

Artigo de Pesquisa**UMA OUTRA HISTÓRIA AMAZÔNICA: GEOGRAFIAS ECONÔMICAS DA RECUPERAÇÃO EM BELÉM E MANAUS (1920-1960)****Another amazon history: economic geographies from recovery in Belém and Manaus (1920-1960)**Tiago Veloso dos Santos¹

¹ Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Pará, Belém, Brasil. E-mail. tiago.veloso@ifpa.edu.br

 <https://orcid.org/0000-0001-9394-7575>

Recebido em 06/07/2021 e aceito em 29/09/2022

RESUMO: Na historiografia clássica sobre o desenvolvimento amazônico, o período 1920-1960 é caracterizado como uma época de decadência e estagnação da economia regional, provocada pelo colapso do ciclo da Borracha, a derrocada de grupos econômicos locais e das finanças do Estado. Entretanto, este também foi um período de ampliação das redes de hierarquia urbana e uma lenta, mas persistente reorganização econômica que se manifestou nas duas principais cidades da região, Belém e Manaus. Em Belém, a recuperação se manifestou em um pequeno setor industrial regional e na consolidação de uma rede urbana viabilizada pela infraestrutura ferroviária. Em Manaus, na conclusão do projeto urbano modernizador. Houve, portanto, uma outra história regional, que reconhecida em dados, evidências e vivências possibilitam compreender a região a partir das forças produtivas internas, que propiciaram o florescimento de atividades econômicas tradicionais e contraditam a leitura majoritária de estagnação.

Palavras-chave: Amazônia; Desenvolvimento; Belém; Manaus.

ABSTRACT: In the classical historiography of Amazonian regional development, the period 1920-1960 is characterized as a time of decay and stagnation of the regional economy, caused by the collapse of the rubber cycle, the fall of local economic groups and also state finances. However, this was also a period of expansion of the urban hierarchy networks and a slow but persistent economic reorganization that manifested itself in the two main cities of the region, Belém and Manaus. In Belém, the recovery was manifested in a small regional industrial sector and in the consolidation of an urban network made possible by the railway infrastructure. In Manaus, after the completion of the modernizing urban project. There was, therefore, another regional history, which, recognized in data, evidence and experiences, made it possible to understand the region from the internal productive forces, which enabled a flourishing of traditional economic activities and contradict the majority reading of stagnation.

Keywords: Amazon; Development; Belém; Manaus.

INTRODUÇÃO

Grande parte da história econômica, urbana e cultural sobre a constituição territorial da Amazônia enxerga a região a partir da dinâmica dos “ciclos”. Um conjunto de eventos episódicos no tempo e no espaço que inseriu a região por breves períodos

nas dinâmicas do capitalismo em expansão e, por meio desta inserção, possibilitou o aumento nos fluxos econômicos, na composição da população, na ordem das hierarquias territoriais e na produção do espaço urbano e regional, viabilizando transformações nas relações sociais e nas forças produtivas.

Nessas interpretações, quando encerrado o ciclo, a região entrava em uma situação de decadência, pois não era capaz de manter os mesmos patamares de atividade e, por isso, entraria em estagnação. Restaria, portanto, aguardar nova oportunidade para inserir-se de forma mais aguda no sistema internacional.

A ideia de “ciclo” não se restringe a um episódio em particular, ainda que este texto analise apenas um dos episódios: o Período da Borracha¹. O “ciclo” refere-se a uma acepção conceitual que caracteriza uma determinada atividade econômica com um período de expansão, seguido por outro de contração. No caso amazônico, a história regional é compreendida pela longa onda dos ciclos que vão das Drogas do Sertão² às Reformas Pombalinas³ e ao ciclo da Borracha.

Assim considerados, os ciclos não devem ser tomados apenas enquanto a exploração momentânea de uma mercadoria específica, mas como um complexo de relações que se efetiva e desenvolve a partir de um produto fomentador de toda uma economia em diversos setores. Quando esse complexo de relações é desestruturado, a crise decorrente tem como consequência a falência dos segmentos envolvidos (LIMA, 2009).

A extração da borracha amazônica foi o ciclo que durou entre a segunda metade do século XIX e as primeiras décadas do século XX. Entre 1890 e 1910 chegou a ser a maior do mundo até o momento em que passou a sofrer a concorrência da produção asiática das colônias inglesas, não resistindo às pressões de queda de preço, em virtude da mais alta produtividade das plantações racionalizadas de seringueiras asiáticas e, por fim, entrando em colapso.

O desenvolvimento das atividades ligadas à produção extrativista modificou o cenário da região. A acelerada efetivação de práticas relacionadas à extração da borracha do interior da floresta, com a cada vez maior demanda por látex, rapidamente iam ampliando as restrições da organização econômica tradicional e mostravam os limites de produtividade.

¹ Período entre o final do século XIX e a primeira década do século XX (1870 – 1910) no qual a ascensão da economia regional se deu a partir da intensificação de atividades extrativas da borracha para atender a demanda da indústria automobilística europeia e norte-americana.

² O ciclo das Drogas do Sertão é o período dos primeiros produtos regionais valorizados no mercado mundial. Tratava-se de substâncias com supostos efeitos medicinais e afrodisíacos, e outras que detinham alto valor para as elites europeias. Da disputa pelas “Drogas” e do movimento de defesa das terras amazônicas surgiram, no século XVIII, os fortins que deram origem às cidades de Belém e Manaus.

³ Período entre 1755 e 1777 marcado pela ascensão do Marquês de Pombal ao cargo de primeiro-ministro de Portugal, responsável por introduzir reformas econômicas e sociais com orientações iluministas. Ao encontro desse empreendimento, as reformas pombalinas induziram um conjunto de mudanças na Amazônia, como a negação da economia extrativista, a afirmação da agricultura de plantation baseada na força de trabalho de escravos negros e a formação de um campesinato (COSTA, 2010).

É nesse contexto que foi mobilizada a migração de força de trabalho, especialmente advinda do Nordeste brasileiro, em direção à região em um processo que foi denominado de Transumância Amazônica⁴. Tratou-se de uma corrente migratória de cerca de 300 mil nordestinos deslocados para a Amazônia entre 1877 e 1920, em um momento de transição das relações de produção no Brasil rumo ao trabalho assalariado após o fim da escravidão negra.

A necessidade de estabelecimento de um conjunto de procedimentos de apoio logístico à extração e circulação do látex como as casas aviadoras de crédito, bancos, comerciantes locais e estrangeiros, propiciaram a formação de um modo de vida urbano que até então era desconhecido na maior parte da Amazônia, formando uma rede urbana ao longo dos rios e tendo as capitais, Belém e Manaus, como as principais receptoras dos investimentos públicos e privados dessa infraestrutura.

Apesar do otimismo dos investidores em relação à produção da borracha amazônica, ela era insuficiente para atender a demanda internacional, o que ocasionava seu alto preço. A experiência de plantação na Ásia levou mais de 25 anos para se desenvolver, mas quando a produção se iniciou em 1898 com uma tonelada e manteve um nível de produção crescente até atingir 46.618 toneladas em 1913, superando a produção amazônica, os resultados compensaram o investimento e ofereceram ao mercado mundial o produto a baixo custo (LOUREIRO, 1986, p. 54-55). A partir de então a economia extrativista amazônica perde rapidamente a hegemonia no fornecimento do produto, caindo em uma depressão econômica que irá ser prolongada.

A maior parte da historiografia trata o período que vai do final do colapso gomífero, por volta de 1920, até a chegada dos projetos de desenvolvimento da década de 1960 como um período de profunda estagnação econômica e decadência regional. Na história econômica e social brasileira, autores como Caio Prado Júnior e Celso Furtado descrevem o ciclo da Borracha como um “castelo de cartas em que se fundava toda a prosperidade fictícia” (PRADO JÚNIOR, 2006, p. 240) e como consequência após o seu declínio há uma verdadeira “prostração da economia amazônica” (FURTADO, 2007).

A desarticulação das formas de organização econômica e do sistema de trabalho, a dificuldade das cidades da região em manter o padrão de desenvolvimento urbano são expressões dessa estagnação. A decadência das atividades extrativistas foi prolongada em virtude do comportamento das elites regionais ao tentarem manter o padrão de acumulação anterior via pressão do orçamento público por subsídios e proteções, sem levar em consideração que os governos das províncias também sofriam com a queda de receitas.

⁴ Em “Formação Econômica do Brasil” (FURTADO, 2007), a análise da organização amazônica está circunscrita na temática sobre as condições de transição para o trabalho assalariado da economia brasileira. O capítulo “Amazônico”, conforme bem identificado por Ventura Neto (2017) recebe o sugestivo nome de “Transumância Amazônica”, pois descreve o modo encontrado pelos agentes da economia gomífera para contornar os limites de produtividade da estrutura familiar extrativista.

Essa longa decadência é capturada pela literatura regional, como nas obras do romancista paraense Dalcídio Jurandir⁵. Em “Belém do Grão-Pará” (2004), o autor ambienta o primeiro romance urbano do ciclo da Borracha, revelando o impasse provocado pelo declínio do ciclo e a formação dos principais centros urbanos da Amazônia, como Belém, a partir do reconhecimento de uma população periférica crescente e com inúmeros párias gerados ao fim do “ciclo de Ouro”, das ruínas da Era da Borracha na capital do Pará e por meio da queda das famílias tradicionais e da política de grupos coronelistas, da imprensa em reformulação, da política social e da luta de classes que estavam acobertadas pelas ilusões da borracha.

Considerando esses aspectos da história, da economia e da cultura, não se quer negar a existência de um período de encerramento de uma atividade econômica ou as dificuldades derivadas do declínio de tais aspectos. Entretanto, apesar do reconhecimento da quebra geral do baronato associado à renda extrativista e do colapso das contas públicas nas províncias, especialmente das intendências municipais, argumentamos que o período 1920-1960 não foi restrito apenas a estagnação e decadência da economia urbana e regional, pois as duas maiores cidades que se apropriaram dos capitais excedentes da borracha, apesar de enfrentarem as dificuldades com a desestruturação do setor e a decorrente queda da arrecadação, ainda assim desenvolveram atividades produtivas que em parte foram heranças do período precedente e lançaram as bases da reorganização econômica da região⁶.

Nesse sentido, é por meio das atividades que até então estavam deprimidas pela monocultura extrativista que uma certa recuperação da região promoveu um florescimento de atividades tradicionais. Do ponto de vista político e econômico, a decadência total da monocultura extrativista também foi um momento de abertura a novas possibilidades de desenvolvimento. Esse foi um período de debate mais ou menos amplo entre as elites políticas e econômicas regionais em torno da viabilidade de um tipo de desenvolvimentismo regional amazônico (FERNANDES, 2011).

MATERIAIS E MÉTODOS

As escolhas metodológicas

⁵ Dalcídio Jurandir (1909-1979) escritor paraense e representante do neorealismo da década de 1930. Em suas obras desloca-se o foco temático das gerações literárias anteriores e o dilema literário não se prende tanto à Amazônia e seu temário lendário, mas aos problemas universais dos seres humanos, entre a política e os dramas sociais, vivenciados no arquipélago do Marajó, bem como no ambiente metropolitano de Belém.

⁶ Roberto Santos (1980), ao caracterizar os períodos da História Econômica da Amazônia: I. Fase da decadência (1800-1840); II. Fase da expansão gomífera (1840-1910); III. Fase de declínio (1910-1920); IV. Fase não caracterizada (recuperação?): 1920-1940; V. Fase de crescimento moderado (1940-1970). É com essa interrogação presente na periodização proposta por Santos (1980, p. 14) que o presente texto dialoga, argumentando que havia sim evidências fortes de recuperação econômica para padrões históricos da economia regional, acrescidos da herança gomífera.

É essa geografia de uma outra história regional que este texto tem a pretensão de contar. Em termos metodológicos o artigo está alicerçado em três etapas: primeiro, a necessária revisão de literatura para constituição das fontes dos temas, considerando a produção nacional e regional sobre os impactos do encerramento do ciclo gomífero na região e nas cidades analisadas. Em segundo, o levantamento documental das mudanças que compuseram o cenário de metamorfoses e os dados demográficos e econômicos que fundamentam a interpretação proposta. Esse levantamento, aliado à construção teórico-metodológica do texto permitiu identificar um tipo particular de proposta desenvolvimentista para a região naquele período, baseada no contexto de recuperação econômica. O debate sobre o desenvolvimento que estava lançado em escala nacional se fez presente nas discussões e ações sobre o futuro da região. Em terceiro, o levantamento iconográfico de imagens e representações sobre o urbano e o regional em transformação que também permitiu visualizar uma cartografia desse período.

As evidências de pesquisa dessa história regional estão organizadas em cinco seções. Além desta introdução, na primeira seção revisitamos as interpretações que caracterizam o período da decadência e estagnação regional. Na segunda seção, propõe-se um diálogo com as menos conhecidas tradições que interpretam de forma distinta as consequências do período pós-Borracha, base de compreensão da hipótese demonstrada no artigo. A terceira seção revisa a trajetória deste renascimento na cidade de Belém, descrevendo as evidências de ampliação das redes de hierarquia urbana e a reorganização da capital com as vilas e cidades do interior, da consolidação de uma rede urbana regional em torno das necessidades de abastecimento e do sistema de circulação, além da consolidação do setor industrial com abrangência regional, importante na produção do espaço urbano, na oferta de bens para as populações do entorno e na formação do mercado de trabalho. A quarta seção foca na recuperação manifestada em Manaus, a partir do esforço de conclusão do projeto urbano modernizador, bem como na ampliação dos limites urbanos em direção às vilas e periferias urbanas e rurais, ampliando o espaço urbano da cidade. A quinta seção finaliza o texto com as principais conclusões.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

Revisitando o argumento da estagnação regional

De forma geral podemos compreender a crise da economia da Borracha na Amazônia como consequência da expansão da concorrência da produção gomífera das colônias inglesas no Sudeste asiático, que no período entre 1907 e 1916 aumenta até superar a produção amazônica.

A queda dos preços teve como consequência a crise geral de casas aviadoras, posto que estas dependiam do recebimento de créditos e do meio circulante na economia regional. Fosse o dinheiro em si, emprestado a juros correspondentes, fossem as mercadorias para abastecimento dos seringais no interior, que depois seriam pagos com a borracha recebida, também levando em conta os “juros” dessa

transação, que nesse caso se dava com a maior valorização das mercadorias vendidas aos intermediários e aos trabalhadores (alimentos, utensílios de trabalho, vestuário) e da desvalorização do preço da mercadoria recebida daqueles agentes (a borracha).

A desestruturação da economia creditícia na qual se sustentava o ciclo provocou a quebra das casas comerciais, a restrição ao financiamento pelas casas bancárias e a falência de firmas e famílias que tinham na borracha sua única ou principal atividade. A crise do sistema de trabalho provocou o abandono dos seringais, ocasionando a diminuição do tráfego fluvial, o aumento do desemprego urbano e nos seringais e em uma crise de desabastecimento de alimentos obtidos pelo avião, além do aumento da dívida externa das províncias e intendenças municipais (MACHADO, 1999). Weinstein et al (1993) sintetizam os problemas intrínsecos da economia da Borracha a partir de um conjunto de elementos:

[...] por trás dos índices de prosperidade escondiam-se uma série de problemas de curto e longo prazo que prenunciavam a longa decadência da Amazônia (WEINSTEIN, 1993, p. 192), tais como: 1) a rigidez e instabilidade da oferta da borracha; 2) a minimização do risco individual com a diversificação do portfólio dos aviadores (entre débitos e produtos) que aumentava o risco sistêmico pois tolhia os incentivos à produção no agregado; 3) a dissipação dos rendimentos entre inúmeros intermediários; 4) a cobrança de preços elevados que configurava um seguro contra o revés financeiro e um rendimento adicional; 5) a expansão do crédito que dilatava-se à medida que a acumulação de débitos crescia; 6) o caráter instável dos hábitos migratórios decorrentes da extração ser de natureza inesgotável; entre outros fatores que laboravam contra a sustentabilidade da acumulação de capital de longo prazo (LIMA, 1943; TUPIASSU, 1965; SANTOS, 1968, 1980; DEAN, 1989; WEINSTEIN, 1993).

Portanto, entre 1912, ano no qual se estabelece a crise geral da economia gomífera, e 1920, a região como um todo passa por grande queda das atividades econômicas, o que vai causar desestabilizações no sistema político regional.

Na historiografia nacional, duas das interpretações clássicas sobre a formação econômica nacional⁷ tratam o episódio amazônico como um momento típico de expansão cíclica seguida de um período de decadência crônica. Em “História Econômica do Brasil” (PRADO JÚNIOR, 2006), há a descrição acerca do comportamento conspícuo das elites da região, bem como a crítica da utilização dos excedentes na infraestrutura urbana que viabilizava um modo de vida exógeno, replicando modos de vida considerados “civilizados”:

⁷ História Econômica do Brasil, de Caio Prado Júnior e Formação Econômica do Brasil, de Celso Furtado compõem um conjunto de obras das Ciências Sociais que inauguram as interpretações sobre a sociedade brasileira. “História Econômica do Brasil”, publicado em 1942, é uma das primeiras sínteses do Brasil como um empreendimento colonial. “Formação Econômica do Brasil”, publicado pela primeira vez em 1959, descarta a ideia vigente até então da sociedade brasileira como uma sociedade feudal tardia, e a interpreta a partir dos ciclos econômicos de bens primários impulsionados pela demanda externa e os desequilíbrios decorrentes dessa formação que, para o autor, consolidam uma forma específica de subdesenvolvimento.

A riqueza canalizada pela borracha não servirá para nada de sólido e ponderável. O símbolo máximo que ficará desta fortuna fácil [...] facilmente dissipada é o Teatro de Manaus, monumento em que a imponência se une o mau gosto, e para onde se atraíam, a peso de ouro, os mais famosos artistas da Europa, que embora incompreendidos neste meio de arrivistas, atestavam a riqueza de um mundo perdido no âmago da selva tropical americana (PRADO JÚNIOR, 2006, p. 240).

Sobre os desdobramentos dos acontecimentos na região após o choque de concorrência, o autor argumenta que entre as principais fragilidades do ciclo estava a sustentação via excedentes da construção de um modo de vida para benefício exclusivo de elites associadas ao empreendimento extrativista, sem o esforço de investimento dos capitais, o que ocasionou a ausência da diversificação produtiva. Além disso, o autor busca demonstrar os severos impactos sobre a demografia das cidades da região:

[...] É claro que desfeito o castelo de cartas em que se fundava a prosperidade fictícia, nada sobra dela. Em poucos anos, menos ainda que se levava para constituí-la, a riqueza amazonense se desfará em fumaça. Sobrarão apenas ruínas. Nas cidades, setores inteiros de casas abandonadas e desfazendo-se aos poucos; a mata voltando ao isolamento. A terra se despovoava. Vão-se os aventureiros e buscadores de fortuna fácil procurar novas oportunidades em outro lugar qualquer. Ficarão a população miserável de trabalhadores que aí se reunirá para servi-los e que trata estampado no físico e no sofrimento de algumas gerações aniquiladas pela agura do meio natural [...] (PRADO JÚNIOR, 2006, p. 240-241).

Em “Formação Econômica do Brasil”, Celso Furtado (2007), analisa o episódio amazônico a partir do imenso fluxo migratório para atender a demanda por força de trabalho no interior da floresta:

Os dados disponíveis com respeito ao fluxo migratório para a região amazônica, durante essa etapa, são precários e se referem aos embarques em alguns portos nordestinos. Sem embargo, se se comparar a população nos estados do Pará e do Amazonas, segundo os censos de 1872 e 1900, observa-se que a mesma cresce de 319 mil para 695 mil habitantes. Admitindo-se um crescimento anual vegetativo de um por cento – as condições de salubridade são reconhecidamente precárias na região -, depreende-se que o influxo externo teria sido da ordem de 260 mil pessoas, não contados aqueles que já haviam penetrado na região que viria a ser o território e depois do estado do Acre [...]. Se se admite um idêntico influxo para o primeiro decênio do século XX, resulta que a população destacada para a região amazônica não seria inferior a meio milhão de pessoas (FURTADO, 2007, p. 192).

De fato, as preocupações com a questão da força de trabalho para a região estavam registradas desde a segunda metade do século XIX, quando por exemplo em 1854, a Assembleia Legislativa do Pará preocupava-se com a questão da mão de obra – empregada quase exclusivamente na extração da borracha – o que a retirava de outras atividades, inclusive as urbanas. Em período semelhante, em 1861, na Província do Amazonas se afirmava que “a grande questão do Amazonas é

regularizar o trabalho de extração das drogas, ou melhor, fixar a população, para que a lavoura dos gêneros alimentícios se desenvolva (...) O governo deve conceder a posse dos seringais sujeitando, porém, os posseiros a um regulamento, que trate da maneira mais proveitosa de proceder no trabalho, concessão que será proporcional às forças de cada um” (SANTOS, 1980, p. 69).

Para Furtado (2007), a mudança de preços e o colapso da economia da borracha impacta não apenas os grupos econômicos locais, mas fundamentalmente os hábitos e meios de reprodução social da população, especialmente os trabalhadores migrantes.

A economia da borracha [...] entraria em brusca e permanente prostração. A população imigrante seria reduzida a condições de extrema miséria, em um meio em que era impossível encontrar uma saída para outro sistema de produção de alguma rentabilidade. Poucos anos depois estaria reduzida de forma permanente a condições de vida ainda mais precárias que as que havia conhecido em sua região de origem (FURTADO, 2007, p. 196).

Assim, nas interpretações clássicas da história econômica, tanto para Celso Furtado como para Caio Prado Júnior, o colapso e a estagnação em longo prazo foram as principais heranças do período.

Para Caio Prado Júnior (2006), o comportamento das elites regionais foi o elemento determinante da ausência de outros investimentos. Em Furtado (2007), o colapso e a estagnação são explicados pelo rápido retorno “das condições de vida da população migrante para níveis de reprodução da vida social em nível de subsistência incompatíveis com o desenvolvimento de atividades produtivas modernas”.

Nesse caso, embora Furtado (2007) descreva como importante o movimento migratório da força de trabalho para a região, ainda assim, não aposta neste fator como capaz de superar o problema da escassez de mão de obra, que segundo sua própria análise comprometia não apenas a economia regional, mas a economia brasileira como um todo no início do século XX.

A força de trabalho regional estava majoritariamente organizada em torno de um sistema de trabalho tradicional desde tempos coloniais, o aviamento, que se consolidou a partir do contato da economia amazônica com o sistema monetarizado do capitalismo industrial europeu. As especificidades históricas como a base de recursos naturais – especialmente ampla e de difícil acesso – o atraso nas técnicas de produção, a ausência de um sistema monetário no circuito do trabalho e a presença de lideranças mercantis locais, que fornecessem créditos ao sistema extrativista ajudaram a fundir as duas características ao longo do tempo e do espaço na organização das atividades econômicas na região.

Ocorre que, segundo Santos (1980), a região não estava preparada para a brusca mudança na base de sua economia: “A moeda estrangeira trazida pelo comércio da borracha ajudou a subsidiar os custos da industrialização do Sul do Brasil, mas o mesmo não aconteceu na Amazônia” (SANTOS, 1980, p. 260). A

maioria dos bens acumulados consistiu em dívidas não retomadas ou bens imóveis, que antes inflacionados, perderam rapidamente o valor. Nesse sentido, quando o sistema extrativista perdeu dinamismo toda a economia monetária e creditícia que havia se estabelecido e sustentava sua expansão, colapsou.

O colapso do ciclo, seguido de anos de estagnação econômica e instabilidade política e social foi gradativamente sendo superado pela reorganização das forças produtivas internas, particularmente entre as décadas de 1930 e 1940, seja pelo retorno às atividades tradicionais, seja pela nova configuração da urbanização regional.

As interpretações divergentes: meio urbano e agrícola e a reativação da economia regional

A crise econômica generalizada provocou além da diminuição dos fluxos de capitais para a região, a perda do estoque de riqueza privada e a redução do investimento público com o agravamento da situação fiscal dos estados e das intendências municipais. Em Belém, o endividamento “excedeu todos os limites imagináveis” com uma dívida que “representava vinte vezes a receita orçamentária do município”. A fonte dos déficits, conforme Chaves (2012):

[...] era facilmente identificável; estava na busca por melhorias urbanas no período do auge da economia da borracha. Empréstimos de alto valor foram contraídos contando com a alta arrecadação do início do século XX. Com a queda do preço da borracha e a [...] diminuição do fluxo comercial e da arrecadação, os empréstimos se mostraram impagáveis. A inadimplência e o atraso nos pagamentos só contribuíam para agravar a situação, aumentando as dívidas e impedindo a contratação de novos empréstimos (CHAVES, 2012, p. 97).

Não era muito diferente a situação em Manaus, onde os problemas econômicos se agravavam devido à crise que se refletia no orçamento municipal e estadual. Segundo Bentes “As arrecadações se tornavam cada vez mais baixas e, somavam-se a essa situação as obrigações de pagamentos de altos juros e multas cobradas pelo London and Brazilian Bank Limited, referentes ao empréstimo realizado em 1906, no valor de 350.000 libras esterlinas” (BENTES, 2008, p. 86).

Entretanto, passada a primeira década de depressão, os impactos gerais do colapso econômico em médio prazo redundaram em diminuição do afluxo de imigrantes acompanhado de um refluxo para áreas de origem, concorrendo para perda de mercado e uma relativa autonomização dos seringais em relação às cidades, pois com a quebra geral do ciclo, não havia mais elementos materiais para justificar a proibição do cultivo nestes locais, o que foi diminuindo a sua dependência (MACHADO, 1999). A necessidade de abastecimento de gêneros alimentícios promoveu a disseminação de parte da força de trabalho em atividades agrícolas pelo interior da região.

De certa forma, o fim do ciclo gomífero com a permanência de um contingente expressivo de trabalhadores migrantes relativizou para baixo a questão da escassez

da força de trabalho, pelo menos considerando os parâmetros de menor demanda após o ciclo gomífero.

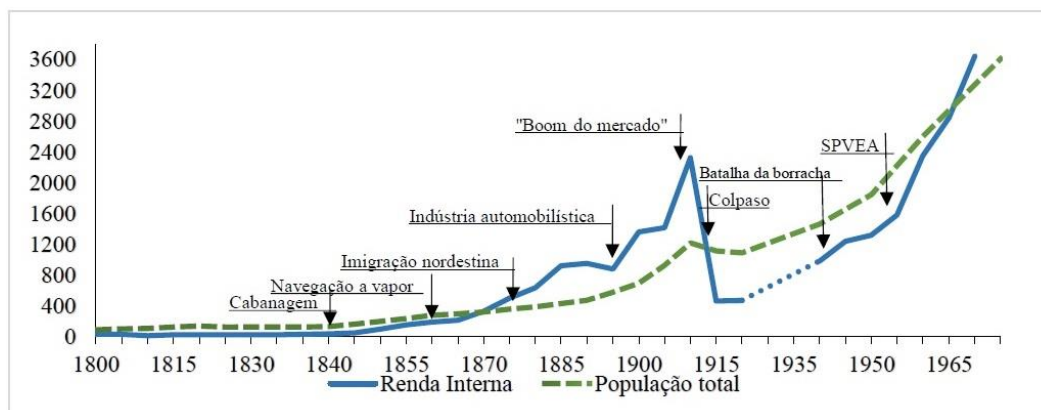
Aliada a essa característica, embora tenha havido diminuição absoluta das pequenas cidades, muitas delas associadas ao empreendimento gomífero, no período 1920 a 1960 alguns núcleos urbanos apresentaram crescimento relativamente importante além das capitais, como Marabá e cidades no Médio Amazonas. Diferente do previsto por Prado Júnior, nas cidades, não se observou “setores inteiros de casas abandonadas e desfazendo-se aos poucos, com a mata voltando ao isolamento”, tampouco o “despovoamento da terra”, conforme preconizado pelo autor ao analisar o período mais grave do declínio. Embora a situação econômica jamais retornasse ao que foi nos primeiros anos do século XX, a crise estava em vias de ser superada nos anos 1940, com a ocupação agrícola das terras e a consolidação da vida urbana nas cidades.

Por fim, a estagnação econômica, e em especial das cidades mais importantes, Belém e Manaus, deve ser vista dentro do quadro geral que estruturava a região após o colapso, posto que se não havia condições de manter a mesma escala de acumulação e circulação de capital isso não significou que Belém e Manaus tenham ficado estagnadas durante todo o período destacado.

É neste sentido que se dá a recuperação regional, não mais pensada a partir das bases da monocultura extrativista dos ciclos, mas agora em uma reorganização de atividades tradicionais, ainda que em menor escala; o florescimento das atividades agrícolas com a entrada de vez da força de trabalho migrante nestas atividades e a consolidação das atividades industriais e de um mercado de trabalho urbano em torno das duas principais cidades, Belém e Manaus.

O Gráfico 01 apresenta a variação econômica da região entre 1800 e 1965 e é notável como após o auge em 1912 e o longo declínio entre 1912 e 1940, a região estava em tendência de recuperação lenta e gradual nos anos 1950, muito antes dos projetos de integração regional dos anos 1960.

Gráfico 01. Evolução da Economia Amazônica (1800-1965)



Fonte: Santos (1980).

A importância das duas cidades em relação ao conjunto de outros núcleos urbanos é o que permite observar o surgimento de uma rede urbana macrocefálica na Amazônia, o que é um indício dessas novas bases urbanas em que se organiza a região.

Do ponto de vista político, é neste mesmo momento que se discutem novas estratégias de desenvolvimento, com as disputas entre as elites regionais entre o retorno ao extrativismo tradicional, mas agora com o contraponto das tendências do ciclo ideológico do desenvolvimentismo⁸, que dialogou em algum nível com as possibilidades de viabilização de um desenvolvimento em bases regionais.

A nova realidade da economia amazônica e o contexto de transformações da sociedade brasileira orientou a década de 1940 em viabilizar alternativas de desenvolvimento para a região. Por um lado, as premissas do nacional-desenvolvimentismo hegemônico no pensamento econômico nacional foi manifesto de forma mais aguda, como por exemplo em discurso em Belém, pelo Presidente Getúlio Vargas em 1933, no qual afirmava que o “desafio maior para a Amazônia era o de transformar a exploração nômade em sedentária, e para isso era necessário povoá-la, colonizá-la, fixar o homem na terra”. Da mesma forma, em Manaus em 1940, no conhecido “Discurso do Rio Amazonas”, Vargas afirmou aos amazonenses que, sem demora, eles estariam incorporados ao corpo da nação (SECRETO, 2007, p. 262).

Por outro lado, a reorganização dos operadores do sistema do aviamento embebidos em ideologias regionalistas que ainda mantinham como suporte material as bases mercantis e extrativistas que perduravam na Amazônia, alimentaram a perspectiva de manutenção de suportes econômicos artificiais ao extrativismo regional.

Entre essas duas perspectivas, foi sendo gestado o desenvolvimentismo-regionalista amazônico que entre 1940 e 1960 constituiu as bases de um projeto político no qual convergiam o ideal desenvolvimentista da diversificação econômica e produtiva regional com a manutenção do extrativismo como condição de controle da transição (FERNANDES, 2011). Essa estratégia conciliatória teve como resultante a constituição da Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA) que durante seu curto período de existência entre 1953 e 1966⁹, ofereceu respaldo institucional às perspectivas do desenvolvimentismo regional amazônico.

⁸ Entre 1930 e 1964, o Brasil transitou de uma economia agrária para uma economia de base industrial. Tal movimento foi acompanhado por um debate abrangente, polarizado por uma ideia central: o subdesenvolvimento seria superado por meio de uma industrialização capitalista, porém planejada e apoiada pelo Estado. Essa foi a marca do "ciclo ideológico do desenvolvimentismo", que começou em 1930, experimentou um auge a partir de 1945 e entrou em crise no início da década de 1960. Nesse período de configuração do sistema produtivo brasileiro, pensadores dos diversos espectros ideológicos imaginaram novos caminhos para uma sociedade mutante, associando suas ideias econômicas a diferentes projetos de modernização (BIELSCHOWSKY, 2000).

⁹ A partir de 1966, a SPVEA foi substituída pela Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), no contexto do governo civil-militar após o golpe de Estado de 1964. Embora também fosse uma instituição de natureza desenvolvimentista, a SUDAM já obedecia a outras lógicas de

É neste contexto que se dão as bases de renascimento da economia regional após a longa decadência pós-ciclo da Borracha. Este reflorescimento se constituiu de formas distinta nas duas maiores cidades da região e também como herança daquele mesmo ciclo. Começemos por Belém.

Belém: florescimento industrial, renascimento agrícola e consolidação da rede urbana

A dinâmica industrial paraense nas primeiras décadas do século XX, está vinculada à expansão da produção da borracha, pois a inserção as redes e fluxos mais dinâmicos do capitalismo no período permitiu a acumulação de capital que passou a ser aplicado, em parte, em atividades manufatureiras. Em relação à produção industrial do estado do Pará, pode-se dizer que o setor apresentava um número considerável de estabelecimentos fabris, com tendência de crescimento (Quadro 01):

Quadro 01. Amazônia: estabelecimentos industriais e operariado fabril

Unidades	Estabelecimentos		Operários	
	1907	1920	1907	1920
Acre	-	10	-	22
Amazonas	92	69	1.168	636
Pará	54	168	2.539	3.033
Total	146	247	3.707	3.691

Fonte: Sousa (2009).

Estas indústrias localizadas em Belém, em sua maior parte tiveram na base de sua instalação o capital gerado pela comercialização de produtos exportáveis. Além disso, tinham por características operar com o uso de tecnologias de baixo nível técnico e a custos elevados, quando comparados à concorrência inter-regional. As fábricas atendiam em sua maior parte a demanda local, embora em alguns casos, como no setor de calçados, também atendessem a demanda externa.

Apesar do pouco interesse pelo desenvolvimento de outros setores produtivos, durante o período de 1870 a 1910 já ocorria uma orientação de aplicações de renda e capitais em outros setores extrativistas, na agricultura e em ramos fabris como vestuário, alimentação, sementes e construção civil (MOURÃO, 1989). Mesmo após a década de 1910, com a tendência de declínio da produção da borracha, verifica-se a manutenção de boa parte do setor industrial. A existência de um mercado consumidor urbano relativamente consolidado e a continuidade da aplicação dos capitais oriundos da economia gomífera pode ser um elemento explicativo dessa realidade.

Outro fator que contribuiu para a indústria no período, foi a distância e a dificuldade de acesso à região amazônica, que funcionava à semelhança de uma barreira para a entrada de produção de bens extralocais. As dificuldades de

desenvolvimento mais centralizadoras e menos propensas a estabelecer diálogos com as elites políticas regionais, abandonando a perspectiva regionalista.

transporte tornavam os custos de competição mais dispendiosos, pois até 1950 eram apenas realizados pelos modais fluviais, marítimos e aéreos, que elevavam o frete das mercadorias de outras regiões (ATHIAS, 1992).

Por tudo isso, constata-se que mesmo após o encerramento do ciclo da Borracha na Amazônia e, apesar da crise econômica regional associada, havia um significativo parque industrial que atendia a demanda local e se constituía basicamente de dois tipos de indústrias: as que produziam matérias-primas semimanufaturadas voltadas à exportação (borracha lavada, madeira serrada, couro curtido) e as que produziam bens de consumo voltados a atender à demanda local, como as indústrias de alimentação, construção civil, calçados, vestuários. Esta acumulação de capital industrial está também associada ao crescimento urbano de Belém.

A dinâmica demográfica é um indício das mudanças após o colapso gomífero. Após o crescimento vigoroso da população urbana entre 1890 e 1920, verifica-se uma queda expressiva da população (Tabela 01). Entretanto, já no final da década de 1940, a cidade recupera o número absoluto de habitantes, uma evidência de que em alguma escala o período de estagnação estava superado:

Tabela 01. Belém: evolução da população (1900 – 1960)

Ano	População Total
1900	96.560
1910	166.121
1920	236.402
1940	206.331
1950	254.949
1960	402.170

Fonte: IBGE (2010). **Organização:** Tiago Veloso dos Santos.

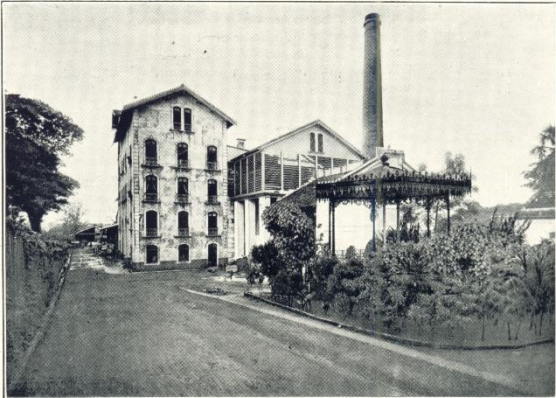

Entre as fábricas que se estabeleceram na capital no período, grande parte estava concentrada nas proximidades da orla da cidade, o que propiciava acesso aos pontos de embarque e desembarque das mercadorias das unidades fabris. Essa localização junto aos terminais de transporte flúvio-marítimo favoreceu o surgimento de unidades fabris na área central ou em áreas próximas. Essas áreas da cidade passaram a despertar o interesse dos empresários enriquecidos pela economia da borracha porque “puderam ocupar o espaço que melhor lhes convinha para a realização de suas atividades, às proximidades da Baía” (TRINDADE JÚNIOR, 1997, p. 82).


As fábricas que foram se concentrando na área central da cidade desde o final do século XIX, eram as unidades características da produção regional, linhas de produção marcadas por processos tecnológicos diversificados, pouco homogêneos, pontuadas por procedimentos operacionais simples, fazendo com que a cidade abrigasse, na verdade, um número expressivo de unidades que eram menos assemelhadas a grandes fábricas e muito mais a pequenas oficinas de produção semimanufaturada com natureza doméstica.

A localização das unidades fabris com esse perfil era condizente com as dimensões dos negócios. Além disso, a proximidade com o centro consumidor e a disponibilidade da mão de obra, em parte residente nas imediações eram variáveis de compreensão das escolhas locacionais dos empreendimentos.

É neste sentido que se pode compreender como os agentes com poder econômico, as famílias proprietárias de casas aviadoras e mesmo o pequeno capitalista local, que operavam a drenagem dos produtos da floresta visando os lucros com a exportação para o mercado externo, fomentaram uma experiência urbana em Belém pautada em padrões de consumo e condições de vida importados das metrópoles industriais do capitalismo central e que foi relativamente capaz de sobreviver ao colapso do ciclo da Borracha. O Quadro 02 sintetiza algumas das plantas industriais existentes em Belém no período que vai do final do século XIX e durante os anos do período ao qual estamos analisando:

Quadro 02. Belém: plantas urbano-industriais

	<p style="text-align: center;">Fábrica de Cerveja Paraense</p> <p>O parque industrial da Fábrica de Cerveja Paraense teve início efetivo da produção em 1905 e em 1920 teve a marca registrada na Junta Comercial do Pará. A trajetória da indústria vai até seu declínio na década de 1930, entrando em <i>liquidação</i> em 1939 e posta a leilão em 1940.</p> <p>Fonte: https://fauufpa.org/2016/11/23/os-21-anos-da-fabrica-de-erveja-paraense/</p>
<p>Fonte: Belém (2000)</p> 	<p style="text-align: center;">Fábrica Palmeira</p> <p>Fundada em 1892, fabricava gêneros alimentícios, como biscoitos, chocolates, bombons, doces finos, açúcar refinado, café, pães e massas alimentícias. Em 1941, a fábrica possuía cerca de 250 empregados, dentre os quais 40 eram portugueses, 1 italiano e 5 espanhóis, além das 129 mulheres. No começo da década de 70, a fábrica fechou suas portas, não suportando os problemas financeiros e a concorrência com os produtos de outros estados.</p> <p>Fontes: CHIACCHIO (2017)</p>

 <p>Fonte: Belém (2000)</p>	<p style="text-align: center;">Perfumaria Phebo</p> <p>Fundada em 1924 por uma família de imigrantes portugueses. A Perfumaria foi constituída juridicamente em 1936. Funcionou de 1924 a 1988 sob a administração e propriedade da família Santiago. Nesse período, a empresa expandiu e criou filiais em São Paulo e no Nordeste. Em 1998, a Procter se desfez da fábrica de Belém, sendo esta comprada pela Casa Granado.</p> <p>Fontes: ATHIAS (1992).</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Organização: Tiago Veloso dos Santos.

Estas plantas industriais, originadas da acumulação de capital no período de expansão, não apenas sobrevivem no período de decadência e passam a ser parte da nova paisagem urbana da cidade, mas passam a ser importantes dinamizadores da economia local e regional, provendo a cidade e seu entorno regional de produtos manufaturados.

Em aspecto mais amplo, a existência desse setor industrial no núcleo urbano passava também pela busca por entesourar os excedentes de capital na forma de imóveis urbanos, posto que a valorização imobiliária obtida com as vendas das unidades e, até mesmo, com a especulação com a propriedade urbana passou a ser incorporada como lucro nos balanços anuais das empresas de Sociedade Anônima de Capital Fechado, estrutura empresarial que predominava na economia paraense no período (VENTURA NETO, 2017)

Além da formação deste setor industrial urbano, um segundo elemento que constitui a reorganização econômica no período 1920-1960 é a ampliação de laços entre Belém e a rede de vilas e municípios no entorno. Essa ampliação de ligações entre essas localidades e a capital foi possibilitada por uma infraestrutura herdada do período da borracha: a Estrada de Ferro de Bragança (EFB).

A Estrada de Ferro simbolizou o anseio de modernização da época através da introdução na região da locomotiva¹⁰ a vapor, ícone tecnológico do século XIX que antes mesmo da implementação da colonização já era pensada como meio de transporte a ser utilizado para integrar os núcleos agrícolas e escoar a produção até Belém (MIRANDA, 2009). A Ferrovia era o meio que possibilitava a finalidade de

¹⁰ Na Amazônia a introdução da ferrovia se deu entre 1870 e 1880. Suas construções mais importantes foram a Madeira-Mamoré (fronteira com a Bolívia), cujo objetivo era ligar as áreas produtoras de látex e escoar a produção; a Estrada de Ferro Tocantins, cujo plano era articular Belém à capital goiana; além da Estrada de Ferro Bragança (EFB) (ACEVEDO, 2002).

colonização empreendida entre Belém e a Bragantina¹¹, sub-região situada a cerca de 210 quilômetros da capital.

Do ponto de vista econômico, “a colonização visava aproveitar o papel de Belém como principal entreposto comercial da Amazônia oriental em função da localização geográfica na desembocadura da foz do rio Amazonas” (MIRANDA, 2009, p. 82), bem como atender à necessidade crescente de fornecimento de bens agrícolas e extrativos para a capital, considerando a proibição de agricultura nos seringais e do direcionamento da força de trabalho em direção ao interior da floresta para a coleta do látex.

As colônias ao longo da EFB organizaram-se espacialmente em torno da malha ferroviária, que condicionava o padrão de organização dos lotes e permitia a circulação das pessoas e mercadorias. Assim, a Estrada de Ferro interligava os dois polos até então mais povoados e ocupados da Bragantina na época, ou seja, Belém, no extremo ocidente, e Bragança, no extremo oriente, perfazendo uma extensão de 247 quilômetros. A Figura 01 evidencia o traçado da EFB e algumas das colônias agrícolas ao longo do trajeto.

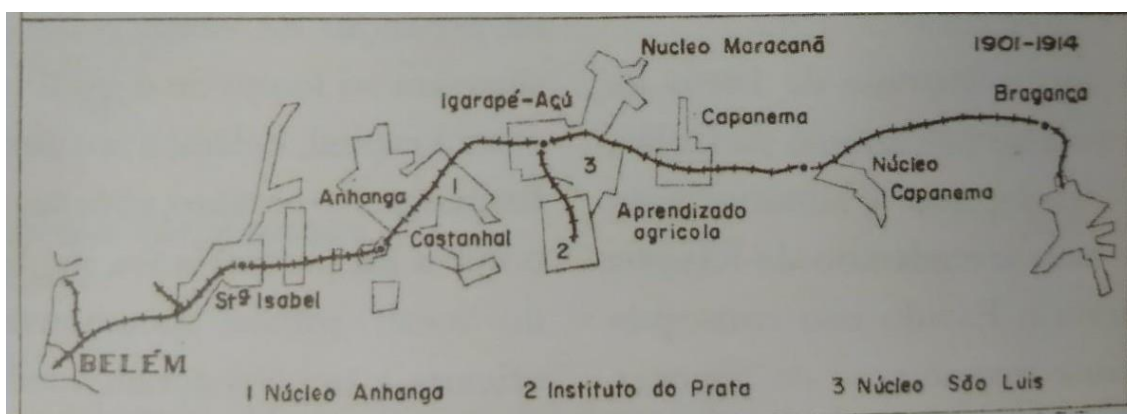


Figura 01. Estrada de Ferro de Bragança e Colônias Agrícolas: via férrea. **Fonte:** SOUZA (2018).

Em cada um dos antigos núcleos agrícolas que margeavam a EFB existia pelo menos uma estação de trem. Essas estações tinham importância fundamental do ponto de vista das relações sociais e espaciais que eram desenvolvidas pelos trabalhadores, sejam eles agricultores, comerciantes (que se instalavam nos núcleos) ou funcionários da EFB.

Essas estações formavam os nós da rede de transporte ferroviário. Assim, enquanto a linha de trem representa a passagem, a circulação, o fluir das mensagens, dos produtos, dos objetos em geral, as estações representavam a parada, área de concentração, de convergência, *locus* de afluência e ponto inicial de distribuição de mercadorias, indivíduos e informações. É significativo, por exemplo, o número de vilas e municípios (Quadro 03) constituídos no período que trata este

¹¹ A “Bragantina” é uma das microrregiões do estado do Pará, distando 210 quilômetros da capital do estado, Belém, e da qual fazem parte 13 municípios sendo o município de Bragança o mais importante.

texto (1920-1960) em virtude da existência da Estrada de Ferro e do desenvolvimento das atividades econômicas viabilizadas no trajeto. Trata-se de um conjunto de novas organizações político-administrativas que são expressão de uma reorganização da vida econômica e social da região:

Quadro 03. Criação de Municípios e Vilas em função da EFB (1920-1960)

Ano de Criação	Município	Origem e dinâmica
1931	João Coelho (atual Município de Santa Izabel do Pará)	Originário de povoado fundado na Estrada de Ferro Belém-Bragança, no km-42
1932	Castanhal	Surge com a implantação da Estrada de Ferro Belém-Bragança em 1899.
1943	Ananindeua	Surge com a Estrada de Ferro Belém-Bragança.
1943	Anhangá (atual São Francisco do Pará)	Originário de povoado fundado em 1903, na Estrada de Ferro Belém-Bragança no km-83.
1943	Inhangapi	Originário de povoado fundado em 1898, na Estrada de Ferro Belém-Bragança, no km-71.
1943	Nova Timboteua	Originário de povoado fundado em 1895, na Estrada de Ferro Belém-Bragança, no km-147; sendo criado como município em 1943.
1955	Tomé-Açu	Criado como município em 1955, na área de influência da Estrada de Ferro Belém-Bragança
1961	Augusto Corrêa	Criado como município em 1961.
1961	Benevides	Originário da colônia de Benevides (1861) Belém-Bragança.

Fonte: Adaptado de Tavares (2008).

Por tudo isso, tanto a reorganização da rede urbana em torno de Belém e em função da Ferrovia, como a consolidação do parque industrial regional constituíram os fundamentos produtivos e territoriais pelos quais foi viabilizada a recuperação econômica após o ciclo da Borracha.

Manaus: reestruturação urbana e conclusão do projeto urbano modernizador

Em Manaus, a influência do ciclo da Borracha é ainda mais impactante em termos de produção do espaço urbano quando comparado a Belém, posto que até a segunda metade do século XIX, a cidade ainda mantinha uma forma urbana semelhante ao período de fundação.

Diferente de Belém, que pelos menos desde o século XVIII era referência urbana e regional, Manaus passou por alterações mais lentas. Até 1845 era considerada uma pequena vila, guardando semelhanças com o padrão de aldeamento religioso. A mudança de importância na cidade inicia quando passa a

ser a capital do Rio Negro, na década de 1850, quando esta província é fundada. Ainda assim, na década de 1860, Manaus contava com pouco mais de 2 mil habitantes e a província do Amazonas com cerca de 40 mil habitantes¹².

É somente na última década do século XIX que iniciam as transformações que possibilitam o desenvolvimento de um modo de vida urbano em Manaus deixando a condição de vila e passando a ser uma das cidades de referência na hierarquia urbana da região.

Para Mesquita (2006), o auge do ciclo gomífero entre 1890 a 1912 é tamanho na produção do espaço urbano de Manaus que pode ser considerado uma “refundação” da cidade, posto que as transformações não estavam apenas expressas nas alterações arquitetônicas, mas nas mudanças das condições de relações de produção. De acordo com o que temos argumentado neste texto, o ciclo não se limita à expansão das atividades econômicas, mas a uma profunda reestruturação produtiva e social da sociedade regional. Em Manaus, as transformações arquitetônicas foram em escala semelhantes às ocorridas em Belém.

Considerando este contexto, o colapso dos preços da borracha e o declínio da atividade extrativista na década de 1910 significou que a cidade passou a depender das pequenas rendas do extrativismo vegetal, das pequenas indústrias de alimentos e de transferências do governo federal. Os empregos eram gerados pelo frágil comércio, pelo serviço público e por pequenas indústrias de beneficiamento de produtos regionais de uso doméstico. A baixa densidade demográfica contribuía para a inviabilidade econômica das atividades (BENTES, 2008).

A crise generalizada provocou um movimento de saída das elites do centro da cidade, incapazes de manter os mesmos hábitos de consumo, ao mesmo tempo em que as classes menos favorecidas, particularmente os seringueiros, eram atraídas para Manaus em busca de melhores condições de vida com a situação cada vez mais inviável da maior parte dos seringueiros.

A estratégia adotada para tentar superar a crise por parte do poder público foram as iniciativas de investimentos dos poucos recursos em obras, destacando-se a abertura de estradas de rodagem ligando o centro de Manaus aos bairros mais distantes com um objetivo: facilitar a chegada dos produtos para o abastecimento da cidade, como mecanismo alternativo para manter a dinâmica da economia local e possibilitar algum aumento na arrecadação.

Entretanto, essa estratégia de política urbana esbarrava na resistência das elites regionais dependentes do extrativismo da borracha e que buscavam todo o tempo proteções e subsídios como forma de manter a situação precedente. Essa busca era completamente incompatível com a nova realidade econômica e acirrava os conflitos em torno do orçamento público.

Nesse sentido, a prolongada crise econômica, com a decorrente queda das receitas da província, a deterioração das finanças e dos serviços públicos ocasionou

¹² Para efeitos de comparação, a província vizinha do Grão-Pará, em 1865, contava com 215.600 habitantes.

uma séria instabilidade política no Amazonas ao longo da década de 1920 que redundou em conflitos entre as elites políticas dirigentes, distúrbios de rua e revoltas¹³, finalizando com as intervenções políticas no governo da província por parte do governo federal¹⁴.

No início da década de 1930, na esteira das consequências da crise e dos desdobramentos políticos do desfecho da “República Velha”, uma série de interventores foram nomeados para a província (Tabela 02) como forma de debelar as crises internas e aproximar o relacionamento político com o governo federal.

Tabela 02. Manaus: interventores (1930 – 1935)

Interventores	Início	Término
Álvaro Botelho Maia	21/11/1930	10/07/1931
Tenente Emanuel de Moraes	10/07/1931	05/08/1931
Tenente Antônio Rogério Coimbra	05/08/1931	10/10/1933
Waldemar Pedrosa	14/06/1932	10/10/1932
Capitão Nelson Melo	10/10/1933	19/02/1935

Fonte: BENTES (2008).

A relativa estabilização política com a administração dos interventores possibilitou a consolidação da estratégia iniciada nos anos seguintes a *debaclê* da borracha, a ampliação das conexões viárias do centro de Manaus com suas periferias, visando ao comércio local, ao aumento da oferta de abastecimento e incremento das receitas públicas decorrentes da reestruturação econômica, ainda que em menor nível que nos anos 1910.

É nesse sentido que durante o período dos interventores foram ampliadas as obras públicas, dessa vez direcionadas para a intercomunicação centro/periferia com intuito de ampliar a dinâmica de abastecimento da cidade e para os serviços de recuperação das estruturas já existentes. Para que isso pudesse acontecer, fez-se necessário maior controle dos recursos econômicos da municipalidade. A centralização do poder político na figura do interventor foi fundamental para alcançar esses objetivos, posto que havia certa autonomia em relação às elites locais para centralização dos recursos e do investimento público. Conforme exemplifica Bentes (2008):

O interventor Nelson Melo, ao assumir em 10 de outubro de 1933 a Interventoria, teve como uma das suas preocupações o controle da situação financeira do estado e, para tentar minimizar esse problema, fez uma reforma na estrutura administrativa criando o cargo de Diretor do Tesouro e Recebedoria de Rendas, com a função de organizar as finanças do estado (BENTES, 2008, p. 121).

¹³ Exemplo dessas revoltas, o levante de tenentes em Manaus, em 23 de julho de 1924, que tomaram a sede do governo, depondo o governador em exercício.

¹⁴ Também não se deve desconsiderar o cenário nacional de instabilidade derivada da crise de 1929 e da desestabilização do regime político da “República Velha”, com a destituição das oligarquias regionais e a chegada da burguesia industrial ao governo central. O Amazonas acompanhou as tendências de mudança das perspectivas políticas do país.

Os administradores estavam preocupados em dinamizar um setor que era pouco privilegiado no período da Borracha, considerando que quase tudo que era consumido pela elite era importado. Com a desaceleração econômica, portanto, voltaram-se os esforços para a produção de alimentos de subsistência para a população de baixa renda, e, também para as elites urbanas, que não tinham mais condições de importar o que necessitavam (BENTES, 2008, p. 157).

Um dos aspectos levados em consideração nessa reestruturação é o componente físico da morfologia urbana de Manaus, pois a localização da cidade perante à região não diminuiu de importância em virtude do encerramento do ciclo gomífero. A localização da cidade é altamente privilegiada conforme apontam vários autores (SPIX e MARTIUS, 1938; AB´SABER 1953; AGASSIZ, 1975). A vasta rede hidrográfica possibilita a conexão entre a cidade e as diferentes localidades da Amazônia Ocidental e constituiu, desde sua origem, um centro importante para a circulação de mercadorias e de pessoas da região com o restante do país (OLIVEIRA, 2008, p. 34).

Sendo assim, dentre essas obras estritamente ligadas ao cotidiano do ambiente urbano, destacaram-se os investimentos na construção e reformas de pontes e em aterramentos de depressões para viabilizar o elo entre a periferia e o centro da cidade. As pontes foram um elemento da reestruturação urbana e da reorganização econômica entre 1920 e 1930, constituindo vetores de circulação das mercadorias e da produção do espaço urbano mais amplo, conforme pode ser visualizado no Figura 02.

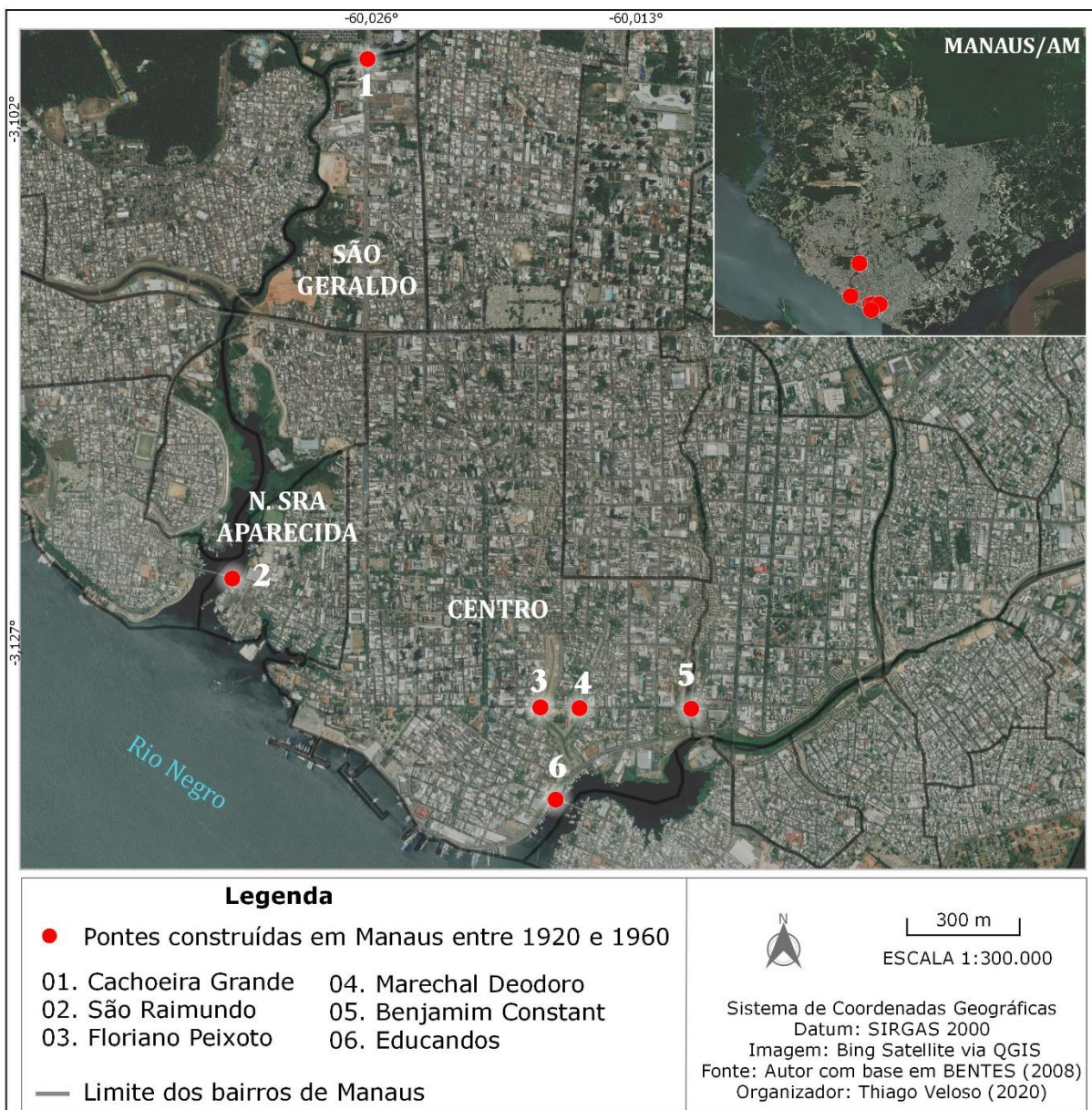


Figura 2. Manaus: Localização das Pontes construídas entre 1895 e 1940. **Fonte:** Veloso (2020).

Do ponto de vista demográfico, este esforço de continuidade do projeto de modernização urbana resultou em uma pequena recuperação da população da cidade no período. Se entre 1900 a 1920 o crescimento demográfico manteve uma média de 2,5% ao ano, refletindo o “boom” e a queda do ciclo, entre 1920 a 1940 a média anual de crescimento fica em 2%, aumentando para 3,1% de 1940 a 1950, retratando a recuperação interna e a tentativa de retomada da produção da borracha durante a Segunda Guerra. Entre 1950 a 1960 o patamar de crescimento fica em 2,4% ao ano, semelhante ao visto no início do século e, portanto, evidenciando a retomada das atividades econômicas em um nível que demonstrava superação da

estagnação. Os dados absolutos de crescimento da população (Tabela 03) ratificam essa interpretação:

Tabela 03. Manaus: evolução da população (1900 – 1960)

Ano	População Total
1900	52.040
1910	85.340
1920	75.704
1940	106.399
1950	139.620
1960	173.343

Fonte: IBGE (2010). **Organização:** Tiago Veloso dos Santos.

É nesse aspecto que Oliveira (2003) observa que o espaço da cidade de Manaus foi sendo moldado a partir de um sistema de objetos e por um sistema de ações tais como pontes e aterros e ocupação das margens dos igarapés¹⁵. Pode-se sustentar que “os igarapés indicaram os caminhos da penetração” e da recuperação da cidade e da região. As pontes constituíram-se como novos vetores da expansão da cidade com a efetiva ocupação das margens dos vários igarapés da cidade de modo mais intenso.

A Manaus desse período não era mais a “Paris dos Trópicos”, com seu circuito de navios a vapor que na época faziam a rota Liverpool-Belém-Manaus-Iquitos e fomentavam o comércio e a produção da borracha, financiadas pelos bancos estrangeiros instalados na cidade.

Essa Manaus de 1930 a 1960, que lentamente superava o ciclo gomífero apresentava outras qualidades, os igarapés limpos, as águas cristalinas, o “banho” na cachoeira. Como afirma Oliveira (2008), nesse breve intervalo entre dois “ciclos”, o da Borracha e o da Zona Franca, que seria iniciado no final dos anos 1960, Manaus apresentava abundância de natureza, bem como abundância de tempo para o desfrute das condições de humanização do homem, visto que as necessidades de tempo de trabalho eram menores. Havia o tempo da festa para preparar as concretizações do ser e para a renovação da vida (OLIVEIRA, 2008, p. 39). Havia o lamento das elites pela memória do fausto da borracha, mas havia outras possibilidades, outros caminhos e outros usos da cidade e da floresta nessa outra *história regional*.

¹⁵ Denominação característica dos cursos d’água e braços de rio na Amazônia.

CONCLUSÃO

Há, portanto, uma *outra história regional* que alicerçada em dados, evidências e vivências possibilitam compreender a região a partir da reorganização das forças produtivas internas, que possibilitaram um florescimento de atividades econômicas tradicionais para além da estagnação pós-1920.

O período 1920-1960, portanto, não deve ser lido apenas na chave interpretativa que privilegia a quebra geral do baronato associado à renda extrativista e ao colapso das contas públicas. Apesar da importância desses eventos para a região, é necessário reconhecer que estes são recortes de análise, que consideram os efeitos da crise tendo como referência as elites políticas e econômicas e as finanças do Estado.

Na historiografia regional produzida até o início dos anos 1980 caracterizou-se afirmar que, a partir de 1910 até o início dos anos quarenta, a crise econômica tinha provocado uma grande estagnação regional e que quase nada de importante havia ocorrido nesse período que merecesse registro. No entanto, seguindo os caminhos trilhados por este texto, com suporte teórico da literatura, é possível desmistificar essa interpretação.

Também é necessário reconhecer que essa reorganização das forças produtivas regionais não se manifestou da mesma forma pela região. Analisando as duas principais cidades, houve dinâmicas distintas que podem ser observadas em cada uma delas. Essas respostas distintas devem ser vistas à luz das diferentes escalas com as quais as cidades foram impactadas com o colapso da Borracha e seu perfil urbano e regional anterior ao ciclo.

No caso de Belém, a existência de uma centralidade regional para o vale amazônico desde a metade do século XVIII, viabilizou a reorganização com base na reorientação e ampliação dos seus laços na hierarquia urbana e regional.

Em Manaus, que teve seu crescimento urbano quase que totalmente associado ao período gomífero e, portanto, mais impactada com o declínio do ciclo, sua recuperação ocorreu com maior dificuldade, viabilizada pela continuidade do projeto urbano modernizador, ainda que com muito menos recursos disponíveis e voltado para os laços de abastecimento com a periferia local.

Estes movimentos de reorganização internos à região também estavam contextualizados, na reorientação na relação entre o governo federal e a região, com a gradual ampliação do papel do Estado brasileiro na Amazônia, desta vez não apenas a partir de ciclos econômicos periódicos ou interesses estrangeiros episódicos, mas pelo lançamento de uma nova política federal para a região que se coadunava com um novo modelo de relação entre estados e governo federal. Para além dos aspectos econômicos, havia uma mudança de paradigma sobre a região.

Considerando o colapso da economia extrativista e a relativa estagnação das atividades urbanas, este período entre 1940 a 1960 foi caracterizado por um

momento de crise do ciclo extrativista, no qual o custo da vida urbana tornava-se extremamente alto, o que gerou as condições internas para que as reações das frações internas do capital industrial reivindicassem políticas de cunho desenvolvimentistas para valorizar a região.

Este texto buscou mostrar uma outra geografia histórica da Amazônia no qual houve um momento no século XX em que as forças produtivas e os elementos de desenvolvimento estavam internalizados e conectados à região e, sem romantizar a exploração existente nesse período, permitia visualizar formas de organização econômica e social menos agressivas ao ambiente e com possibilidades de gerar outros “desenvolvimentos”. Nesse sentido, este texto não é uma busca pelo passado perdido, mas o olhar para as alternativas que ainda existem e podem ser potenciais criadores de *outras Amazônias*.

AGRADECIMENTOS

Agradeço à Fundação Amazônia de Amparo a Estudos e Pesquisas do Pará (FAPESPA) e a Pró-reitoria de Pós-graduação e Pesquisa do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Pará, pela concessão de recursos institucionais por meio do Edital n. 02/2021 do Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica (PIBICTI/FAPESPA). O autor agradece ainda a Diretoria de Pesquisa, Pós-graduação e Inovação do Campus Belém pelo apoio técnico-administrativo concedido.

CONTRIBUIÇÕES DOS AUTORES

Concepção: Tiago Veloso dos Santos. **Metodologia:** Tiago Veloso dos Santos. **Análise formal:** Tiago Veloso dos Santos. **Pesquisa:** Tiago Veloso dos Santos. **Recursos:** Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Pará. **Preparação de dados:** Tiago Veloso dos Santos. **Escrita do artigo:** Tiago Veloso dos Santos. **Revisão:** Bruna Ferro. **Supervisão:** Tiago Veloso dos Santos. **Aquisição de financiamento:** Tiago Veloso dos Santos. O autor leu e concorda com a versão publicada do manuscrito.

REFERÊNCIAS

- AB'SABER, A. N. A cidade de Manaus. **Boletim Paulista de Geografia**. São Paulo: v. 15, p. 18-45, 1953.
- ACEVEDO MARIN, R. E. Civilização do rio, civilização da estrada: transportes na ocupação da Amazônia no século XIX e XX. In: SITREAMA, I, 2002, Belém. **Anais** [...] Belém, n/p, cópia impressa.
- AGASSIZ, L.; e AGASSIZ, E. C. **Viagem ao Brasil**: 1865-1866. Brasília: Senado Federal, 2000.

AGASSIZ, Louis. **Viagem ao Brasil: 1865-1866**. Belo Horizonte: Itatiaia, São Paulo: EDUSP, 1975.

ATHIAS, M. C. S. **A fábrica PHEBO: repercussões sócio econômico-ambientais na cidade de Belém**. Monografia (Especialização Interdisciplinar), Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, 1992.

BELÉM. **Álbum “Belém da Memória”**. Belém: Governo do Estado do Pará, 2000.

BENTES, Dorinete dos Santos. **Outras faces da História: Manaus de 1910 – 1940**. Dissertação (Mestrado em História), Programa de Pós-graduação em História, Universidade Federal do Amazonas, 2008.

BIELSCHOWSKY, R. **Pensamento econômico brasileiro: o ciclo ideológico do desenvolvimentismo (1930 – 1964)**. Rio de Janeiro: Editora Contraponto, 2000.

CHAVES, Túlio. A. P. V. **O plano de urbanização de Belém: cidade e urbanismo na década de 1940**. Tese (doutorado em História Social da Amazônia), Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, 2012.

CHIACCHIO, M. A; CHIACCHIO, J. I. C. G. Indústria paraense: uma análise da fábrica Perseverança. Perfumaria Phebo e Fábrica Palmeira. In: XII Congresso Brasileiro de História Econômica; 13 Conferência Internacional de História das Empresas, 2017, Niterói. **Anais [...]**. Niterói: ABPHE, 2017.

COSTA, F. A. Lugar e significado da gestão pombalina na economia colonial do Grão-Pará. **Nova Economia**, Belo Horizonte, v. 20, n. 1, p. 167-206, jan./abr., 2010.

DEAN, W. **A luta pela borracha no Brasil: um estudo de história ecológica**. São Paulo: Nobel, 1989.

FERNANDES, D. A. **A questão regional e a formação do discurso desenvolvimentista na Amazônia**. Tese (Doutorado em Desenvolvimento). Belém: Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, 2011.

FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

IBGE. **Informações dos Censos demográficos brasileiros: 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000, 2010**. Brasília: IBGE, 2010.

JURANDIR, D. **Belém do Grão-Pará**. Belém: Universidade Federal do Pará, Edição Casa de Rui Barbosa, 2004.

LIMA, L. G. **Ficções do ciclo da borracha: A Selva; Beiradão; O amante das Amazonas**. Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2009.

LIMA, A. A exploração amazônica. **Revista Brasileira de Geografia**. V. 5, n. 3, p. 51 – 95, 1943.

LOUREIRO, Antonio José Souto. **A Grande Crise (1909-1916)**. Manaus: edição do autor, 1986.

MACHADO, Lia Osório. Urbanização e mercado de trabalho na Amazônia brasileira. **Cadernos IPPUR**, v. XIII, n. 1, p. 109-138, jan./jul.1999.

MESQUITA, O. M. **Manaus: História e Arquitetura – 1852-1910**. Manaus: Editora Valer, 2006.

MIRANDA, Rogério Rêgo. **Interfaces do rural e do urbano em área de colonização antiga na Amazônia: estudo de colônias agrícolas em Igarapé-Açu e Castanhal (PA)**. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Programa de Pós-graduação em Geografia, Universidade Federal do Pará, 2009.

MOURÃO, L. **Memória da indústria paraense**. Belém: Federação das Indústrias do Estado do Pará/ SESI/ SENAI/ IDERPA, 1989.

MOURÃO, L. Memórias da Indústria paraense. In: XII Congresso Brasileiro de História Econômica; 13 Conferência Internacional de História das Empresas, 2017, Niterói. **Anais [...]**. Niterói: ABPHE, 2017.

OLIVEIRA, J. A. **Manaus de 1920-1967: A cidade doce e dura em excesso**. Manaus: Editora Valer, Cultura e EDUA, 2003.

OLIVEIRA, J. A. Espaço-Tempo de Manaus: a natureza das águas na produção do espaço urbano. **Espaço e Cultura**, Rio de Janeiro, n. 23, p. 33-41, jan./jun. 2008.

PRADO JÚNIOR, C. **História Econômica do Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 2006.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**. São Paulo: EDUSP, 2004.

SANTOS, M. **Por uma economia política da cidade: o caso de São Paulo**. São Paulo: EDUSP, 2012.

SANTOS, Roberto. Equilíbrio da firma aviadora e a significação econômico institucional do aviamento. **Pará Desenvolvimento** (Revista do Instituto de Desenvolvimento Econômico e Social - IDESP), Belém, v. 3, p. 7-30, 1968.

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

SECRETO, M. V. A ocupação dos “espaços vazios” no governo Vargas: do “discurso do rio Amazonas” à saga dos soldados da borracha. **Estudos Históricos**, v. 40, p. 115-135, 2007.

SOUSA, R. F. P. **Reduto de São José: história e memória de um bairro operário em Belém (1920- 1940)**. Dissertação (Mestrado em História Social da Amazônia). Programa de Pós-graduação em História Social da Amazônia, Universidade Federal do Pará. Belém, 2009.

SOUZA, L. A. Estrada de Ferro de Bragança e a produção do espaço na Amazônia: reflexões acerca do município de Benevides (PA), **Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Pará**, v. 5, n. 1, p. 123 – 136, 2018.

SPIX, Johann Baptist von; MARTIUS, Carl Friedrich Philipp Von. **Viagem pelo Brasil**. Rio de Janeiro: Imprensa Oficial, 1938.

TAVARES, Maria Goretti da Costa. A formação territorial do espaço paraense: dos fortes à criação de municípios, **Revista ACTA Geográfica**, nº3, p. 59-83, jan./jun. 2008.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair. C. **Produção do espaço e uso do solo urbano em Belém**. Belém: Universidade Federal do Pará, 1997.

TUPIASSU, A. **As condições sócio-estruturais e a participação política na Amazônia**. Belém: Instituto de Desenvolvimento Econômico e Social do Pará (IDESP), mimeo, 1965.

VENTURA NETO, Raul. **(Trans)formação socioespacial da Amazônia: Floresta, rentismo e periferia**. Tese (Doutorado em Economia) Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, 2017.

WEINSTEIN, Bárbara. **A Borracha na Amazônia: Expansão e Decadência (1850-1920)**. São Paulo: EDUSP, 1993.



Revista Geonorte, Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Federal do Amazonas. Manaus-Brasil. Obra licenciada sob Creative Commons Atribuição 3.0

