to our participation in the Second World War.*

**KEYWORDS:** Battle of the Atlantic; Bahia; Fishermen; Seafarers.

## INTRODUÇÃO

Foi entre 15 e 19 de agosto de 1942 que ocorreu a trágica sequência de ataques contra nossa navegação mercante responsável por lançar definitivamente o Brasil na Segunda Guerra Mundial. Ao pôr do sol do primeiro dia, o *U-507*, sob o comando do Capitão de Corveta Harro Schacht, avistou o moroso paquete *Baependi*, do Lloyd Brasileiro, a cerca de 20 milhas da foz do Rio Real, pondo-o a pique alguns minutos depois. Horas mais tarde, ainda no limite entre Bahia e Sergipe, seria a vez do *Araquara* ser torpedeado pelo lobo inimigo. Logo no começo da manhã seguinte, um pouco mais próximo da costa, quando rumava para Aracaju, foi fatalmente atingido o *Aníbal Benévolo*. Após esse sucesso inicial, o *u-boot* singrou mais para o sul, onde faria mais duas presas no dia 17, ao largo do Morro de São Paulo, abaixo de Salvador: o *Itagiba*, da Companhia Nacional de Navegação Costeira, e o *Arará*. Ao todo, estes cinco afundamentos provocaram 607 mortes (GAMA; MARTINS, 1985, p. 347-8).

Se por um lado esses eventos e seus superlativos números são amplamente apresentados e debatidos pela bibliografia especializada, não é incomum que esta, por motivos que nos escapam – apesar das suspeitas –, deixe de incluir uma sexta vítima a esta lista: a Escuna *Jacira*. Em 18 de agosto, enquanto o *U-507* encontrava-se na altura de Ilhéus, a referida embarcação de 80 toneladas, de propriedade do mestre Norberto

Hilário dos Santos, carregava frutas e outros gêneros no porto de Belmonte. Tinha a capital baiana como destino, escalando antes em Itacaré a fim de completar sua carga. Na madrugada do dia 19, o diminuto e inofensivo barco foi divisado por Schacht. Na esteira de um breve interrogatório, Hilário e seus cinco camaradas foram obrigados a entrar no batelão da *Jacira*, tomando a direção de terra. Mal haviam se afastado, ouviram o estrondoso barulho de sua escuna sendo canhoneada. No final da matina, os marujos tocaram uma das praias ao norte de Serra Grande (ARAÚJO, 1996, p. 7-10).

Além de terem seus nomes marcados nesse triste e derradeiro capítulo antes do ingresso brasileiro no conflito, nossos marítimos – assim como os pescadores e outros costeiros – foram convocados pelo regime Vargas com o intuito de integrar o sistema de defesa passiva criado no país logo na sequência. Desdobraremos esse processo, bem como outros aspectos relacionados à questão, nas próximas páginas. Estado com o mais extenso litoral do país e um dos epicentros nacionais da contenda, tomaremos a Bahia como recorte espacial, não perdendo de vista a plausível possibilidade de certas aproximações com a realidade existente nas demais regiões. Dentre os pontos a serem trazidos à tona, exporemos preliminarmente, em linhas gerais, de que maneira os pescadores artesanais se organizavam – ou eram organizados – antes e durante a guer-

ra. Na continuação, analisaremos os papéis atribuídos a esse grupo social e seus congêneres por nossas autoridades na época. Por fim, discutiremos em que medida esses nativos, de fato, contribuíram para a cruzada interna ante o nazifascismo.

## **A ORGANIZAÇÃO DA DEFESA PASSIVA**

Uma vez participe da Segunda Guerra Mundial, o Brasil encetou, ainda no segundo semestre de 1942, sua preparação para o conflito. Além de supridor de inúmeras matérias-primas necessárias à campanha Aliada, o país tinha uma posição geográfica estrategicamente relevante, a meio caminho da África – esta vizinha do continente europeu, foco inicial da escaramuça. Se o Saliente Nordestino, protegido por somente parques militares nacionais, mostrava-se como um potencial ponto de desembarque adversário, era também através da região, nomeadamente pela Cintura do Atlântico, que os EUA construiriam parte de sua vitória sobre Hitler. Por tudo isso, junto a outros fatores, foram intensos os interesses e preocupações norte-americanos em relação à nossa pátria (DUARTE, 1968, p. 72-3). Ademais, foi indispensável seu suporte bélico às nossas Forças Armadas. Na Bahia, estas se fixaram sobretudo em Salvador, com a transferência de navios da Marinha, tropas do Exército e aviões de patrulha da FAB para a capital, dentre outras providências (FONSECA, 1953, p. 154; DUARTE, 1971, p. 231).

As guerras, porém, não são ganhas apenas a partir da capacitação militar, a denominada defesa ativa, mas igualmente por meio da mobilização da população civil. Após entendimentos com as demais forças, foi definido que caberia ao Almirante Américo Vieira de Mello, chefe do Estado-Maior da Armada, a coordenação das defesas locais pelo país. Em Salvador, bem como em diversas outras cidades, baixou-se uma lis-

ta de decretos ligados à proteção e segurança. Isso ainda no começo de 1942, portanto antes mesmo da nossa entrada oficial na luta. Estes previam desde o blecaute noturno, passando pelo controle da zona portuária, até a realização de exercícios antiaéreos. Todo cidadão com 16 anos de idade ou mais deveria participar do então Sistema de Defesa Passiva Antiaérea, responsável pela instalação de sirenes, emissão de alertas e construção de abrigos destinados ao público, para citar somente algumas de suas várias atividades e atribuições (GAMA, 1982, p. 24; RIBEIRO, 2018, p. 154).

Na capital baiana, um dos órgãos incumbidos dessas ações era a Comissão de Fiscalização do Escurecimento, que contribuía no gerenciamento das simulações de ataques aéreos principalmente entre os bairros da Barra e Boca do Rio. Os profusos quilômetros entre a Pituba e Paripe, por seu lado, consideradas áreas de alerta noturno, foram divididos em seis setores supervisionados e guarnecidos por voluntários e pessoal especializado em defesa civil. Por serem locais bem mais expostos e vulneráveis a agressões vindas dos submarinos, as praias e espaços litorâneos receberam uma vigilância mais atenta quanto ao cumprimento dos blecautes (SILVA, 2007, p. 155-6; SAMPAIO, 2011). Como verificamos, as fontes consultadas sugerem, de modo compreensível, que a costa da Bahia demandava um maior cuidado dos encarregados por nossa proteção. Consequentemente, os indivíduos que nela viviam e dependiam do mar para sua subsistência não poderiam deixar de compor as classes a serem priorizadas por nossos governantes na concretização da primeira linha de defesa da nação.

## **OS PESCADORES E SUA ORGANIZAÇÃO INICIAL**

Presentes nos pioneiros registros da história do Brasil e executando um impor-

tante papel no longo processo de formação nacional, os habitantes litorâneos, aqui especificamente os pescadores artesanais, tiveram suas primeiras colônias de pesca criadas em 1919. Tendo à frente o Estado brasileiro, mais exatamente a Marinha de Guerra, tal iniciativa foi estimulada ao fim da Primeira Guerra Mundial (1914-8), quando nossos dignitários perceberam como a arma submarina poderia ser ameaçadora à nossa costa e aos interesses nacionais. O zelo estatal com esses simples homens era concebível. Afinal, ninguém melhor que eles, conhecedores dos “segredos” do mar, poderiam, na prática, formar a frágil trincheira oceânica na defesa do país. (MORAES, 2001, p. 1). Oficialmente regulados, eles constituiriam uma espécie de força reserva, visto que, reduzida – embora relativamente sólida –, nossa Esquadra, baseada no Rio de Janeiro, não conseguiria guardar quase 7.500 quilômetros de costa (MALDONADO, 1996, p. 48).

*As atividades pesqueiras no Brasil estiveram vinculadas à Marinha, através das capitâneas dos portos, criadas ao tempo do Império, com atribuições de polícia naval, conservação dos portos, inscrição do pessoal marítimo, inspeção e administração de faróis e balizamentos [...]. Essa situação perdurou até 1912 e, não representando para a Marinha nenhum interesse especial, [a pesca] foi transferida, sem maiores inconvenientes, para a subordinação do Ministério da Agricultura. A participação dos pescadores ingleses e franceses nos episódios da Grande Guerra, empregados nos serviços de varreduras de minas, socorro a naufragos e vigilância da costa [...] foram fatores que pesaram para que a Marinha procurasse fazer com que a pesca voltasse à sua esfera de influência [...] (SOUZA, 1985, p. 249).*

Considerando-se não apenas a possibilidade de uma nova conflagração de

abrangência global, mas também um estreitamento dos laços com os marítimos e costeiros a partir de outras perspectivas, “as relações instituídas entre pescadores e Estado se caracterizavam pelo paternalismo e pelo assistencialismo” (MORAES, 2001, p. 1). Aqui, os tentáculos da República Velha eram bastante visíveis, indo desde o oferecimento de escolas primárias aos filhos dos pescadores até o chamado Crédito Marítimo, via Inspetoria de Portos e Costas. A proposta era que, por meio deste, a aquisição de equipamentos necessários à sua labuta fosse facilitada. Desenrolados poucos meses do estabelecimento das colônias de pesca, então em número de 131, com 16.354 indivíduos cadastrados, em 1920 foi originada a Confederação dos Pescadores do Brasil. Além disso, naquele mesmo ano o Ministério da Marinha, introdutor das colônias, passou a ter pleno controle sobre as atividades pesqueiras no país (SOUZA, 1985, p. 253).

Ainda na década de 1920, outra ação oficial foi de enorme valia para a aproximação da pátria em relação aos seus pescadores e marítimos. Entre 1919 e 1923, o Cruzador-Auxiliar *José Bonifácio*, comandado pelo Capitão de Mar e Guerra Frederico Vilar, empreendeu uma longuíssima jornada pelo litoral brasileiro. Inaugurada durante o mandato do Presidente Epitácio Pessoa, a referida Campanha de Nacionalização da Pesca fora estruturada pouco antes pelo Ministro da Marinha Antônio Gomes Pereira. Seus objetivos eram amplos e ousados. Passavam pelo desenvolvimento social e econômico da pesca, além de sua nacionalização. Na época, agentes estrangeiros exploravam e exerciam considerável influência sobre nossas atividades pesqueiras. Ademais, consoante as palavras do próprio comandante Vilar, que chefiava a missão, “a nossa gente praiana” era “constituída por indivíduos completamente alheios à civilização”, sem instrução ou acesso à saúde

básica. Precisava-se ofertar a ela alguma atenção, o que, na medida do possível, foi feito (DUARTE, 1971, p. 252).

*As colônias de pesca passaram a reger-se por estatuto formulado pelo próprio comandante Vilar, depois de aprovado pelo Ministério da Marinha. Todos os pescadores do lugar eram obrigados a pertencer à sua colônia, onde registravam seus barcos e pertences [...]. Elegiam três diretores [...]. A autoridade naval nomeava ali um capataz ou representante [...]. Essas colônias eram designadas por um nome escolhido pelos pescadores, mas tinham a marcá-las a letra Z – sinal regulamentar na discriminação de “embarcação de pesca” – seguido do número da sua fundação e da abreviatura do nome de seu estado (DUARTE, 1971, p. 254).*

Com a instauração da Era Vargas (1930-45), as políticas relativas aos pescadores sofreram determinadas alterações. Nesse sentido, ao que parece, os citados paternalismo e assistencialismo, notáveis elementos do período, foram incrementados. Afinal, até a década de 1930, a pesca se dava em pequena escala mercantil, gerando ganho financeiro incerto, de forma que os praieiros necessitavam recorrer à agricultura para a sua subsistência (DIEGUES, 1983, p. 2-3). Além disso, o problema da falta de uma educação formal persistia, fazendo com que o governo fosse cobrado quanto à oferta de melhores serviços sociais à população costeira do país. Ainda no segundo semestre de 1940, quando o território baiano contabilizava 33 colônias de pesca, o presidente da Federação dos Pescadores da Bahia, Clemente Leite, publicou um texto na revista especializada *A Voz do Mar*. Nele, o dirigente, embora reconheça alguns avanços conquistados, adverte sobre a frágil formação escolar imposta a seus associados:

*O analfabetismo nas praias precisa ser combatido rigorosamente. A base em que se funda a grandeza da promissora indústria da pesca é, sem dúvida, a instrução entre os habitantes praieiros. E assim pensando, os responsáveis entre nós [...] não têm descurado da transcendente finalidade. Tanto que já existem, em franco funcionamento, 31 escolas primárias, com frequência média mensal de 934 alunos, destinadas a evitar permaneçam os filhos dos pescadores nas “trevas da ignorância” (LEITE, In: A VOZ DO MAR, nov./dez. 1940, p. 8).*

Concluindo suas considerações, o autor solicitava ao secretário de Educação, Isaias Alves, que sensibilizasse o interventor estadual, Landulfo Alves, no sentido de que o mesmo pusesse em execução a lei nº 190, de 3 de agosto de 1937, que criava 370 escolas primárias, sendo cinco delas atreladas à Federação dos Pescadores da Bahia (A VOZ DO MAR, nov./dez. 1940, p. 8). Leite, além da facilidade com as palavras, parecia ter boa articulação política. Transcorridos pouco mais de três anos, em novo artigo estampado naquela mesma publicação, ele, já na condição de ex-presidente da mencionada instituição, prestava o seu reconhecimento ao “benemérito” Getúlio Vargas, cujo governo procurava “amparar a classe dos pescadores com medidas defensoras da sua saúde e protetoras do seu trabalho”. Mais à frente, fala do “gesto altruístico” do estadista, que, segundo ele, agia “em prol de ampliação social mais humana da classe trabalhadora dos pescadores” (LEITE, In: A VOZ DO MAR, fev. 1944, p. 110).

Dentre outras ações implementadas pelo Estado Novo no período, decidiu-se pela instituição, em 1939, da Divisão de Caça e Pesca, subordinada ao Departamento de Indústria Animal, com a intenção de fiscalizar tais ocupações. Além disso, seis anos mais cedo, deliberou-se pelo re-

torno da gestão das atividades pesqueiras à pasta da Agricultura, apesar de os pescadores e suas embarcações permanecerem sob a tutela da Marinha. Contudo, essa última decisão, por causa dos graves acontecimentos testemunhados em nossos mares, precisaria ser revista quase uma década mais tarde pelo governo federal. No fim das contas, um novo cenário descortinava-se. Passados três anos, a guerra achegava-se inexoravelmente e passaria a fazer parte do cotidiano nacional pelos três anos seguintes (SOUZA, 1985, p. 250).

## **O ADVENTO DA GUERRA E UM NOVO OLHAR**

Por meses colaborando significativamente para o empreendimento Aliado, o Brasil, depois da sua declaração de guerra, passa a engajar-se de maneira oficial e bem mais aguda ao conflito. Dentre as incontáveis providências adotadas pelo Catete diante do tenro panorama, a estruturação de uma defesa passiva, robusta e eficiente, como observado, era uma das prioridades. Engrossando essas fileiras, de modo quase que anunciado, achavam-se os nossos costeiros, marítimos e pescadores. Na Bahia, e no país como um todo, o envolvimento desses homens e mulheres em episódios do tipo não era, em absoluto, uma novidade. Afinal, é impossível dissociarmos a gênese brasileira e múltiplos capítulos de sua cronologia da nossa maritimidade e das categorias sociais a ela relacionadas. Eventos como a participação de pescadores e marisqueiras nas lutas pela Independência do Brasil na Bahia (1822-3), por exemplo, ilustram que, longe de serem insípidas, várias de nossas epopeias têm o sabor da água salgada.

Em 1942, existiam cerca de 75 mil pescadores associados às colônias de pesca presentes na costa brasileira. Como se constata, um quantitativo quase cinco vezes maior que vinte anos antes. Se levar-

mos em conta os familiares e agregados desses trabalhadores, esse número alcançava em torno de 150 mil pessoas. Um universo nada desprezível. Na mira das nossas autoridades desde, pelo menos, o desfecho da Grande Guerra, conforme já discutido, os marítimos e pescadores voltaram à cena. Nessas circunstâncias, eles poderiam “tornar-se, como se tornaram, um excelente corpo de observadores dos submarinos inimigos que se aventurassem nas proximidades de nosso litoral e também fiscalizarem a existência de células de informações do Eixo” (GAMA; MARTINS, 1985, p. 325-6). Assim, assinado o Decreto 4.830-A, de 15 de outubro de 1942, as colônias foram de novo transferidas à Marinha, mantendo-se a Agricultura responsável exclusivamente pelo “fomento, orientação técnica, industrialização e comercialização da pesca” (GAMA; MARTINS, 1985, p. 326).

Uma vez tomada a decisão de envolver, ainda que limitada e indiretamente, esses grupos na contenda, era fundamental colocar os planos em prática. Na Bahia, os pescadores e costeiros passaram à jurisdição do Comando Naval do Leste, sob o comando do Almirante Alberto Lemos Basto, e à Capitania dos Portos, tendo à frente o Capitão de Fragata Luiz Bezerra Cavalcante. O mesmo ocorreria nos demais estados, sede de outros comandos navais e capitânias (DUARTE, 1971, p. 255-6). Urgia que a preparação dos praianos se iniciasse, haja vista que, no começo da luta, contando com um pálido efetivo de 18 mil homens no Nordeste, dispersos e mal equipados, o Exército Brasileiro não estava pronto para a defesa do nosso território (CONN; FAIRCHILD, 2000, p. 327;387). Em terras baianas, por exemplo, o 18º Regimento de Infantaria seria criado apenas nos derradeiros meses de 1942, reforçando, assim, as tropas do tradicional 19º Batalhão de Caçadores (DUARTE, 1971, p. 244).



As tensões então vivenciadas eram tantas que, na verdade, antes mesmo de o Decreto 4.830-A entrar em vigor, os comandos navais e as capitânicas dos portos, na prática, já haviam reivindicado para si a responsabilidade sobre as colônias de pesca, mobilizando seus membros da melhor forma possível. Este fato aconteceu a partir de janeiro de 1942, após o governo brasileiro, em decisão tomada na III Reunião de Consultas dos Ministros das Relações Exteriores do Continente, realizada no Rio de Janeiro, romper relações diplomáticas e comerciais com as potências do Eixo. Um dos primeiros documentos que externam tal cenário data de 31 de janeiro daquele ano. Em sua Ordem nº 1, o Capitão de Fragata Alfredo Salomé Silva, no ensejo Capitão dos Portos da Paraíba, autorizava os pescadores e marítimos sob sua jurisdição a proceder uma fiscalização do litoral, dedicando especial atenção às embarcações estranhas ou conduzidas por pessoas não residentes na área (DUARTE, 1971, p. 256).

Em normativa de semelhante teor, distribuída a cerca de 80 mil indivíduos matriculados, o comandante Armando Pina recomendava-lhes que mantivessem seus barcos preparados para qualquer ocorrência diuturnamente, com velas e remos a bordo e vasilhas de água cheias, prontos para rapidamente lançarem-se ao mar. Além disso, solicitava que “sempre que ouçam ruído de tiro ou clarão procedente do mar, que aproximem corajosamente do local, para salvamento de naufragos e para colher informações” (PINA, In: MOUTINHO, 2005, p. 144). Ainda naqueles dias, definiu-se que os pescadores e marítimos de todo o Brasil deveriam manter encontros frequentes com oficiais da Marinha a fim de relatar possíveis anormalidades testemunhadas nas praias e no oceano. Amparando essa decisão, um ofício expedido pelo Estado-Maior da Armada às autoridades navais previa, em 22 de janeiro

de 1942, o estabelecimento do denominado Serviço de Informações Secretas.

*Para a instituição desse serviço, dever-se-ia escolher entre os matriculados, aqueles que merecessem confiança e pudessem ver o que se passava nos recantos da costa. O Estado-Maior da Armada sugere a escolha de mestres de barcas e de outras embarcações de cabotagem [...]. Seis meses após a determinação, uma outra circular determina a organização [...] de [...] um serviço de vigilância com a cooperação dos capatazes e presidentes das colônias (MOUTINHO, 2005, p. 143).*

O Almirante Antônio Maria Nunes de Souza, autor de extensa investigação sobre o tema, discorre que a pesca, na oportunidade, deveria ser tratada

*como um elemento auxiliar das forças navais nos serviços de vigilância da costa e socorro aos naufragos. Foram distribuídas pelas colônias de pesca instruções sobre o serviço de vigilância e observação de navios e aviões encontrados nas áreas de pesca, os quais incluíam silhuetas de unidades aliadas e inimigas, devendo qualquer informação obtida ser comunicada à capitania dos portos mais próxima, que a avaliaria, a fim de, posteriormente, retransmiti-la para as autoridades navais (SOUZA, 1985, p. 250-1).*

Além disso, a Marinha desenvolveu um folheto, reproduzido em quantidade e distribuído às colônias de pesca, contendo os desenhos dos vários tipos de submarinos adversários. Isso facilitaria sua pronta identificação, caso fossem avistados (GAMA; MARTINS, 1985, p. 326). De igual maneira, navios de guerra e mercantes, bem como aeronaves nacionais e estrangeiras, precisariam ser reconhecidas. Dada a falta de escolaridade desses

indivíduos e a relativa urgência das ações, era imprescindível fazer-se compreender de forma bem simples, direta e didática. A despeito dos grandes esforços empreendidos em períodos anteriores, destacadamente na missão do Cruzador *José Bonifácio*, a ampla maioria deles era analfabeta (DUARTE, 1971, p. 252; 277). Corroborando com o expresso por seu colega Antônio Souza, os Almirantes Helio Leoncio Martins e Arthur Oscar Saldanha da Gama pontuam que,

*complementarmente, em circular para as capitânicas dos portos, delegacias e agências, o chefe do Estado-Maior da Armada determinou que: a) conhecessem detalhadamente o trecho do litoral sob sua responsabilidade, fixando os pontos mais prováveis da presença do inimigo ou seus agentes; b) organizassem grupos de vigilância da costa; c) enviassem imediatamente para as autoridades navais mais próximas as informações recebidas, depois de examiná-las (GAMA; MARTINS, 1985, p. 326).*

Cabe aqui salientar que, apesar de inseridos no sistema de defesa nacional, nenhuma das atividades efetuadas por estes indivíduos – incluindo a patrulha do oceano, a prestação de esclarecimentos e o resgate de vítimas – era formalmente remunerada pelo governo. Nesta perspectiva, a Divisão de Informações da Marinha elucidava que “não se interessa absolutamente pelo estabelecimento de recompensas pecuniárias a quem der informação de natureza a influir valiosamente nos objetivos que estas instruções têm em vista”. Concluindo seu parecer, a referida organização, ligada ao Estado-Maior da Armada, apelava ao desprendimento pessoal e ao espírito patriótico, afirmando que, nas circunstâncias na época vivenciadas, era “dever precípua de cada brasileiro contribuir, na medida das suas forças, para a segurança” da nação. Quem

assina o ofício é o próprio Almirante Vieira de Mello (FONSECA, 1953, p 146).

Ao que se supõe, o emprego de praianos e marítimos na campanha contra os u-boots era visto com bons olhos por Washington. Então, segundo o historiador Augusto César Moutinho, que estuda os impactos da guerra em águas baianas e posiciona os pescadores no “epicentro da lógica de defesa do litoral”,

*o adido naval à embaixada norte-americana também se interessa pela organização dos pescadores da costa. Uma de suas correspondências, endereçadas aos observadores navais dos Estados Unidos no Brasil, revela a preocupação em organizar reuniões periódicas com os pescadores a fim de deixá-los a par do arsenal marítimo inimigo. Segundo o documento, nessas reuniões vários pescadores confirmaram terem visto submarinos sem saber o que eram, e outros admitiram não ter ideia alguma da forma de um submarino antes de terem visto as silhuetas nas reuniões (MOUTINHO, 2005, p. 143).*

Os costeiros, no entanto, não seriam escolhidos para formar apenas nossa linha de defesa marítima durante a Segunda Guerra Mundial. Como veremos, para muito além de desempenhar papéis bastante objetivos e pragmáticos no vasto conjunto de defesa, eles seriam utilizados pela nação para fins bem menos visíveis e diretos, contudo não menos relevantes.

## **OS PESCADORES E A PROPAGANDA OFICIAL**

Se na história do Brasil República a construção de mitos, imagens e símbolos por meio de propaganda oficial sempre esteve, como jamais antes, fortemente associada à Era Vargas, para esta, a Segunda Guerra Mundial representou um dos pe-

ríodos de intensificação desse processo. Talvez não haja um aspecto que melhor illustre esse contexto do que a criação do Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP), no final de dezembro de 1939, quando o conflito já estava em curso na Europa. Diretamente ligado ao Gabinete da Presidência da República, ao contrário dos órgãos congêneres que o precederam, cabia ao DIP fomentar a legitimação do Estado Novo por meio da difusão de um retrato positivo do governo, divulgando seus feitos, assim como censurar a veiculação de manifestações nocivas ao regime (ALCÂNTARA, 2019, p. 6). Preservando sua essência e metas, essas funções, a partir de 1942, passaram a estar conectadas, em larga medida, à participação brasileira na guerra (FALCÃO, 2018, p. 171).

Conforme já explicitado, a mobilização nacional foi um elemento de suma importância para o nosso esforço de guerra – e, de modo mais amplo, para o projeto desenvolvimentista de Vargas. Não só isso, a essa mobilização (das massas, mas também de outras camadas e setores da sociedade e da economia nacionais) achava-se sutil e convenientemente atrelado um controle social. Assim, de acordo com a historiadora Patrícia Costa de Alcântara, de inúmeras formas e com diversos interesses, “trabalho e guerra se aproximaram progressivamente ao longo do conflito” (ALCÂNTARA, 2019, p. 4). Colaborando de maneira crucial e estratégica para com essa mobilização e/ou controle estavam os meios de comunicação da época. Aqui citamos o rádio e, sobretudo, os jornais. Por trás deles, como não poderia deixar de ser, o DIP. Desde a multiplicação das hortas e pirâmides da vitória, passando pela defesa passiva e necessidade de racionamento, até a vigilância sobre a “quinta-coluna” e recepção das tropas norte-americanas que aqui serviram, quase tudo estava nas ondas e manchetes da nossa imprensa.

Particularmente no que tange à defesa passiva, os jornais de Salvador, então monitorados pelo Departamento Estadual de Imprensa e Propaganda (DEIP), dirigido por Jorge Calmon, mostram-se como ricas fontes de pesquisa. Dentre um leque de notícias e atribuições, eles conclamavam a população a participar dos muitos e regulares exercícios antiaéreos, informando os dias, horários e locais em que estes aconteceriam. De modo quiçá mais contundente, orientavam os leitores a denunciar, inclusive por meio de anúncios publicitários, atitudes consideradas suspeitas de supostos espiões de origem alemã ou italiana. Os periódicos igualmente advertiam os cidadãos sobre a necessidade de adotarem determinados cuidados, principalmente em espaços como o cais do porto, de onde suspendiam os comboios de mercantes. Além disso, notificavam os municípios acerca da realização de eventos voltados à arrecadação de itens, primordialmente metais, preponderantes ao esforço de guerra (SILVA, 2007, p. 151-8).

Para muito além de alertar e informar os baianos, cabia aos veículos da imprensa escrita ou falada agirem como parceiros e intermediários do Estado Novo em um fenômeno de enorme relevância para a guerra e o regime: a construção de símbolos e imagens. Neste sentido, dentro da imensa gama de indivíduos e grupos sociais que compunham o Brasil de então, alguns foram criteriosamente eleitos a fim de assumir a condição de “heróis” da pátria ante o nazifascismo e em favor dos interesses políticos e ideológicos do governo. O próprio Getúlio Vargas figurava como o maior deles, conforme um processo iniciado mesmo antes do conflito (FALCÃO, 2018, p. 35). Os trabalhadores urbanos, atuando nos setores industrial e de serviços, e os rurais, plantando e colhendo víveres, eram considerados expoentes na luta que travávamos em nossa costa e no além-mar. Todavia, dos ícones seleciona-

dos pelo Catete para este embate simbólico, poucos foram tão emblemáticos quanto os marítimos e pescadores artesanais.

A respeito destas personagens, o comandante Vilar, décadas mais cedo, a partir da longa e íntima experiência que com elas teve, já afirmava:

*Instruída e saneada, essa gente, com seus barcos, representará para a Marinha a para a nação uma preciosa reserva, de fácil mobilização para a defesa naval, além de constituir magnífico viveiro de hábeis marinheiros e uma considerável fonte de múltiplas atividades interessantíssimas para o país. Desde muito, crianças – nascidos na praia – habitam-se às durezas do mar; são de requintada perícia, elegância e garbo em suas atrevidas manobras. Velejando em fráglimas embarcações, enfrentam galhardamente desencadeadas tormentas e desmedidas correntes. São práticos eméritos da costa do Brasil. São o socorro naval, salvando navios, cargas e vidas preciosas, afrontando perigos terríveis nas barras e nas praias do litoral (VILAR, In: DUARTE, 1971, p. 254).*

Embora, hipoteticamente, busque transmitir um retrato fidedigno dos praieiros e pescadores, é perceptível que as palavras do aludido militar são recheadas de certo lirismo e exagero. Com a Segunda Guerra, tons semelhantes serão resgatados pelas repartições oficiais ao se referirem à gente do mar. Órgãos não somente nacionais, vale sublinhar, mas similarmen- te ianques. Em 1942, o diretor Orson Welles, a serviço do Office of Coordinator of Inter-American Affairs (OCIAA), escritório criado sob os auspícios da Casa Branca e gerenciado por Nelson Rockefeller, chega ao nosso país. Tendo em foco o propósito de fortalecer a chamada “boa vizinhança”, ele roteiriza um filme a ser protagonizado por um grupo de jangadeiros cearenses

que partiriam de Fortaleza rumo ao Rio de Janeiro em suas rudimentares embarcações. Sua ideia era difundir uma imagem positiva do Brasil e seu povo, enaltecendo suas virtudes e comprometimento para com a causa Aliada. Entretanto, *It's all true* nunca foi concluído, sendo marcado por controvérsias e pela trágica morte de um de seus atores (TOTA, 2000, p. 71).

Abrindo-se um parêntese, cabe destacar que a viagem registrada por Welles, com fotografias posadas e passos ensaiados, foi a repetição de uma primeira aventura, livre e espontânea, empreendida pelos mesmos jangadeiros no ano anterior. Tornada pública, sua história, inusitada e *sui generis*, despertou o interesse do OCIAA. Contudo, se as autoridades e organismos oficiais tinham seus objetivos, Manuel Olímpio Meira, o Jacaré, e seus três companheiros supostamente possuíam outros. Ao navegarem para a capital federal em 1941, os anônimos costeiros da praia de Iracema pretendiam levar ao presidente da República uma série de demandas ainda não atendidas no seio de sua comunidade. Aqui, realçamos o incremento das políticas sociais proporcionadas aos pescadores na Era Vargas, aspecto já discutido. Se o discurso do Estado Novo contemplava as classes trabalhadoras, é compreensível que estes homens, agora também imbuídos da defesa do país, se sentissem autorizados a apresentar suas carências ao líder maior. No rastro de seus direitos, Jacaré, porém, não pôde usufruir deles, afogado que foi pelas águas da Guanabara (NEVES, 2011, p. 3-4).

Nesse quadro produtor de referências em prol do regime e do triunfo na guerra, os noticiosos soteropolitanos também elegem os pescadores e marítimos como alguns de seus modelos prediletos. Apontados como integrantes da forjada “vanguarda voluntária da nação”, é provável que esses homens, pelo menos em

sua vasta maioria, não tivessem a real dimensão dos encargos a eles atribuídos pela imprensa e por nossos governantes (MOUTINHO, 2005, p. 142). Em sua edição de 8 de julho de 1942, portanto às portas do nosso ingresso na peleja, o *Diário da Bahia*, por exemplo, traz uma reportagem intitulada “Apostam contra a morte o pão de cada dia”. Nela, fazendo uso de termos como “fé” e “heroicos”, o redator, em linguagem poética e inspiradora, apresenta o “penoso” trabalho dos pescadores “humildes” em busca do seu sustento. A despeito dos ameaçadores submarinos, “diariamente vão ao mar na conquista do pão escasso, em barcos frágeis, [...] serenos e corajosos”. Adiante, ele proclama que, “mesmo temendo as forças cegas e terríveis, é preciso enfrentá-las”, pois o ser humano “precisa lutar e, na luta, ou se vence ou é vencido” (*DIÁRIO DA BAHIA*, 8 jul. 1942, p. 3;6).

Falando-se em fé, os veículos impressos, em uma terra em que ela manifesta-se histórica e culturalmente enraizada de maneira singular, não deixavam de incluí-la em suas pautas. Aproveitando-se dos festejos populares e religiosos, como aqueles dedicados a Iemanjá, a Rainha do Mar, os jornais apelavam a uma mística conexão entre o povo – sobretudo os marujos e pescadores – e a proteção das suas divindades. Com o agravante da guerra, era indispensável que, na Bahia, esses laços sagrados fossem ainda mais estreitados. Em setembro de 1943, por exemplo, o periódico *O Jornal* informava a respeito da tradicional festa oferecida pelos praiheiros da península de Itapagipe à “deusa afro-brasileira”. As homenagens abrangiam um cortejo marítimo, além de sambas e jogos de capoeira (*O JORNAL*, 19 set. 1943, p. 15). Cerca de um ano e meio mais tarde, o matutino cobriria o Dois de Fevereiro, quando “revestiu-se de imponência a festa de Janaína, padroeira dos pescadores baianos. Na enseada do Rio Verme-

lho, grande número de ‘homens do mar’ louvou a sua protetora”, levando-lhe várias oferendas, que foram lançadas às águas (*O JORNAL*, 9 fev. 1945, p. 6).

Já em 18 de agosto de 1942, logo depois da sucessão de ataques ocorridos na região de Morro de São Paulo, o *Estado da Bahia*, pertencente aos Diários Associados, editou uma matéria sob o título de “Estes homens viram nazistas matar brasileiros”. Se o texto anteriormente citado trata da postura necessária para o “porvir”, este aborda os reflexos de uma situação extrema recém-experimentada. Recepcionados na sede do referido periódico, três pescadores baianos, Cipriano Antônio dos Passos, Antônio Fernandes dos Santos e Laurindo Silva, narraram aos presentes, “em sua linguagem, o mais espantoso dos crimes”. Conforme as linhas, “nazistas escondidos traiçoeiramente nas águas de um país pacífico” ceifaram vidas de mulheres e crianças, tornando-se “estes homens simples e rudes”, a bordo do barco Deus do Mar, “testemunhas de um capítulo trágico” da nossa história (*ESTADO DA BAHIA*, 18 ago. 1942, p. 1). Mais do que meros observadores, eles acabaram tomando parte do salvamento dos naufragos, fazendo valer, assim, a missão a eles entregue pelas autoridades.

## OS PESCADORES E MARÍTIMOS EM AÇÃO

Quando da entrada brasileira na Segunda Guerra Mundial, existiam aproximadamente 40 colônias de pesca ao longo do extenso litoral da Bahia. Este, com seus mais de mil quilômetros, é o maior do país, estendendo-se desde a vila de Mangue Seco, na divisa com Sergipe, até Mucuri, município limítrofe com o Espírito Santo (*A VOZ DO MAR*, ago. 1940, p. 217). Aqueles redutos que ainda não eram colônias propriamente ditas no período do conflito, viriam a sê-lo nos anos posteriores. Em

Salvador, a mais antiga colônia era – e continua sendo – a do Rio Vermelho (Z-01), surgida na segunda metade do século XVI por obra dos jesuítas. Nesta mesma condição, havia a associação de Itapagipe, na Baía de Todos os Santos, fundada em 1937. Outra importante comunidade, a de Itapuã, seria formalizada apenas em 1956, portanto no pós-guerra. Dentre os núcleos pesqueiros fora da capital, devemos mencionar aqueles presentes no norte do estado, como os de Arembepe e Sítio do Conde, e os situados no baixo e extremo sul, a exemplo de Cairu, Valença, Ilhéus e Caravelas (SILVA, 2013, p. 41;45;55).

Apesar de há meses já mobilizados, foi justamente nas cercanias de Valença, em águas de Morro de São Paulo, naquele célebre agosto de 1942, onde os costeiros e pescadores baianos tiveram seu batismo de fogo no conflito. Agredido pelo *U-507*, o vapor *Itagiba*, transportando parte do 7º Grupo de Artilharia de Dorso, levou consigo dez tripulantes e 26 passageiros para o fundo do oceano. O *Arará*, que suspendera de Salvador algumas horas antes, embora os ataques dos dias precedentes já fossem conhecidos, avistou um grupo de naufragos na superfície. Pouco após se aproximar e iniciar o recolhimento das vítimas, o navio recebeu um torpedo por boreste, também soçobrando rapidamente. Das 25 almas a bordo, 20 faleceram. O citado saveiro *Deus do Mar*, sob a mestrança de Guilherme Batista, por sorte achava-se nas redondezas e, a despeito dos perigos, foi em socorro dos que ainda lutavam por suas vidas. Por volta de uma hora depois, o barco *Aragipe*, que passava pelo local, liderado por Manoel Balbino dos Santos, integrou-se ao resgate, retirando diversas pessoas do mar (GAMA; MARTINS, 1985, p. 348).

No ano seguinte, mais exatamente na madrugada de 18 de fevereiro de 1943, um novo golpe seria desferido contra a nossa navegação. Enquanto transitava pelo li-

toral norte da Bahia, tendo o farol Garcia D'Ávila pelo través, o moderno Brasilóide foi torpedeado pelo *U-518*. No comando da embarcação estava o Capitão de Longo Curso Eurico Gomes de Sousa, que já havia ido a pique com o vapor *Alegrete* no ano anterior. Após o navio desaparecer sob as ondas, toda a tripulação, formada por 46 tripulantes e quatro passageiros, dirigiu-se para terra em suas baleeiras. Viajaram durante o dia inteiro, alcançando as areias de Camaçari somente ao anoitecer. Lá, foram imediatamente acolhidos pelos habitantes de uma aldeia de pescadores e, mais tarde, pelas autoridades municipais. Aos oito feridos, sem gravidade, foram oferecidos os primeiros-socorros, sendo todos depois removidos para Salvador (GAMA; MARTINS, 1985, p. 350; DIÁRIO DE NOTÍCIAS, 7 março, 1943, p. 9).

Decorridas menos de duas semanas, outro assalto em mares baianos, desta vez ao largo de Porto Seguro, teve como alvo o *Afonso Pena*, unidade mista do Lloyd Brasileiro. Aqui, contudo, o algoz possuía nacionalidade distinta. Na madrugada de 1º de março de 1943, o paquete, até então escoltado por belonaves da nossa Marinha, abandonou indevidamente o comboio no qual estava inserido. No começo da noite do dia 2, acabou sendo divisado e atingido, a boreste, por um torpedo do italiano *Barbarigo*. Na aurora de 1942, este mesmo submarino já havia feito como presa o *Comandante Lira*, no primeiro ataque inimigo em águas territoriais brasileiras. O navio, porém, não chegou a afundar. Não satisfeitos, os marinheiros de Mussolini vieram à tona e atiraram contra o que sobrara do *Afonso Pena*. Ele afundou em 15 minutos, fazendo 125 mortos. Uma parte de seus sobreviventes foi salva por um petroleiro americano, enquanto outra foi dar às praias, sendo amparada pela comunidade nativa da região (GAMA; MARTINS, 1985, p. 344;351; SANDER, 2007, p. 238).

A população costeira da Bahia seria mais uma vez acionada no início do agosto de 1943. Em 31 de julho daquele ano, um comboio escoltado por navios de guerra nacionais procedia do Recife com destino a Salvador. Dele fazia parte o Mercante *Bagé*, com impressionantes 8.235 toneladas de arqueação. Naquela tarde, todavia, ele foi obrigado a desligar-se do trem por causa da excessiva fumaça produzida, obedecendo às normas vigentes. Às 21 horas, o navio recebeu um torpedo disparado pelo *U-185*, seguindo-se uma difícil tentativa de salvamento. Em virtude da rápida e acentuada inclinação do *Bagé*, não mais que três baleeiras puderam ser arriadas, de modo que vários naufragos precisaram recorrer aos destroços que flutuavam. Após penoso percurso, os sobreviventes deram à praia, alguns em um lugar denominado Lagoa Escura. Ali, um pescador acudiu-os, fornecendo-lhes água, café, coco e milho, conduzindo-os na sequência para a Vila do Conde, onde o prefeito local tomou as providências cabíveis. Da cidade de Esplanada, foram enfim trasladados para Salvador, onde lhes foi dispensado melhor atendimento (CAMPBELL, 1993, p. 89; DIÁRIO DA NOITE, 10 ago. 1943, p. 2).

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Buscar subsídios a respeito da participação dos pescadores e marítimos baianos na Segunda Guerra Mundial não é tarefa das mais fáceis. Se ampliarmos nosso foco para o contexto brasileiro, acreditamos que tal realidade não será muito diferente. No que se refere à legislação e atos governamentais que regulamentavam e assistiam esta simples gente do mar na época, há de se reconhecer, estamos relativamente bem servidos. Quando passamos a nos dedicar à caça de informações sobre sua rotina e experiências vivenciadas naqueles dias, entretanto, as fontes se escasseiam em demasia, chegando perto da nulidade. Assim, a aproximação quanto aos aspectos empí-

ricos desses sujeitos torna-se bastante prejudicada. A justificativa para este cenário, em parte, pode ser encontrada nas palavras do pesquisador Luiz Geraldo Silva. Segundo ele, ao tratar das “dificuldades” de se acessar este tipo de material,

*são pouquíssimas as colônias que tiveram o cuidado de conservar os livros de atas, como também os ofícios expedidos e recebidos, principalmente do tempo anterior à década de 1950. [...] A quase totalidade dos arquivos das colônias, federações estaduais e da Confederação Geral dos Pescadores foi destruída no início e no fim da gestão da Comissão Executiva da Pesca, durante a década de 1940 (SILVA, 1988, p. 16).*

Associado a isso, devemos ressaltar, no mínimo, dois outros fatores: em primeiro lugar, não nos esqueçamos que grande – ou a maior – parte destes homens e mulheres era iletrada, a eles não sendo possível a produção de documentos escritos concernentes ao conflito. Depois, a montagem de um acervo de história oral contendo especificamente as falas e recordações desses indivíduos jamais foi concretizada. Pelo menos não de maneira mais ampla e sistematizada, até onde sabemos. O advento da oralidade enquanto ferramenta expressiva e viável à historiografia, como se tem ciência, especialmente envolvendo grupos sociais menos privilegiados, é algo que se percebe há poucas décadas. Hoje, infelizmente, decorridos mais de 80 anos desde a aparição dos pioneiros submarinos do Eixo em nossas águas, é quase inexequível ainda acharmos algum praieiro ou pescador que possa nos relatar algo referente àqueles tempos. O que nos resta, e que nos são caras, são as poucas palavras atribuídas aos costeiros que participaram efetivamente da vigilância e salvamento em nosso litoral, estas constantes nos jornais da época. De igual forma, tentando amainar o “esquecimento

histórico”, os áudios e transcrições das raras entrevistas por eles concedidas a providenciais pesquisadores quando suas existências já beiravam o fim.

Quanto aos reais papéis, então desempenhados pelos marítimos e pescadores artesanais, seria um enorme despropósito afirmarmos que eles estiveram ombro a ombro com nossas Forças Armadas na defesa do território nacional. Essas pessoas não integravam organizações militares ou paramilitares habilitadas a compor uma “vanguarda voluntária”, expressão à época cunhada pela imprensa sob controle do

Estado Novo. Porém, se não eram capazes de pegarem em armas e dar efetivo combate ao oponente, não podemos ignorar as contribuições dadas pelos praieiros ao longo da contenda, por mais modestas que estas tenham sido. Neste sentido, a própria documentação gerada pela Marinha do Brasil e pela US Navy faz alusões aos *u-boots* encontrados – contudo nem sempre reconhecidos – pelos nativos na costa baiana (e brasileira). Já os jornais e a bibliografia, conforme apresentado acima, trazem à tona as inúmeras vidas por eles salvas nos duros dias em que estiveram à espreita de “cardumes de aço”.

## REFERÊNCIAS

- ALCÂNTARA, Patrícia Costa de. Limites e alcances da propaganda do Estado Novo para mobilização nacional durante a Segunda Guerra Mundial. *Mundos do Trabalho*. Florianópolis, v. 11, p. 1-23, 2019.
- ARAÚJO, José Góes de. *Bahia, um episódio da 2ª Guerra Mundial*. Salvador: IGHB, 1996.
- CAMPBELL, Herbert. *A Marinha Mercante na Segunda Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Record, 1993.
- CONN, Stetson; FAIRCHILD, Byron. *A estrutura de defesa do hemisfério ocidental: o Exército dos Estados Unidos na Segunda Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 2000.
- DIEGUES, Antônio Carlos Sant'Ana. *Pescadores, camponeses e trabalhadores do mar*. São Paulo: Ática, 1983.
- DUARTE, Paulo de Queiroz. *Dias de guerra no Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 1968.
- \_\_\_\_\_. *O Nordeste na II Guerra Mundial: antecedentes e ocupação*. Rio de Janeiro: Record, 1971.
- FALCÃO, Kátia. *A propaganda na Era Vargas: a propaganda oficial (1930-1945) de um regime que saiu da vida e entrou para história*. Niterói: Itapuca, 2018.
- FONSECA, César Augusto Machado da. *Subsídios para a história marítima do Brasil*. v. 12. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1953.
- GAMA, Arthur Oscar Saldanha da. *A Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Capemi, 1982.
- GAMA, Arthur Oscar Saldanha da; MARTINS, Helio Leoncio. *A Marinha na Segunda Guerra Mundial*. In: MINISTÉRIO DA MARINHA. *História Naval Brasileira*. v. 5, t. 2. Rio de Janeiro: SDGM, 1985.
- MALDONADO, Simone Carneiro. *Pescadores do mar*. São Paulo: Ática, 1996.



- MOUTINHO, Augusto César M. *A sombra da guerra: o medo e a sobrevivência em um povoado baiano durante a Segunda Guerra Mundial*. Salvador: Quarteto, 2005.
- NEVES, Berenice Abreu de Castro. Os jangadeiros de Vargas: reflexões acerca das viagens reivindicatórias de jangadeiros cearenses. *Anais do XXVI Simpósio Nacional de História* – ANPUH, São Paulo, p. 1-11, jul. 2011.
- RIBEIRO, Marcos A. P. *A Bahia e a Segunda Guerra Mundial: o front da retaguarda*. Salvador: Quarteto, 2018.
- SANDER, Roberto. *O Brasil na mira de Hitler: a história do afundamento de navios brasileiros pelos nazistas*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2007.
- SILVA, Leidisangela Santos da. *A economia pesqueira artesanal no município de Salvador – BA: da organização produtiva à comercialização nas colônias de pescadores*. Dissertação (mestrado em Economia), Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2013.
- SILVA, Luiz Geraldo (Coord.). *Os pescadores na história do Brasil – v. 1 – Colônia e Império*. Petrópolis: Vozes, 1988.
- SILVA, Maria Helena Chaves. *Vivendo com o outro: os alemães na Bahia no período da II Guerra Mundial*. Tese (doutorado em História), Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2007.
- SOUZA, Antônio Maria Nunes de. Pesca. In: MINISTÉRIO DA MARINHA. *História Naval Brasileira*. v. 5, t. 2. Rio de Janeiro: SDGM, 1985.
- TOTA, Antônio Pedro. *O imperialismo sedutor: a americanização do Brasil na época da Segunda Guerra*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

## FONTES

### **Periódicos**

*Diário da Bahia* (Salvador/BA); *Diário da Noite* (Rio de Janeiro/DF); *Diário de Notícias* (Rio de Janeiro/DF); *Estado da Bahia* (Salvador/BA); *O Jornal* (Rio de Janeiro/DF) e *A Voz do Mar* (Rio de Janeiro/DF).

### **Fontes eletrônicas**

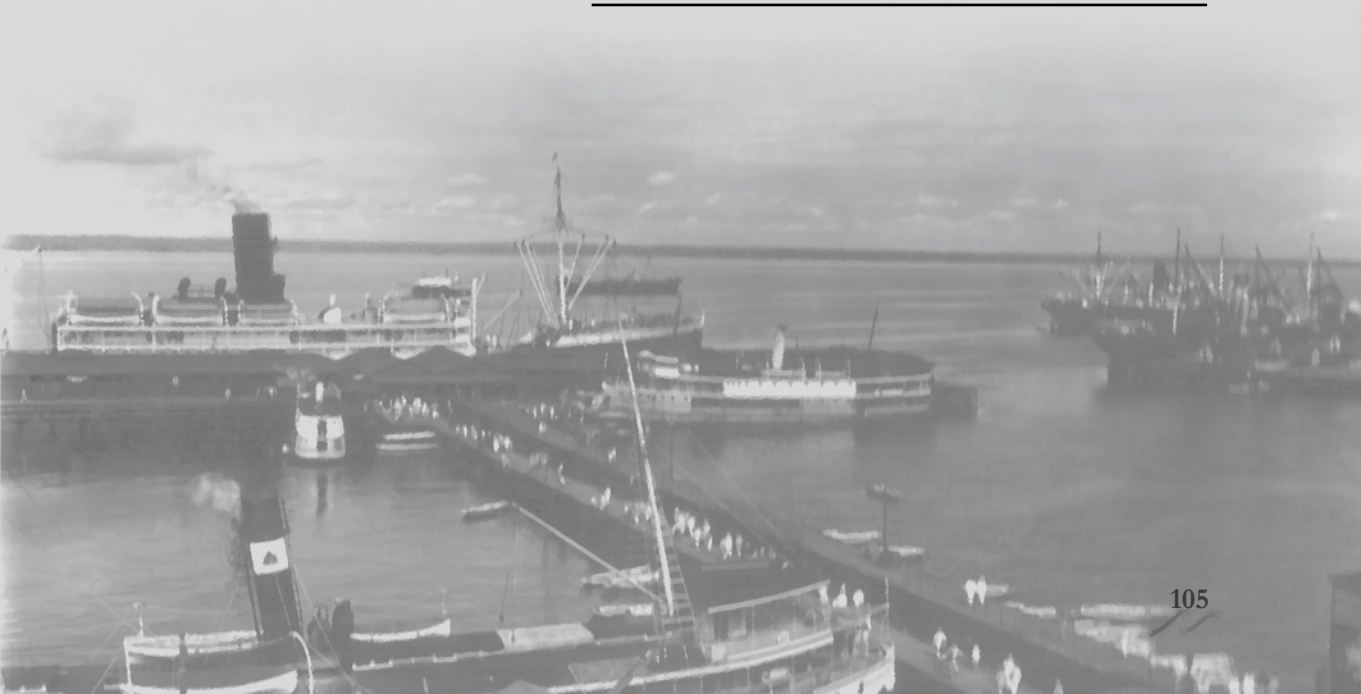
- MORAES, Sérgio Cardoso de. Colônias de pescadores e a luta pela cidadania. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE SOCIOLOGIA, 10, 2001, Fortaleza. *Anais...* Fortaleza, 2001. Disponível em: [sindicalismo.pessoal.bridge.com.br/SergioCarSbs2001.rtf](http://sindicalismo.pessoal.bridge.com.br/SergioCarSbs2001.rtf). Acesso em 23/5/2009.
- SAMPAIO, Consuelo Novais. A Bahia na Segunda Guerra Mundial. Academia de Letras da Bahia (sítio eletrônico), Salvador, 16 set. 2011. Disponível em: [academiadeletrasda bahia.wordpress.com/category/artigos/consuelo-novais-sampaio/](http://academiadeletrasda bahia.wordpress.com/category/artigos/consuelo-novais-sampaio/). Acesso em 30/4/2020.

# Artigo

---

*Francisco José Bezerra Souto*  
*Viviane Souza Martins*  
*Ana Teresa Galvagne Loss*

---



# “Só pra tu ver que não é mais rio... Agora é mar!”. Uma abordagem etnoecológica abrangente dos conflitos socioambientais na pesca de siris da reserva extrativista Baía de Iguape (Bahia)<sup>1</sup>

*“Just for you to understand that it’s no longer a river... Now it’s the sea!”. A comprehensive ethno-ecological approach to socio-environmental conflicts in swimming crab fishing in the Baía de Iguape extractive reserve (Bahia)*

## **Francisco José Bezerra Souto**

Doutor em Ecologia e Recursos Naturais pela Universidade Federal de São Carlos – UFSCAR, é também mestre em Ciências Biológicas pela Universidade Federal da Paraíba – UFPB e bacharel na mesma área pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte – UFRN. Atualmente, é professor do Departamento de Ciências Biológicas da Universidade Estadual de Feira de Santana (BA) – UEFS.

## **Viviane Souza Martins**

Doutora em Ambiente e Sociedade pelo Núcleo de Estudos e Pesquisas Ambientais – NEPAM, da Universidade Estadual de Campinas – UNICAMP, é também mestra em Sistemas Aquáticos Tropicais pela Universidade Estadual de Santa Cruz (Ilhéu/BA) – UESC e graduada em Ciências Biológicas pela Universidade Estadual de Feira de Santana (BA) – UEFS. Atualmente, é professora da Unidade de Ensino Superior de Feira de Santana e membro do Comitê de Ética em Pesquisa da Faculdade Nobre.

## **Ana Teresa Galvagne Loss**

Mestra em Zoologia pela Universidade Estadual de Feira de Santana (BA) – UEFS, é bacharel em Ciências Biológicas pela Escola de Ensino Superior São Francisco de Assis – ESFA. Atualmente, é professora de Ciências da Natureza no Ensino Fundamental II.

---

<sup>1</sup> Artigo recebido em 23 de março de 2023 e aprovado para publicação em 6 de junho de 2023.  
Navegador: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V.19, n<sup>o</sup>37, p. 106-120 – 2023.

## RESUMO

A pesca artesanal na Reserva Extrativista (RESEX) Marinha Baía de Iguape abrange a coleta/captura de moluscos e crustáceos, entre estes últimos, se destacam os siris. O avanço progressivo da visão desenvolvimentista vem criando inúmeras dificuldades à sobrevivência dos pescadores locais, materializadas em conflitos socioambientais, entre os quais aquele gerado pelo funcionamento da Usina Hidrelétrica Pedra do Cavalo. Utilizando-se métodos de pesquisa qualitativa, ficou evidente nas entrevistas a percepção dos extrativistas de que o inadequado sistema de armazenagem e soltura de águas vem causando intensas alterações bióticas e abióticas no estuário à jusante. A diminuição da produção pesqueira local foi unânime entre os entrevistados. A Etnoecologia mostrou-se uma importante ferramenta teórica e metodológica para dar visibilidade científica ao problema.

**PALAVRAS-CHAVE:** Pesca artesanal; Percepção ambiental; Conflitos; Etnoecologia.

## ABSTRACT:

*Artisanal fishing in the Marine Extractive Reserve Baía de Iguape encompasses the collection/capture of molluscs and crustaceans, among the latter, swimming crabs stand out. The progressive advance of the developmental vision has created numerous difficulties for the survival of local fishermen, materialized in socio-environmental conflicts, among which the one generated by the operation of the Pedra do Cavalo Hydroelectric Power Plant. Using qualitative research methods, the extractivists' perception was evident in the interviews that the inadequate system for storing and releasing water has been causing intense biotic and abiotic changes in the downstream estuary. The decrease in local fishing production was unanimous among the interviewees. Ethnoecology proved to be an important theoretical and methodological tool to give scientific visibility to the problem.*

**KEYWORDS:** Artisanal fishing; Environmental perception; Conflicts; Ethnoecology.

## INTRODUÇÃO

*"A vida de pescador é tudo, pra mim é tudo. Eu tenho tudo. Quero ter meus filhos amanhã, depois, que nem vocês aí, fazendo pesquisa, alguma coisa da vida. Mas eu não, pretendo ficar aqui nessa vida de pescador. Queria tanto poder ter um trabalho bom, se eu soubesse muito ler... mas meu estudo é pouco, e eu também já tá ultrapassado pra isso. Até eu chegar a me formar, tá longe. A vida de pescador pra mim é muito importante. Pra mim pescar é minha vida, é meu tudo. Pescar pra mim é meus braços, minha perna, é o ar que eu respiro, o sol que me esquenta, a cama que eu me deito, tudo, pra mim. Eu amo ser pescador! Amo também sentir o suspiro da maré. A maré também suspira. O cheiro do mar. Muitas pessoas pensam que ela tá alvoraçada (a maré). Alvoraçada é quando*

*começa o vento, aí ela se alvoraça. Mas de manhã cedo, perto de umas 5 horas, você vai sentir ela respirando. Aí você pára assim... Você entra na mata, levo mais de dez minutos só olhando o verde. Não tem coisa melhor do que você sentir o verde dentro de uma mata. Eu me sinto índio, ao mesmo tempo eu me sinto que gosto de mar. Sou uma descendência de quilombo, uma mistura de índio. Então eu me sinto livre. Por isso que a pesca pra mim é tudo.."*

*Pescador/quilombola  
RESEX Marinha Baía de Iguape*

Estima-se que 90% de todas as pessoas que dependem diretamente da pesca extrativa trabalham no setor de pequena escala, atividade que funciona como motor econômico e social, proporcionando segu-

rança alimentar, nutricional, e emprego em comunidades ribeirinhas (FAO, 2017). De acordo com Berkes et al. (2001), no contexto mundial, esse ramo da pesca responde por mais de 50% do total de capturas e emprega cerca de 98% dos 51 milhões de pessoas diretamente envolvidas com a coleta e o processamento de recursos marinhos. No Brasil, a pesca artesanal, ainda hoje, exerce um importante papel na subsistência e reprodução social de muitas comunidades tradicionais litorâneas. De acordo com o Ministério da Pesca e Aquicultura - MPA (2013), do total aproximado de 970 mil pescadoras e pescadores registrados, 957 mil são artesanais.

No estado da Bahia (Brasil), a pesca artesanal corresponde à quase totalidade da atividade pesqueira, sendo responsável por cerca de 26% da produção pesqueira da região Nordeste (SILVA, 2013). Segundo o Bahia Pesca (1994), no estado essa prática é constituída por duas atividades distintas: a mariscagem, que inclui a captura de moluscos bivalves, caranguejos, siris e aratus; e a pesca propriamente dita, que lida com os peixes e crustáceos, como o camarão e a lagosta. No litoral baiano, as atividades de pesca são realizadas em mar aberto, em afloramentos recifais próximos à costa ou em estuários próximos a desembocaduras de rios (SOUTO, 2004). Esses estuários caracterizam-se pela presença de mangues arbóreos em suas bordas que permitem a concentração de numerosas espécies animais utilizáveis na alimentação, adquirindo, portanto, grande relevância socioeconômica.

Na base da interação ser humano/ambiente está um vasto arcabouço cultural que inclui cosmologias, ideologias, crenças, além de um extenso corpo de conhecimentos e práticas, que progressivamente vêm chamando a atenção por parte de pesquisadores e gestores públicos. A Etnoecologia vem se mostrando uma ex-

celente ferramenta teórico-metodológica para analisar as complexas interações entre cultura e ecologia (SOUTO, 2004). Na definição dada por Marques (2001), Etnoecologia é o estudo transdisciplinar dos pensamentos (conhecimentos e crenças), dos sentimentos e dos comportamentos que intermediam as interações entre as populações humanas e os demais elementos dos ecossistemas dos quais elas dependem, bem como os impactos ambientais daí decorrentes.

Segundo Rios (2019, p.35), “mesmo se tratando de territórios legais, tais como Áreas de Proteção Ambiental (APA), Reservas Extrativistas e/ou territórios quilombolas, etc., observa-se os espaços de uso das comunidades se tornaram áreas de interesse estratégico do capital”. Esse quadro vem se agravando recentemente com a avalanche neoliberal que tem encontrado um solo fértil no mundo e no Brasil com efeitos altamente deletérios e destrutivos (MUNIZ, 2009; ARAÚJO et al, 2019).

A continuidade desse processo destrutivo, portanto, constitui uma ameaça ao desenvolvimento socioeconômico e à qualidade de vida das populações que vivem da pesca e da mariscagem em áreas de manguezal, que, via de regra, se manifesta em conflitos socioambientais (COUTO et al., 1997; PROST, 2010; CASAL, 2010; MARTINS, 2014; RÊGO, 2019; SOUTO e SAMPAIO, 2019). Segundo Acserald (2004), no processo de reprodução das sociedades, estas se confrontam com diferentes projetos de uso e significação de seus recursos naturais, sendo esses recursos sujeitos a conflitos entre distintos projetos, sentidos e fins. Ainda de acordo com o autor, o estudo dos conflitos ambientais é a ocasião para se dar visibilidade, no debate sobre a gestão das águas, dos solos, da biodiversidade e das infraestruturas urbanas, aos distintos atores sociais que resistem aos processos de monopolização dos recursos

ambientais nas mãos dos grandes interesses econômicos. Este movimento do Terceiro Mundo, que luta contra os impactos ambientais que ameaçam as pessoas menos favorecidas, é chamado de “Ecologismo dos Pobres”, cada vez mais apoiado pela Etnoecologia e pela Ecologia Política (ALIER, 2007).

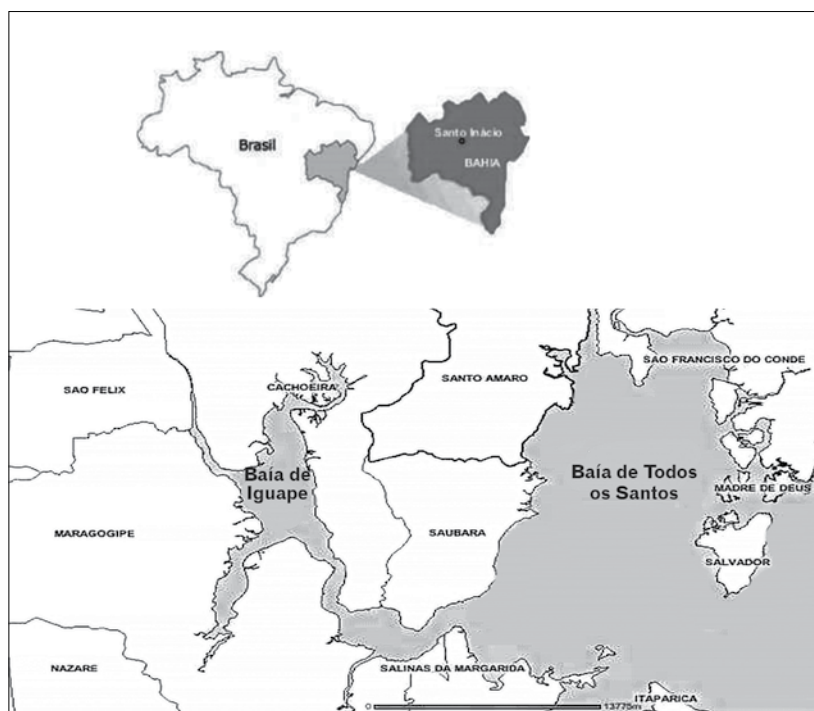
Segundo Vivacqua e Vieira (2005), “as dificuldades de equacionamento de conflitos socioambientais em áreas protegidas têm indicado a necessidade de se rever o modelo de gestão dos recursos naturais adotado pelas agências governamentais em nosso país. Neste contexto, impõe-se o desenvolvimento de pesquisas que tenham como foco a gestão de conflitos.” As relações de poder, no que diz respeito à intervenção humana no meio ambiente é objeto de estudo da Ecologia Política, forjada no cruzamento da geografia humana, da ecologia cultural e da Etnobiologia (LEFF, 2013). Essas linhas de pesquisa, em

conjunto, favorecem não apenas à visibilidade acadêmica dos conflitos socioambientais, mas também explicitam as vozes dos próprios atores sociais, podendo se tornar documentos contundentes a serem utilizados pelos pescadores em suas estratégias jurídicas de lutas. Tendo em vista essa grave situação ambiental, bem como a escassez de trabalhos com abordagem etnoecológica sobre conflitos socioambientais em comunidades pesqueiras na Bahia, propõe-se aqui abordar esta situação vivida por pescadores e marisqueiras da RESEX Baía de Iguape, à luz da etnoecologia abrangente de Marques (1995), em suas “Bases Conflitivas”.

## **METODOLOGIA**

### **Área de Estudo**

O estudo foi desenvolvido na Baía do Iguape que abrange uma Reserva Marinha Extrativista que se estende sobre águas



**FIGURA 1:** Mapa referente à localização geográfica Baía do Iguape

**FONTE:** Modificado de [www.informs.conder.ba.gov.br](http://www.informs.conder.ba.gov.br).

interiores. A RESEX Marinha da Baía do Iguape foi a primeira reserva extrativista criada no Estado da Bahia, a partir do Decreto Federal de 11 de agosto de 2000. Localiza-se nos municípios de Maragojipe e Cachoeira, com objetivo, dentre outros, de oferecer proteção aos ecossistemas de manguezal ali abundantes e as comunidades tradicionais, fortalecendo suas atividades de exploração pesqueira (CASAL, 2010; MARTINS, 2014).

A Baía do Iguape compõe um complexo estuarino-lagunar que se estende até próximo à desembocadura do rio Paraguaçu (Figura 1). Está localizada na margem oeste da Baía de Todos os Santos, nas coordenadas 38°52'- 38°42' de longitude oeste e 12°46'-12°52' de latitude sul, abrangendo uma área de aproximadamente 80 Km<sup>2</sup>, comunicando-se com a Baía de Todos os Santos por meio do Canal de São Roque (IBAMA, 2000). Nesta área fazem uso ao menos 4.000 famílias (com base apenas nos registros nas colônias de pescadores) que residem nas diversas comunidades no entorno da baía.

### **Coleta de dados**

A coleta de dados ocorreu no período de 15 de maio de 2013 a 09 de abril de 2014, mas as percepções e análises dos conflitos continuam até o presente momento, através de discussões nas reuniões do Conselho Deliberativo da RESEX, do qual o autor faz parte desde 2015. As comunidades trabalhadas foram aquelas localizadas na RESEX da Baía do Iguape e o critério utilizado para sua escolha deu-se a partir da relação das mesmas com a pesca de siri, ou seja, as comunidades em que essa atividade se apresenta como predominantemente econômica. Foram visitadas as comunidades de Nagé, Coqueiros, Itapecirica e Ponta de Souza, Santiago do Iguape, São Francisco do Paraguaçu e na sede Maragojipe.

Após a identificação das comunidades, foram realizadas 78 entrevistas semiestruturadas (AMOROZO *et al.*, 2002) com especialistas nas modalidades de pesca de siri, marisqueiras e pescadores, onde foram feitos questionamentos acerca dos conflitos socioambientais estabelecidos na área da RESEX. Em reconhecimento a cultura local, durante as entrevistas procurou-se utilizar termos do linguajar nativo, a fim de se facilitar a comunicação. As transcrições das entrevistas foram feitas *verbatim*, ou seja, respeitando-se a fala original das pessoas. Os nomes dos entrevistados foram omitidos nas transcrições das falas para evitar um possível constrangimento e/ou comprometimento à segurança dos mesmos, tendo em vista que a temática de conflitos socioambientais é delicada e significativamente atual. Os arquivos com os áudios e as transcrições estão arquivados no Laboratório de Etnobiologia e Etnoecologia (LETNO) da Universidade Estadual de Feira de Santana.

A amostra dos informantes foi definida a partir de indivíduos indicados por lideranças das próprias comunidades. A ampliação amostral foi possibilitada pela técnica metodológica “bola de neve” (BIERNACKI e WALDORF, 1981). Essa técnica é uma forma de amostra não probabilística na qual os indivíduos iniciais do estudo indicam novos indivíduos que por sua vez indicam novos indivíduos e assim sucessivamente, até que seja alcançado o objetivo proposto (“ponto de saturação”). O “ponto de saturação” é atingido quando os novos entrevistados passam a repetir os conteúdos já obtidos em entrevistas anteriores, sem acrescentar novas informações relevantes à pesquisa (MINAYO, 2017).

Nas entrevistas foram identificados *memes*, “fragmentos reconhecíveis de informação cultural passados de pessoa a pessoa dentro de uma cultura” (DAWKINS, 1979; BLACKMORE, 2000; TOLEDO

e SILVA, 2014), utilizados neste trabalho como ferramenta para verificar a consistência das informações. Foram consideradas apenas as informações que se repetiram em pelo menos 70% das falas dos entrevistados, índice entendido como suficiente para caracterizar a consistência dos *memes*. Os dados também foram trabalhados através de uma análise emicista/eticista (FELEPPA, 1986), relacionando os conhecimentos acadêmicos e tradicionais, optando-se ainda pela abordagem etnoecológica abrangente (Marques, 1995,2001), quando os dados são inseridos em bases cognitivas conflitivas.

## **RESULTADOS E DISCUSSÃO**

A Hidrelétrica da Pedra do Cavalo é constantemente citada pelos pescadores e marisqueiras da RESEX Baía do Iguape como um dos principais fatores que incidem negativamente sobre a pesca dos siris. O reservatório, localizado no Rio Paraguaçu (figura 2), construído na década de 80, teve como principal função amenizar os efeitos negativos das enchentes provocadas em cidades ribeirinhas à jusante. Até o ano de 2004 era operado pela Empresa Baiana de Águas e Saneamento S.A (EMBASA), porém, no ano seguinte entrou em operação a Usina Hidrelétrica (UHE) Pedra do Cavalo, o reservatório passou a ser usado como centro gerador de energia elétrica, gerenciado agora pela empresa Votorantim (GENZ, 2006).

Foi possível identificar nas falas dos pescadores uma sequência cronológica no que se refere à influência da Pedra do Cavalo na pesca dos siris, bem como de outros pescados, a saber: antes da existência do/a reservatório/barragem; durante o funcionamento da barragem apenas como reservatório de água e após a implantação da hidrelétrica Montenegro *et al.* (2001). Semelhante relação também foi possível observar entre o panorama da pesca dos

pescadores do rio São Francisco e a construção / operação da usina hidrelétrica de Xingó em Alagoas.

De acordo com os entrevistados, antes da existência da barragem, em períodos de chuvas havia inundações nas comunidades à margem do rio, prejudicando fortemente as atividades de pesca. Com a construção da barragem, as cidades de Cachoeira e São Félix foram protegidas das constantes cheias e a liberação de água a jusante ocorria exclusivamente através do vertedouro das comportas (GENZ, 2006). As inundações agora ocorriam com menos frequência, pois a água derramava apenas em períodos de cheias. Segundo relatos, nessas cheias a pescaria era prejudicada, frente à correnteza torrencial do rio e submersão dos peixes e crustáceos que eram arrastados para baixo. Entretanto, dentro de alguns dias, voltavam a aparecer com muita fartura.

*"Quando soltava muito água, a gente pescava mais embaixo, a gente não aguentava porque a correnteza era muito forte na maré. A gente descia, mas voltava muito cedo".*

*"Porque logo quando a barragem solta, o marisco some. Porque tem aquele período da correnteza demais, aí leva o marisco. Mas quando a água assenta o marisco volta tudo, e volta melhor. Mais quantidade. Porque ele gosta".*

Com a implantação da Usina Hidrelétrica (UHE) de Pedra do Cavalo, o regime de vazão foi significativamente alterado. Pescadores e marisqueiras afirmam que a empresa responsável pela operação da UHE vem suspendendo gradativamente a operação de abertura das comportas da barragem em razão da vazão ocorrer única e exclusivamente por interesses relacionados à produção de energia.





**FIGURA 2:** Reservatório de Pedra do Cavalho.

**FONTE:** CASAL (2010). p.61

Esse fato gerou inúmeras implicações na pesca do siri e uma percepção quase unânime da gradativa diminuição das capturas, além de grandes alterações nas condições ambientais. Conflitos relacionados a recursos ambientais são chamados de “conflitos ecológicos distributivos” Alier (2007).

*“Depois da hidrelétrica e da barragem também. Depois da barragem a pescaria começou só a diminuir. Aí construiu essa hidrelétrica aí, acabou. Agora acabou com tudo. Ela prende a água, não solta água doce pra poder botar o salgado pra baixo porque aí os mariscos do doce vem pra gente também. Aí dá muito marisco, todo tipo de marisco. Até os próprios siris que fica preso nas pedras ele não desce. Se descer ele morre no salgado. É siri do doce.”*

“A pescaria daqui, é uma perna de rio, né?! Então não tinha barragem aí sempre dava aquela água doce. Sempre quando dava aquela água doce forte dava aquele enxorrozinho que passava cinco, seis dias, a água salobra. Então com esse negócio dessa barragem aí, a pescaria quebrou, parou mais.. desde de 50 e tantos anos que eu pesco, ter esse enxorrozinho que nós só panha mais numa pescaria mais avultada quando tem esse enxorro dessa água doce. Aí parou isso, nunca mais teve, então a pescaria do siri ela parou um pouco.”

Diversos fatores influenciam a distribuição da salinidade das massas de água nos estuários, tais como: a forma do estuário e o seu o fundo; incidência dos ventos; evaporação da água da superfície; mudanças de maré; e as variações sazonais do escoamento de água doce de rios como resultado dos padrões de precipitação ou derretimento de neve (CASTRO e HUBER, 2012). Sendo a água doce um elemento essencial aos estuários, é possível afirmar que a imprevisibilidade ou não da liberação do seu fluxo pela Hidrelétrica de Pedra do Cavalho tem influenciado largamente no gradiente de salinidade, na profundidade do rio, no fornecimento de nutrientes e na produção de pescados.

*A salinidade dos estuários oscila significativamente tanto de lugar para lugar quanto de tempo em tempo. Quando a água do mar, com uma média de salinidade de 35‰, se mistura com a água doce (quase 0‰), a mistura fica com salinidade entre esse intervalo. Quanto mais água doce for misturada, menor será a salinidade. Portanto, a salinidade diminui à medida que se vai à montante (CASTRO & HUBER, 2012, p. 270).*

A entrada de água doce é amplamente reconhecida como um fator essencial aos estuários, inclusive no controle de sua salinidade. Ela interfere positivamente na geração dos padrões de circulação estuarina, na formação dos gradientes de salinidade, no transporte de sedimentos, no fornecimento de nutrientes e produção de pescados. Na maioria das vezes, os efeitos negativos estão relacionados ao transporte associado de compostos tóxicos, poluentes e organismos patogênicos, vindos das bacias hidrográficas adjacentes (POWELL *et al*, 2002).

Com a implantação da UHE Pedra do Cavalho, a liberação das águas para o estuário ficou condicionada à necessidade

de geração de energia, assim as comportas passaram a ser utilizadas apenas em casos de cheia (GENZ, 2006). O que se observa hoje é uma vazão de 40 m<sup>3</sup>/s em um período de uma a duas horas durante todo o dia, conforme estatuído pelo Instituto de Meio Ambiente e Recursos Hídricos do Estado da Bahia. Entretanto, tal volume não pode ser classificado como “vazão mínima ou ecológica”, tratando-se apenas de uma regra operativa estabelecida pela hidrelétrica. Ainda assim, mesmo que essas regras existam, há na literatura questionamentos sobre as metodologias empregadas (VESTENA *et al.*, 2012). Apesar das constantes demandas do Conselho Deliberativo da RESEX Baía de Iguape, esse órgão estadual de meio ambiente até hoje não divulgou os critérios técnicos utilizados para essa decisão, e, de acordo com os pescadores, há muito tempo as comportas não são abertas, acarretando um gradativo aumento da salinidade na Baía.

*“Siri mesmo ficou fraco. Depois ainda da barragem que não solta água. O rio só vive salgado. A pescaria tá ruim. Quando a água tava doce era bom pra gente. Porque dava todo tipo.”*

*“Depois da hidrelétrica e da barragem também. Depois da barragem a pescaria começou só a diminuir. Aí construiu essa hidrelétrica aí, acabou. Agora acabou com tudo. Ela prende a água, não solta água doce pra poder botar o salgado pra baixo porque aí os mariscos do doce vem pra gente também.”*

*“Porque o volume de água não sai mais pelas comportas a mais de cinco anos. Mesmo com enchente eles não solta pelas comportas, ele só solta pelo túnel.”*

Essa estratégia de funcionamento da barragem vem alterando a situação hidrológica anterior completamente inadequada à região estuarina.

*“Só para tu ter ideia de como o sal, como é que tá entrando aqui. Teve um dia aqui, que a mesma água deu a mesma medida que Bom Jesus, é mar aberto, mesmo grau que deu lá, deu aqui. Só para tu ver que não é mais rio, que agora é mar. Maré de sal brabo.”*

*“Então com esse negócio dessa barragem aí, a pescaria quebrou, parou mais. Porque ela era já acostumado há muito anos, desde de 50 e tantos anos que eu pesco, ter esse enxorzinho que nós só panha mais numa pescaria mais avultada quando tem esse enxorro dessa água doce. Aí parou isso, nunca mais teve, então a pescaria do siri ela parou um pouco.”*

Genz (2006), em seu estudo de caso no Rio Paraguaçu sobre a vazão mínima para estuários, afirma que as recentes modificações geradas pelo funcionamento da Hidrelétrica de Pedra do Cavalo vêm alterando a salinidade no alto e médio estuário, causando, por várias vezes, o desaparecimento de bivalves e gastrópodes que compõe a base da economia de subsistência. Estes fatores levaram inclusive à instauração de processo criminal, na Procuradoria Geral da República, contra a concessionária da geração de energia.

*“Depois dessa usina aí parou um pouco. Antes da usina a água ficava salobra. Agora ta salgada até debaixo da ponte. Aquele siri-boia que tinha, o siri-nema, aquele siri se acabou, se enterrou, ninguém sabe mais onde foi. Que isso é siri do salobro. Que a água movimentava, então siri salobro. Na barragem, sempre que abria a comporta, salobrava. Agora não ta vindo mais água pra isso. É tudo salgada. De vez em quando tem uma enchentezinha, aí salobrava tudo, até aqui assim ficava salobro. Era melhor do que agora. Pra siri mesmo era bom. Depois da hidrelétrica. Antes da enchente eles*

*soltavam logo uma comporta ou duas, aí ficava salobro. Salgado-doce ficava salobrinho, aquele siri-boia, siri-nema, dava muito. De jereré e de gaiola dava muito mesmo. Esse siri invadiu até na ponte, lá em Cachoeira, porque salgou tudo. Agora eu não sei porque não tem água suficiente pra descer de lá. Acho que a hidrelétrica volta água. Antes da hidrelétrica acumulava água e soltava. Agora não acumula mais água. Aqui não chega a salobrar o rio. Eu acho que sofre (siri). O siri-boia que dava aqui, não foi nós que acabou, quem acabou foi a hidrelétrica. A gente achamos que não foi bom."*

Os estuários estão entre os ambientes mais férteis do mundo e algumas das pescas mais produtivas ocorrem nesse ecossistema. Constituído-se como ambientes instáveis, os organismos que ali vivem desenvolveram muitas adaptações aos ciclos das marés, lhes permitindo explorar as diversas vantagens de habitarem esses ambientes (ODUM e BARRET, 2007). A vida em um estuário gira principalmente em torno da necessidade de se adaptar aos extremos de salinidade, temperatura e outros fatores físicos, fatores que tornam o ambiente restrito a relativamente poucas espécies (CASTRO e HUBER, 2012). De acordo com a percepção das comunidades, a operação da barragem tem provocado uma grande mudança nesse ambiente. Desde o funcionamento do reservatório até antes da implantação da hidrelétrica, os organismos foram obrigados a se adaptar às diferentes condições ambientais impostas pela construção da barragem. Entretanto, alterações em decorrência da operação da hidrelétrica tem modificado ainda mais a dinâmica estuarina, provocando a diminuição e até desaparecimento de alguns recursos pesqueiros, desdobrando em consequências ambientais e econômicas.

*"Quando o 'sargado' se enche demais não presta, não presta para as criação*

*do marisco. Quando mais o 'sargado' e o doce, quanto mais 'sargado' e o doce melhora a pescaria. Não tá 'sortando' água da barragem, assim da chuva mesmo é. Não enchia também, mais quando baixava dai era muito marisco que pegava. A hidrelétrica não tá 'sortando' nada de água. Só tá 'sortando' água por baixo que não dá muito. O marisco daqui não é totalmente salgado, não é 100% sal e também não é 100% doce, é meio controlado, de água salobra, dava marisco bastante."*

De acordo com os pescadores, dois tipos de siris, o siri-boia (*Portunus spinimanus*) e o siri-nema (*Callinectes bocourti*), vêm aparecendo menos na região após a redução nas vazões da hidrelétrica. Vale salientar que essas espécies são mais valorizadas, pois apresentam maiores tamanhos e, segundo os entrevistados, possuem uma carne mais saborosa. Ainda de acordo com os entrevistados, a água doce é importante para o aparecimento dessas espécies, pois se desenvolvem mais próximas à barragem, onde as marés não chegam com muita força. Anteriormente, quando a água doce era liberada, os siris eram trazidos à jusante, descendo para a baía, o que gerava uma grande quantidade de capturas dessas espécies. Com a diminuição da água doce e aumento da intrusão salina na baía, o siri-boia e o siri-nema têm desaparecido. Em contrapartida, atualmente o siri-de-coroa tem sido capturado na região com mais frequência, uma vez que, de acordo com os pescadores, essa espécie tem preferência pela água mais salobra. Notam-se, portanto, as alterações ecológicas geradas pelas mudanças das condições ambientais. Segundo o levantamento da fauna bentônica realizado por Barros *et al.* (2008), a região de maior riqueza faunística no estuário do Rio Paraguaçu está localizada junto à entrada do Canal do Paraguaçu e ao final do delta fluvial no centro da Baía do Iguape.

*"O siri-boia e o siri-nema é do salobro. O sal entrou, pronto. Sumiu. Ele cria lá por cima. Quando tinha a água doce, eles descia. Aí depois desses dois anos pra cá, pronto. Só tá ruim" (pescador, 50 anos). "Aqui não dá siri-boia não. Siri-boia só mais em Cachoeira. Antigamente quando soltava água eles descia. Mas agora não solta mais água, eles não vem mais não. Aí a água arrasava ele pra cá pra baixo."*

*"Aí esse negócio da fraqueza do siri começou desde a ponte, da barragem Pedra do Cavalo, porque aqui o rio é baixo, só da pescaria quando a água tá meia misturada doce e salgada, mas depois dessa barragem aí a água é só salgada, o marisco aqui não produz muito no salgado, produz mais na água misturada doce e salgada."*

De acordo com Castro e Huber (2012), manter o equilíbrio apropriado de sal e água das células e dos fluídos corporais é um dos maiores desafios enfrentados pelos organismos estuarinos. A maioria deles é composta por espécies marinhas que desenvolveram a capacidade de tolerar baixas salinidades, algumas delas adaptadas para viver em água salobra, ou água de salinidade intermediária. Os organismos estuarinos, na maioria são espécies eurialinas, isto é, que toleram uma ampla gama de salinidades. Em contrapartida, às relativamente poucas espécies que toleram apenas uma estreita faixa de salinidade são limitadas às extremidades superior e inferior do estuário, raramente penetrando seu interior. (CASTRO e HUBER, 2012). É possível afirmar, portanto, que a mudança no regime de vazão provoca pressões adaptativas nas espécies de siris, influenciando diretamente na prática dos pescadores artesanais e nas suas condições de reprodução e sobrevivência. Associado a essa diminuição no volume de água doce vertido,

o aumento no nível dos mares pode ainda estar agravando ainda mais a situação, tendo em vista que a força das correntes de marés também tem aumentado (FIEDLER, 2015).

Outro problema apontado pelos pescadores em consequência da alteração do regime de vazão do reservatório operado como hidrelétrica é a diminuição da profundidade do leito do rio. De acordo com Castro e Huber (2012), os rios carregam grandes quantidades de sedimentos e outros materiais para a maioria dos estuários, quando a corrente do rio diminui, a areia e outros materiais grosseiros se depositam na parte superior do estuário. A diminuição da vazão do rio Paraguaçu, em decorrência da hidrelétrica, faz com que os sedimentos que antes eram exportados para a foz e para as regiões de praia adjacentes fiquem armazenados dentro do próprio estuário causando um processo acelerado de assoreamento. Esse processo foi percebido em outros estuários, como o estudo no rio Jaguaribe por Dias *et al.* (2010).

*"Também a questão da hidrelétrica, que não teve mais aquele período de água doce para lavar o rio, pra limpar então a coroa fica maior parte da coroa é suja com limo, então com limo não tem, os canais ficam rasos, porque a água doce lavava, e hoje os canais, antigamente a gente chamava aqui em média de 5, 6 braças em torno de quase 10m de profundidade, estando falando de maré alta, hoje dá três braça, média de 4,5m, então lavava. Então o rio ficou parado, em baixo mesmo dava de maré baixa dava três braça, no caso uma maré grande uma pessoa de 1,70m passa andando."*

As alterações na descarga de água doce também influenciam na limpeza do rio e no aporte de nutrientes para o estuário. De acordo com os pescadores, o rio

está sempre sujo e isso tem prejudicado a pescaria do siri. Outro importante fator a se destacar é quanto aos nutrientes, fonte de alimentação para o siri, que não tem descido para estuário juntamente com a água doce, fato esse que tem influenciado na dinâmica de sobrevivência e reprodução do siri. Vale considerar que os estuários também são locais vitais de reprodução e alimentação para muitas aves, peixes, camarões e outros animais (CASTRO e HUBER, 2012).

*“Depois dessa barragem que fizeram em cachoeira, acabaram com a gente. Aqui você tá acostumado com o salgado e com o doce, aí a pescaria era outra melhor mesmo, agora ficou ruim. A água tá tudo presa. O mar, a coroa limpava tudo, tirava todas as porqueiras, tem coroa que agora é só lama. Lama pura. É tudo essa lama. Só tem salgado. Nós estamos panhando siri agora lá de baixo.”*

Os impactos gerados pelo uso de novas estratégias de captura buscam adaptar-se às dinâmicas culturais e de liberação da água, que possui intervalos e intensidades inconstantes e alternadas. Fatores que interferem nas atividades tradicionais de pesca diretamente e/ou indiretamente e nas transformações ambientais, comprometendo ainda a existência e reprodução das populações que dependem dos recursos naturais.

Na relação entre o pescador da RESEX Marinha Baía do Iguape e a pesca do siri, as modificações têm afetado a vida dos pescadores de forma direta com a redução da atividade ou até mesmo a extinção total da pesca do crustáceo, como ocorreu, por exemplo, na comunidade de Coqueiros.

*“Tá tendo muita diferença [na pesca]. A diferença pra gente aqui foi a usina, né!? A usina acabou com tudo aqui*

*porque trancou a água. Agora não tá tendo mais água doce aí pra limpar o rio, porque antigamente a gente tinha água doce. Mês de dezembro mesmo, tinha uma força de água aqui danada, então limpava o rio. O siri, peixe, tudo dava com fartura e agora não tá dando mais. E também muito ‘exporado’. ‘Cê’ vê que aqui só quem tinha munzuá aqui era eu.*

*Pescavam mais de jereré e hoje todo mundo tem e aí só faz diminuir.*

*Muito ‘exporado’, nosso rio aqui é apertado, não tá tendo mais água doce. Essa usina aí acabou com nosso rio que ela não dá mais solta de água. ‘Cê’ vê, não pode mais botar uma rede, não viu lá na frente, não? O rio tá sujo, muito saco. O pessoal não tem... fica jogando saco tudo na maré então não tem mais como. Diminuiu mermo a pescaria aqui. Aí uns 10 anos, 5 anos atrás aí eu pescava siri e ‘panhava’ o quê?! Uns 150, 170 quilos de siri num dia. Eu botava o munzuá e quando eu encostava a canoa aqui, o pessoal vinha tudo ver o siri. Depois o pessoal começou e disse “Ah não, eu vou fazer também, vou fazer.” E agora a gente só pega o que? 15 quilos, 20 quilos de siri devido ao impacto que deu.”*

De acordo com Alves e Santos (2017), os casos de conflitos socioambientais no Brasil revelam diversas situações em que grupos sociais afetados por diferentes projetos econômicos rejeitam o estado de privação e/ou risco a que estão submetidos, enfrentando seu problema a partir da mobilização social com vistas à denúncia. O Conselho deliberativo da RESEX, sob a coordenação do ICMBio, juntamente com lideranças extrativistas, pesquisadores universitários e outros membros da sociedade civil organizada, ao longo dos anos vem travando várias batalhas jurídicas

junto aos Ministérios Públicos Estadual e Federal, para que a empresa responsável pelo funcionamento da usina hidrelétrica (Votorantim) possa garantir uma vazão ecológica necessária ao equilíbrio hídrico na Baía de Iguape. Esse problema vem trazendo graves consequências no gradiente de salinidade, na profundidade do rio, no substrato dos canais, na velocidade das correntes, no fornecimento de nutrientes e, conseqüentemente, na produção do pescado (ICMBio, 2022). Isso acontece porque, após a implementação da Usina Hidrelétrica da Pedra do Cavalo, a água só vem sendo liberada para a produção de energia, sob demanda do Sistema Interligado Nacional (SIN). Algo que só ocorre poucas horas por dia, não sendo o volume de água, portanto, suficiente para a estabilidade do estuário a jusante. Infelizmente, o Instituto de Meio Ambiente (INEMA), responsável pelo licenciamento e fiscalização de empreendimentos, associado a uma política ambiental de pouca efetividade do Governo do Estado da Bahia, seja por ineficiência, seja por conivência, não tem desempenhado seu verdadeiro papel. O registro de numerosos conflitos socioambientais na Baía de Todos os Santos, compilados por Rios (2019) atestam esse descumprimento de funções.

O estuário da Baía de Iguape, quando não é afetado pela falta de água doce, problema esse historicamente crônico, sofre nos períodos de cheia do rio Paraguassu, quando um volume extremamente alto é liberado pelas comportas da barragem, a título de uma alegada “segurança da barragem”. Essa soltura, que chegou em dezembro de 2021 a 1.500 m<sup>3</sup>/s, ocasiona a perda de grande parte dos principais recursos pesqueiros, além de apetrechos de pesca que são destruídos ou levados pela maré (ICMBio, 2022). Ou seja, o estuário e as comunidades pesqueiras que dependem de seus recursos, quando não sofrem cronicamente com uma vazão bai-

xa de água doce, nos meses de verão, são seriamente prejudicados com o excesso de água liberado no período chuvoso. O presente trabalho, portanto, busca caracterizar este embate entre grupos, percepções e interesses díspares, na perspectiva, como afirma Alves e Santos (2017), de fortalecer o lado vulnerável da disputa e aumentar sua capacidade de resistência.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A pesca de siri na RESEX Marinha Baía do Iguape, em algumas comunidades, é a maior fonte de renda para os moradores da região, ainda que associada a outras atividades. Porém o que se percebe a partir das entrevistas nas comunidades e nas discussões em reuniões do Conselho Deliberativo, é uma gradativa diminuição do recurso ao longo tempo, estando à mesma associada a diversos fatores.

A explicação mais frequente dada pelos entrevistados para a diminuição dos recursos pesqueiros locais é a operação da Hidrelétrica de Pedra do Cavalo, cujos impactos ameaçam não apenas a sustentabilidade ecológica, mas também social, econômica e cultural. A falta de intermitência na vazão de água tem alterado as condições ambientais no estuário da Baía de Iguape, refletindo-se direta e/ou indiretamente na sua biota e, conseqüentemente, na vida das pessoas que dela dependem. Os siris estão entre os recursos mais afetados por estes impactos.

Em consequência da diminuição do siri, alteram-se as estratégias de captura, incorporando novas artes de pesca que geram adaptações para o exercício da atividade. No caso da RESEX, o uso de “gaiolas” ou munzuá tem sido apontado também como um dos fatores para a diminuição do siri. O uso da malha pequena não seleciona os siris, sendo assim, todos os tamanhos são capturados – sobretudo

os jovens e fêmeas ovadas –, além de atrair outros tipos de pescarias, a depender do local em que sejam colocadas. Esta estratégia, portanto, ao mesmo tempo em que se apresenta como uma alternativa à pesca, tem se tornado um problema.

A falta do manejo adequado de águas, feito pela empresa Votorantim que administra a Hidrelétrica de Pedra de Cavalo, e não fiscalizado e pelo Instituto de Meio Ambiente da Bahia (INEMA), gera uma grave situação de conflito socioambiental. Apesar da luta de pescadores e pescadoras da RESEX Baía de Iguape, do ICMBio, de pesquisadores de diferentes universidades baianas que compõem o Conselho Deliberativo desta Unidade de

Conservação, pouco ou quase nada tem sido feito para a solução dos problemas.

Os resultados apresentados e discutidos no presente trabalho também permitem trazer visibilidade a comunidades que sobrevivem na região da RESEX, reconhecidos enquanto partes dessa totalidade. O respeito aos modos de vida e a valorização dos conhecimentos e práticas tradicionais são imprescindíveis para o futuro plano de manejo da RESEX Baía de Iguape. O presente trabalho buscou reforçar a Etnoecologia Abrangente, como uma ferramenta de grande utilidade, tanto para a obtenção de dados e informações relevantes, quanto para gerar uma análise socioecológica e ambientalmente responsável.

## REFERÊNCIAS

- ACSELRAD, Henri (Org.). *Conflitos ambientais no Brasil*. Rio de Janeiro: Relumê Dumará; Fund. Heinrich Boll, 2004.
- ALIER, J. M. *O ecologismo dos pobres: conflitos ambientais e linguagens de valorização*. São Paulo: Contexto, 2007.
- ALVES, S.G. e SANTOS, S.L. 2017. INJUSTIÇAS E CONFLITOS SOCIOAMBIENTAIS: O QUE SÃO E COMO surgem. *R. gest. sust. ambient.*, Florianópolis, v. 6, n. 2, p. 216 - 226, jul./set. 2017. 216
- AMOROZO, M.C., MING, L.C.; SILVA, S.P. da. *Métodos de coleta e análise de dados em etnobiologia, etnoecologia e disciplinas correlatas*. Rio Claro: UNESP/CNPq, 2002.
- ARAÚJO, N.M.S., MENDONÇA, E.S.; COSTA, J.M.A.; SILVA, J.P. Conflitos socioambientais no Nordeste brasileiro: tema de interesse do serviço social. *R. Katál.*, Florianópolis, v.12, n.2, p.363-373, 2019.
- BAHIA PESCA. *Perfil do setor pesqueiro (Litoral do Estado da Bahia)*. Salvador: Bahia, 1994.
- BARROS, F., HATJE, V., FIGUEIREDO, M.B., MAGALHÃES, W.F., DÓREA, H.S. & EMÍDIO, E.S. The structure of the benthic macrofaunal assemblages and sediments characteristics of the Paraguaçu estuarine system, NE, Brazil. *Est. Coast. Shelf. Scie.* 78:758-762, 2008.
- BERKES, F.; Robin MAHON, R.; McCONNERY, P. Richard; POLLNAC, R.; and POMEROY, R. *Managing Small-scale Fisheries. Alternative Directions and Methods*. International Development Research Centre: Canada, 2001.
- BIERNACKI, P. e WALDORF, D. Snowball Sampling—Problems and Techniques of Chain Referral Sampling. *Sociological Methods & Research*, 10, 141-163, 1981.

- BLACKMORE, S. The power of memes. *Scientific american*, 4 (283): 52-61, 2000.
- CASAL, F. *Maré, Mangue e Marisco: etnoecologia da pesca artesanal de crustáceos na comunidade do Angolá (RESEX Marinha Baía do Iguape), Maragogipe-BA*. Dissertação de Mestrado. Universidade Estadual de Feira de Santana. 2010.
- CASTRO, P.; HUBER, M.E. *Biologia Marinha*. 8a. Edição. Porto Alegre: AHMG Ltda, 2012.
- COUTO, V.A.; AZIZ, C.; ROCHA, A.G.P. Caracterização sócio-econômica. In: FALCON, G. (Ed.) *Baía de Todos os Santos; diagnóstico socio-ambiental e subsídios para a gestão*. Salvador: Germen/UFBA-NIMA, 1997. p.167-184.
- DAWKINS, R. *O Gene egoísta*. BeloHorizonte: Itatiaia, 1979.
- DIAS, T. L da S.; CODES, D. H. C. de; BANDEIRA, F. P. S. de F. *Comparação de Conflitos Sócio-ambientais em dois municípios da Baía de Todos os Santos, Bahia – um estudo preliminar de percepção*. II CONGRESSO LATINOAMERICANO DE ETNOBIOLOGIA, VIII SIMPÓSIO BRASILEIRO DE ETNOBIOLOGIA E ETNOECOLOGIA. Recife, novembro de 2010.
- FAO. *Diretrizes Voluntárias para Garantir a Pesca de Pequena Escala Sustentável no Contexto da Segurança Alimentar e da Erradicação da Pobreza*. Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura. Roma, 2017.
- FELEPPA, R. Emics, etics, and social objectivity. *Current Anthropology*, 27 (3):243-254, 1986.
- FIEDLER, M.F.M. *Dinâmica estuarina em cenários de aumento do nível do mar.: estuário de Santos-SP*. Dissertação de Mestrado em Oceanografia. USP: São Paulo, 2015.
- GENZ, F. *Avaliação dos efeitos da Barragem Pedra do Cavalo sobre a circulação estuarina do rio Paraguaçu e Baía de Iguape*. Tese (doutorado em Geologia). Universidade Federal da Bahia, Instituto de Geociências. Salvador. 2006.
- IBAMA (INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS). Decreto de criação da Reserva Extrativista Marinha Baía do Iguape. Brasília, 2000.
- ICMBio (Instituto Chico Mendes). Relatório N° 3/2022 - RESEX Marinha Baía de Iguape/ICMBio, 2022.
- LEFF, E. Ecologia Política: uma perspectiva latino-americana. *1 Desenvolvimento e Meio Ambiente*, 27 (11-20), 2013.
- MARQUES, J.G.W. *Pescando pescadores: etnoecologia abrangente no baixo São Francisco*. São Paulo: NUPAUB/USP, 1995.
- \_\_\_\_\_. *Pescando pescadores: ciência e etnociência em uma perspectiva ecológica*. 2. ed. São Paulo: NUPAUB/Fundação Ford, 2001.
- MARTINS, V. S. *As cores negras da lama: etnoecologia, percepção de impactos e resistência na comunidade quilombola Salamina Putumuju, Recôncavo da Bahia*. Tese de Doutorado. Programa de Pós-Graduação em Ambiente e Sociedade. Unicamp, São Paulo, 2014.
- MINAYO, M.C. de S. Amostragem e saturação em pesquisa qualitativa: consensos e controvérsias. *Revista Pesquisa Qualitativa*. São Paulo (SP), v. 5, n. 7, p. 01-12, 2017.



- MONTENEGRO, S. S. C; NORDI, N.; MARQUES, J.G. Contexto cultural, ecológico e econômico da produção e ocupação dos espaços de pesca pelos pescadores de pitu (*Macrobrachium carcinus*) em um trecho do Baixo São Francisco, Alagoas, Brasil. INCI [online]. 2001, vol.26, n.11, pp.535-540. ISSN 0378-1844.
- MPA. *Boletim estatístico da pesca e aquicultura*. Brasil 2011. Ministério da Pesca e Aquicultura. Disponível em: [www.mpa.gov.br](http://www.mpa.gov.br), 2013.
- MUNIZ, L.M. Ecologia Política: o campo de estudo dos conflitos sócio-ambientais. *Revista Pós Ciências Sociais*, (6)12:181-196, 2009.
- ODUM, E.P; BARRET, G.W. *Fundamentos de Ecologia*. Thompson: São Paulo, 2007.
- POWELL, G.L., MATSUMOTO, J., BROCK, D.A. Methods for Determining Minimum Freshwater Inflow Needs of Texas Bays and Estuaries. *Estuaries*. Vol 25, 6B, 1262-1274, 2002.
- PROST, C. RESEX Marinha versus Polo Naval na Baía de Iguape. *Novos Cadernos NAEA*, v.13 n.1 p.47-70, 2010.
- RÊGO, J.C.V. *Ilha de Maré vista de dentro: um olhar a partir da comunidade de Bananeiras, Salvador-BA*. Tese de doutorado, Universidade Federal da Bahia, Salvador-BA, 2019.
- RIOS, K.A.N. As Comunidade tradicionais pesqueiras da Baía de Todos os Santos: contradições, lutas e resistências. *Mares: Revista de Geografia e Etnociências*. v.1, n.1 p.28-38, 2019.
- SANTOS, C.M. *O Cenário Socioambiental Resultante das Intervenções Humanas no Entorno da Baía do Iguape – Bahia*. Monografia. Departamento de Geografia. Universidade Federal da Bahia. Salvador, 2008.
- SOUTO, F. J. B. *A ciência que veio da lama. Uma abordagem etnoecológica abrangente das relações ser humano-manguezal na comunidade pesqueira de Acupe Santos Amaro, Bahia*. Tese de Doutorado em Ecologia e Recursos Naturais. Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2004.
- SOUTO, F.J.B.; SAMPAIO, K. Conflitos socioambientais na comunidade pesqueira de bom Jesus dos pobres (saubara-ba): uma abordagem etnoecológica abrangente. *Ethnoscintia* 5: 1-13, 2020.
- TOLEDO, G.L; SILVA, T.T. da. A Memética e o seu lugar entre as ciencias. *Scientiarum historia*. VII, 2014.
- VESTENA, L. R.; OLIVEIRA, E. D.; CUNHA, M. C.; THOMAZ, E. L. Vazão ecológica e disponibilidade hídrica na bacia das Pedras, Guarapuava-PR. *Ambi-Agua*, Taubaté, v. 7, n. 3, p. 212-227, 2012.
- VIVACQUA, M. e VIEIRA, P.F. Conflitos socioambientais em Unidades de Conservação. *Rev. Política e Sociedade*, 7:139-162, 2005.

# Documento

---

*Josué Lopes dos Santos*

---



# Documento: Roteiro das barras e Ilha de Itamaracá que mandou fazer Salvador Pinheiro servindo nela de Capitão-Mor no ano de 1629.<sup>1</sup>

*Ano: 1655.*

*Localização: Biblioteca Nacional de Portugal (acervo digital)*

## **Josué Lopes dos Santos**

Doutor em Arqueologia pela Universidade Federal de Sergipe – UFS é mestre em História da Cultura pela Universidade Federal Rural de Pernambuco – UFRPE, onde também se graduou em História.

## **RESUMO**

Análise de manual de navegação português do século XVII, dando ênfase à Derrota da Ilha de Itamaracá, no atual estado de Pernambuco.

**PALAVRAS-CHAVE:** Derrota de Itamaracá; Regimento de Pilotos; Época Moderna.

Abordaremos a análise de um tópico no roteiro de navegação seiscentista intitulado *Regimento de pilotos e roteiro da navegação e conquista do Brasil, Angola, São Tomé, Cabo Verde, Maranhão, Ilhas e Índias Ocidentais*. A quinta impressão dessa obra, publicada pelo cosmógrafo Manoel da Sylva em 1655, incluiu um texto no qual se narra as rotinas adequadas à navegação nos arredores da Ilha de Itamaracá. De acordo com o título do próprio documento, a descrição foi enco-

mendada pelo capitão-mor da ilha, Salvador Pinheiro, no ano de 1629. O *Regimento de pilotos* corresponde a um volume com mais de 400 páginas catalogado na Biblioteca Nacional de Portugal e disponibilizado para consulta online no acervo digital da instituição.<sup>1</sup> Em um momento de tensão internacional entre as bandeiras europeias pelo monopólio das carreiras comerciais marítimas do século XVII, a importância do acervo recai sobre a detalhada revisão que tece das “posses”

<sup>1</sup> Recebido em 16 de abril de 2023 e aprovado para publicação em 08 de maio de 2023.

*Navegador*: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V.19, nº37, p. 122-129 – 2023.

ultramarinas portuguesas na África e na América do Sul.

Basicamente, o Regimento de pilotos é composto por três partes: a primeira delas é intitulada 'Arte de navegar e seus fundamentos' e corresponde a um compilado de informações técnicas sobre a operacionalidade dos processos que envolviam a navegação oceânica na primeira metade do século XVII pela perspectiva da Coroa portuguesa. Os dados trazem informações sobre astronomia articulada aos roteiros atlânticos da Época Moderna entre a costa africana e a face atlântica da América do Sul. É um item com alguns tracejados esquemáticos e pouco elaborados, além de apresentar as regras gerais da prática da navegação e tabelas com 'Graos da declinação do sol' e 'Graos da elevação dos polos'. Logo na apresentação do item, o cosmógrafo enfatiza: "Todo piloto deve considerar ser a terra e o mar uma figura redonda por todas as partes. E ambos estes dois elementos fazem um globo situado no centro do mundo." Para ilustrar a afirmação, apresenta o esquema de um globo que representa o mundo conhecido à época pelas nações europeias ocidentais e os dados de que podiam ter à disposição no período.

O segundo item do documento corresponde ao maior dos três que compõem o volume. Com o título Roteiro de Portugal para o Brasil, Rio da Prata, Angola, Guiné e São Tomé. Segundo os pilotos antigos e modernos, e agora quinta vez impresso', o capítulo ocupa cerca de 300 páginas da obra completa. Nesse tópico se narra detalhadamente as principais rotas marítimas a partir de Portugal, conectadas pelas ilhas atlânticas, com destino às colônias na África e na América do Sul. Descreve a Derrota dos principais portos e cidades litorâneas nesses locais com esmiuçado aprofundamento:

roteiros de porto em porto, balizamento de embarcações, características do fundo, informações sobre a defesa e estrutura cidadina adjacente, ventos, correntes oceânicas, marcos paisagísticos de interesse às atividades náuticas, entre outros elementos.

O terceiro e último item do *Regimento de Pilotos* intitula-se 'Calendário perpétuo' e contém informações sobre a disposição dos dias, meses, anos, fases da Lua e posição do Sol e das estrelas; além de associar a contagem do tempo às personalidades da tradição católica.

O século XVII corresponde a um pico nas tensões políticas envolvendo as potências mercantilistas europeias pela hegemonia sobre os territórios e controle das rotas marítimas em escala internacional. Neste momento, na costa do Brasil, portugueses, franceses, holandeses, ingleses e espanhóis buscavam garantir controle sobre algum porto ou porção de terra no litoral. A importância do documento em tela se dá justamente pela esmiuçada caracterização que empreende sobre o cenário ultramarino português seiscentista e deve ter circulado, estrategicamente, entre altos funcionários da administração colonial da época.

Do documento todo, abordaremos principalmente o item que descreve a Derrota da Ilha de Itamaracá. O 'Roteiro das barras e Ilha de Itamaracá que mandou fazer Salvador Pinheiro servindo nela de capitão-mor no ano de 1629' ocupa as três últimas páginas do capítulo "Roteiro de Portugal para o Brasil". A Ilha de Itamaracá corresponde a uma faixa de terra separada do continente pelo Canal de Santa Cruz, que delimita o território insular com a face oceânica da ilha. O local e seus arredores estiveram inseridos nos circuitos coloniais internacionais desde os primeiros anos do século XVI. Na re-

gião funcionava, já na década de 1510, a Feitoria de Cristóvão Jacques, primeira do tipo no Brasil, para tratar o pau-brasil e lidar com a resistência indígena; nesse momento já deviam ocorrer assentamentos coloniais no território insular e a movimentação portuária se intensificou como uma das principais ao norte de Recife. A Vila de Nossa Senhora da Conceição, na barra sul da Ilha de Itamaracá, localizava-se no topo de um morro com vistas a toda zona portuária, desde a entrada da barra até o acesso ao estuário do Canal. Nas desembocaduras sul e norte, foram construídas fortificações para ordenar o tráfego por terra e mar, além de engenhos e igrejas coloniais que completam o sentido histórico da inserção da Ilha de Itamaracá nas rotas marítimas nacionais e internacionais da Época Moderna.

O 'Roteiro das barras de Itamaracá' começa no Porto dos Franceses, ao norte de Itamaracá no continente, e termina na barra sul do Canal de Santa Cruz. Corresponde a uma detalhada descrição referente às formas adequadas de navegação no contorno da ilha. O documento apresenta o roteiro das duas barras da Ilha de Itamaracá, tendo em vista uma embarcação que viesse de norte a sul, ou seja, da Barra de Catuama em direção à Barra de Itamaracá. Para tal, inicia relatando que o acesso subentende uma embarcação oriunda dos portos ao norte da Ilha no continente: Porto dos Franceses, Ponta de Pedras, Goiana e Paraíba. O primeiro trecho descrito é a chegada à Barra de Catuama, que recebe detalhes esmiuçados com rigor acentuado.

A descrição indica que o navegador, estando próximo à entrada da barra norte, deve posicionar o navio em direção oeste e noroeste, para a partir de então acessar as águas da Catuama. Diversas ressalvas são realizadas: os locais onde se tem águas vivas (navegáveis) e os

outros com águas mortas (fundo raso, assoreado ou com arrecifes) são referidos a partir da indicação das direções cardeais seguidas em associação com os elementos geográficos. O autor indica também que é possível acessar locais para atracagem tanto em uma margem quanto na outra do Canal, para aguardar maré ou realizar algum tipo de transação comercial. Outro elemento importante relatado é o serviço de travessia contínuo entre as margens do Canal de Santa Cruz na Barra de Catuama: "Neste lugar está um passageiro contínuo com uma barca em que passa gente no serviço desta Ilha."

Sobre os marcos geográficos utilizados para referenciamento, o autor indica alguns elementos da vegetação local (coqueiros, manguezais, restingas) e feições geográficas em orientações cardeais específicas. Próximo a alguns bancos de areia, na direção norte, o autor do 'Roteiro das barras de Itamaracá' cita "ao Norte destas barreiras está um monte alto" a partir do qual, seguindo seu direcionamento, deve-se guiar a embarcação em direção noroeste para encontrar águas calmas e, assim, acessar com segurança à barra. As árvores mais altas são usadas como marcos, enquanto a feição geográfica é referida como similar a uma sela de cavalo.

Boa parte do documento trata da Barra de Catuama e somente no final do texto a Barra de Itamaracá é relatada. Isto deve-se, possivelmente, a barra sul já ser frequentemente acessada por embarcações por se configurar no principal atracadouro local, sendo assim mais comum aos navegantes. Após descrever a passagem da Catuama, Salvador Pinheiro indica que para seguir à Barra de Itamaracá era preciso guiar na direção sul pelo litoral margeando o arrecife que paralela a costa. O autor aponta a Igreja da

Vila como principal marco paisagístico para orientar a Derrota da referida barra. Para tal, complementa a informação com detalhes sobre coqueiros e bancos de areia que podem ser utilizados como direcionamento. Sobre os bancos de areia o autor aponta que justamente na entrada da barra, onde o canal se torna mais estreito, predominam águas rasas provenientes de processos deposicionais; essa informação também reforça a relação cultural destes bancos de areia com a ocupação da ilha e arredores, vale lembrar que atualmente existe no local a ilha conhecida como Coroa do Avião e que antigamente era referida na documentação histórica como Coroa dos Passarinhos.

Após as manobras de entrada, o autor reforça a segurança e qualidade das águas na zona portuária do estuário. Esse fator favorecia a atividade de embarcações e proporcionava dinâmica social e econômica ao local, vencidas as barreiras de entrada “o próprio Rio vos ensina o caminho”. Já na zona portuária, observa existirem navios amarrados com cabo podre, indicando a solidez das atividades no local. Não há uma reflexão final no documento, o texto finaliza abordando a forma como aproveitar-se dos ventos locais para lidar com os bancos de areia na Barra de Itamaracá. A próxima página do ‘Regimento de Pilotos’ já inicia a terceira parte da obra, o “Calendário Perpétuo”.

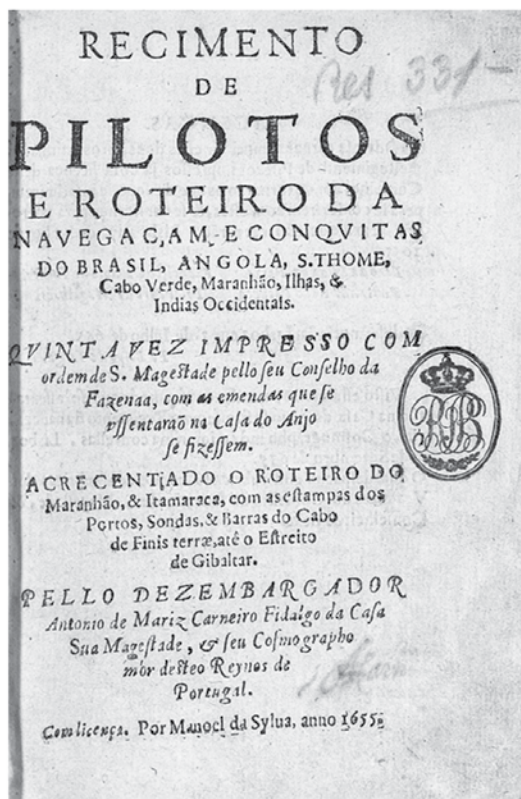


FIGURA 1: Folha de Rosto do Regimento de Pilotos



FIGURA 2: primeira página do item 'Da arte de navegar e seus fundamentos'

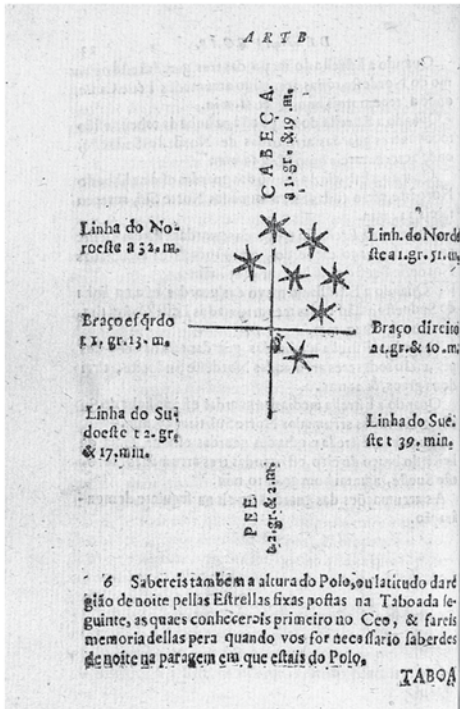


FIGURA 3: Página do item 'Da arte de navegar e seus fundamentos', onde se apresentam informações sobre orientação oceânica através das estrelas

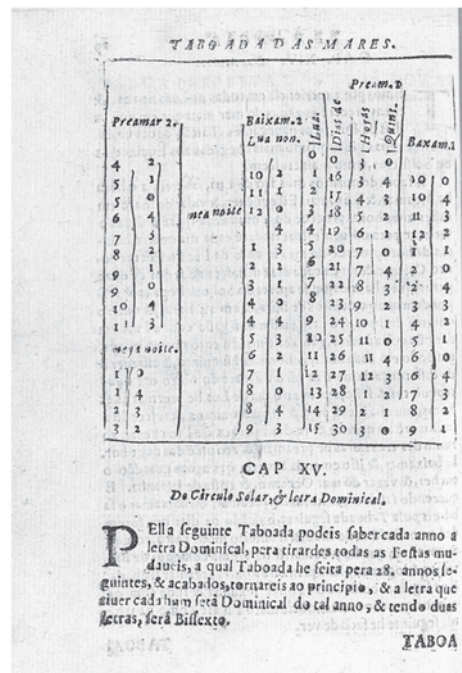


FIGURA 4: Uma tábua de marés do século XVII, incluída no item 'Da arte de navegar e seus fundamentos'

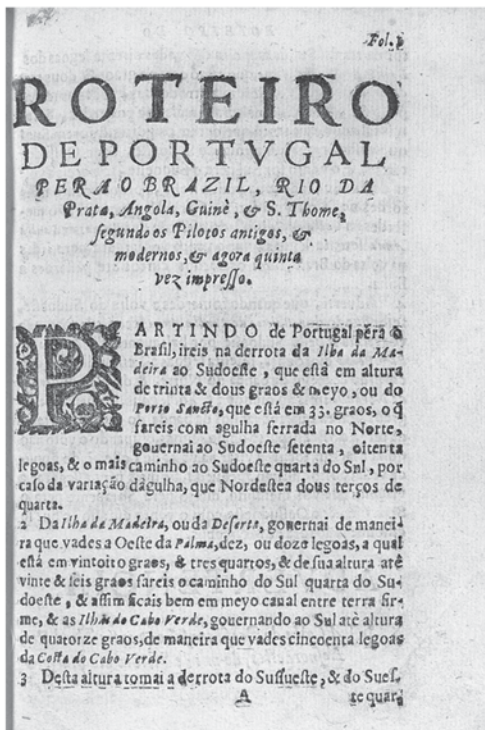


FIGURA 5: Primeira parte do item 'Roteiro de Portugal para o Brasil'

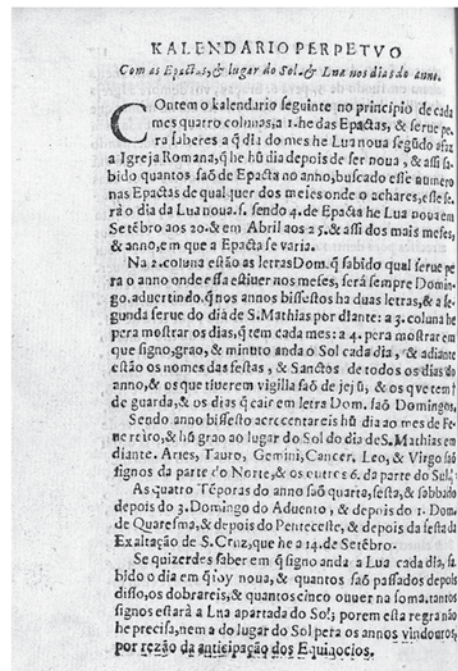


FIGURA 6: Primeira página do item 'Calendário perpétuo'

PERPETUO.

Episada	Ter. Dom.	Dias do mes		IANEIRO.
		G	M	
	A	1	53	Circunçião do Senhor. jub. ger.
xxix	B	2	54	S. Macario Abbade
xxviiij	C	3	55	S. Daniel martyr.
xxviij	D	4	57	S. Eugenio, & seus companheiros mart.
xxvi	E	5	58	S. Simão.
xxv	F	6	59	Festas dos Reys; jub. em S. Agost.
xxiiij	G	7	1	S. Iuliao m. Abtense os Tribunales.
xxiiij	A	8	2	Scurino Bispo, & S. Lourenço Iustitio
xxij	B	9	3	S. Mariana virg. & S. Iulian. não há desp.
xxi	C	10	4	Paulo primeiro Hermitão. S. Gonçalo
xx	D	11	5	Ignio Pp. & m.
xix	E	12	7	Satiro m.
xviiij	F	13	8	Hilario Bispo. Comença os 7 dias do Deiz.
xviiij	G	14	9	S. Felix Sacerdote.
xvi	A	15	10	S. Amaro Abbade. não há desp.
xv	B	16	11	Os Ss. Mart. de Coimbra de Marroc. jub.
xiv	C	17	13	S. Antão Eremit. jub. e S. Anião. (e S. En- Prisca virg. Cadeira de S. Pedro. (gracia
xiiij	D	18	14	Ponciano m.
xij	E	19	15	Fabião, & Sebastião mart.
xi	F	20	16	S. Ines virg. & m.
x	G	21	17	S. Vicente m. & Anastasio p. prof. de S.
ix	A	22	18	S. Illefonso, & Mercencia m. (Gisa à S.
viiij	B	23	19	Timoteo Bispo, & m. jub. e S. Paulo de
vij	C	24	20	A Converteria de S. Paulo Ap. (3. dias.
vj	D	25	21	Policarpo Bispo, & m.
v	E	26	22	S. João Chrysolome.
iiiiij	F	27	23	Cyrillo Bispo.
iiij	G	28	24	Valerio Bispo, & Cof. & S. Paula viuua
ij	A	29	25	S. Hippolito. (festa em Bilem.
j	B	30	26	Geminis Bispo.
i	C	31	27	

FIGURA 7: Segunda página do item 'Calendário Perpétuo'

DE INDIAS. 106

eros pella qual terra he preta chea de matos, & o Medo está no meyo, & outro mais pequeno, que poucas vezes se ve, os quaes estão apartados do mar co' uia de hũa legoa, & de este Medo se faz a Coita a Oeste doeste, & a terra muito mais preta, & cheo de matos ralo, & mais alto, & deita ao logo do mar hũa Rocha talhada a pique, não muy alto, na qual bate o mar, & a partes rochas de pedra, & a partes de bar, rancas brancas, mas toda talhada, em que o mar bate, & isto em caminho de quatro legoas, no fim das quaes chamão os pescadores o *Cafinho*.

**ROTEIRO DAS BARRAS E ILHA DE Itamaracá, que mandou fazer Salvador Pinheiro servindo nella de Capitão mor o anno de 1629.**

**P**orque at'gora não trazem os Roteiros este de-  
das Barras, & Ilha, se póe aqui a parte. E he, que pas-  
fudo o Porto dos Francezes, & o Rio Guyana indo  
pera o Sul, junto aos arrecifes, andadas tres legoas está a bar-  
ra de Catuama, a qual conheceris por hũa Abra, que faz  
nas pontas, da qual quebra o mar. E terá esta Abra de lã-  
gura o comprimento de tres nauios pouco mais, ou menos.  
Querendo entrar por ella, porais a porta a humas barreiras  
de areia branca razas junto dagoa, não o muito claras, que  
estão em meya bocayna, as quaes vos demoraõ a Oeste no-  
roeste; & posto o nauio na entrada da barra pera o Norte,  
vos demora a ponta do arrecife ao porto dos Francezes,  
& a Pedra Incada, & a ponta das pedras ao Norte, & a qua-  
ta do Noroeste, & a esta ponta do arrecife da banda do  
Norte está huma lage da banda de dentro desta barra, em  
que arrebeta o mar de quando em quando, & tem em ci-  
ma de si braça & meya de agoa, em baixamar de agoas vie-  
mas

FIGURA 8: Primeira página do item 'Roteiro das barras e Ilha de Itamaracá'

ROTEIRO

tas. Quando entrades pera dentro, vos encostareis mais à  
banda do Sul, porq' he muito alto, aduertindo, q' com a vaz-  
te da maré, & com o vento Leste, faz grande quebraça de  
mar esta boca da barra, & assi parece tudo arrecifes, os qua-  
es são alagados. Ent'ando pera dentro, & querendo a qui a-  
guardar maré, podeis anchorar da terra dos ditos arrecifes  
pera dentro, que tem a tres, & quatro braças de alto, & tudo  
muito limpo da banda do Sul. E querendo seguir caminho  
da entrada da dita barra de Catuama, possa a proa nas bar-  
reiras de areia braca, q' acima digo, ao Norte destas barre-  
ras está hũ monte alto, q' demora a Noroeste, & a quarta de  
Oeste, o qual monte tem tres aruores altas copadas, & hũa  
dellas, q' está mais ao Norte, fica junto a hũa quebrada pe-  
quena, & da banda do Sul da barra está hũa quebrada pella  
terra dentro, q' parece sella de cavallo, com luas aruores en-  
cima, não muito altas, que demoraõ a Oeste.

Tem mais de conhecimento esta barra hũa refingã da  
rea da banda do Sul, q' demora a ponta d'elle a Oeste, quarta  
do Noroeste, q' he a ponta q' se mete no dito Rio de Catu-  
ma, encostando se a parte do Sul, q' he mais alto, & na en-  
trada desta barra em baixamar de agoas viuas tendes 3. bra-  
ças dagoa, sendo muito limpo, areia de relógio, & dahi pera  
dentro duas braças & meya, & em algũas partes rato de pe-  
dra, entrando por esta barra ireis co' o prumo na mão fonda-  
do a muides, & terá de largo esta boca da de Rio dous tros  
de mosquete. Neste lugar está hũa pa' sagueiro continuo co'  
hũa barca em q' passa gente no serviço desta Ilha. Estando  
encorados no lagamar, de q' acima se faz mençãõ, querẽdo  
sair d'elle pera o Norte, governareis ao Nordeste, & querẽdo  
do sair pera o Sul, governareis ao Sueste, & assi fi careis li-  
ures dos arrecifes. E querendo daqui seguir viagem pera o  
Sul, ireis costeadõ os arrecifes, dando he resguardo: & tẽ-  
do andado couza de tres legoas, está a barra da Ilha de Ita-  
maracá.

FIGURA 9: Segunda página do item 'Roteiro das barras e Ilha de Itamaracá'

ROTEIRO DE ITAMARACÁ. 107

maracá, q' vos demora a Nordeste, Sudoeite, & post' a nesta  
altura em fundo de 3. pera 6. braças, vos demora a Igreja  
da Villa a Oeste, quarta do Sudoeite, & em hũ monte que  
vos fica mais perto vereis hũa parede braca, q' se finda com  
a dita Igreja, querẽdo entrar o podereis fazer, governando  
vos pello mesmo rumo acima declarado, & governado assi  
vereis na terra ao Sudoeite sobre dous montes altos duas  
moutas de coqueiros, & a q' mais estiver a parte do Sul, por  
ella se vos ira descobrindo hũa degolada terra, q' fica jũto  
ao mar cuberta de mangues verdes. Neste lugar está dos  
arrecifes pera dentro em hũa Lagamar muito limpo, q' tem  
em baixamar de agoas viuas tres braças de agoa, & gover-  
nando pellos ditos Coqueiros até chegardes a hũa refin-  
ga de areia, em que arrebeta o mar da parte do Norte, nes-  
te lugar vos fica o mais estreito deste Rio, que tera de lar-  
gura hũ tiro de mosquete, ireis pello meyo do Rio voltãdo  
o caminho de Oeste, & adiante d'elle a primeira pãta da refin-  
ga, tendo o caminho o comprimento de quatro nauios  
pouco mais, ou menos, está hũ banco mais baixo neste Rio,  
que tem em baixamar de agoas viuas duas braças de agoa,  
& o fundo he de hum calcabullo mole, & de baixamar de  
agoas moidas tem este banco duas braças & meya, & dahi  
pera o porto tendes grande fundo, Rio morto muito lim-  
po, em que estarão a narrados os nauios com cabos po-  
dres, & terá de comprimento de esta entrada da barra até o  
surgidouro couza de huma legoa. E altera a agoa neste Rio  
em prempar de agoas viuas 12 palmos, & de agoas mortas  
& tanto que entrardes pera dentro o proprio Rio vos  
enlha o caminho, porque sempre arrebeta as coroadas da  
rea de hũa & outra parte, & vos recolhe esta barra com to-  
dos os ventos tirado Sudoeite, & Oeste.

LAVS DEO. KALEN;

FIGURA 10: Terceira página do item 'Roteiro das barras e Ilha de Itamaracá'



**ROTEIROS DAS BARRAS E  
ILHA DE ITAMARACÁ,  
que mandou fazer Salvador Pinheiro  
servindo nela de Capitão Mor  
no ano de 1629**

Porque até agora não trazem os Roteiros este destas Barras, e Ilha, se põe aqui a parte. E hé, que passado o Porto dos Franceses, e o Rio Goyana indo para o Sul, junto aos recifes, andadas três léguas está a barra de Catuama, a qual conhecereis por uma Abra, que faz nas pontas, da qual quebra o mar. E terá esta abra de largura o comprimento de três navios poucos mais, ou menos. Querendo entrar por ela, poreis a proa por umas barreiras de areia branca rasas junto d'águas, não muito claras, que estão em meio a bocaina, as quais vos demoram a Oeste-noroeste; e posto o navio na entrada da barra para o Norte, vos demora a ponta do arrecife ao porto dos franceses, e a Pedra furada, e a ponta de pedras ao Norte, e a quarta do Noroeste, e a esta ponta do arrecife da banda do Norte esta numa laje da banda de dentro desta barra, em que arrebeta o mar de quando em quando, e tem em cima de si braça e meia d'água, em baixa mar de águas vivas. Quando entrardes para dentro, vos encostareis mais a banda do Sul, porque é muito alto, advertindo, que com a vazante da maré, e com o vento Leste, faz grande quebra do mar esta boca da barra, e assim parece tudo arrecifes os quais são alagados. Entrando para dentro, e querendo aqui aguardar maré, podeis ancorar nas terras dos ditos arrecifes para dentro, que tem três, e quatro braços de alto, tudo muito limpo da banda do Sul. E querendo seguir caminho da entrada da dita barra de Catuama, posta a proa nas barreiras de areia branca, quão acima digo, ao Norte destas barreiras esta um monte alto, quão demora a Noroeste, e a quarta de Oeste, o qual monte tem três árvores altas copadas, e uma delas, que esta mais ao Norte, fica junto a uma quebrada pequena, e da

banda do Sul da barra esta uma quebrada pela terra dentro, quão parece sela de cavalo, com suas árvores em cima, não muito altas, que demoram a Oeste.

Tem mais de conhecimento esta barra uma restinga da área da banda Sul, quão demora a ponta dele a Oeste, quarta do Noroeste, que é a ponta que se mete no dito Rio de Catuama, encostar-vos-eis a parte do Sul, quão é mais alto; e na entrada desta barra em baixa mar de águas vivas tendes 3 braças d'água, indo muito limpo, área de relógio, e dali para dentro duas braças e meia, e em algumas partes raso de pedra, entrando por esta barra ireis com o prumo na mão sondando a miúde, e terá de lado esta bocaina de Rios dois tiros de mosquete. Neste lugar está um passageiro continuo com uma barca em que passa gente no serviço desta Ilha. Estando ancorados no lagamar, de que acima se faz menção, querendo sair dele para o Norte, governareis ao Nordeste e querendo sair para o Sul, governareis ao Sudeste, e assim ficareis livres dos arrecifes. E querendo aqui seguir viagem para o Sul, ireis costeando os arrecifes, dando-lhe retaguarda: e tendo andado coisa de três léguas, está a barra da Ilha de Itamaracá, que vos demora a Nordeste Sudoeste, e posto nesta altura em fundo de 5, para 6 braças, vos demora a Igreja da Vila a Oeste [?] do Sudoeste, e em um monte que vos fica mais perto vereis uma parede branca, quão enfiada com a dita Igreja, querendo entrar, o poderíeis fazer, governando vos pelo mesmo rumo acima declarado; e governando assim vereis na terra ao Sudoeste sobre dois montes altos duas montas de coqueiros, e a quão mais estiver a parte do Sul, por ela se vos irá descobrindo uma degola da terra, que fica junto ao mar coberta de mangues verdes. Neste lugar estais dos arrecifes para dentro em um Lagamar muito limpo, que tem em baixar mar de águas vivas três braças de água, e governando pelos ditos

Coqueiros até chegardes a uma restinga areia em que arrebenta o mar da parte Norte, neste lugar vos fica o mais estreito deste Rio, que terá de largura um tiro de mosquete, ireis pelo meio do Rio voltando caminho de Oeste, e adiante desta primeira ponta da restinga, tendo caminhado o comprimento de quatro navios pouco mais, ou menos, esta um banco mais baixo neste Rio, que tem em baixa mar de águas vivas duas braças de água, e o fundo é de um cascabulho mole, e de baixa mar de águas mortas tem este

banco duas braças e meia, e daqui para o porto rendes grande fundo, rio morto muito limpo, em que estarão amarrados os navios com cabos podres, e terá de comprimento desta entrada da barra até o surgidouro cousa de uma légua. E até a água deste Rio tem preamar de águas vivas 12 palmos, e de águas mortas 8. E tanto que entrardes para dentro o próprio Rio vos ensina o caminho, porque sempre arrebentam as coroas de areia de uma e outra parte, e vos recolhe esta barra com todos os ventos tirado Sudoeste, e Oeste.

## **NOTA**

1 <https://purl.pt/14183/5/index.html>. Acesso em janeiro de 2023.



Mala Direta  
Básica  
9912343745/2014-DR/RJ  
DPHDM  
Correios

Remetente:

PODE SER ABERTO PELA ECT

DIRETORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA  
NAVIGATOR

Rua Dom Manuel, 15 - Praça XV de Novembro - Centro - 20010-090 - Rio de Janeiro/RJ