



“Por terra ou por água”: os rios Tapajós e Xingu entre os planos de transporte na Amazônia do século XIX

*Francivaldo Alves Nunes**

RESUMO

Este texto propõe recuperar os principais debates que envolveram a implantação de vias de navegação no Pará da segunda metade do século XIX, reservando um aparte para as experiências vivenciadas nos rios Tapajós e Xingu. Para isso, utilizamos um conjunto de documentação produzida pela administração provincial e do Império, assim como os anais do parlamento brasileiro. A perspectiva é compreender as ações do governo imperial como política de incentivo à migração de populações para áreas beneficiadas com essas construções, de forma a perceber os impactos sobre a ocupação e o consequente aumento produtivo, na medida em que novas áreas de cultivo e extração fossem exploradas e novas técnicas fossem conduzidas para essas regiões com o processo migratório.

Palavras-chave: Tapajós; Xingu; transporte; Amazônia; século XIX

“By Land or Water”: The Tapajós and Xingu Rivers in Nineteenth-Century Amazonian Transportation Schemes

ABSTRACT

This article recovers important debates about navigation routes in Pará during the second half of the nineteenth century, with special attention to lived experiences along the Tapajós and Xingu Rivers. It draws on documents produced by the provincial and imperial administrations, as well as the annals of the Brazilian parliament. The article suggests that the imperial government's actions can be understood as an attempt to encourage migration,

DOI: <http://dx.doi.org/10.1590/2237-101X02405304>

Artigo recebido em 20 de março de 2022 e aceito para publicação em 10 de julho de 2022.

* Professor da Universidade Federal do Pará / Campus Universitário de Ananindeua, Ananindeua, PA – Brasil. Bolsista de Produtividade CNPq 2. E-mail: fan@ufpa.br. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2750-0625>.

Texto resultante de pesquisas vinculadas ao projeto “Cartografia da colonização: ocupação da terra, paisagem e produção rural no interior de aldeamentos e colônias agrícolas do Pará, décadas de 1840-1880”, financiado pelo CNPq.

occupation, and economic production in newly-connected areas. This migratory process opened new areas to cultivation and extraction, and brought new techniques to these regions.

Keywords: Tapajós; Xingu; Transportation; Amazon; Nineteenth Century

“Por tierra o por agua”: los ríos Tapajós y Xingu entre los planes de transporte en la Amazonía del siglo XIX

RESUMEN

Este texto propone recuperar los principales debates que involucraron la implantación de las vías de navegación en Pará durante la segunda mitad del siglo XIX, reservando un lugar especial para las experiencias vividas en los ríos Tapajós y Xingu. Para eso, utilizamos un conjunto documental producido por la administración provincial y del Imperio, así como los anales del parlamento brasileño. La perspectiva es comprender las acciones del gobierno imperial como política de incentivo a la migración de poblaciones para áreas beneficiadas con esas construcciones, de manera que se puedan percibir los impactos sobre la ocupación y el consecuente aumento productivo, en la medida en que las nuevas áreas de cultivo y extracción fuesen explotadas y nuevas técnicas fuesen llevadas para estas regiones con el proceso de migración.

Palabras Clave: Tapajós; Xingu; transporte; Amazonia; siglo XIX

Introdução

“O rio [Tapajós] encerra em seu seio, em suas margens e em suas florestas todos os elementos naturais de riqueza, peixes e caça em abundância, anfíbios úteis, produtos vegetais os mais estimados, ouro, diamantes, e enfim, recursos capazes por si os de tornarem opulenta a província do Pará. Mas para utilizá-los e convertê-los em benefício público, é necessário ir buscá-los, arrancá-los da imobilidade em que existem **por um meio ou por outro, por terra ou por água**”.¹ Em vista d’isto não descansarei em busca de esclarecimentos ou dados mais certos, que apontassem um recurso menos dificultoso para a grande obra, que era o objeto dos meus cuidados; e no meio das investigações a que precedi cheguei a descobrir um modo provável de se **fazer a navegação até Mato-Grosso, não pelo rio Tapajós somente, mas por este e pelo rio Xingu conjuntamente**, sem que seja preciso arcar com os obstáculos, que as cachoeiras levantam.²

¹ PARÁ. *Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial na 2ª Sessão da 17ª Legislatura pelo Dr. Abel Graça Presidente da Província em 15 de agosto de 1871*. Pará: Typ. do Diário do Gram-Pará, 1871, p. 18.

² PARÁ. *Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial na primeira sessão da 18ª legislatura em 15 de fevereiro de 1872 pelo presidente da província, Dr. Abel Graça*. Pará: Typ. do Diário do Gram-Pará, 1872, p. 25.

As palavras do presidente do Pará em 1871 e 1872, Abel Graça, se tornam um indicativo da atuação do governo provincial, com apoio do Império brasileiro, quanto à construção de estradas terrestres e fluviais na Amazônia como estratégia para promover o comércio, a produção agrícola, extrativista e facilitar a ligação entre as regiões no interior. Nesse aspecto, o Tapajós e o Xingu, dois grandes rios afluentes da margem direita do Amazonas, se apresentam como importantes rotas fluviais.

Ao associar ideias e ações políticas para incrementar a produção e a sua comercialização, como se observa nos registros anteriores sobre os rios Tapajós e Xingu, com a ampliação das vias de transportes, essas estradas ganhavam um significado para além de elementos de ligações entre regiões produtoras e consumidoras, ou ainda, como apenas fortalecimento do comércio interno, capaz de estimular o crescimento econômico de uma área, já que motivaria a circulação e a troca de mercadorias entre as regiões, províncias e os países limítrofes. Não se tratava também, apenas, da modernização dos meios de transportes e as vias de comunicação no Brasil e que iniciou em meados do século XIX com a inserção da ferrovia e da navegação marítima e fluvial a vapor.

Como apontam os estudos de Siméia Lopes (2002, p. 24) sobre o comércio interno no Pará no século XIX, a criação de vias de transportes é resultado da necessidade de facilitar o deslocamento da produção, assim como o barateamento no preço dos fretes, o que aumentariam as hipóteses de lucro. Para esta autora, a interferência do governo para subvencionar a instalação de companhias de comércio e navegação por barcos movidos a vapor, que dinamizaram a circulação de mercadorias para o mercado interno e para os portos da Europa e dos Estados Unidos, e materializam os propósitos da administração provincial e do Império.

No caso do contexto nacional, de acordo com Francisco Ferreira Neto (1974), a insuficiência da estrutura de transporte e sua necessidade de modernização fizeram parte dos projetos de diferentes estadistas, empresários e engenheiros. Segundo esses projetos, o país precisava resolver o problema de transportes para se adaptar aos novos tempos marcados pela perspectiva da modernização e dinamicidade da circulação de mercadorias em diferentes regiões do mundo.

Subentende-se, nesse caso, pelo menos no campo da perspectiva das autoridades governamentais, que a implantação dessas vias de transportes possibilitaria a instalação de uma ordem humana em um mundo natural desorganizado. Seria, pois, o momento de valorização da capacidade humana, frente aos aspectos naturais. É o que, em estudo sobre as mudanças de atitude do homem em relação ao mundo natural, Keith Thomas (1988, p. 303) identifica como mudança de sensibilidade, pois, se “valorizava o trabalho e dava novos aspectos à natureza disforme”. O aprimoramento e a exploração de regiões, portanto, não eram apenas economicamente desejáveis, mas constituíam imperativos morais. É, ainda, o que Robert Lenoble (1990, p. 283) identifica como um discurso de defesa de que a natureza não resistiria à força do homem, reafirmando a perspectiva de uma economia racional em

que o desenvolvimento das forças produtivas estivesse associado ao progresso da ciência e das modernas técnicas.

Apontar como esses caminhos, no caso aqui, as vias fluviais como o Tapajós e o Xingu, eram importantes, é associá-los à ideia de que serviriam para levar “progresso” e “civilização” a lugares então vistos como “ermos” e “inóspitos”. Tratava-se de transformar os rios para a instalação de sistemas de transporte fluvial que se tornava sinônimo de desenvolvimento e progresso econômico, passando a fazer parte do projeto de construção do Estado Nacional. Sobre a questão, Molle, Mollinga e Wester (2009) afirmam que a transformação dos recursos hídricos pelo Estado foi uma estratégia política emergente para controlar o espaço, a água e as pessoas. Essa estratégia é identificada como parte importante da estruturação dos Estados modernos. Com isso, reitera-se a interpretação de Worster (1982, p. 505), para quem o controle da água deu lugar ao surgimento de uma elite poderosa que “incluía cientistas e engenheiros que construíram uma capacidade sofisticada de manipular o ambiente ribeirinho natural, uma especialização que eles voluntariamente colocaram a serviço de autoridades ainda mais poderosas”.

Os rios Tapajós e Xingu e as intervenções para transformá-los em vias fluviais de navegação deviam produzir, então, o desenvolvimento das forças produtivas associadas à agricultura e à extração, uma vez que os lavradores e extratores teriam como transportar seus produtos com maior segurança e agilidade (RABELLO, 1996). Assim, carregam um conteúdo intrinsecamente simbólico, em grande parte explicado pela associação imaginária entre esses meios de transportes e a preponderância que exercem sobre a natureza, já que os deslocamentos de produtos não estavam mais dependentes das condições naturais, embora, em algumas vias, a cheia dos rios amazônicos limitavam o transporte de mercadorias apenas em alguns meses do ano, quando no período de chuvas e enchentes elevavam as águas nos rios, furos e igarapés que faziam ligações com alguns povoados (MATOS, 1974).

Ao analisarmos as políticas de transporte fluvial e a perspectiva de sua predominância sobre a natureza, estamos nos colocando na condição de trabalharmos nos limites entre história ambiental e a história de sistemas sociotécnicos, considerando a impossibilidade de separação entre técnica e sociedade. O diálogo aqui proposto é próximo ao argumento de que os dois campos podem se alimentar mutuamente, uma vez que o entendimento da produção do conhecimento técnico sobre a natureza deve ser percebido como processo social. Nesse aspecto, os estudos sobre os projetos de construção de estradas (terrestre e fluvial), bem como sobre constituição da expertise nesses campos de atuação, podem contribuir para um conhecimento aprofundado de como o “meio ambiente” é percebido, construído, contestado e moldado pelos atores sociais.

Os rios proporcionam, portanto, um campo fértil para o desenvolvimento dessa abordagem que se preocupa em analisar as intervenções nesse ambiente fluvial, pautado por dimensões natural e humana que estão completamente imbricadas. Nesses aspectos, os rios passam

a ser entendidos não mais como elemento natural, mas como resultante de um conjunto de processos que, em parte, estão moldados pela ação humana, que também podem ser observados como independentes dessa ação, ou ainda, entrelaçados, de forma a se tornarem inseparáveis (CASTONGUAY; EVENDEN, 2012; PÁDUA, 2010; WORSTER, 1991).

Ao destacar a necessidade de “arrancá-los da imobilidade”, numa referência às populações do interior do Pará, seja “por terra ou por água”, numa alusão a estradas de rodagem e vias fluviais, ficavam evidentes as preocupações e interesses da administração provincial com a implantação desses empreendimentos. Nesse aspecto, este texto se propõe a recuperar os principais debates que envolveram a implantação de vias de navegação no Pará da segunda metade do século XIX, reservando um aparte para as experiências vivenciadas nos rios Tapajós e Xingu, pois, buscava comungar as vias fluviais e o transporte terrestre em um mesmo projeto, sem deixar de considerar as décadas anteriores de experiência de navegação nesses rios.

A perspectiva que se aponta para este texto é de uma análise que percebe a instituição de uma navegação regular a vapor, assim como a construção de estradas de terra e de ferro como ações que buscam promover o povoamento da região, pois incentivaria populações inteiras a migrar para áreas beneficiadas com essas construções. Nesse caso, constituíram projetos que foram justificados, pois produziram um impacto sobre a ocupação populacional e o consequente aumento da produção, à medida que novas áreas de cultivo e extração fossem exploradas e novas técnicas fossem conduzidas para essas regiões com o processo migratório.

Por terra ou por água: os planos de desenvolvimento do transporte

Os debates em torno da relação entre o desenvolvimento da agricultura, extração e a necessária criação de vias de transportes remete ao ano de 1828, quando em Belém foi formada a Sociedade Promotora da Agricultura, Colonização, Construção de Embarcações, Comissões e Indústria Paraense. Essa sociedade, que devia reunir empresários, agricultores e comerciantes, tinha entre seus objetivos, auxiliar a navegação a vapor nos rios Amazonas, Tocantins, Solimões e Arinos. Em 1834, a Sociedade recebeu do governo imperial o privilégio de promover o transporte nos rios do Pará e Maranhão por dez anos, contando-se esse prazo, a partir do primeiro ano em que se estabelecesse a navegação. De acordo com Vera Medeiros (2006, p. 55), ao analisar o processo de implantação da navegação a vapor na Amazônia, destaca que mesmo tendo sido o anúncio de sua criação, publicado na Inglaterra, com a intenção de atrair capitais, a sociedade, até final da década de 1820, não chegara a se concretizar.

De fato, na segunda metade dos anos de 1830, o próprio presidente Soares de Andréa empregaria imensos esforços para favorecer a formação de uma empresa privada que promovesse a navegação a vapor no Grão-Pará. De acordo com os estudos de Agnello Bittencourt (1949, p. 7-8), em 1837, Soares de Andréa chegara a organizar uma companhia de navegação

que tivera 35% de suas ações vendidas em Belém, não obstante a carência de capitais na província. No ano seguinte, a Assembleia Legislativa autorizava o presidente a destinar parte dos créditos do tesouro provincial (até vinte contos de réis – 20:000\$000), concedendo à empresa o privilégio de navegação por vinte anos nos rios já navegáveis e por trinta anos nos demais. Em 1840, outra iniciativa era executada pelo parlamento do Pará, no caso, estipulava que concederia privilégio por dez anos a quem estabelecesse, com o subsídio de quarenta contos (40:000\$000) anuais, a navegação a vapor na província (REIS, 1938, p. 17).

Nesse mesmo ano, iniciaram-se os debates parlamentares a respeito de uma proposta vinda de Belém, na qual os empresários Joaquim Antônio Pinheiro, Nuno Nery de Carvalho e João Diogo Sturz se propunham a navegar com barcos a vapor os rios Amazonas, Tocantins, Solimões, Negro e todos os seus afluentes, mediante a concessão de alguns favores por parte do governo central. Na sessão de 2 de junho de 1840 era lida na Câmara dos Deputados o parecer da Comissão de Comércio, Agricultura, Indústria e Artes acerca desse requerimento.³ Na sessão de 22 de maio de 1841, nove meses após a aprovação pela Câmara Geral, o senador por Minas Gerais, Nicolau Pereira de Campos Vergueiro leu diante da Assembleia o parecer que a Comissão de Comércio – da qual fazia parte – elaborou acerca do projeto, o que inaugurou a sua discussão no Senado do Império.⁴

De acordo com Vítor Gregório (2009, p. 20), quando analisa a relação entre a navegação no Amazonas e a formação do Estado imperial, teria sido a primeira tentativa, após a malograda formação da Companhia de Vapores de Nova York, pensada exclusivamente para o desenvolvimento dessa atividade, em 1826. Esta teria enfrentado forte oposição, não somente do parlamento como também do governo brasileiro, uma vez que a mencionada empresa era formada de capitais particulares e estrangeiros. Temia-se que posteriormente essa companhia se apossasse de parte do território nacional, em nome do país que representava. Dessa forma, atrair capitais estrangeiros para “as margens do Amazonas” poderia colocar em risco a soberania brasileira sobre essa região, seja devido à ameaça de perda de território para Inglaterra e França, seja por conta da campanha estadunidense que provocava, já em meados do século XIX, temores relativos ao caráter expansionista de suas políticas externas (LUZ, 1968; MEDEIROS, 2006; SAMPAIO, 2009).

De acordo com Sabóia de Medeiros (1938, p. 37-38), quando analisa a navegação no Amazonas, uma das primeiras tentativas de promover o transporte a vapor remetia à data de 14 de março de 1826. Na ocasião, o presidente da Companhia dos Paquetes de Nova York, da firma Le Roy, Bayard & Company, que constituía uma companhia intitulada Amazon Steam Navigation Company, anunciava ao ministro brasileiro em Washington, Silvestre

³ Annaes do Parlamento Brasileiro. *Câmara dos Srs. Deputados, Terceiro Anno da Quarta Legislatura, Sessão de 2 de junho de 1840, colligidos por Antonio Henoch dos Reis em virtude de resolução da mesma Câmara.* Rio de Janeiro: Typ. da Viúva Pinto & Filho, 1884, p. 567.

⁴ Annaes do Senado do Império do Brasil. *Sessão de 22 de maio de 1841.* Rio de Janeiro: Typ. do Diário do Rio de Janeiro, 1841, p. 159-160.

Rebello, que ia despachar para o Pará o navio a vapor Amazon. Tido como a tentativa inaugural de se navegar as águas do rio Amazonas com o que de mais moderno dispunha a navegação, a chegada do vapor gerou um episódio peculiar. Este navio, que obteve permissão para descarregar no porto de Belém e só então navegar nas águas do Amazonas, pretendeu seguir rio acima com o carregamento, o que contrariava a política de fechamento do rio. Como consequência, a companhia requereu do governo imperial uma indenização pelos prejuízos sofridos com a empreitada, o que lhe foi concedido.

De acordo com o relatório da Comissão da Assembleia Geral do Império que analisou o projeto de navegação para a Amazônia, “eram incalculáveis as vantagens que receberia o país com a realização de semelhante empresa”, pois, “não só animará ela o comércio e a lavoura da mais fértil província do Império, mais difundirá ao mesmo tempo, por povos ainda não incultos, o salutar benefício da civilização”.⁵ Ao que se observa, a defesa da navegação é acompanhada de um discurso que legitima as ações do governo imperial como necessárias para promover a modernização do país, o que necessariamente estava associada à necessidade de difusão de hábitos civilizados e a incorporação desses valores nas práticas econômicas. Partia-se da crença, como bem observou Ilmar de Mattos (1999, p. 215), de que o poder político de alguma maneira moldava a nação, assim como a centralização política e administrativa teria tido também o objetivo de se voltar para o favorecimento de uma ação transformadora do homem sobre o ambiente natural, o que podia ser percebido pelo controle dos rios.

A proposta de que o desenvolvimento da navegação devia estar ainda a serviço do povoamento e promoção da atividade agrícola se afirmava, portanto, nas condições apresentadas para a concessão. No caso, a companhia responsável pela exploração dos rios recebia 10 sesmarias de terras devolutas, de uma légua quadrada cada uma, nos locais que julgasse mais convenientes para formar povoamentos agrícolas. Essa concessão estava condicionada ao estabelecimento, dentro de três anos, de um número de colonos europeus, que não fosse menor que 20 indivíduos por sesmarias. Sendo que, no período posterior de quatro anos, essas povoações das 10 léguas quadradas estariam com um número de 80 pessoas ou 20 casas, pelo menos, cada uma delas.⁶

Observa-se nos debates parlamentares, certo consenso quanto às vantagens advindas da criação de vias de comunicação no interior do país. Essa situação não era a mesma quando se tratava da forma como deveria ser desenvolvida a navegação e outros meios de transportes, o que ficava mais evidente nos debates entre os senadores. Não havia discordância de que a navegação regular incentivava o comércio e de que as populações migrariam para as

⁵ Annaes do Parlamento Brasileiro. *Câmara dos Srs. Deputados, Terceiro Anno da Quarta Legislatura, Sessão de 2 de junho de 1840, colligidos por Antonio Henoch dos Reis em virtude de resolução da mesma Câmara*. Rio de Janeiro: Typ. da Viuva Pinto & Filho, 1884, p. 567.

⁶ Annaes do Parlamento Brasileiro. *Câmara dos Srs. Deputados, Terceiro Anno da Quarta Legislatura, Sessão de 2 de junho de 1840*, p. 567.

áreas em que o transporte fosse facilitado. No entanto, a Comissão de Comércio do Senado, responsável em apreciar o projeto, no seu parecer, demonstrava o nível de divergência no parlamento. A comissão entendia que nenhuma atividade podia ser desenvolvida sem a livre concorrência e, nesse sentido, longe de auxiliar no desenvolvimento da região amazônica, o projeto representaria um entrave a que este objetivo fosse alcançado. A compreensão era que “a melhor forma de impulsionar uma atividade vital para o país” seria “favorecer a concorrência entre empresários interessados em realizá-la, e não conceder um privilégio de exclusividade capaz de inviabilizar completamente qualquer disputa”, dizia o senador por Minas Gerais, Nicolau de Campos Vergueiro.⁷

O nível de interferência do Estado, conforme se observa, é o elemento central de discussão no parlamento. Por um lado, se defendia a atuação do governo apenas para garantir que essa concorrência se desse, nos termos mais favoráveis possíveis; o que significava oferecer vantagens e favores a todos que se dispusessem a realizar a navegação. Por outro, havia os que defendiam que o privilégio de monopólio e concessão de auxílio público se justificava, pois a companhia a ser criada, dada a natureza incerta da atividade que realizaria, não tinha como prever com antecedência o lucro com a navegação, nem quando esse lucro começaria a acontecer. Essa razão também justificava a concessão dos privilégios previstos no projeto, como uma forma de minimizar as possibilidades de prejuízo que os empresários teriam de enfrentar necessariamente, apontava o senador Saturnino da Costa.⁸ O senador por Mato Grosso acrescentava ainda que a navegação do Amazonas não era uma atividade tão fácil quanto se pensava, pois, a existência de numerosas cachoeiras exigia a realização de grandes obras de desobstrução pela companhia.

As vantagens obtidas com o desenvolvimento da navegação e construção de estradas, como se observa, constituem elementos que agregam interesses no parlamento. Na Assembleia Geral Legislativa defendia-se que quanto mais os melhoramentos materiais do país facilitassem o transporte da produção agrícola do interior, maior seria o desenvolvimento da lavoura. Entendia-se que a presença de estradas transitáveis e canais abertos que facilitam a condução dos produtos da lavoura seriam elementos fundamentais para o desenvolvimento da colonização. Nesse caso, se destacava as estradas como responsáveis pela valorização das terras, o que atrairia novos colonos e proprietários para a região.⁹ Assim, como dissemos anteriormente, muito mais que o transporte de mercadorias, as estradas deveriam ser tratadas como ações estratégicas de alargamento dos limites da produção agrícola no país, estendendo essas áreas de cultivo para regiões ainda consideradas inóspitas e conseqüentemente incultas.

⁷ Annaes do Senado do Império do Brasil. Sessão de 3 de junho de 1841, p. 19 e 21.

⁸ Annaes do Senado do Império do Brasil. Sessão de 5 de junho de 1841, p. 80-81.

⁹ Annaes do Parlamento Brasileiro. *Câmara dos Srs. Deputados, Segundo Anno da Oitava Legislatura, Sessão de 31 de agosto de 1850, colligidos por Antonio Pereira Pintos em virtude de resolução da mesma Câmara*. Rio de Janeiro: Typ. de H. J. Pinto, 1880, p. 759.

A Comissão de Fazenda e Negócios da Agricultura, especialmente nomeada pela Assembleia Geral para estudar os meios de auxiliar a lavoura nacional, em seu parecer de 1875, destacava que “a viação é necessariamente primordial e imprescindível” para agricultura e outras atividades econômicas.¹⁰ No caso, adverte que a falta de um sistema regular de caminhos e estradas, como apresentava a Amazônia, tornava ainda mais difícil o cultivo, encarecendo os produtos ou aniquilando o povoamento. Uma região agrícola e de diversos produtos florestais, uma cidade, um mercado, nessa perspectiva, definha ou prosperava conforme eram, ou não, servidos por boas estradas.

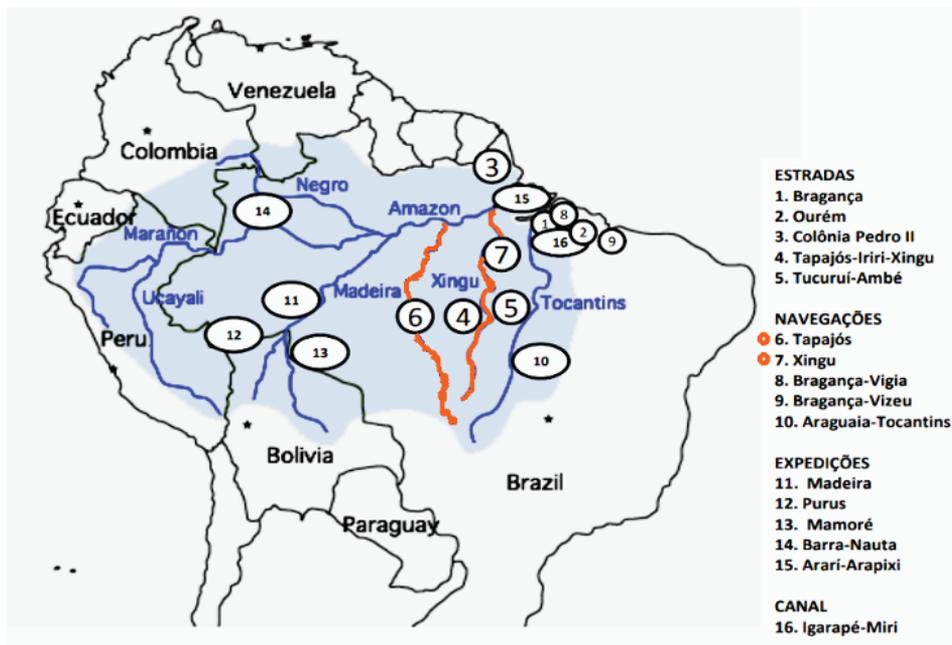
De acordo com essa comissão, as vias de comunicação por terra ou por água eram os mais poderosos instrumentos do desenvolvimento da produção agrícola. Isto se justificaria, pois, no caso das estradas de ferro, considerada a mais aperfeiçoada forma de viação pública, ao mesmo tempo, em que tinha a capacidade de diminuir as distâncias, facilitava a emigração e ainda detinham, no campo, os cultivadores. Outra vantagem estava na capacidade de transportar novas técnicas de produção, com a facilitação do transporte de máquinas e trabalhadores mais aptos a lidar com a terra, permitindo com isso o maior fracionamento fundiário, a transformação da cultura extensiva em intensiva e a aplicação de novas e mais inteligentes fórmulas agrícolas.

Na Amazônia, essas questões envolvendo a construção de estradas, a exemplo da facilidade na condução de produtos, desenvolvimento do comércio, ampliação das áreas de cultivo, transporte de novas técnicas e melhoramentos das práticas de plantio estão presentes nos planos de construção dessas vias de comunicação para o interior da região. No entanto, há de se observar que tomam uma dimensão, como já registrado, para além da ligação entre áreas produtoras e de consumo. A perspectiva de progresso e modernidade constitui os elementos legitimadores desses empreendimentos.

As ações governamentais na Amazônia nesse setor concentram-se em meados do século XIX, conforme registra o mapa a seguir, nos planos de desenvolvimento da navegação dos rios Amazonas, Tocantins, Araguaia, Tapajós e Xingu, assim como na abertura de algumas estradas de rodagem em algumas localidades do Pará que servissem de ligação a regiões portuárias importantes, como a proposta de construção de estrada na região do Tocantins e Tapajós, a abertura de alguns canais que podiam facilitar o deslocamento de pequenas e médias embarcações pelo interior e a promoção de expedições exploratórias e de conhecimento da região. Dos empreendimentos mais significativos quanto à construção de estradas de ferro, registrou-se a criação da estrada entre Bragança e Belém nos anos finais do Império.

¹⁰ Annaes do Parlamento Brasileiro. *Câmara dos Srs. Deputados, Quarto Anno da Décima-Quinta Legislatura, Sessão de 20 de junho de 1875*. Rio de Janeiro: Typ. Imperial e Constitucional Villeneuve, 1875, p. 126.

Figura 1: Estradas, navegações, expedições e canais na Amazônia, século XIX



Fonte: Nunes (2016, p. 180).

O Tapajós e o Xingu: encurtando distâncias, ampliando fronteiras de produção

Nesses debates envolvendo planos de desenvolvimento do transporte na Amazônia, a defesa de uma via de ligação à província de Mato Grosso, estabelecida através da bacia do rio Tapajós, ganha destaque. De acordo com Abel Graça, o maior e mais conveniente para realizar este projeto era fazer a abertura de uma estrada contínua, ao longo da margem direita do rio Tapajós, começando abaixo da cachoeira do Maranhão e terminando no lugar denominado Pouso Alegre, no rio Arinos, acima de todas as cachoeiras. Outra estrada deveria ser construída e dividida em duas seções, indo da cachoeira do Maranhão até o baixio do Xacorão, as proximidades das aldeias dos índios Mundurucus, e outra seção partindo da cachoeira de Todos os Santos até o citado ponto de Pouso Alegre. Por fim, defendia-se a necessária desobstrução do rio, que ia da cachoeira do Maranhão até o Apuí, inclusive, ou o melhoramento da sua passagem para o trânsito de vapores durante a estação do inverno.¹¹

O plano de construção de vias de transporte nessa região tinha o propósito de se evitar o que Daniel Kidder (1980, p. 219), missionário e viajante que visitou a região na década

¹¹ PARÁ. *Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial na 2ª Sessão da 17ª Legislatura pelo Dr. Abel Graça Presidente da Província em 15 de agosto de 1871*, p. 19.

de 1840, chamou de “numerosas dificuldades aos que percorrem este trajeto”. Destacava que por cerca de dois mil e quatrocentos quilômetros rio acima, pelo Amazonas e pelo Madeira, até as cachoeiras de Santo Antônio, nada mais existia no percurso do que uma forte correnteza. Dizia que, por quase toda essa extensão, era necessário proceder à “varação das canoas e respectivos carregamentos”, pelo que considerava como “processos mais tediosos e difíceis”. Ressaltava que só nas partes das cachoeiras consumia-se pelo menos entre três ou quatro meses. Vencidos esses obstáculos restavam ainda cerca de 1.100 ou 1.300 quilômetros de navegação desimpedida, nos rios Mamoré e Guaporé. A viagem levava dez meses, quando feita em embarcações mercantis, sem contar o necessário uso de numerosos índios e negros canoeiros e carregadores, o que tornava a navegação ainda mais perigosa.

Os administradores estavam convencidos das dificuldades em se construir uma estrada no interior da floresta. No entanto, entendiam também que as cachoeiras seriam os grandes embaraços para a navegação, o que os obrigava a pensar na possibilidade de se construir vias de transportes por terra, o que era reforçado pela compreensão de que lutar contra a impetuosidade daquelas correntes, que se despencava de alturas imensas, seria uma tarefa quase impossível. Fazer canoas para garantir a passagem sobre essas áreas encachoeiradas era entendido como gastar somas enormes, consumir milhões que iriam além das forças econômicas do Estado, sem se resolver o problema, pois o comércio permanecia ainda diminuto pela pouca capacidade de transporte dessas canoas que conduziam número reduzido de mercadorias. Por outro lado, entendia-se que construir estradas nas seções encachoeiradas era mais fácil e mais econômico, embora não deixasse de se observar que se tratava de um trabalho longo e de difícil execução naquelas paragens, onde se notava “a falta de quase tudo o que é necessário à vida”.¹²

Para melhor se avaliar as vantagens que a província podia colher da comunicação franca e rápida entre o Pará e Mato Grosso, pela bacia do Tapajós, apontavam-se os produtos que podiam ser aproveitados e que até então estavam sendo explorados pela “mão descuidada e tosca dos índios”. Fazia referência aos muitos peixes, tartarugas, caças, frutos silvestres, salsa, cacau, cravo, goma e outros produtos extrativistas. Afirmava-se que as margens dos rios eram formadas de matas gerais e campos, algumas cercanias se achavam incrustações e tufos metálicos, cristais e esmeril, o que confirmava a tradição de serem lugares auríferos.¹³

Os esforços para navegação no rio Tapajós é ainda apontado pelos administradores como necessários para o comércio e civilização das duas províncias, no caso fazia referência a Mato Grosso e Pará, sem contar as vantagens do governo imperial, visto que abria “um caminho franco e seguro para Mato Grosso, sem a dependência das repúblicas vizinhas”.¹⁴ Pela Lei

¹² PARÁ. *Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial na 2ª Sessão da 17ª Legislatura pelo Dr. Abel Graça Presidente da Província em 15 de agosto de 1871*, p. 21.

¹³ PARÁ. *Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial na primeira sessão da 18ª legislatura em 15 de fevereiro de 1872*, p. 20.

¹⁴ PARÁ. *Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial na primeira sessão da 18ª legislatura em 15*

nº 678 de 29 de setembro de 1871, o governo do Pará era então autorizado a promover a incorporação de uma companhia que tivesse por fim a navegação a vapor entre as aldeias de Ixituba e a província de Mato Grosso pelo rio Tapajós, e a abertura de estradas necessárias para auxiliar e melhorar a navegação. Essa iniciativa era considerada o primeiro passo para o que Abel Graça considerava enquanto “empresa grandiosa, que quando realizar-se atestará as prodigiosas qualidades daquela região, onde a natureza espalhou em profusão todas as suas grandes riquezas”.¹⁵

Para realizar a abertura da estrada foi nomeada uma comissão liderada pelos engenheiros Julião Honorato Corrêa de Miranda e Antonio Manuel Gonçalves Tocantins. Em princípio deveriam fazer os estudos necessários e apresentar um plano mais conveniente, assim como explorar o rio Tapajós até onde fosse possível, isto para se ter alguma prova das inúmeras e indispensáveis riquezas da região. Ainda em 12 de novembro de 1871 era registrada a saída dos engenheiros do porto de Belém.

A viagem dos engenheiros resultou em relatório apresentado ao presidente do Pará em 20 de janeiro de 1872. Apontavam que a estrada projetada para a região devia começar abaixo do furo Pacú, nas proximidades das primeiras cachoeiras, e não em Ixituba, como parecia mais conveniente. Isto porque, de Ixituba até o furo Pacú, o rio era perfeitamente navegável, e se a estrada começasse de Ixituba, a sua extensão seria muito maior e de trabalho muito mais difícil, pois teria de atravessar grandes morros e igarapés. Eram também de opinião que a estrada devia terminar no rio Juanxim, afluente ocidental, porque desta forma não se afastaria muito das margens do Tapajós e logo que estivesse concluída poderia ser utilizada para o transporte da borracha, produzida no Alto Tapajós, calculada em 10.000 arrobas anualmente.¹⁶

A extensão da estrada, segundo os cálculos, seria de 33 milhas, sendo um conto de réis a milha. Como pensavam os engenheiros, consumiria o total de 33 contos de réis para toda estrada, número significativamente pequeno, considerando os lucros obtidos com o investimento. Nesse caso, Abel Graça destacava que era sabido que, durante o verão, os habitantes das cidades de Santarém e Óbidos e das vilas de Monte Alegre e Gurupá abandonavam os seus lares e iam para os rios Purus e Madeira, na província do Amazonas, ocuparem-se na extração da goma elástica, nos seringais que abundavam naqueles rios. Quando, porém, a estrada projetada fosse construída, desde que por ela os seringais do Tapajós estivessem ao alcance de todos os que quisessem se utilizar deles, “cessaria infalivelmente aquela imigração para os seringais do Amazonas”, porque os habitantes de Óbidos, de Santarém, de Monte Alegre e de Gurupá “teriam bem perto de si excelentes seringais, mais abundantes do que os procurados por eles em longas terras, com prejuízos

de fevereiro de 1872, p. 20.

¹⁵ PARÁ. *Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial na primeira sessão da 18ª legislatura em 15 de fevereiro de 1872*, p. 21.

¹⁶ PARÁ. *Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial na primeira sessão da 18ª legislatura em 15 de fevereiro de 1872*, p. 22.

de sua saúde e de suas pequenas propriedades, que ficavam abandonadas aos rigores do tempo”, destacava Abel Graça.¹⁷

Além dessas vantagens, ou seja, de concentrar a população da província do Pará em seu território, havia ainda outras possibilidades que redundavam em benefícios aos cofres públicos e, por conseguinte, da província. Nesse sentido, se entendia que, à medida que o mercado do Pará estivesse mais abundante de borracha, porque o rio Tapajós exportava grande quantidade com o melhoramento dos transportes nessa região, a julgar-se pela quantidade de seringais ainda virgens, teria conseqüentemente um grande aumento na receita provincial.

A construção de estradas e a facilitação da via de navegação no Tapajós se propunham, portanto, a favorecer a agricultura de forma indireta, uma vez que, como observado, essas vias de transportes estavam servindo muito mais aos interesses dos que defendiam melhor acesso aos seringais. No entanto, para conformar outros setores, incluindo a agricultura, afirmavam que, embora a diminuição produtiva agrícola fosse resultante da valorização da atividade extrativa da borracha, pois a goma elástica, de onde se pensava haver grandes lucros, absorvia todos os braços de trabalho com manifesto prejuízo da lavoura, as duas economias podiam conviver, sem que uma se sustentasse do prejuízo da outra. Para desenvolver a atividade agrícola, uma das propostas apontadas seria facilitar o acesso aos seringais dos rios do Pará. A ideia era que, se não facilitasse o deslocamento aos seringais da província, os habitantes do Pará abandonariam as suas moradas e suas famílias, deslocando-se para províncias vizinhas em buscas de áreas de extração da borracha. Ficando no Pará, essa população não só manteria suas propriedades, como ainda se veriam obrigadas a desenvolver outras práticas produtivas, além do extrativismo, como a agricultura, aumentando com isso as suas rendas e as rendas públicas.

Imbuído desse princípio, que aproximava agricultura e extração, Bento de Figueiredo Tenreiro Aranha e outros negociantes da Praça de Belém, como os proprietários da firma Joaquim de Freitas & Irmãos apresentaram à presidência da província a proposta para fazer a exploração do rio Xingu, o que para Abel Graça se constituía em assunto de grande alcance para o desenvolvimento comercial e agrícola.¹⁸ A proposta era obter da província um auxílio anual de 25:000\$000 a 30:000\$000 de réis para sua exploração e outros do governo geral de 55:000\$000 a 60:000\$000. Desde que firmado o contrato com essa província a empresa estaria obrigada a dar logo princípio à navegação desse rio com escalas em Boa Vista, Curralinho, Breves, Gurupá, Villarinho de Monte, Tapaná, Porto de Moz e Sozel.

Pelo acordo, a empresa disponibilizaria ao serviço da navegação dois vapores do porte de 4.000 a 8.000 arrobas, de propriedade dos empresários e que serviriam de garantia

¹⁷ PARÁ. *Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial na primeira sessão da 18ª legislatura em 15 de fevereiro de 1872*, p. 22-23.

¹⁸ PARÁ. *Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial na 2ª Sessão da 17ª Legislatura pelo Dr. Abel Graça Presidente da Província em 15 de agosto de 1871*, p. 26.

ao governo provincial. Seria desenvolvida mensalmente a navegação, assim como seriam pagas por viagens as subvenções respectivas aos ditos empresários. Para o serviço de exploração do rio, a ser contratado com o governo geral, empregaria a empresa uma lancha a vapor, 30 homens também armados, um oficial de armada nacional, um naturalista à custa dos empresários e, à do Estado, um missionário. Essa lancha seria também dada como garantia dos dinheiros públicos que fossem concebidos à empresa pelos dois governos, e isto até que expirasse o tempo do privilégio que lhe fosse concedido. Para garantia da empresa desejava-se obter o privilégio de 20 anos e que, dentro desse período, apenas seria permitido navegar o rio Xingu da parte que fosse explorada pela mesma companhia, sendo permitido o transporte às suas embarcações a vapor ou algumas de armada nacional que ali estivessem em serviço do país.¹⁹

Os planos de navegação do Xingu pelos empresários de Belém em parte atendiam às expectativas do governo para o desenvolvimento econômico da região. De acordo com o plano estatal, podia-se começar a navegação pelo rio Tapajós e antes das primeiras cachoeiras supunha-se que poderia se chegar ao rio Xingu, por meio de uma estrada ou de um canal artificial, que teria quando muito, três léguas, visto que o igarapé Iriri, igarapé ou braço do Xingu, formava um semicírculo para o Tapajós, e do centro deste semicírculo poderia partir a estrada ou canal a possibilitar o acesso ao rio Tapajós (BEZERRA NETO, 2008, p. 111). Chegando ao Xingu, pelo igarapé Iriri, a navegação franca por esse rio até encontrar-se o rio das Mortes, distantes 12 léguas de Cuiabá, podia ser facilmente desenvolvida.²⁰

Esse plano de navegação ao Mato Grosso tornava-se, no entender dos administradores, mais fácil, pois os obstáculos que se levantavam com a navegação por ambos os rios, Tapajós e Xingu, eram as cachoeiras de um e outro rio. No entanto, se advertia que este plano se asentava apenas em probabilidades, pois nenhuma certeza existia a respeito daquelas regiões, quase que desconhecidas, principalmente o rio Xingu e o das Mortes, sobre os quais nada havia de escrito e, por isso, deveriam se iniciar as etapas do projeto de navegação fazendo um estudo exploratório da região.²¹

Para essa empresa havia a expectativa de contratar o naturalista Charles Frederick Hartt, que naquele momento havia visitado a província do Pará desenvolvendo estudos zoológicos e que já havia se comprometido a fazer a exploração do Tapajós e Xingu (SANJAD, 2004; LIMA; FIGUEIRÔA, 2010; FREITAS, 2002). De acordo com os estudos de Robin Anderson (1999, p. 147) sobre o processo de colonização e exploração da Amazônia, até 1800 o território banhado pelo rio Xingu de conhecimento das autoridades, ou que havia sido

¹⁹ PARÁ. *Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial na 2ª Sessão da 17ª Legislatura pelo Dr. Abel Graça Presidente da Província em 15 de agosto de 1871*, p. 27.

²⁰ PARÁ. *Relatório apresentado á Assembléia Legislativa Provincial na primeira sessão da 18ª legislatura em 15 de fevereiro de 1872*, p. 25.

²¹ PARÁ. *Relatório apresentado á Assembléia Legislativa Provincial na primeira sessão da 18ª legislatura em 15 de fevereiro de 1872*, p. 25-26.

colonizado, não ia muito além da povoação de Souzel, sendo ainda Pombal, Veiros e Porto de Moz como as únicas localidades da região. Para este autor, à medida que o comércio da borracha se tornava cada vez mais lucrativo, as áreas de colonização avançaram até o curso do Iriri e de Jatobá, no Alto Xingu.

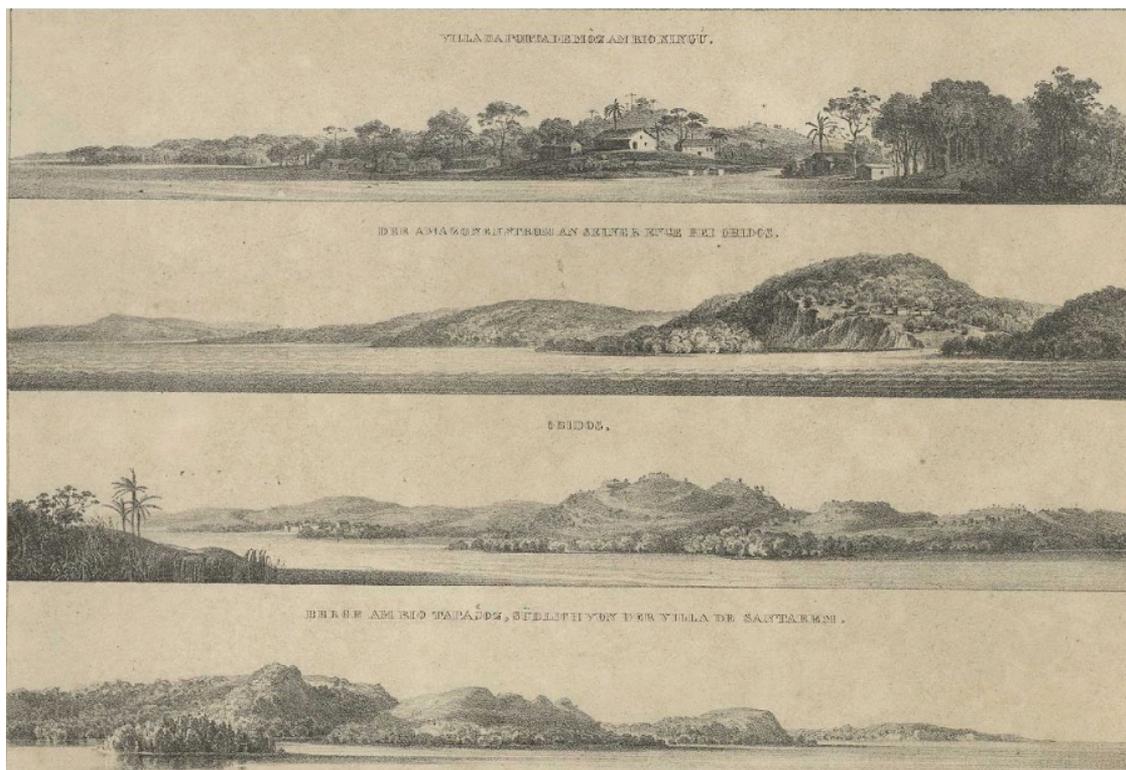
Em visita a esses locais em 1872, Ferreira Penna (1973, p. 11) observava que essas povoações ficavam desabitadas durante boa parte do ano, sendo este o caso inclusive de Porto de Moz, considerada a principal localidade e uma das vilas mais importantes da província pela excelência de seu porto, pela salubridade do lugar e pelo comércio. Este fato foi também observado pelo Príncipe Adalberto (2002, p. 259) da Prússia quando esteve na região ainda na década de 1840. No caso, apontava que essas localidades seriam habitadas durante poucos meses do ano. Durante o restante, iam para os sítios disseminados pelas margens do rio, no inverno, isto é, de junho a dezembro, para preparar seringa, e no verão se ocupavam em apanhar salsaparrilha, bálsamo de copaíba, cássia e cacau.

Os planos de navegação desenvolvidos pelos comerciantes de Belém buscavam, portanto, assegurar o controle e a exploração desses produtos. A ideia era que com a via de navegação outros recursos disponibilizados na região fossem explorados em grande quantidade como a salsa, a castanha, a baunilha, o cacau, o óleo de copaíba, cravo, carajurú, cumaru e puxirí, além da madeira de construção e marcenaria, ouro, diamantes e outros minerais. Destacava-se ainda a produção de café, milho, algodão, arroz e mandioca, farto pescado e caça, e ainda as condições da região para a criação de gado vacum e cavalari.²²

O desafio de se promover a navegação no Tapajós e Xingu, portanto, pautava-se, por um lado, na promoção do desenvolvimento das práticas agrícolas e de extração, e ainda o desenvolvimento da criação de animais cavalari, vacum e muar, atendendo os interesses das populações que ocupavam as margens desses rios e apresentadas nas gravuras do litógrafo e pintor alemão Friedrich Hohe. Por outro, se propunha a avançar sobre a fronteira de produção agrícola e extrativa, no caso, assegurar o melhor acesso aos locais de exploração das seringueiras, no Alto Xingu, por exemplo, que em muito desafiava o avanço colonizador.

²² PARÁ. *Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial na 2ª Sessão da 17ª Legislatura pelo Dr. Abel Graça Presidente da Província em 15 de agosto de 1871*, p. 26.

Figura 2: Visualização sobre os rios Tapajós e Xingu



Fonte: HOHE, Friedrich. 1869. In: SPIX, Johann Baptist von. *Atlas zur Reise in Brasilien*. Munique: M. Lindauer, 1823-1831, p. 25. Disponível em: http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_iconografia/icon1250074/icon1250074_27.jpg. Acesso em: 3 jul. 2023.

Do que se observa e permite concluir

Não havia dúvidas que esses investimentos pautados nos planos de desenvolvimento do transporte na Amazônia e que se observa a partir do caso dos rios Tapajós e Xingu, sejam do governo ou de particulares, estavam associados à importância do comércio da borracha na região e a uma estratégia de expansão de uma fronteira extrativista e promoção do desenvolvimento de uma ocupação pautada pela promoção da agricultura. No caso do extrativismo, segundo estudos de Barbara Weinstein (1993, p. 55), no Pará, as maiores concentrações da goma elástica encontravam-se na região das ilhas e ao longo do sistema fluvial do Xingu e Tapajós, o que justificaria tais investimentos. Para esta autora, a penetração em zonas produtoras de borracha tornava-se preocupação das casas aviadoras na década de 1860, uma vez que esses “estabelecimentos comerciais [sediados nos grandes centros de população, como Manaus e Belém] que despachavam mercadorias aos seringais mediante pagamento em peças de borracha” (LOUREIRO, 1982, p. 31), como o desenvolvimento do transporte fluvial,

expandia suas áreas de atuação, ampliando o número de seringais atendidos e dependentes do fornecimento de seus produtos.

Importante atentarmos para os propósitos do governo provincial nessa região, em que se observa, concomitantemente ao atendimento da demanda de transporte da borracha, que outros produtos podiam também ser explorados, dinamizando a economia local e assegurando o processo de ocupação populacional da região. A perspectiva era que, com essas ações, essa população não estaria mais submetida a apenas uma atividade produtiva, que com o tempo se esgotaria à medida que o seu processo de exploração fosse acelerando. Isto explica a justificativa para a construção de estrada e vias de navegação, levando em consideração o processo de exploração de outros produtos, incluindo a defesa da prática agrícola.

Aos planos de desenvolvimento dos transportes na região amazônica, como no caso do Tapajós e Xingu, guarda-se, portanto, a percepção de que se mostraram como ações que se sustentam, sob o ponto de vista das possibilidades de encurtar distâncias, ligando regiões até então separadas por obstáculos naturais como as cachoeiras, ou facilitar o escoamento da produção, dinamizando a circulação de pessoas e mercadorias. Em um primeiro momento isto parece ser algo evidente e de aspectos em relevo. No entanto, guarda uma perspectiva de se constituir como medidas importantes para promoção do desenvolvimento produtivo agrícola e extrativista, pois atrairia novos investimentos para as áreas de seringais, novas técnicas, implementos agrícolas e população, ampliando, assim, as fronteiras produtivas.

Fontes documentais

Annaes do Senado do Império do Brasil. *Sessão de 22 de maio de 1841*. Rio de Janeiro, Typ. do Diário do Rio de Janeiro, 1841.

Annaes do Parlamento Brasileiro. *Câmara dos Srs. Deputados, Quarto Anno da Décima-Quinta Legislatura, Sessão de 20 de junho de 1875*. Rio de Janeiro: Typ. Imperial e Constitucional Villeneuve, 1875.

Annaes do Parlamento Brasileiro. *Câmara dos Srs. Deputados, Segundo Anno da Oitava Legislatura, Sessão de 31 de agosto de 1850, colligidos por Antonio Pereira Pintos em virtude de resolução da mesma Câmara*. Rio de Janeiro: Typ. de H. J. Pinto, 1880.

Annaes do Parlamento Brasileiro. *Câmara dos Srs. Deputados, Terceiro Anno da Quarta Legislatura, Sessão de 2 de junho de 1840, colligidos por Antonio Henoch dos Reis em virtude de resolução da mesma Câmara*. Rio de Janeiro: Typ. da Viuva Pinto & Filho, 1884.

PARÁ. *Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial na 2ª Sessão da 17ª Legislatura pelo Dr. Abel Graça Presidente da Província em 15 de agosto de 1871*. Pará: Typ. do Diário do Gram-Pará, 1871.

PARÁ. *Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial na primeira sessão da 18ª*

legislatura em 15 de fevereiro de 1872 pelo presidente da província, Dr. Abel Graça. Pará: Typ. do Diário do Gram-Pará, 1872.

Referências

- ADALBERTO, Príncipe da Prússia. *Brasil: Amazonas e Xingu*. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2002.
- ANDERSON, Robin L. *Colonization as Exploitations in the Amazon Rain Forest, 1758-1911*. Gainesville: University Press of Florida, 1999.
- BEZERRA NETO, José Maia. De Porto de Moz a Ponte Seca. Gente, espaço e tempo no Xingu oitocentista. In: SOUZA, César Martins de; CARDOZO, Alírio (orgs.). *Histórias do Xingu: fronteiras, espaços e territorialidades (séculos XVII-XXI)*. Belém: Edufpa, 2008. p. 97-120.
- BITTENCOURT, Agnello. *Notas históricas sobre a navegação do Amazonas*. Manaus: Associação Comercial do Amazonas, 1949.
- CASTONGUAY, Stéphane; EVENDEN, Matthew. Introduction. In: CASTONGUAY, Stéphane; EVENDEN, Matthew (ed.). *Urban Rivers: Remaking Rivers Cities and Space in Europe and North America*. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 2012. p. 1-18.
- FERREIRA NETO, Francisco. *150 anos de transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: Cedop, 1974.
- FREITAS, Marcus Vinicius de. *Charles Frederick Hartt, um naturalista no Império de D. Pedro II*. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 2002.
- GREGÓRIO, Vitor Marcos. Mãos à obra: o governo provincial paraense e seus esforços para a navegação da região amazônica - 1850-1867. *Almanaque Braziliense*, n. 9, p. 122-136, maio 2009.
- KIDDER, Daniel P. *Reminiscência de viagem e permanência no Brasil (Província do Norte)*. Compreendendo notícias históricas e geográficas do Império e das diversas províncias. São Paulo: Editora da USP, 1980.
- LENOBLE, Robert. *História da ideia de natureza*. Rio de Janeiro: 70, 1990.
- LIMA, Flávia Pedroza; FIGUEIRÔA, Silvia Fernanda de Mendonça. Etnoastronomia no Brasil: a contribuição de Charles Frederick Hartt e José Vieira Couto de Magalhães. *Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi*, Belém, v. 5, n. 2, p. 295-313, maio-ago. 2010.
- LOPES, Siméia de Nazaré. *O comércio interno no Pará oitocentista: atos, sujeitos sociais controle entre 1840-1855*. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (Naea), Universidade Federal do Pará, Belém, 2002.

- LOUREIRO, Antônio J. S. *Amazônia: 10.000 anos*. Manaus: Metro Cúbico, 1982.
- LUZ, Nícia Vilela. *A Amazônia para os negros americanos: origens de uma controvérsia internacional*. Rio de Janeiro: Saga, 1968.
- MATOS, Odilon. Vias de comunicação. In: HOLANDA, Sergio Buarque de (dir.). *História geral da civilização brasileira*, tomo II, v. 2. São Paulo: Difel, 1974. p. 42- 59.
- MATTOS, Ilmar Rohloff de. O lavrador e o construtor: o visconde do Uruguai e a construção do Estado Imperial. In: PRADO, Maria Emília (org.). *O Estado como vocação. Ideias e práticas políticas no Brasil oitocentista*. Rio de Janeiro: Acess Editora, 1999.
- MEDEIROS, Fernando Sabóia de. *A liberdade de navegação do Amazonas (relações entre o Império e os Estados Unidos da América)*. Rio de Janeiro: Companhia Editora Nacional, 1938.
- MEDEIROS, Vera B. Alarcón. *Incompreensível colosso – a Amazônia no início do Segundo Reinado (1840-1850)*. Tese (Doutorado em Estado e Sociedade na América e África) – Programa de Doutorado Estado e Sociedade na América e África, Universidade de Barcelona, Barcelona, 2006.
- MOLLE, François; MOLLINGA, Peter; WESTER, Philippus. Hydraulic Bureaucracies and the Hydraulic Mission: Flows of Water, Flows of Power. *Water Alternatives*, v. 2, n. 3, p. 328-349, 2009.
- NUNES, Francivaldo Alves. *Terras de colonização: agricultura e vida rural ao Norte do Império brasileiro*. São Paulo: Scortecci, 2016.
- PÁDUA, José Augusto. As bases teóricas da História Ambiental. *Estud. av.*, São Paulo, v. 24, n. 68, p. 81-101, 2010.
- PENNA, Domingos Soares Ferreira. *Obras completas de Domingos Soares Ferreira Penna*. Belém: Conselho Estadual de Cultura, 1973.
- RABELLO, Andréa Fernandes. *Os caminhos de ferro da Província do Rio de Janeiro: ferrovias e café na 2ª metade do século XIX*. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1996.
- REIS, Artur César Ferreira. Panorama econômico-financeiro do Segundo Reinado: navegação fluvial, principalmente a do Amazonas. In: *Anais do 3º Congresso de História Nacional*, v. 4, p. 5-49, 1938.
- SAMPAIO, Maria Clara Sales Carneiro. *Fronteiras negras ao Sul: a proposta dos Estados Unidos de colonizar a Amazônia brasileira com afrodescendentes norte-americanos na década de 1860*. Dissertação (Mestrado em História), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.
- SANJAD, Nelson. Charles Frederick Hartt e a institucionalização das ciências naturais no Brasil. *História, Ciências, Saúde-Manguinhos*, v. 11, n. 2, p. 449-455, 2004.

THOMAS, Keith. *O homem e o mundo natural*: mudanças de atitude em relação às plantas e aos animais. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

WEINSTEIN, Bárbara. *A borracha na Amazônia*: expansão e decadência. São Paulo: Hucitec, 1993.

WORSTER, Donald. Para fazer história ambiental. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 4, n. 8, p. 198-215, 1991.

WORSTER, Donald. Hydraulic Society in California: An Ecological Interpretation. *Agricultural History*, v. 56, n. 3, p. 503-515, 1982.