

Pará "versus" Amazonas

BARBARA WEINSTEIN(*)

O *boom* experimentado pela atividade de exploração da borracha gerou um sistema econômico e um comércio exportador de proporções regionais realmente vastas. Por volta da virada do século, a borracha estava sendo extraída e comercializada por toda a região do Pará e do Amazonas, e a produção tinha-se disseminado para muito além das fronteiras brasileiras, em afluentes do Amazonas controlados por Peru, Bolívia, Colômbia e Venezuela. Da mesma forma, a comunidade mercantil amazônica apresentou uma orientação genuinamente regional, desconsiderando fronteiras estaduais e nacionais na busca de novas áreas da "Heveal brasiliensis". Contudo, mesmo quando a produção se

expandiu em direção ao oeste e o Amazonas emergiu como o centro principal da extração da borracha, a cidade portuária de Belém continuou a dominar a vida comercial e cultural do vale — uma situação que gerou considerável tensão entre os dois estados brasileiros. De fato, os políticos amazonenses desde há muito tempo vinham-se irritando com o "status" secundário de sua capital, Manaus, e haviam instituído várias medidas para retificar essa "injustiça". Entretanto seus esforços nesse sentido foram em vão até a década de 1890, quando a descentralização dos sistemas político e fiscal do Brasil permitiu ao Amazonas preparar seu assalto final sobre a hegemonia comercial da capital paraense.

A autora pertence ao depto. de história da State University of New York, Stony Brook (NY), E.U.A.

(*) Extraído do cap. 7 de *The Amazon Rubber Boom, 1850-1920*, Stanford University Press, 1983, p. 192-210. Traduzido por Laura Teixeira Motta e José Flávio Motta. Publicado com autorização da autora e do editor.

No auge do *boom*, Belém era uma das mais notáveis cidades da América Latina. Depois do Rio e de Santos, era o porto mais movimentado do Brasil, com uma população urbana aproximando-se rapidamente da marca de um quarto de milhão por volta de 1910. Possuía um moderno sistema de bondes, extenso serviço telefô-

nico, água encanada e iluminação elétrica nas ruas. As vias principais eram largas avenidas, cuidadosamente pavimentadas, ladeadas por mangueiras cuja folhagem densa e graciosa abrigava os pedestres contra o tórrido sol tropical. Várias praças públicas, amplas e de paisagismo ambicioso, exibiam fontes, caramanchões e imponentes estátuas, e a Praça da República, localizada no centro, incluía construções sofisticadas, tais como a mansão do governador e o Teatro da Paz. Espalhados pela cidade havia monumentos e palacetes de tamanho e ornamentação variados⁽¹⁾. O resultado combinado de um *boom* na atividade de exploração da borracha e de uma máquina estatal ávida por transformar a cidade em um centro de atrações foi uma deslumbrante adição para a longa lista de "cidades-boom" brasileiras. No entanto, quando romancistas e historiadores mencionam a cidade que a borracha construiu, referem-se a Manaus, não a Belém⁽²⁾.

É fácil entender por que a capital amazonense cativava a imaginação popular. Enquanto Belém tinha quase três séculos de existência no auge do ciclo da borracha, Manaus foi claramente uma criação do comércio daquele produto. Até a década de 1870, a cidade inicialmente conhecida pelo nome de Barra do Rio Negro foi um povoado de alguns milhares de habitantes, que serviu como mero local de pousada nos caminhos da rede comercial

(1) . Para comparações com outros importantes portos do Brasil, ver Pará (Estado), **Relatório apresentado ao governador Coelho pelo Secretário da Fazenda Picanço Diniz**, 1910, p. II. Os números sobre população provêm de ROCHA PENTEADO, **Belém do Pará**, vol. 2, p. 204. Fotografias coloridas de Belém durante esse período podem ser encontradas em vários volumes de Belém, **Relatórios apresentados ao Conselho Municipal**, abrangendo os anos de 1897-1908. Ver, também, Pará (Estado), **Álbum de Belém**.

(2) Por exemplo, FOSTER, *Ghost Cities of the Jungle*, e COLLIER, p. 15-67.

do vale amazônico. Todavia, com o avanço do *boom* e a ascensão do Amazonas ao *status* de principal produtor de borracha da região, esse diminuto centro urbano, aninhado na floresta tropical e distante de Belém 900 milhas rio acima, assumiu uma posição de grande importância. Firmas de aviamento, tais como A. Berneaud & Co. e B. A. Antunes abriram filiais em Manaus, assim como vários importantes exportadores, e a administração provincial começou a usar suas crescentes receitas de exportação para modernizar a cidade, gradualmente criando uma réplica em pequena escala de Belém.

À medida que o Amazonas entrava no seu período de maior prosperidade, o governo do estado tornava-se cada vez mais pródigo em seus gastos com obras públicas e melhoramentos de ordem material. Por volta do final da década de 1890, a capital possuía um dos primeiros sistemas de bondes movidos a eletricidade da América Latina, bem como água e gás encanados, iluminação elétrica nas ruas e um excelente porto artificial. Manaus possuía também o seu famoso — para não dizer notório — teatro lírico de dois milhões de dólares. Construído quase que exclusivamente com materiais importados, essa elaborada estrutura de abóbada dourada logo se tornou o principal símbolo dos tempos de fartura e extravagância da elite amazonense durante a época do *boom*. Numa visão retrospectiva, esse consumo conspícuo patrocinado pelo estado parece um tanto ridículo, mas visualizado no contexto da época, representa um compreensível esforço dos políticos locais para agradar seus principais eleitores e converter sua morada na selva em uma cidade habitável. Localizada numa área que a maioria dos europeus e muitos brasileiros consideravam inadequada para habitação humana, Manaus precisava tornar-se um centro urbano "civilizado", que pudesse oferecer todas as amenidades da vila moderna a seus habitantes das classes média e alta, ou ficaria para sempre em segundo plano

em relação à capital paraense rio abaixo(3).

A elite amazonense iniciou sua campanha para tirar Manaus de sob a sombra de Belém no fim da década de 1870, quando o desequilíbrio no relacionamento entre as duas cidades já estava-se tornando óbvio. Apesar do fato de estar o Amazonas desafiando a liderança do Pará na produção da borracha, o porto paraense continuava a controlar mais de 95 por cento das importações e exportações amazônicas. Por exemplo, em 1880, Belém embarcou 7.793 toneladas de borracha, contra apenas 374 toneladas embarcadas por Manaus(4). Embora essa situação não trouxesse conseqüências desastrosas para a renda da província — sendo as receitas de exportações calculadas conforme o lugar de origem da borracha — ela negava ao Amazonas o acesso a um amplo conjunto de impostos comercialmente relacionados, e isso inibia severamente o crescimento e desenvolvimento de sua capital.

No início do *boom*, os grupos de interesse amazonenses presumiram que o deslocamento para o oeste do local da extração da borracha romperia automaticamente a hegemonia de Belém sobre o comércio regional. Afinal, uma vez que o governo brasileiro tinha aberto o Rio Amazonas às embarcações estrangeiras para que pudessem navegar até Manaus, não havia mais qualquer razão fundamental para que importadores e exportadores não pudessem negociar diretamente com o Amazonas. Entretanto, a praticabilidade, sozinha, provava ser um incentivo insuficiente; a comunidade mercantil da região

aparentemente achava inconveniente realizar uma transferência em massa das suas operações para uma cidade 900 milhas rio acima. José Paes de Carvalho, quando governador do Pará, comentou que a dependência do Amazonas com relação a Belém era “um acidente” da geografia, “não planejado” e seu argumento, embora servindo a interesse próprio, era essencialmente correto(5). Belém era uma cidade mais antiga, maior, mais habitável, e sua localização, para uma economia inteiramente orientada para mercados estrangeiros, era ideal. Uma vez que o Pará era a província pioneira na produção da borracha, seu porto principal era o lar natural para as numerosas firmas comerciais envolvidas com o setor extrativo, bem como para os vários bancos, companhias de seguros, estabelecimentos varejistas, escritórios de advocacia e consulados, que atendiam às necessidades da comunidade mercantil.

A capital amazonense, em contraste, não possuía um único banco até a fundação do Banco do Amazonas no fim da década de 1880, e apresentava uma severa escassez de facilidades relativas a armazéns e docas. Além disso, a única conexão telegráfica de Manaus era via Belém, e interrupções freqüentes naquele serviço significavam intoleráveis atrasos na veiculação das cotações dos preços correntes(6). Com certeza, o governo provincial arrecadava o suficiente através de impostos sobre a exportação de borracha para equipar Manaus com a infra-estrutura essencial para a vida comercial; todavia, mesmo as mais modernas facilidades para os negócios não teriam, isoladamente, induzido as casas de

(3) Sobre Manaus no auge do *boom*, ver BURNS, *Manaus, 1910: Portrait of a Boom Town*; COLLIER, p. 15-67; e PEARSON, p. 93-118. Sobre Manaus durante seus anos de formação, ver EDWARDS, p. 172-84; e WALLACE, p. 112-32.

(4) Resumo da exportação directa de Manaus e Iquitos, 1880 a 1903, APP, 7 de julho de 1904.

(5) Pará (Estado), *Mensagem... do Paes de Carvalho*, 7 de abril de 1898, p. 25.

(6) Relatório da Associação Comercial, 1885, anexo n.º 32; APP, 26 de janeiro de 1887; Pará Threatened with a Rival, IRW, 15 de maio de 1890, p. 167; Report on Amazon River Cable, IRW, 1 de fevereiro de 1902, p. 146; Troubles of Cable to Manaus, IRW, 1 de abril de 1902, p. 205; FN, 13 de janeiro de 1901.

aviamento e as firmas de exportação a mudar-se ou abrir filiais em Manaus. Dispendio financeiro e inconveniência pessoal tornavam improvável a mudança de ponto dos homens de negócios, a menos que o governo amazonense pudesse oferecer recompensas tangíveis pela troca. Assim, em 1878 o governo provincial decidiu pela legislação de um imposto diferencial sobre as exportações da borracha⁽⁷⁾. O plano era a própria simplicidade: a borracha amazonense embarcada para o exterior diretamente de Manaus pagaria um imposto ligeiramente menor do que a exportada a partir de Belém.

Os ínfimos resultados da nova medida devem ter sido altamente decepcionantes para os amazonenses. Aparentemente, uma pequena redução nos impostos era insuficiente para compensar o desconforto da vida em Manaus, que a essa altura ainda possuía menos de 10 mil habitantes e carecia de um setor comercial adequado. Entretanto, longe de aceitar a derrota, o poder legislativo local tentou novamente, em 1885, com um imposto que garantia uma diferença substancial de cinco pontos percentuais para qualquer um que exportasse borracha diretamente de Manaus. E, para dar respaldo à nova campanha, os políticos amazonenses também votaram por subsídios para as linhas Booth e Red Cross, para que operassem navios a vapor entre Manaus, Nova York e Liverpool⁽⁸⁾. A resposta, dessa vez, foi ligeiramente mais animadora: em um ano, a participação de Manaus nas exportações totais de borracha elevou-se de 7 para 11 por cento, e a tendência a crescer mostrava todos os sinais de continuidade.

Outra indicação segura acerca da eficácia desse imposto diferencial foi a resposta dos interesses comerciais no Pará. Con-

quanto a Câmara de Comércio Paraense mal houvesse tomado conhecimento do decreto de 1878, sua reação à nova lei foi rápida e vigorosa. A organização (em 1885 rebatizada como Associação Comercial) simultaneamente enviou petições a Dom Pedro e a Tito Franco de Almeida, principal representante dos Liberais paraenses na Câmara dos Deputados. Previsivelmente, acusou a medida amazonense de imprudente e anticonstitucional, protestando que ela exigia que os bens com destino a uma outra província brasileira pagassem taxas mais altas do que mercadorias idênticas que iam para o mercado externo — um argumento que teria sido bem mais convincente se o Pará estivesse realmente *consumindo* a borracha recebida de Manaus. As petições alegavam que os subsídios a companhias estrangeiras para embarques transoceânicos eram uma violação da lei brasileira, e mencionavam que a escassez de espaço para armazenagem e as irregularidades das comunicações telegráficas significariam dificuldades para qualquer comerciante que realizasse seus negócios em Manaus. Finalmente, em seu pedido ao Imperador, a Associação Comercial salientava que, sob o sistema de "aviamento", Manaus e Belém assumiam posições de "devedor e credor", uma vez que os comerciantes do Pará adiantavam os suprimentos para os extratores de borracha que atuavam rio acima. Portanto, ao cobrar impostos mais altos sobre a borracha exportada por esses comerciantes, o Amazonas estava obrigando o credor a arcar com uma parte do débito⁽⁹⁾.

Por mais hábeis que possam ter sido tais argumentos, a Associação Comercial do Pará foi incapaz de realizar qualquer mudança na política tarifária do Amazonas. Infelizmente para o Pará, a província vizinha estava agindo dentro de seus direitos ao estabelecer um imposto mais elevado sobre a borracha amazonense embarcada em Belém; ao contrário do imposto

(7) Relatório da Praça, 1879, p. 11; DUSCP, RG59 (roll 4 vol. 6), 24 de junho de 1880.

(8) APP, 26 de janeiro de 1887.

(9) Relatório da Associação Comercial, 1885, anexos n.ºs 32 e 34.

imperial sobre exportação, o qual devia ser uniforme por todo o Brasil, as alíquotas para impostos adicionais eram deixadas ao critério de cada província. Portanto, apesar dos protestos, o diferencial permaneceu em vigor, e a maioria das principais firmas de aviamento e de exportação de Belém, curvando-se ao inevitável, abriram filiais em Manaus⁽¹⁰⁾.

Teoricamente, o Pará poderia ter empregado meios mais vigorosos para combater a lei amazonense, mas a comunidade mercantil de Belém seguramente ter-se-ia recusado a apoiar qualquer medida retaliativa que ameaçasse interromper o comércio da borracha. Já que os comerciantes estavam envolvidos no comércio em uma escala regional, sua fidelidade a qualquer local em particular era matéria de interesse prático, e não de ligação emocional⁽¹¹⁾. Na verdade, esperar-se-ia que lealdades locais fossem especialmente fracas no caso do Pará, uma vez que apenas uma minoria de seus comerciantes era natural da província ou mesmo do Brasil. O fato de terem os membros da Associação Co-

mercial, de qualquer forma, expressado sua oposição à lei amazonense foi resultado não de chauvinismo provincial, mas de um disseminado ressentimento por serem coagidos a estender suas operações urbanas a Manaus.

Os membros da elite tradicional tinham, afinal, mais a temer com a ameaça amazonense do que a comunidade mercantil. Os políticos, burocratas e profissionais paraenses sofreriam todos, direta ou indiretamente, se das vantagens oferecidas pelo governo vizinho resultasse um êxodo em massa dos estabelecimentos comerciais. Isso significaria não apenas uma perda tangível de população, investimento e receita, mas também um declínio geral no *status* econômico, cultural e político do Pará, em termos regionais e nacionais. A bem da verdade, várias famílias amazônicas possuíam ramificações em ambas as províncias, e mais do que alguns políticos e servidores civis tinham escritórios tanto no Amazonas como no Pará⁽¹²⁾. Por muitos anos, essas intrincadas ligações ajudaram a mitigar quaisquer atritos ocasionalmente desenvolvidos entre as duas províncias. No entanto, laços de parentesco ou profissão não eram suficientes para neutralizar todas as tensões: chauvinismo local, rivalidades políticas e a ganância pelas receitas tributárias trabalharam contra a completa reconciliação. E a prosperidade dos anos do *boom* apenas serviu para

(10) APP, 18 de setembro de 1888. Uma vez que as filiais podiam ter nomes absolutamente sem relação com os das matrizes, é difícil decifrar simples listas de exportadores. Enquanto é óbvio que Prusse, Pusinelli de Manaus era a co-irmã da firma Pusinelli, Prusse de Belém, é muito menos evidente que Witt & Cia era a filial em Manaus de La Rocque da Costa & Cia.

(11) Para mostrar o quanto estavam entrelaçadas as elites mercantis dos dois estados, uma lista de membros da Sociedade Portuguesa Beneficente do Amazonas incluía importantes firmas e indivíduos "paraenses", tais como Antonio Cruz & Cia, Adalbert H. Alden, B.A. Antunes & Cia e Claudino da Rocha Romariz. Sociedade Portuguesa Beneficente do Amazonas, *Relatórios. A Folha do Norte*, em um artigo sobre a rivalidade entre Belém e Manaus (14 de fevereiro de 1901), alegava que comerciantes "tais como os judeus e turcos e outros europeus" tinham pouca lealdade a uma localidade particular.

(12) Antonio Passos de Miranda Filho representou primeiro o Amazonas, depois o Pará, na Câmara Federal dos Deputados, e Eneas Martins, um proeminente Laurista, atuou como deputado federal pelo Amazonas dez anos antes de ser eleito governador do Pará. Essa "sobreposição" quase não surpreende, já que o Amazonas foi legalmente uma parte da Província do Pará até 1852, e, por muitos anos após seu desmembramento, foi um estado severamente subpovoado e subdesenvolvido. Um observador estrangeiro que visitou o Amazonas em 1873, chegou ao ponto de dizer, mais tarde, que "Manaus não existia naquela época" — apenas um ligeiro exagero. IRW, 1 de agosto de 1903, p. 400.

TABELA 1

EXPORTAÇÕES DE BORRACHA DE BELÉM E MANAUS
(toneladas métricas)

Ano	Belém	Manaus	Ano	Belém	Manaus
1884	9.887	753	1901/2(a)	13.925	14.668
1885	11.737	1.463	1902/3(a)	12.288	16.262
1886/87(a)	11.626	1.724	1904	11.984	15.102
1887/88(a)	13.253	2.103	1905	15.880	16.007
1888/89(a)	13.430	2.586	1905/6(a)	17.296	16.986
1889/90(a)	12.036	3.540	1906	15.932	15.402
1890/91(a)	12.561	3.879	1907/8(a)	16.584	17.335
1891	13.723	4.067	1908/9(a)	18.812	17.036
1892	13.886	4.123	1909/10(a)	19.240	17.208
1893	14.697	4.233	1910/11(a)	14.976	16.088
1894	15.002	4.368	1911/12(a)	21.590	16.549
1895	15.461	4.562	1912/13(a)	23.277	16.939
1896	15.348	4.452	1913/14(a)	21.554	14.895
1897	15.588	6.072	1914/15(a)	19.540	13.971
1898	15.763	7.345	1915/16(a)	20.167	14.684
1899/1900(a)	19.252	7.438	1916/17(a)	20.715	15.438
1900/1901(a)	14.729	12.921	1917/18(a)	14.064	11.236

Nota: (a) Ano agrícola, de julho a junho.

Fontes: Relatórios da Associação Comercial do Pará (1885-1908); Anuário de Estatística, Belém, 1926.

exacerbar o conflito, tomando mais alto o valor do prêmio(13).

O pânico inicial dos paraenses ante o pensamento de perder sua supremacia comercial provou ser prematuro; avançando pela década de 1890, seu estado parecia estar repelindo com sucesso todas as ameaças de seu vizinho e rival. Muito embora a parcela de Manaus nas exportações de borracha subisse constantemente nas duas primeiras décadas do *boom*, em 1898 essa capital estava controlando menos de um terço da extração anual de

borracha da Amazônia (ver tabela 1). Ainda mais evidente era a falha do Amazonas em não avançar um passo sequer com relação ao monopólio paraense de comércio de importação. Uma vez que o governo federal impunha e regulava todas as tarifas nesse setor, o Amazonas não podia oferecer aos importadores quaisquer benefícios diretos como contrapeso à esmagadora vantagem geográfica de Belém. Sem incentivos específicos, poucos navios em carreira no comércio costeiro ou de além-mar eram propensos a fazer a tediosa viagem de novecentas milhas rio acima até Manaus. A composição da comunidade comercial de Manaus reflete essa relutância: enquanto os aviadores e exportadores apressaram-se em abrir filiais ou firmas irmãs na capital amazonense, os importadores principais, tais como Coimbra, Pego e Cia., Ferreira Gomes e Cia. e Moreira Gomes e Cia. abstiveram-se de fazê-lo.

(13) Conflitos de fronteira tornavam-se mais freqüentes à medida que os negociantes de borracha abriam caminho pelo Vale do Tapajós. TAPAJÓS, Estudos sobre o Amazonas: Limites do estado; e PEREIRA BRAZIL, O Rio Tapajós, p. 87-100 ("Limites do Pará com o Amazonas")

Assim como dependia de Belém para as importações do exterior e nacionais, Manaus também recebia a maioria dos seus gêneros alimentícios básicos das fazendas e ranchos paraenses. Adicionalmente, o punhado de indústrias regionais que atendia ao mercado urbano instalou-se, quase sem exceção, em Belém⁽¹⁴⁾. Portanto, muito embora no final da década de 1880 o centro de produção da borracha houvesse se deslocado definitivamente em direção oeste, para o Amazonas, o porto paraense continuou a servir como quartel-general do comércio de aviamento. Foi essa aparentemente segura posição que permitiu aos paraenses reagir com tanta serenidade em relação à crescente participação de Manaus no comércio da borracha. Como observou um jornalista no principal diário de Belém, longe de temor ou ressentimento pelo desenvolvimento e crescente autonomia de Manaus, o estado do Pará sentia "orgulho (como) de pai quando seu filho dá o primeiro passo"⁽¹⁵⁾.

No rastro da queda da monarquia, os Republicanos paraenses e amazonenses empenharam-se em freqüentes expressões de mútua congratulação e cooperação fraternal⁽¹⁶⁾. Na superfície, esse assentimento à unidade regional parecia suficientemente natural; afinal, os dois estados ocupavam diferentes metades da mesma região geográfica, produziam virtualmente os mesmos produtos e sofriam de similar negligência por parte dos círculos políticos dominantes no Rio. Portanto, era apenas lógico que Pará e Amazonas procurassem soluções conjuntas para seus problemas econômicos e políticos comuns em

nível regional. Mas o próprio sistema republicano provou ser um dos maiores impedimentos para a cooperação interestadual. Sob a política de descentralização fiscal e administrativa desse regime, as regiões eram definidas não por compartilharem as mesmas características físicas e econômicas, mas por fronteiras determinadas politicamente. Cada unidade política (i.é., cada estado) tinha que lutar arduamente pelas receitas tributárias para sustentar sua própria burocracia e financiar os melhoramentos locais desejados. Além disso, o acesso a tais receitas, geralmente derivadas de bens de exportação, era uma importante fonte de poder político. Conseqüentemente, os líderes do Partido Republicano ao nível estadual tendiam a legislar sobre impostos e encorajar medidas que aumentassem as receitas à sua disposição, quer tais medidas promovessem quer não a causa do desenvolvimento econômico ou da unidade política da região como um todo⁽¹⁷⁾.

A persistente falha em transcender os estreitos interesses individuais dos estados reside na raiz de algumas das mais intrigantes características da República Velha brasileira. A competição interestadual por receitas e recursos serve para explicar porque os estados do norte nunca tiveram êxito em formar um sólido bloco parlamentar que lhes teria permitido desafiar a predominância de mineiros e paulistas no governo federal. Ao nível local, essa competição ajuda-nos a compreender as regulares escaramuças de fronteira que irrompiam entre Pará e Amazonas na bacia do

(14) Um censo de 1907 estimou o valor das instalações industriais do Amazonas em 10.500 contos — 8.000 dos quais (quase 80 por cento) tinham sido investidos no Pará. Great Britain, Foreign Office, *Diplomatic and Consular Reports*, 1908, série anual, n.º 4 III, p. 32; SANTOS, *História Econômica*. p. 188-90.

(15) APP, 3 de março de 1897.

(16) APP, 7 de agosto de 1895 e 16 de maio de 1897.

(17) Segundo Levine (p. 166), "mesmo o poder dos grupos de proprietários de terras do Nordeste não foi suficiente para obrigar os governos estaduais da região a reduzir os impostos sobre exportação". Além disso, a dependência com relação a impostos sobre exportações e outras taxas comerciais conduziram a projetos tão desnecessários como a construção de um porto marítimo na Paraíba do Norte, unicamente para evitar que as exportações fossem canalizadas para Recife ou Fortaleza. LEWIN, p. 90-200.

Rio Tapajós(18). Adicionalmente, a competição por patrocínio financeiro e político ao nível nacional gerava antipatias pessoais e políticas, que serviam para intensificar o rancor entre Pará e Amazonas à medida que findava o século. Em particular, a ascensão da família Nery — um clã que governou a vida política no Amazonas durante o período do *boom* — não trazia bons presságios para as relações entre os dois estados, já que Silvério e Constantino Nery estavam perenemente fora das boas graças dos mais fortes aliados de Antonio Lemos(*) no Rio(19).

Havia também certos problemas estruturais, comuns a sociedades orientadas para a exportação, que inflamavam conflitos adicionais entre estados. Por exemplo, uma fonte fundamental de atrito durante os anos da Primeira República foi a crescente demanda de Manaus por gêneros alimentícios. Naturalmente, sob circunstâncias diferentes, esse acontecimento poderia ter sido calorosamente bem-vindo pela elite paraense, mas a estagnação dos setores agrícola e pecuário do Pará, naquela altura, significava que um mercado em rápido crescimento rio acima simplesmente exacerbava os problemas de suprimento de alimentos em Belém. Para salientar a seriedade da situação, basta considerarmos os dados acerca do tamanho dos rebanhos para esse período: enquanto a população humana da Amazô-

nia mais que dobrou entre 1880 e 1900, o número de cabeças de gado (estando mais de quatro quintos no Pará) mal aumentou em 50 por cento(20). Mesmo considerando uma inevitável margem de erro em todas as estatísticas amazônicas daqueles anos, podemos ver que a oferta de carne da região estava-se tornando cada vez mais inadequada. E, para Belém, a escassez era agravada pela perda dos distritos do Baixo-Amazonas como uma fonte fundamental de carne e gêneros alimentícios básicos. Embora a Ilha de Marajó fosse, desde há muito tempo, o principal fornecedor de carne para a capital paraense, "importações" adicionais, provenientes dos municípios de Monte Alegre, Alenquer, Santarém e Óbidos, na parte ocidental do estado, tinham ajudado a oferta a manter o passo com a demanda em rápida ascensão, e se constituíram em salvaguarda contra severas carências por doença ou desastres naturais em Marajó(21). Mas, com a população de Manaus beirando os 35.000 habitantes por volta do fim da década de 1890, e os preços naquele local subindo até mais rápido do que em Belém, os fazendeiros do oeste paraense estavam mudando-se apressadamente para dentro da órbita comercial da capital amazonense.

As dimensões do prejuízo para Belém não eram desprezíveis. Em 1903 e 1904, o conselho municipal manteve registros precisos de todas as entradas de gado no matadouro da capital, e a lista não incluiu sequer um novilho proveniente da área do Baixo-Amazonas. Nesse ínterim, para satisfazer a crescente demanda por carne fresca, o governo municipal teve de subsidiar embarques de gado em pé proveniente do Maranhão, Ceará e da longínqua Argentina. Por volta de 1904, apenas 16.758 das 40.714 cabeças de gado abatidas na capital eram do Pará. E, mesmo

(18) TAPAJÓS, Estudos sobre o Amazonas; PEREIRA BRAZIL, O Rio Tapajós, p. 87-100. O destrutivo conflito entre os dois estados continuou por muito tempo após o colapso do negócio da borracha. Na década de 1930, o governador do Amazonas, aborrecido com a decisão da Ford Motor Company de localizar suas plantações experimentais no Pará, recusou-se a permitir que a companhia transportasse mudas de "hevea", provenientes do Mato Grosso, através do território Amazonense. RESOR, p. 363.

(19) Sobre o papel da família Nery na política amazonense durante a Primeira República, ver BITTENCOURT, p. 170-72; 458-62.

(*) Chefe político do Pará.

(20) SANTOS, História Econômica. p. 185-86.

(21) Relatório da Associação Comercial, 1886, anexo n.º 51.

quando a oferta era adequada, a competição de Manaus forçava os preços a subirem a níveis sem precedentes; em 1908, a Amazônia ostentava os mais altos preços da carne em todo o Brasil(22).

No “cabo-de-guerra” regional pelos gêneros alimentícios, a carne provou ser a mercadoria mais problemática. A oferta de outros produtos básicos para Belém, reforçada pelas colônias de Bragantina, sofria bem menos com a competição do mercado de Manaus, especialmente porque o item mais importante — farinha de mandioca — podia ser facilmente comprado pelos amazonenses diretamente do Maranhão. Não obstante, as autoridades municipais de Belém descobriram que precisavam estar em constante alerta contra tentativas dos comerciantes de desviar os embarques de mandioca destinados a Belém para o mercado rio acima, onde os preços eram mais que suficientemente altos para compensar os custos adicionais de transporte. Para combater tais práticas, Antonio Lemos instituiu procedimentos de inspeção mais elaborados e proibiu a venda de mandioca nos desembarcadouros. Mas os ousados “atravessadores” freqüentemente conseguiam uma forma de evitar esses reforçados controles, comprando os estoques de mandioca em paradas ao longo da rodovia Belém-Bragança. A certa altura, durante o mandato de Lauro Sodré como governador, era tal o montante de gado e farinha de mandioca do Pará que ia para o Amazonas que os legisladores paraenses impuseram de fato um imposto interestadual de “exportação” sobre tais itens(23). Imediatamente após esse acon-

tecimento, um senador federal pelo Amazonas registrou vigoroso protesto contra a medida acusando abertamente o Pará de usar tais tarifas como retaliação contra o diferencial de imposto amazonense(24). O Congresso Federal rapidamente encerrou o assunto declarando inconstitucionais tais impostos — não antes, porém, que a disputa abrisse outra fenda entre Pará e Amazonas.

Ainda assim, as relações entre os dois estados permaneceram relativamente tranquilas durante a maior parte da década de 1890; em 1898, o governador Paes de Carvalho pôde até mesmo descrevê-las como “florescendo satisfatoriamente”(25). Infelizmente para o Pará, a elite amazonense não podia dar-se ao luxo da mesma complacência do seu vizinho. Manaus, a despeito do crescimento acelerado de sua população e da impressionante modernização, falhara em superar Belém em qualquer aspecto da vida comercial da região. Exasperado por esse fracasso, o governador Silvério Nery decidiu pela mais drástica de todas as ações: sob sua instância, em dezembro de 1900 os legisladores amazonenses promulgaram uma lei ordenando que toda a borracha produzida no Amazonas fosse inspecionada, embalada e exportada diretamente de Manaus.

A aprovação dessa medida introduziu em Belém o ano mais sombrio antes do verdadeiro colapso do mercado de borracha natural. Embora o controle do Pará sobre as exportações amazonenses de borracha houvesse estado em declínio por

(22) Belém, *Relatório Apresentado ao Conselho Municipal*, vol. 1903, p. 78; p. 137. Em 1908, o preço médio da carne em Belém e Manaus era de 500 réis por quilo, no Rio e em São Paulo, 350, e na Bahia, 250. Vale notar, também, que mais gado era abatido em Manaus do que em Belém durante 1908-9. Brasil, *Anuário Estatístico do Brasil*, 1908-1912, p. 6-12.

(23) Belém, *Relatório Apresentado ao Conselho Municipal*, vol. 1903, p. 137.

... *Relatório Municipal*, vol. 1897-1902, p. 54-56; vol. 1904, p. 124. Ver também *APP*, 18 de abril de 1900; *Rubber News and Views from Manaus*, *IRW*, 1 de abril de 1902, p. 212. O imposto sobre a farinha de mandioca era de três mil-réis por alqueire (36 litros).

(24) Pará (Estado), *Mensagem... do Lauro Sodré*, 31 de janeiro de 1897, p. 17.

(25) *Ibid.*, *Mensagem... do Paes de Carvalho*, 7 de abril de 1898, p. 24.

TABELA 2

EXPORTAÇÕES DE BORRACHA DO PORTO DE BELÉM,
POR ÁREA DE ORIGEM, 1900-1909.
(quilos)

Ano	Pará	Mato Grosso	Amazonas	Acre ¹	Peru ^(a)	Bolívia ^(a)	Total
1900	9.729.576	—	5.841.735	—	295.961	2.003.405	17.870.677
1901	10.051.599	—	249.957	—	396.875	2.201.533	12.899.964
1902	10.501.437	46.583	394.304	—	—	—	10.942.324
1903	11.136.813	18.844	38.437	—	—	—	11.194.094
1904	11.437.480	38.595	45.483	462.002	—	—	11.983.560
1905	11.333.157	60.908	67.520	4.418.013	—	—	15.879.598
1906	11.737.788	73.318	66.745	4.053.854	—	—	15.931.705
1907	10.415.161	109.274	61.673	5.232.265	—	—	15.818.373
1908	11.016.514	142.140	30.405	4.779.395	—	—	15.968.454
1909	11.586.109	181.555	51.143	5.432.264	—	—	17.251.071

Nota: (a) Após 1901, apenas a borracha brasileira (i.é., sujeita a imposto) está incluída.

Fonte: Relatório apresentado ao governador João Coelho pelo Secretário da Fazenda Picanço Diniz, Belém, 1910.

toda a década anterior, em 1900 os estabelecimentos comerciais de Belém estavam negociando com 17.871 toneladas de borracha, das quais apenas 9.730 eram provenientes do próprio estado. É verdade que as exportações do território boliviano do Acre respondiam por uma porção substancial (cerca de 25 por cento) da diferença; mas, embora as exportações contínuas de borracha do Acre ajudassem a evitar uma catástrofe comercial completa, a perda do comércio amazonense foi um golpe severo, como pode ser visto na tabela 2. Por volta do final de 1901, a participação do Pará nas exportações de borracha havia caído de 17.871 para 12.900 toneladas (de 64 para 43 por cento), enquanto as exportações diretas do Amazonas tinham subido de 8.937 para 16.826 toneladas⁽²⁶⁾.

Esse fato, isoladamente, foi o bastante para lançar a comunidade dos aviadores do Pará em um estado de grande perturbação. Muitas firmas paraenses haviam

adiantado bens para aviados no Amazonas antes que a lei entrasse em vigor, perdendo depois as esperanças de receber qualquer borracha de seus clientes de rio acima⁽²⁷⁾. E, no meio dessas dificuldades financeiras, vários estabelecimentos tinham que sofrer a despesa e o problema de abrir filiais em Manaus, bem como de estruturar um conjunto inteiramente novo de contatos comerciais. Entretanto, os problemas dos negociantes mal terminavam com isso: os anos de 1900 e 1901 testemunharam uma queda extraordinariamente aguda do preço da borracha no mercado local, de um máximo de quase treze mil-réis por quilo para um mínimo de cerca de quatro mil-réis. E muitas firmas com aviamentos extensivos no Acre possuíam pequenas e preciosas quantidades de borracha para vender a qualquer preço, já que a crônica inquietação civil naquele território estava reduzindo o ta-

(26) *Ibid.*, Relatório... pelo... Picanço Diniz, 1910, p. 37; Resumo de Exportação, APP, 7 de julho de 1904.

(27) Are Times So Bad in Brazil?, IRW, 1 de novembro de 1901, p. 31-32; Pará (Estado), Mensagem... do Augusto Montenegro, 10 de setembro de 1901 (orçamento), anexo n.º 1, p. 76; FN, 19 de fevereiro de 1901.

manho da colheita ou bloqueando por completo o fluxo de exportações de borracha⁽²⁸⁾.

O impacto das várias crises que afligiram a comunidade mercantil paraense foi súbito e doloroso. Inúmeros pequenos negócios e alguns estabelecimentos comerciais marcharam para a bancarrota, incluindo preeminentes e sólidas firmas, tais como José Marques Braga & Cia. e M.L. de Souza & Cia. O número de falências, isoladamente, revela apenas a ponta do "iceberg" financeiro. E a prestigiosa firma A. Berneaud & Cia. sustentavelmente a principal casa de aviamento na Amazônia durante a década de 1890 — mal conseguia evitar o colapso total através de uma fusão com outra firma, e mesmo essa manobra meramente serviu para adiar seu desaparecimento final⁽²⁹⁾. Adicionalmente, cada fracasso em um negócio importante repercutiu bem além da firma atingida. Por exemplo, quando o aviador inde-

pendente Francisco de Paula Ferreira caminhou para a bancarrota, ele devia um total de 4.878 contos de réis para mais de 30 diferentes estabelecimentos comerciais, exportadores, bancos e companhias de navegação, incluindo 480 contos para o Banco Comercial do Pará, 275,5 para o Banco do Pará, 222,5 para A. J. de Pinho & Cia., 180 para C. R. Romariz & Cia. e 173 para a em breve falida Affonso & Cia.⁽³⁰⁾.

O triste estado do setor financeiro de Belém refletia a severidade da crise comercial local, bem como os sérios problemas monetários que estavam assolando a nação como um todo. Após quase uma década de programas monetários liberais, as políticas deflacionistas do Ministro das Finanças Joaquim Murinho estavam devastando as facilidades de crédito em todo o Brasil, e a súbita restrição da oferta de dinheiro só agravava as dificuldades causadas pela queda nos preços da borracha. Em janeiro de 1900, o cônsul dos Estados Unidos no Pará relatou que bancos locais estavam negando-se a descontar letras e até mesmo, ocasionalmente, recusando cheques, enquanto limitavam suas transações de crédito a empréstimos privados à fenomenal taxa de juros de 3 por cento ao mês⁽³¹⁾. A situação só fez piorar no curso dos dez meses seguintes, à medida que mais e mais firmas mostraram-se incapazes de cumprir suas obrigações financeiras. Adicionalmente, acontecimentos a nível nacional tomaram um péssimo rumo em setembro, com a falência do Banco da República, no Rio. Finalmente, em outubro de 1900, os bancos locais paraenses fecharam temporariamente todas as contas de livre-movimentação e concordaram com o pedido do governo estadual de uma moratória de 90 dias para pagamento de dívidas⁽³²⁾.

(28) Sobre a queda de preços, ver *APP*, 18 de julho de 1901; *Are Times So Bad in Brazil?* *IRW*, 1 de novembro de 1901, p. 31-32; *SANTOS, História Econômica*, p. 208-12. Sobre as repercussões comerciais da revolta do Acre, ver *AHMRE (Itamaraty), Avisos (Paes de Carvalho a Olyntho de Magalhães)*, 2 de janeiro de 1901; *Consular Report on Rubber Exports, Acre Situation, and Pará and Manaus Markets, DUSCP*, RG 59 (roll 8, vol. 10), 24 de janeiro de 1900; *APP*, 14 de janeiro de 1900; 25 de outubro de 1900; 3 de junho de 1901.

(29) Ironicamente, a queda dos preços obrigou os três sócios em A. Berneaud & Cia. a diversificar seus interesses: em novembro de 1900, eles investiram 500 contos em Manoel Pedro & Cia, uma firma de construção, e compraram uma fábrica de tecidos movida a vapor. *Declaração Comercial, FN*, 18 de novembro de 1900, 22 de novembro de 1900. Infelizmente, os prejuízos que sofreu na crise de 1900-1901 finalmente conduziram à dissolução da firma e à retirada de seus investimentos em outras atividades. *CC, EP, Dissolução e liquidação da sociedade A. Berneaud & Cia*, 13 de junho de 1904, vol. 189, p. 119.

(30) *APP*, 30 de março de 1902.

(31) *DUSCP*, RG 59 (roll 8, vol. 10), 24 de janeiro de 1900.

(32) *APP*, 25 de outubro de 1900; *FN*, 12 de

...

Essa medida, de desespero claramente amenizou os apuros da comunidade dos aviadores de Belém, mas incidiu pesadamente sobre os bancos locais. Tendo florescido durante os inebriantes anos da década de 1890, o Banco do Pará e o Banco Comercial estavam em processo de aumentar seus capitais para 15.000 e 10.000 contos, respectivamente, quando a crise veio e forçou-os a diminuir consideravelmente suas perspectivas. Em situação ainda pior, o Banco de Belém, a tempos o elo mais fraco na corrente financeira do Pará, teve que fechar suas portas permanentemente, tornando-se o primeiro banco paraense a falir. Alguns anos depois, o Banco do Norte, mortalmente atingido pela crise, também caminhou para a dissolução final⁽³³⁾.

A moratória das dívidas e a redução de taxas de desembarque no ano seguinte demonstraram que os líderes políticos do Pará não estavam insensíveis aos apuros da comunidade mercantil de Belém. Não obstante, os aviadores locais logo descobriram que, no que dizia respeito ao governo estadual, nenhuma assistência adicional poderia ser esperada. No campo fiscal, a administração do governador Augusto Montenegro alegava pobreza, referindo-se à queda de preços, a qual havia reduzido drasticamente as receitas de impostos sobre exportações. De fato, haviam pedido ao ex-governador José Paes de Carvalho, na

... outubro de 1900. Sobre a crise financeira nacional, que finalmente fechou cerca de metade dos bancos brasileiros, ver BELLO, J. M., *A History*, p. 165-67.

(33) APP, 3 de outubro de 1900; 12 de outubro de 1900; 3 de abril de 1904; FN, 12 de outubro de 1900; 24 de fevereiro de 1901; 9 de março de 1901. Os importadores, em dificuldades para saldar seus compromissos no exterior, solicitaram, através da Associação Comercial, que os bancos locais reduzissem suas taxas de juros. Os bancos em geral cooperaram, reduzindo a "taxa geral de desconto" para 12, 11 e 10 por cento. *Relatório da Associação Comercial*, 1901, p. 5.

época residindo na Europa, que conseguisse um empréstimo no exterior para que o estado pudesse arcar com seu dispêndio ordinário⁽³⁴⁾. Ao ser criticado por sua incapacidade de oferecer auxílio financeiro mais substancial, Montenegro aproveitou a oportunidade para extrair capital político da crise, culpando pela desorganização financeira do governo os métodos perdulários da administração anterior⁽³⁵⁾.

Montenegro e os demais líderes Republicanos também ofereceram ao setor comercial do Pará pouca esperança de alívio na frente política. Aceitando a constitucionalidade da lei amazonense e sua compatibilidade com os princípios federalistas, os representantes paraenses em seu estado e no Rio adotaram uma postura surpreendentemente passiva com relação a essa questão. Em seu pronunciamento de 1902 ao corpo legislativo paraense, Montenegro realmente atribuiu a severidade da recente queda de preços à medida amazonense, alegando que a escassez de facilidades de armazenamento apropriado e as conexões telegráficas não confiáveis em Manaus haviam conduzido a uma acumulação de estoques altamente ameaçadora e a um desequilíbrio geral no comércio da borracha — visão essa apoiada pela Associação Co-

(34) Pará (Estado) *Mensagem... do Augusto Montenegro*, 7 de setembro de 1902, p. 16. A dívida do Pará, no total de 13.120 contos em 30 de junho de 1901, dividia-se da seguinte maneira: empréstimo do Banco da Lavoura, 913 contos; primeiro empréstimo do Banco do Pará, 400 contos; segundo empréstimo do Banco do Pará, 5.700 contos; empréstimo em bônus emitidos em 30 de janeiro de 1901, 6.000 contos; bônus antigos, 107 contos. O custo anual do serviço da dívida (amortização e juros) era de 2.054 contos. Ambos os empréstimos estrangeiros contratados durante a administração Montenegro foram de Seligman Brothers of London — o primeiro (1901) de 1.450.000 libras e o segundo (1907) de 650.000 libras.

(35) *Ibid.*, 10 de setembro de 1901 (orçamento), p. 16-19.

mercado do Pará⁽³⁶⁾. Entretanto, *A Província do Pará*, porta-voz dos Lemistas, rejeitou até mesmo essa branda forma de censura. Embora repreendesse o Amazonas por sua "ingratidão", bem como pelo seu pobre senso de oportunidade ao promulgar a medida durante um período de ascensão nas taxas de câmbio e queda nos preços, *A Província* essencialmente admitiu que era apenas "natural" para o Amazonas querer emancipar-se do cativeiro da dependência econômica. Além disso, o jornal eximia Manaus de toda a culpa pela crise, direcionando o ataque, por sua vez, à comunidade dos aviadores, aos quais acusava de terem-se tornado por demais descuidados durante os prósperos anos da década de 1890. Conforme um editorial, "A facilidade com que os negócios eram transacionados no passado recente provocou, em Belém, um estonteante aumento em aviamentos adicionais. Não havia uma única firma. . . que não desejasse igualar-se aos grandes estabelecimentos comerciais, que não aspirasse ao luxo de possuir seu próprio navio a vapor"⁽³⁷⁾.

Em resumo, foi o próprio hábito temerário dos aviadores, de adiantar a seringueiros em remotos distritos extrativos mercadorias em excesso a preços ultrajantes, tendo apenas a palavra de seus clientes como garantia de reembolso, que colocara a comunidade comercial em sua presente condição. Assim, a causa fundamental da crise, na opinião do editor, não era a competição com Manaus, a queda nos preços, a elevação nas taxas de câmbio ou

a especulação baixista, mas a expansão dos aviamentos sem garantia — especialmente no Acre.

Esse ataque editorial ao envolvimento paraense no comércio do Acre era, singularmente despropositado. Tendo sido privado tão subitamente de mais de 5,5 milhões de quilos da borracha amazonense que controlava anteriormente, o setor comercial de Belém necessitava desesperadamente de uma nova fonte principal de borracha para manter sua preeminência regional. Já havia sinais de que a capital paraense estava perdendo terreno na corrida pelo controle do comércio da Amazônia. Um artigo publicado em novembro de 1901 no *India Rubber World* afirmava que Manaus havia "substituído o Pará como o centro mais importante do comércio brasileiro de borracha". Muito embora o jornal publicasse, dois meses mais tarde, uma carta de um americano residente no Pará alegando que Belém era, e continuaria sendo, o quartel-general da rede de aviamentos, as estatísticas de comércio dificilmente confirmavam esse argumento⁽³⁸⁾. Em 1901, Manaus exportou a impressionante quantidade de 16.826 toneladas de borracha, ao passo que em Belém a exportação foi de apenas 12.900 toneladas — 78 por cento destas produzidas no próprio estado. Para o Pará, o único ponto luminoso em todo o quadro foi o inesperado aumento de sua própria produção, devido à exploração de novas áreas de extração da borracha nos vales superiores do Xingu e do Tapajós. Contudo, a taxa de crescimento nessas áreas foi por demais insignificante para compensar a perda do comércio do Amazonas⁽³⁹⁾.

O remédio mais simples, mais óbvio e menos aflitivo para a depressão comercial

(36) *Ibid.*, anexo n.º 1, 7 de setembro de 1902, p. 10. Serzedelo Correa denunciou a medida como uma violação do "espírito da Federação Brasileira". Os atos do Governo do Amazonas, *FN*, 19 de fevereiro de 1901; 21 de fevereiro de 1901.

(37) *APP*, 1 de junho de 1901. *A Folha do Norte* (13 de janeiro de 1901) também adotou posição razoavelmente neutra acerca do decreto de Nery — mas isso é muito menos intrigante, já que o dono do jornal, Eneas Martins, era deputado federal pelo Amazonas na época.

(38) *Are Times So Bad in Brazil?* *IRW*, 1 de novembro de 1901, p. 33; *Pará Still Leads in Rubber*, *IRW*, 1 de janeiro de 1902, p. 125.

(39) *Pará (Estado), Relatório... pelo... Picanço Diniz*, 1910, p. 29.

de Belém estava no território rico em borracha do Acre. Embora a região pertencesse à Bolívia, a grande maioria de seus seringueiros e seringalistas era de cidadãos brasileiros, e a maior parte de seus aviamentos tinha sido adiantada por casas comerciais sediadas no Pará⁽⁴⁰⁾. Com um potencial de produção de borracha que muitos observadores acreditavam poder igualar ou mesmo ultrapassar o do Amazonas, o Acre oferecia uma oportunidade de ouro aos comerciantes do Pará — contanto que o território permanecesse em paz. Assim, a comunidade comercial paraense encarou desfavoravelmente a primeira rebelião dos acreanos contra o controle boliviano, e *A Província* desconsiderou Luiz Galvez, o líder espanhol dos rebeldes, tachando-o de aventureiro e “bandido”⁽⁴¹⁾. Afinal, não se podia esperar que os comerciantes aprovassem um movimento que atraía os seringueiros para longe de suas *estradas* de borracha, assaltava navios comerciais e ordinariamente interrompia o fluxo de exportações daquele produto. Além disso, pouco importava aos aviadores que o Acre permanecesse ou não sob a jurisdição da Bolívia. Na verdade, à luz da sua experiência com o Amazonas, pode ter parecido vantajoso manter o Acre sob controle estrangeiro.

Mesmo os paraenses que simpatizavam com o movimento rebelde enfatizavam primariamente a necessidade de evitar conflito ou tumulto. Em sua correspondência com o ministro das relações exteriores antes da revolta de 1899, Paes de Carvalho assumiu uma posição acentuadamente pró-boliviana, e somente mudou sua atitude após o início das hostilidades. Daí por diante, incitou o governo federal

a anexar pacificamente o território, alegando que o governo boliviano era fraco demais para estabilizar a situação. Não obstante, assegurou ao ministro que o Pará não havia fornecido auxílio moral ou material aos “separatistas” do Acre⁽⁴²⁾.

O mesmo jamais poderia ser dito com relação ao Amazonas. Era voz corrente que esse estado representava com persistência um papel intencionalmente belicoso no drama do Acre. Poder-se-ia esperar que a maioria dos homens de negócios estabelecidos em Manaus adotasse a mesma posição conservadora dos paraenses quanto ao conflito; todavia, um pequeno círculo de políticos (liderados, naturalmente, pela família Nery) e aviadores ambiciosos contribuiu com armas, suprimentos e até mesmo dinheiro para a causa dos rebeldes⁽⁴³⁾. Seu motivo para agir dessa forma era bem simples: o Amazonas esperava, antes de mais nada, recuperar um disputado trecho do Rio Purús que estava produzindo borracha no valor de aproximadamente 15.000 contos num ano; e, finalmente, a elite amazonense aspirava à anexação total do Acre.

Desnecessário dizer que tal resultado não teria agradado aos paraenses, os quais ficariam em posição de perder totalmente o acesso às exportações de borracha do Acre se o Amazonas tivesse sucesso em conseguir o controle do território. Conseqüentemente, a cobertura da questão do Acre por parte da imprensa paraense tendia a ser mais crítica com relação aos amazonenses do que aos bolivianos. Os Lemistas, em particular, acusavam abertamente os Nery de fomentar a agitação no Acre em benefício próprio, e o antagonismo entre os dois chefes políticos da Amazônia chegou ao ponto de Silvério Nery patrocinar a candidatura de Eneas Mar-

(40) Memorial sobre os negócios do Acre, AHMRE (Itamaraty), Avisos (Paes de Carvalho a Olyntho de Magalhães), 6 de maio de 1899.

(41) APP, 14 de janeiro de 1900. Para uma abordagem ficcional sobre Galvez e seu império, ver SOUZA, Galvez, Imperador do Acre.

(42) AHMRE (Itamaraty), Correspondência (Paes de Carvalho a Olyntho de Magalhães), 30 de abril de 1900.

(43) The Rubber War on the Acre, IRW, 1 de janeiro de 1903, p. 123; TAMBS, p. 269.

tins, arquiinimigo de Antonio Lemos, para deputado federal pelo Amazonas⁽⁴⁴⁾.

Por volta do final de 1902, quando os rebeldes do Acre prepararam sua ofensiva final contra as autoridades bolivianas, várias novas fontes de tensão desenvolveram-se entre Pará e Amazonas fora da arena política. Durante a batalha pelo controle de Puerto Alonso, onde se situava a alfândega boliviana, o governo amazonense delegou a si mesmo o direito de coletar impostos sobre a exportação de toda a borracha acreana — decisão essa que enfureceu tanto mercadores quanto políticos em Belém. Os aviadores locais imediatamente enviaram um telegrama ao Presidente Rodrigues Alves, queixando-se que a política de Silvério Nery implicava dupla taxação, já que os bolivianos ainda estavam arrecadando impostos sobre a maior parte da borracha que deixava o território. As relações entre os dois estados atingiram um baixo patamar em março de 1903, depois que o Porto de Manaus recusou-se a garantir a condição de “em trânsito” para um embarque de borracha destinado a Guilherme Augusto de Miranda & Filho, uma casa comercial em Belém⁽⁴⁵⁾.

Longe de ser tratada como um incidente isolado, essa mais recente violação por parte do governo amazonense convenceu os paraenses e seus aliados no Rio que os Nery estavam empreendendo uma campanha deliberada contra os interesses comerciais vitais do Pará no Acre. Sem perder tempo com negociações ao nível local, Montenegro rapidamente convocou a ajuda do Ministro das Finanças, Leopoldo de Bulhões, o qual proibiu expressamente o governo amazonense de coletar impostos sobre exportação de borracha proveniente do Acre⁽⁴⁶⁾. Até mesmo a imprensa ca-

rioca intrometeu-se na disputa, com *A Gazeta de Notícias* declarando que “o Presidente da República não deve tolerar a arrogância do Senador Nery, o qual decidiu que o Acre já é uma parte do estado que ele governa tão desgraçadamente”. Enquanto isso, em uma análise mais contida das relações entre Belém e Manaus, o Cônsul dos Estados Unidos no Pará informou ao Departamento de Estado que “existe uma rivalidade beirando a aversão entre as duas cidades”⁽⁴⁷⁾.

Ao entrar a revolta do Acre em seus estágios finais, Belém lançou, tardiamente, seu devotado apoio à causa rebelde. Por volta de 1903, os comerciantes e políticos paraenses consideraram que o Sindicato Boliviano, de proprietários americanos, e a probabilidade de perturbações crônicas no Acre eram ameaças bem mais sérias a seus interesses comerciais do que a interferência do Amazonas. Mas a rápida resolução do conflito e a assinatura do Tratado de Petrópolis em novembro de 1903 não chegaram a resolver o problema no que dizia respeito ao Pará. Agora que o Acre era finalmente um território brasileiro, ainda permanecia a questão da sua posição na União — um assunto de certa urgência para Belém, cuja parcela nas exportações da borracha amazônica havia caído para um mínimo sem precedentes de 38 por cento. Assim, mal secou a tinta do Tratado, começou a segunda batalha pelo Acre, tendo como combatentes, desta vez, Pará e Amazonas. Naturalmente, o governo federal seria o árbitro final da questão, mas enquanto isso os dois estados poderiam agitar em favor de suas respectivas e irreconciliáveis posições. O Amazonas esperava anexar o Acre completamente, enquanto Pará apoiava a idéia de um território federal cujo comércio fosse aberto a todos os mercadores brasileiros⁽⁴⁸⁾.

(44) APP, 14 de maio de 1903.

(45) APP, 1 de março de 1903.

(46) DUSCP, RG 59 (roll 8, vol. 10), 10 de maio de 1904.

(47) *Ibid.*; APP, 6 de março de 1903.

(48) Sobre a segunda batalha pelo Acre, ver DUSCP, RG 59 (roll 8, vol. 10), 10 de maio de 1904; e APP, 29-30 de dezembro

A princípio, pareceu que o Amazonas possuía o controle da guerra não declarada. Em 1904, apenas 462.002 quilos de borracha proveniente do Acre dirigiram-se ao Pará, e representantes de algumas das casas comerciais paraenses sofreram perseguições por parte de funcionários do porto em Manaus⁽⁴⁹⁾. E para complementar suas outras manobras, o governo amazonense havia chegado ao ponto de contratar Ruy Barbosa como seu conselheiro legal. Segundo *A Província do Pará*, não sendo esta, reconhecidamente, a fonte mais confiável para este assunto, os Nery haviam prometido a Ruy a fenomenal importância de 300 contos como pagamento mínimo por seus serviços, e muitos mais se ele advogasse a causa com sucesso⁽⁵⁰⁾. Mas, sombria como pode ter sido a perspectiva em Belém, os paraenses não tinham razão real para entrar em pânico. Havia, no fim das contas, alguns obstáculos impedindo a anexação pelo Amazonas que nem mesmo a mais persuasiva argumentação poderia derrubar.

Em primeiro lugar, os próprios acreanos, grande parte deles nascidos no Nordeste, preferiam até mesmo uma autonomia limitada sob a tutela federal à total absorção pelo estado do Amazonas⁽⁵¹⁾. Em segundo, o chefe político do Pará, Antonio Lemos, possuía mais contatos influentes ao nível nacional do que a famí-

lia Nery, e a ala paraense possuía mais aliados no Congresso. Nessa mesma linha, contratar Ruy Barbosa como porta-voz não foi necessariamente a mais sábia decisão do Amazonas — apesar de todo seu talento e prestígio, o político baiano ainda sofria em virtude de sua desgraça como Ministro das Finanças durante o Encilhamento, e estava perpetuamente enredado em disputas com Pinheiro Machado e outros políticos poderosos⁽⁵²⁾.

Finalmente, o mais sério impedimento para o esquema amazonense de anexação do Acre foi o interesse do próprio governo federal. No processo de obtenção do Acre, a administração Rodrigues Alves havia gasto 126.000 libras para adquirir o controle do Sindicato Boliviano e 2 milhões de libras para indenizar a Bolívia, e havia concordado em financiar a construção de uma linha ferroviária que ligaria o distrito de Beni com o trecho navegável do Rio Madeira. Naturalmente o governo brasileiro esperava obter retornos diretos de um investimento tão gigantesco, e a mais óbvia fonte de renda era a receita proveniente de exportações, que seria arrecadada caso o Acre se tornasse um território federal⁽⁵³⁾. Assim, no final, a posição paraense triunfou — devido, em grande parte, à sua compatibilidade com as necessidades do governo federal.

O novo *status* do distrito do Acre foi um imediato alívio para a vida comercial de Belém. Segundo o cônsul norte-americano, o Acre já estava produzindo 7.000 toneladas de borracha por ano, das quais se esperava (corretamente) que 5.000 fossem exportadas a partir de Belém. Adicionalmente, "5.000 toneladas de borracha valem cerca de \$ 9 milhões, e

... de 1904 (reimpressão dos debates na Câmara Federal dos Deputados); 6 de janeiro de 1906; 26 de janeiro de 1906.

(49) DUSCP, RG 59 (roll 8, vol. 10), 10 de maio de 1904; APP, 19 de setembro de 1905. Apesar da censura do governo federal, os amazonenses atrasaram embarques destinados a Mello & Cia, e Leite & Cia, de Belém.

(50) APP, 11 de janeiro de 1906; 21 de janeiro de 1906. Para uma completa exposição das reivindicações do Amazonas vis-à-vis as do Acre, ver BARBOSA, *O direito do Amazonas ao Acre Septentrional*.

(51) APP, 6 de janeiro de 1906; 2 de março de 1906.

(52) Para uma discussão acerca do papel "dilaterante" de Ruy na política nacional, ver PANG, Eul-Soo, *Bahia*, p. 166.

(53) DUSCP, RG 59 (roll 8, vol. 10), 10 de maio de 1904. Segundo o cônsul Aymé, o Acre tornou-se um território federal "muito para desgosto do Amazonas".

será visto, portanto, que isso significará um considerável incremento às atividades comerciais desta cidade, as quais têm declinado muitíssimo nos últimos anos”(54). E assim foi, de fato. De 1905 em diante, pelas do Acre constituíram quase um terço das exportações de borracha de Belém, e a contribuição desse território, combinada com a crescente produção nos vales paraenses rio acima, permitiu ao porto do Pará manter o passo com a cidade de Manaus e até mesmo ultrapassá-la ocasionalmente como centro exportador.

O comércio do Acre tinha outros efeitos salutares sobre o setor comercial de Belém, os quais não são revelados pelas estatísticas de exportação isoladamente. Sem o Acre, o Pará teria sido praticamente excluído do comércio rio acima, e finalmente deixado de ser o centro da rede de aviamentos, apesar da vantagem geográfica natural de Belém. O acesso ao território do Acre não só forneceu aos aviadores paraenses milhares de novos clientes, mas também tornou praticável continuar a distribuir aviamentos no Amazonas. É verdade que tal arranjo trazia alguma inconveniência, já que as casas comerciais tinham que abrir filiais em Manaus para “receber” a borracha; mas a expansão das operações valia o tempo, esforço e capital, contanto que a parte dos negócios relacionada com as importações continuasse a ser transacionada em Belém(55).

Estatísticas de importação referentes aos anos de apogeu do *boom* confirmam o argumento de que Belém manteve sua preeminência no comércio de aviamentos. Em 1908, o valor das mercadorias estrangeiras registradas em Belém (36.709 contos) foi quase duas vezes maior que o das registradas em Manaus (19.299 contos), e mesmo esses números

subestimam acentuadamente o papel do Pará como principal centro fornecedor da Amazônia. Além das mercadorias estrangeiras e dos bens produzidos localmente, entre um quarto e um terço das “importações” amazônicas eram provenientes de outras partes do Brasil, incluindo grandes quantidades de farinha de mandioca, açúcar, cachaça, charque, café e outros itens que figuravam com destaque nos aviamentos regulares(56). Uma pequena parcela desses bens, particularmente a mandioca proveniente do Maranhão, ia diretamente para Manaus, mas, de resto, Belém possuía quase um monopólio do comércio costeiro, e por razões óbvias. Enquanto um navio estrangeiro, americano ou europeu, podia ter certeza de retornar com valiosa carga se fizesse a compridíssima viagem até Manaus, tal não era o caso para as embarcações domésticas, já que a Amazônia exportava somente insignificantes quantidades de borracha e pouquíssimas outras mercadorias para o resto do Brasil. Portanto, Belém tendia a ser o porto de escala final para o comércio costeiro, e por razões óbvias.

Embora, no cômputo final, a parcela de Belém nas exportações regionais de borracha houvesse diminuído consideravelmente, a capital paraense agarrou-se tenazmente à sua primazia nas atividades comerciais da Amazônia. Após a batalha de uma década com Manaus, a cidade de Belém emergiu, ligeiramente ensanguentada, mas certamente não derrotada. Por volta de 1910, sua população havia aumentado para quase 250.000, mais que o dobro da de Manaus, e sua taxa de crescimento não mostrava sinais de arrefecimento. Era também a única cidade amazônica a desenvolver um setor manufatureiro digno de nome, produzindo bens de consu-

(54) Ibid.

(55) FN, 14 de fevereiro de 1901; Pará Still Leads in Rubber, IRW, 1 de janeiro de 1902, p. 125.

(56) Pará (Estado), Relatório... pelo... Picanço Diniz, 1910, p. 14-15; SANTOS, História Econômica, p. 130-32. A composição das “importações” domésticas pode ser discernida através dos manifestos de carga publicados na imprensa diária de Belém.

mo, tais como cerveja, cigarros, alimentos industrializados, sabão, fósforos e roupas para o mercado local⁽⁵⁷⁾. No setor varejista, lojas de nomes exóticos como "Casa Africana", "Aux 100.000 Paletóts" e a "Casa Pekín" ofereciam toda sorte de artigos de luxo imagináveis. E, na esfera cultural, Belém ostentava não apenas um teatro lírico, mas também seis cinemas, um conservatório musical, vários jornais

(57) Para um estudo detalhado do setor industrial de Belém durante o início do período de declínio, ver Pará (Estado), *Relató-*

literários e algumas das mais impressionantes obras de arquitetura do Brasil. Ao longo dos anos, a cidade de Manaus, tão curiosamente deslocada em seu meio, tem sido uma fonte muito maior de fascínio para historiadores e jornalistas; entretanto, por toda a fase do *boom*, Belém manteve-se como principal centro urbano da Amazônia.

... rio do Director da Fazenda Pública Dr. José Carneiro da Gama Malcher, 1918, anexo n.º 4.

Referências Bibliográficas

I — Fontes primárias não-publicadas

- Arquivo Histórico do Ministério das Relações Exteriores (Itamaraty)
- Cartório Chermont, Escrituras Públicas de Constituição, Alteração e Dissolução
- Dispatches from United States Consuls in Pará, Record Group 59, 1870-1920

II — Jornais e Periódicos

- *A Folha do Norte*, Belém. Jornal oposicionista
- *A Província do Pará*, Belém. Diário Le-mista
- *India Rubber World*, New York. Jornal comercial da indústria de borracha norte-americana.

III — Outras Fontes

- Associação Comercial do Pará
 - *Relatórios da Praça do Comércio do Pará*
 - *Relatórios da Associação Comercial do Pará*
- BARBOSA, Ruy. *O direito do Amazonas ao Acre septentrional*, 2 vols, Rio, 1910.
- Belém, Conselho Municipal, *Relatórios*

apresentados ao Conselho Municipal de Belém.

- BELLO, José Maria. *A History of Modern Brazil, 1889-1964*, Stanford Calif., 1966.
- BITTENCOURT, Agnello. *Dicionário amazonense de biografias*, Rio, 1973.
- Brasil, Diretoria Geral de Estatística. *Anuário estatístico do Brazil*.
- BURNS, E. Bradford. Manaus, 1910: Portrait of a Boom Town, *Journal of Inter-American Studies*, 7 (3): 400-21, Aug. 1965.
- COLLIER, Richard. *The River That God Forgot*, New York, 1968.
- EDWARDS, William H. *A Voyage up the River Amazon*, Philadelphia, 1847.
- FOSTER, Harry L. Ghost Cities of the Jungle, *New York Herald Tribune*, Sunday Magazine Section, 30 de março de 1932.
- Great Britain, Foreign Office. *Diplomatic and Consular Reports*, série anual, London, 1895-1910.
- LEVINE, Robert M. *Pernambuco in the Brazilian Federation, 1889-1937*, Stanford, Calif., 1978.
- LEWIN, Linda. Politics and 'Parentela' in Paraiba: A Case Study of Oligarchy in

- Brazil's Old Republic, Ph. D. diss., Columbia Univ., 1975.
- PANG, Eul-Soo. *Bahia in the First Brazilian Republic: Coronelismo and Oligarchies (1889-1934)*, Gainesville, Fla., 1979.
 - Pará (estado), *Álbum de Belém*, Belém, 1902
 - *Mensagens dos governadores apresentadas ao congresso do estado do Pará*
 - *Relatórios apresentados aos governadores do estado do Pará*
 - PEARSON, Henry C. *The Rubber Country of the Amazon*, New York, 1911.
 - PEREIRA BRAZIL, Raymundo. *O Rio Tapajóz*, Pará, 1913.
 - RESOR, Randolph R. Rubber in Brazil: Dominance and Collapse, 1876-1945, *Business History Review*, 51, (3): 341-66, Aut. 1977.
 - ROCHA PENTEADO, Antonio. *Belém do Pará*, 2 vols., Belém, 1968-1969.
 - SANTOS, Roberto. *História Econômica da Amazônia, 1800-1920*. São Paulo, 1980.
 - Sociedade Portuguesa Beneficente do Amazonas, *Relatórios*, Manaus, 1910, 1918.
 - SOUZA, Márcio. *Galvez, Imperador do Acre*. Rio, 1977.
 - TAMBS, Lewis A. Rubber, Rebels and Rio Branco: The Contest for the Acre, *Hispanic American Historical Review*, 46, (3): 254-73, Aug., 1966.
 - TAPAJÓS, Torcuato. *Estudos sobre o Amazonas: Limites do Estado*.
 - WALLACE, Alfred H. *A Narrative of Travels on the Amazon and Rio Negro*, London, 1853.