



UFPA

Universidade Federal do Pará  
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas  
Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia  
Mestrado em História Social da Amazônia

WENDELL PRESLEY MACHADO CORDOVIL

**“[...] DIVIDIR O CORTE DA LENHA [...] AFIM DE NÃO VERMOS BREVEMENTE  
AS NOSSAS MATAS CALVAS E ESTRAGADAS”**: a lenha nas Províncias do Pará e  
Amazonas (1850-1888)



Belém  
2024

WENDELL PRESLEY MACHADO CORDOVIL

**“[...] DIVIDIR O CORTE DA LENHA [...] AFIM DE NÃO VERMOS BREVEMENTE AS NOSSAS MATAS CALVAS E ESTRAGADAS”**: a lenha nas Províncias do Pará e Amazonas (1850-1888)

Dissertação apresentada para ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia da Universidade Federal do Pará como exigência para a obtenção do Grau de Mestre em História Social da Amazônia.

Linha de Pesquisa: Etnicidade e territorialidades: usos e representações.

Orientador Prof. Dr. Francivaldo Alves Nunes

Belém  
2024

Universidade Federal do Pará  
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas  
Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia  
Mestrado em História Social da Amazônia

WENDELL PRESLEY MACHADO CORDOVIL

**“[...] DIVIDIR O CORTE DA LENHA [...] AFIM DE NÃO VERMOS BREVEMENTE AS NOSSAS MATAS CALVAS E ESTRAGADAS”**: a lenha nas Províncias do Pará e Amazonas (1850-1888)

Dissertação apresentada para ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia da Universidade Federal do Pará como exigência para a obtenção do Grau de Mestre em História Social da Amazônia.

Linha de Pesquisa: Etnicidade e territorialidades: usos e representações.

Orientador Prof. Dr. Francivaldo Alves Nunes

Data de aprovação: 23/09/2024

Banca Examinadora:

---

Professor Doutor Francivaldo Alves Nunes (Orientador – UFPA)

---

Professor Doutor Décio Marco Antônio de Alencar Guzmán (Interno - UFPA)

---

Professor Doutor Wesley Oliveira Kettle (Externo – UFPA *Campus* de Ananindeua)

---

Professora Doutora Sidiana da Consolação Ferreira de Macêdo (UFPA)

Imagem de capa: BROWN, Charles Barrington; LIDSTONE, William. **Fifteen thousand Miles on the Amazon and its tributaries**. London: Edward Stanford, p. 461,1878.

**Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) de acordo com ISBD  
Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal do Pará  
Gerada automaticamente pelo módulo Ficat, mediante dados fornecidos pelo autor.**

---

C796[      Cordovil, Wendell Presley Machado.  
              “[...] DIVIDIR O CORTE DA LENHA [...] AFIM DE NÃO  
              VERMOS BREVEMENTE NOSSAS MATAS CALVAS E  
              ESTRAGADAS”: a lenha nas Províncias do Pará e Amazonas  
              (1850-1888) / Wendell Presley Machado Cordovil. – 2024.  
              245 f. : Il. Color.

Orientador: Prof. Dr. Francivaldo Alves Nunes  
Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Pará.  
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-  
Graduação em História, Belém, 2024.

1. Lenha. 2. Amazônia. 3. Século XIX. 4. História Social.  
5. História Ambiental. I. Título.

---

CDD. 981.04

Dedico aos sujeitos históricos, humanos ou não, que aparecem nesta Dissertação. Seres que um dia sofreram o fato da existência e viveram seus momentos de felicidade, mas já não são existentes no mundo. Assim como um dia nós também não seremos.

## AGRADECIMENTOS

Graças às boas energias foi possível encontrar as fontes que auxiliariam na compreensão da realidade histórica em torno dessa temática. Presto agradecimentos ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), que com o apoio financeiro por meio da Bolsa de Mestrado permitiu a busca e análise dos documentos históricos, assim como possibilitou o tempo de reflexão e produção textual que resulta nesta Dissertação. Sem o financiamento esta pesquisa não seria a mesma, mas o CNPq possibilitou essa importante contribuição para a historiografia da Amazônia e possível ferramenta para os interessados a pensar e agir no tempo presente.

Foram de grande contribuição também os rumos fornecidos pelo meu Orientador, Doutor Francivaldo Alves Nunes, a quem agradeço a paciência e apoio ao longo dessa investigação. Orientou tanto a teoria quanto a metodologia deste trabalho, discutindo sobre o período histórico do século XIX e fornecendo caminhos documentais para as buscas sobre a realidade que a pesquisa pretendia compreender. Com sua contribuição de valor heurístico consegui perceber nas fontes coisas que sem esse preparo não foi possível encontrar.

Nesse período de Mestrado o auxílio de Layane de Souza Santos, companheira há muitos anos e sempre apoiadora, foi inestimável. Quando possível era minha companhia na procura por documentação, seja no Arquivo Público do Estado do Pará ou na Biblioteca Arthur Vianna. Foi também importante em momentos de extrema descrença nos resultados da investigação. Quando pensei em desistir por duvidar da qualidade do primeiro capítulo, e desejar apresentar uma boa produção, ela me deu suporte para continuar e também daria se optasse por sair. Felizmente outras investigações resultaram justamente em fontes que revelavam aquilo que antes eram apenas dúvidas ou suposições. Não duvido que as orações de Layane nesse sentido ajudaram nisso, e o primeiro capítulo se transformou em algo que me incentivou a não desistir.

Algumas conversas com meu amigo Athos Guimarães ao longo do Mestrado foram significativas para a reflexão sobre o período estudado. Bem antes disso, quando a pesquisa era ainda uma ideia se formando, as contribuições da Doutora Sidiana da Consolação Ferreira de Macêdo foram de fundamental importância para o que se tornou o Projeto de Mestrado submetido a este Programa de Pós Graduação em História Social. Professora Dra. Sidiana conversou sobre o tema, foi responsável por abrir horizontes de interação com a História da

Alimentação e até mesmo emprestou livros para contribuir com a bibliografia. As reuniões do Grupo Alere, liderado pela Dra. Sidiana, também foram importantes.

Já no processo de Qualificação do Mestrado a presença do Dr. Wesley Kettle e Dr. Décio Guzmán foi importante em medida que direcionaram melhorias no conteúdo e algumas questões de formato. Dr. Guzmán levantou uma importante questão sobre o meu emprego do conceito de “tipos ideais” em certa parte da Dissertação - para tratar donos de depósitos de lenha e os pequenos negociantes. Como o uso foi inspirado na perspectiva de Max Weber, com a ótica da Dra. Violeta Refkalefsky Loureiro (que agradeço pela ótima disciplina de “Teoria e Sociedade”), mas com uma aplicação específica - ferramenta para explicar aquilo que as fontes permitiam compreender sobre a realidade histórica da situação investigada -, optei em reavaliar o uso direto do conceito. Afinal, as ponderações do Dr. Guzmán deixaram evidente que seria necessário empregar mais tempo e páginas na definição desse uso do conceito de “tipos ideais” (que não era um horizonte em toda a análise, como é no uso realizado por Sérgio Buarque de Holanda). Acreditando que as explicações indispensáveis modificariam muito a estrutura da Dissertação o uso foi suprimido. Porém, a compreensão e explicação da realidade histórica não foram, é o desejado, afetadas. De certa forma a lógica dos “tipos ideais” continua no trabalho quando trata de “donos de depósito de lenha” e “pequenos negociantes de lenha”, pois no processo mental de compreensão esteve presente. É de se reconhecer isso pela importância de o historiador compreender sua própria forma de produção. Como afirmou R. G. Collingwood, no “Human Nature and Human History”, “Sem algum conhecimento sobre si mesmo, seu conhecimento sobre outras coisas é imperfeito”.

As ponderações do Dr. Kettle na Banca de Qualificação auxiliaram na correção de problemas de forma que não foram percebidos, mas também ajudou na perspectiva teórica do trabalho incentivando a aplicação dos olhares da História Ambiental, percebendo e enfatizando a presença dos rios como personagens históricos, e não “quase como” ou “talvez” personagens históricos. As reuniões do Grupo de História e Natureza, coordenado pelo Dr. Wesley Kettle, também sempre foram de ajuda nas reflexões ao longo do processo de pesquisa. Além disso, o Dr. Kettle foi quem me forneceu o contato inicial, ainda na Graduação, com a perspectiva da História Ambiental.

Ao longo da conclusão dos componentes curriculares do Mestrado, as aulas de Seminário de Linha de Pesquisa do Doutor Nelson Sanjad foram muito importantes para expressar de forma escrita o planejamento da Dissertação que anteriormente era apenas

definido mentalmente. Da mesma forma, as aulas com o Doutor José Maia Bezerra Neto serviram de auxílio no movimento de pensar a pesquisa e compreender que a forma e o conteúdo apresentados no presente trabalho cabem no modelo de Dissertação de Mestrado. Sua lógica de “voo de águia” para descrever a abordagem aqui proposta e a apresentação do conceito de “excepcional normal” foram de grande valor para o processo de pesquisa e escrita.

Agradeço aos membros da Banca de Defesa pela disponibilidade para leitura deste trabalho. Aproveito para agradecer também aos funcionários do Arquivo Público do Estado do Pará, da Biblioteca Arthur Vianna (da Hemeroteca e das Obras Raras), da Biblioteca Fran Paxeco (no Grêmio Literário Português) e também aos funcionários empenhados na digitalização e divulgação de documentação histórica. Seja pelo Senado Federal, Biblioteca Nacional, acervos internacionais ou pela Biblioteca Arthur Vianna. A digitalização de fontes permitiu contatos com documentações de suma importância para este trabalho, citadas diretamente ou não. Sem isso não existiria tempo nem dinheiro que permitissem compreender e comparar cenários de localidades tão distantes, como do Rio de Janeiro ou Canadá, mas que ajudaram a perceber as semelhanças e diferenças entre a história da lenha na Amazônia do século XIX e a de outras regiões no mesmo período.

Sou grato aos familiares, amigos, instituições e demais indivíduos que contribuíram direta ou indiretamente no processo que resultou nesta Dissertação. Finalizo esta investigação acreditando que é uma importante contribuição para a historiografia sobre a Amazônia do século XIX, e para as reflexões do século XXI, mas com a certeza de que muito mais ainda pode ser compreendido e explicado a respeito da produção, comércio e usos da lenha no Pará e Amazonas do XIX.



O primeiro andar era um cômodo simples, circular, com uma lareira na parede, acesa, e uma ruma de lenha escorada num canto [...]

Filhos do Éden Livro 2, Eduardo Spohr.

Outrora, então, nesse tempo  
- oh! Doce chão da memória –  
os homens buscavam lenha

João Paes Loureiro.

## RESUMO

No século XIX amazônico, as embarcações a vapor que navegavam pelos rios da região ainda não utilizavam o diesel como combustível. As cozinhas das residências não conheciam ainda o “gás de cozinha”. Outro item se destacava como gerador de energia para fornalhas e fogões na dinâmica cotidiana: a lenha. A árvore derrubada era cortada em pedaços, entre menores e maiores, e se transformava então em “achas de lenha”. A partir da década de 1850 a lenha se tornava um produto de grande valor para a movimentação a vapor nos rios da Amazônia, assim como era comercializada para cozinhas domésticas ou de instituições e negócios. A lenha mobilizou diversas interações dos humanos entre si e com outros seres não humanos, entre animais e plantas. Indígenas, negros, brancos, cavalos, e maçarandubas aparecem como personagens na presente Dissertação. Analisando documentos (como jornais, relatórios de presidentes de províncias, relatos de viajantes, desenhos e plantas baixas) foi possível compreender um pouco do complexo cenário que se desenvolvia no Pará e Amazonas em torno desse importante combustível, entre 1850 e 1888. Com foco na produção, comércio e consumo da lenha para vapores e cozinhas, neste trabalho emerge a temática do uso da lenha, o trabalho compulsório na sua produção, a interação com plantas, animais e também o início de uma preocupação com o desflorestamento gerado pela produção de lenha, entre seus usos e representações.

**Palavras-chave:** Lenha; Amazônia; Século XIX; História Social; História Ambiental.

## ABSTRACT

In the 19th century in the Amazon, the steam vessels that sailed the region's rivers did not yet use diesel as fuel. House kitchens still did not use "cooking gas". It was another item that stood out as a producer of energy for steam ships and kitchen stoves in everyday life: firewood. Trees were felled, cut into pieces and turned into "sticks" [achas de lenha]. From the 1850s onwards, firewood became a valuable product for steam navigation on Amazon rivers and for kitchens in homes, institutions or bakeries and hotels. Firewood produced interactions between humans, but also between humans and non-humans, such animals and plants. Indigenous people, blacks, whites, horses and "maçarandubas" (a type of tree) appear as characters in this Master's Thesis. With documents (such as newspapers, reports from provincial presidents, travel reports, drawings and floor plans) it was possible to understand a little of the complex reality that existed in Pará and Amazonas, between 1850 and 1888, for the production, trade and use of firewood. Focusing on steams and kitchens, this work presents the use of firewood, the mandatory work for the production of this fuel, human interaction with plants, animals, and also the beginning of a concern with deforestation generated by the production of firewood, from its uses and representations.

**Keywords:** Firewood; Amazon; 19th century; Social History; Environmental History.

## LISTA DE FIGURAS

<b>Figura 1</b> – Ilustração “Chantier de bois a bruler”, 1844.....	26
<b>Figura 2</b> – Sala de jantar em Manaus, 1862.....	35
<b>Figura 3</b> – A cozinha dos Ticuna, 1867.....	44
<b>Figura 4</b> – Família pobre em sua casa, 1835.....	47
<b>Figura 5</b> – Planta baixa de casa na Rua José do Patrocínio, nº620, em Porto Alegre, projeto de D. F. Rocco, de 1924.....	48
<b>Figura 6</b> – Térreo Palacete Bolonha, Belém, depósito de lenha em 1986.....	49
<b>Figura 7</b> – Modelo de fogão Barstow Stove Company, 1878.....	52
<b>Figura 8</b> – Porto de Óbidos, com lenha aguardando um vapor.....	70
<b>Figura 9</b> – Modelo das achas de lenha e dimensões desejadas.....	82
<b>Figura 10</b> – Planta baixa de depósito de lenha no Rio Tejo, 1857.....	88
<b>Figura 11</b> – Trabalhadores cortando lenha.....	109
<b>Figura 12</b> – Achas de lenha empilhadas.....	113
<b>Figura 13</b> – Homem negro vendedor de lenha.....	134
<b>Figura 14</b> – Escravo que entende de cozinha, 1866.....	137
<b>Figura 15</b> – Lenha empilhada, Estrada de Ferro de Bragança.....	149
<b>Figura 16</b> – Animais de tração em Manaus, 1901-1902.....	168
<b>Figura 17</b> – Diagrama da interação entre humanos e não humanos na produção e consumo da lenha.....	170
<b>Figura 18</b> – Manômetro usado para conferir o vapor na embarcação.....	191
<b>Figura 19</b> – Cercas protegendo arborização e cavalo ao fundo.....	218

## LISTA DE TABELAS

<b>Tabela 1</b> – Valor abonado aos Oficiais e Praças do Exército – Província do Amazonas – para o ano de 1854.....	60
<b>Tabela 2</b> – Impostos de Depósitos de Lenha para o Thesouro Público Provincial do Amazonas no ano de 1872.....	90
<b>Tabela 3</b> – Tabela de madeiras usadas como lenha, Província do Amazonas, 1862.....	182
<b>Tabela 4</b> – Consumo de lenha em uma viagem a vapor de ida e volta em 1853 e uma estimativa de árvores cortadas.....	210

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>14</b>
<b>CAPÍTULO I - Das cozinhas aos vapores, pelas ruas e pelos rios: ambientes de uso e venda de lenha para queimar .....</b>	<b>26</b>
1. As Províncias do Pará e Amazonas entre 1850 e 1888: a contradição da lenha.....	32
2. Entre fogões domésticos e institucionais .....	43
3. Lenha para caldeiras da navegação.....	64
4. Medições, exportações e valores.....	76
5. Depósitos de lenha nas ruas e margens dos rios, entre donos e pequenos negociantes....	85
<b>CAPÍTULO II – Entre mãos humanas e costas equinas, a lenha surge e se movimenta.</b>	<b>97</b>
1. Macario e outros indígenas nas dinâmicas da lenha: uma questão de “civilização” .....	99
2. Gaspar e outros negros escravizados ou livres no trabalho com a lenha.....	123
3. Migrantes e imigrantes no corte da lenha .....	139
4. Não humanos nas dinâmicas da lenha: entre cavalos e centopeias.....	152
<b>CAPÍTULO III – “[...] as nossas matas calvas e estragadas”: seleção de espécies, utilidade e beleza nos ambientes de corte da lenha .....</b>	<b>171</b>
1. “paracáuba, páo-mulato, maçaranduba, e outras” para gerar combustão .....	173
2. “a lenha que necessitar [...] sem prejudicar as propriedades particulares” .....	194
3. “lenhadores e carvoeiros, que entendem de si para si” .....	204
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>225</b>
<b>Fontes.....</b>	<b>228</b>
<b>Referências .....</b>	<b>233</b>

## INTRODUÇÃO

Primeiro tuve que procurarme alimentos,  
 Buscar peces, pájaros, buscar leña,  
 (Ya me preocuparia de los demás asuntos).  
 Hacer una fogata,  
 Leña, leña, dónde encontrar un poco de leña,  
 Algo de leña para hacer una fogata,  
 Yo soy el Individuo.<sup>1</sup>

No “Soliloquio del individuo”, o autor chileno Nicanor Parra apresenta uma leitura sobre o processo de desenvolvimento humano até a modernidade. O “indivíduo” de Parra narra seu processo das cavernas até a perda de sentido, na modernidade, para existência da vida. Primeiro viveu “em uma caverna”, na qual gravou “algumas figuras” e mantinha preocupações cotidianas na qual aparecia a necessidade fundamental de todo animal: alimentação. Para saciar a fome e se proteger do frio, os animais humanos aparecem no texto de Parra como dependentes de um elemento que acaba se tornando igualmente fundamental: lenha.

Ao longo da história humana a lenha realmente pode ser destacada como elemento de manutenção da vida, e mesmo de desenvolvimento cognitivo da espécie. Neurocientistas como Suzana Herculano-Houzel argumentam que o desenvolvimento do cérebro humano só foi possível a partir do processo de cozimento dos alimentos a serem consumidos. A ingestão de comida cozida possibilitou a obtenção da energia necessária para a manutenção e desenvolvimento bioquímico do cérebro humano. Herculano-Houzel enfatiza que a cocção é basicamente uma pré-digestão dos alimentos fora do corpo. O que facilita a trituração com os dentes e permite a digestão total no estômago e a absorção no intestino, permitindo a extração de até três vezes mais energias dos alimentos do que se fossem consumidos crus<sup>2</sup>. Para a combustão era preciso utilizar lenha.

O indivíduo de Nicanor Parra aparece do início da poesia como um coletor, que precisava encontrar material lenhoso a ser utilizado. Mas posteriormente o autor descreve um

<sup>1</sup> PARRA, Nicanor. Soliloquio del individuo. In: PARRA, Nicanor. **Obra gruesa**. Santiago de Chile: Editorial Universitaria, S. A. , p. 61-64, 1969. (Em português: Primeiro tinha que procurar meu alimento/ Buscar peixes, pássaros, buscar lenha,/ Logo me preocuparia com outras questões)/ Fazer uma fogueira,/ Lenha, lenha, onde encontrar um pouco de lenha,/ Alguma lenha para fazer uma fogueira,/ Eu sou o Indivíduo).

<sup>2</sup> HERCULANO-HOUZEL, Suzana. **Cozinho, logo existo**. Folha de São Paulo. 21 de jul. 2013. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/ilustrissima/2013/07/1313540-cozinho-logo-existo.shtml> Acesso em 01 de abr. 2023.

grande salto na relação entre esse indivíduo e o mundo ao seu redor. Afinal, ele encontra uma pedra em um rio e começa “a polir”. A partir disso o indivíduo narra que “Cortei algumas árvores”.

Esse processo faz referência ao desenvolvimento do machado de pedra no período do Neolítico. Keith Thomas, em “O homem e o mundo natural”, menciona como “a invenção do machado de pedra permitiu destruir as matas não apenas através de queimadas ou da pastagem animal, mas também derrubando-as”<sup>3</sup>. Além da coleta, a ferramenta permitiria para a humanidade uma interação no Meio Ambiente com possibilidade de obtenção da lenha também através do corte.

Com o uso de sua ferramenta, o humano transforma a árvore em achas de lenha, conseqüentemente se transforma em um lenhador. Os usos para a árvore cortada em pedaços se ampliam ao longo do tempo. Amplia-se também a quantidade de árvores que precisam ser derrubadas para produzir o número de achas de lenha desejado. Essas achas adquirem posteriormente valor de mercado.

A partir de estudos do campo da Antracologia, o material lenhoso aparece como vestígio fundamental sobre as dinâmicas de diferentes sociedades humanas no processo de coleta de lenha<sup>4</sup>. Investigando as seleções que eram realizadas para a utilização de lenha, como espécies de árvores utilizadas, tamanho dos galhos ou achas e condição da madeira utilizada<sup>5</sup>. Reconhecendo essa seleção de espécies a serem utilizadas para queimar como um processo cognitivo humano<sup>6</sup>.

Mesmo com a importância da lenha ao longo da história humana, ainda são poucos os trabalhos históricos em língua portuguesa que se preocupam em focar a atenção nas dinâmicas relacionadas com esse elemento. Na historiografia da Europa Central a lenha se torna personagem quando emerge a questão de uma possível crise de obtenção de madeira, para lenha e construção, entre os séculos XVI e XIX naquela região. O historiador Joachim Radkau, na década de 80 do século XX, contestou as argumentações sobre a existência de

---

<sup>3</sup> THOMAS, Keith. THOMAS, Keith. **O homem e o mundo natural**: mudanças de atitude em relação às plantas e aos animais (1500-1800). Tradução de João Roberto Martins Filho. São Paulo: Companhia das Letras, p. 273, 2010.

<sup>4</sup> PARISOT, Isabelle Thery; HENRY, Auréade; CHRZAVZEZ, Julia. Contribuição da experimentação à compreensão das práticas sociais em antracologia: gestão e uso da lenha em sociedades pré-históricas. **Cadernos do LEPAARQ (UFPEL)**, vol. 3, n. 25, p. 512, 2016.

<sup>5</sup> FANT, David Gordon. **Prehistoric firewood exploitation**: a case study from the Carolinian Biotic Province. Western Michigan University (Master), p. 5, 1986.

<sup>6</sup> *Ibidem.*, p. 11.



uma falta real de madeira na Alemanha a partir do final do século XVII e início do XVIII – o que fez emergir um debate conhecido como *Holznotdebatte* (debate da escassez de madeira)<sup>7</sup>. A preocupação com a escassez de madeira no final do XVII chegava a mostrar o receio de que “Se nós não tivermos madeira, nós então teríamos que comer toda nossa comida crua e congelaríamos no inverno”<sup>8</sup>.

Como menciona o historiador e arqueólogo Vaso Seirinidou, comentando o trabalho de Radkau, “a escassez da lenha foi um argumento nas mãos das comunidades contra restrições de seus tradicionais direitos de uso da floresta”<sup>9</sup>. Para Radkau a argumentação sobre falta de madeira foi uma estratégia política para controle das florestas, colocando em dúvida a real escassez de madeira. Diferente de Rolf Peter Sieferle, que argumenta a realidade da falta de madeira no século XVIII. Esse historiador defendeu que no século XVII de fato emergiu uma “crise geral” desse material que teve de ser contornada com uma solução que “se encontrou na substituição da madeira por carvão mineral”<sup>10</sup>.

Nos escritos históricos de língua inglesa, que tratam da Europa ou América do Norte, é possível destacar trabalhos conhecidos como o de John Perlin, “História das Florestas”<sup>11</sup>, de Edward Thompson, “Senhores e caçadores”<sup>12</sup>, e Keith Thomas, “O homem e o mundo natural”<sup>13</sup>, que mencionam a lenha, mas que não apresentam essa temática como preocupação central. Porém, diversos artigos igualmente em língua inglesa que apresentam discussões sobre uso de combustíveis também fornecem certa atenção para o consumo da lenha.

Esses trabalhos geralmente apresentam quantificação do consumo de material lenhoso<sup>14</sup>, mas tanto os em língua inglesa quanto os da Europa Central aparentemente trabalham pouco com as dinâmicas de interação humanas e não humanas envolvidas no processo de produção, comércio e consumo da lenha. A impressão é de que pouco aparece interações dos sujeitos históricos envolvidos nesse complexo processo.

<sup>7</sup> SEIRINIDOU, Vaso. **Joachim Radkau, Wood - A History. Historein**, n 13, p. 116, 2013.

<sup>8</sup> RADKAU, Joachim. **Wood - A History**. Cambridge: Polity, livro digital não paginado, 2013. (tradução nossa)

<sup>9</sup> SEIRINIDOU. Op. cit., p. 116.

<sup>10</sup> WEINBERGER, Elisabeth. **Waldnutzung und Waldgewerbe in Altbayern im 18 und beginnenden 19 Jahrhundert**. Stuttgart: Steiner, p. 42, 2001. (tradução nossa).

<sup>11</sup> PERLIN, John. **História das Florestas: a importância da madeira no desenvolvimento da civilização**. Tradução de Marija Mendes Bezerra. Rio de Janeiro: Editora Imago, 490p, 1992.

<sup>12</sup> THOMPSON, Edward Palmer. **Senhores e caçadores: a origem da lei negra**. Tradução de Denise Bottmann. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

<sup>13</sup> THOMAS, Keith. Op. Cit.

<sup>14</sup> WARDE, Paul. Firewood consumption and energy transition: a survey of sources, methods and explanations in Europe and North America. **Historia Agraria**, n. 77, abr., p. 7-32, 2019.

O mesmo parece ocorrer nos trabalhos em inglês que abordam combustíveis em sociedades do Oriente Médio<sup>15</sup> ou outras regiões da Ásia<sup>16</sup> e que analisam o consumo da lenha.

Em espanhol, existem trabalhos preocupados em quantificar o consumo de lenha em regiões como na Espanha<sup>18</sup> e no Chile<sup>19</sup>. A pesquisa de Claudia Durán sobre a Colômbia, enquanto ainda Reino de Nova Granada entre os séculos XVI e XVII, se destaca ao apresentar mais profundamente interações humanas e não humanas da produção e comércio da lenha, com foco nos grupos indígenas como mão de obra, sem deixar de mencionar que “Em torno do abastecimento de lenha [...] há uma grande lacuna historiográfica”<sup>20</sup>.

Na historiografia produzida no Brasil também “não há muitos trabalhos que se dedicam a estudar a produção e comercialização de lenha”<sup>21</sup>. O historiador Marcos Lobato Martins reconhece que nas investigações em perspectiva da “história das florestas brasileiras” a preocupação referente a questão da madeira “está mais voltada para a indústria madeireira e para a devastação provocada pela expansão das monoculturas e da pecuária”<sup>22</sup>. Destaca ainda que pesquisadores como Warren Dean dedicaram poucas linhas para a temática, tratando o início do século XX. E alguns trabalhos apontam para a importância do comércio de lenha pelos sujeitos em Quilombos do Recôncavo da Guanabara (Rio de Janeiro)<sup>23</sup>.

Diogo Cabral e Susana Cesco, quando apresentam considerações sobre a exploração de madeira na Mata Atlântica nas regiões Sul-Sudeste do Brasil<sup>24</sup>, comentam brevemente

<sup>15</sup> SERT, Özlem. Water, Firewood, and Disease in Nineteenth-Century Istanbul. *Arcadia*, n. 45, (Autumn), 6 p., 2020.

<sup>16</sup> KANDA, Sayako. Coal, Firewood and Plant Stalks: availability of fuel and development of industries in early nineteenth-century Bengal. *Kyoto Working Papers on Area Studies: G-COE Series*, n. 53, p. 1-20, 2009.

<sup>17</sup> SUGIYAMA, S.; YAMADA, Izumi. From Firewood to Coal: deforestation and the development of the Silk Reeling Industry in Modern Japan. In: SUGIYAMA, S. *Economic History of Energy and Environment*, p. 3-39, 2015.

<sup>18</sup> SANZ DE LA HIGUERA, Francisco J. Aproximación a los combustibles vegetales – carbón y leña – como Proxy-data climático em El siglo XVIII y principios del XIX. *Revista de Historia Moderna*, vol. 32, p. 333-358, 2014.

<sup>19</sup> MARILICÁN, Matías Gonzáles. El bosque nativo aún impera em el borde costero de la región de La Araucanía, entre 1866 y 1912: matices a um discurso de destrucción florestal “Massiva” em El Sur de Chile. *Historia Ambiental Latinoamericana y Caribeña (HALAC)*, vol. 10, n. 2, p. 227-254, 2020.

<sup>20</sup> DURÁN, Claudia Marcela Vanegas. Los pueblos de indios y El abasto de leña de las ciudades de Tunja y Santafé, siglos XVI y XVII. *Fronteras de la Historia*, vol. 20, n. 2, p. 93, 2015.

<sup>21</sup> MARTINS, Marcos Lobato. A política florestal, os negócios de lenha e o desmatamento: Minas Gerais, 1890-1950. *Historia Ambiental Latinoamericana y Caribeña (HALAC)*, vol. 1, n. 1, p. 29-54, 2011.

<sup>22</sup> Ibid. p. 31.

<sup>23</sup> GOMES, Flavio dos Santos. “Para Matar a Hidra”: uma história de Quilombos do Recôncavo da Guanabara - Séc. XIX. *Revista Estudos e Pesquisas sobre as Américas*, n. 2, v. 3, p. 1-31, 1994.

<sup>24</sup> CABRAL, Diogo de Carvalho; CESCO, Susana. Notas para uma história da exploração madeireira na Mata Atlântica do Sul-Sudeste. *Ambiente & Sociedade*, v. 11, n. 1, p.33-48, 2008.

sobre a grande importância da lenha para as caldeiras dos engenhos no período colonial. Carlos Engemann e colaboradores, tratando sobre “Consumo de recursos florestais e produção de açúcar no período colonial”, percebem que “A provisão de lenha para o engenho constituía uma atividade fundamental para o seu funcionamento”<sup>25</sup>. Compreendem também que era necessário o desmatamento de muitas áreas para a obtenção desse item, chegando a afirmar que “A necessidade de lenha foi, sem dúvida, o grande vetor de desmatamento no período colonial”<sup>26</sup>.

José Augusto Pádua menciona preocupações sobre o imenso consumo de lenha nos engenhos ainda no século XVIII. Alguns intelectuais que refletiam sobre a conservação das matas já apresentavam discursos nos quais relacionavam a destruição florestal com a necessidade de lenha. A conservação então “se daria em primeiro lugar pela reforma das fornalhas, cuja tecnologia rudimentar provocava um consumo excessivo de lenha”<sup>27</sup>.

O historiador cita que no século XIX é possível perceber nos escritos de José Bonifácio que “o uso desmedido das lenhas” emerge como tema. O autor também expõe que em relatório de 1869, elaborado por Domingos Ferreira Pena, emerge um discurso contrário a aplicação de Leis, na Província do Pará, que proibissem “o corte de certas madeiras designadas para a Marinha, mesmo que em áreas particulares”. Algo que poderia também se relacionar com o corte de árvores a serem transformadas em lenha. Intelectuais do século XIX chegaram a refletir inclusive sobre a necessidade de replantio, “pois em vinte anos o preço da lenha havia quadruplicado, tendendo esse processo a continuar ‘se com o aumento da população não se tratar da produção artificial do combustível’”<sup>28</sup>.

Considerando os apontamentos dos parágrafos anteriores, é de se reconhecer que “Se existia, de fato, um fluxo mercantil que satisfazia as demandas de lenha e madeiras de construção” também existia trabalho humano e possivelmente não humano na produção e comércio desse elemento, “bem como capital para as fazer circular”<sup>29</sup>.

---

<sup>25</sup> ENGEMANN, Carlos et al. Consumo de recursos florestais e produção de açúcar no período colonial: o caso do engenho do Camorim, RJ. In: OLIVEIRA, Rogério Ribeiro de (Org.). **As marcas do homem na floresta: história ambiental de um trecho de Mata Atlântica**. Rio de Janeiro: Ed. PUC-Rio, p. 132, 2010.

<sup>26</sup> *Ibidem*, p.137.

<sup>27</sup> PÁDUA, José Augusto. **Um sopro de destruição: pensamento político e crítica ambiental no Brasil escravista, 1786-1888**. Rio de Janeiro: Zahar, p. 37, 2002.

<sup>28</sup> *Ibidem*, p. 210.

<sup>29</sup> CABRAL, Diogo de Carvalho; CESCO, Susana. Notas para uma história da exploração madeireira na Mata Atlântica do Sul-Sudeste. **Ambiente & Sociedade**, v. 11, n. 1, p. 35, 2008.

Dentro dessa perspectiva emerge a presente Dissertação, para colaborar com as investigações sobre produção, comércio e consumo de lenha, focando na região amazônica do período Imperial do Brasil. Em uma abordagem da História Social<sup>30</sup> e da História Ambiental<sup>31</sup> possui a pretensão de encontrar vestígios das dinâmicas relacionadas com a lenha no século XIX, entre 1850 e 1888.

Acreditando que o cenário amazônico do século XX emerge como de grande possibilidade para percepção sobre as complexas relações que se desenvolviam no Brasil em torno da lenha, busca-se perceber as interações sociais, de sujeitos históricos humanos e não humanos, que se desenvolviam em torno de um elemento que aparecia como tão importante combustível.

A definição do período se justifica a partir de dois importantes momentos, a partir de uma perspectiva da História Social, na região amazônica e no Brasil. Em 1850 ocorre a criação da Província do Amazonas, desmembrada da Província do Grão-Pará. No início da década de 50 do século XIX também se intensifica a navegação a vapor na região amazônica, o que estaria relacionado com o aumento da necessidade de lenha. Além da lenha para as cozinhas, seria fundamental também a produção da lenha para as caldeiras dos navios.

Já no ano de 1888, final do recorte temporal da Dissertação, o Império do Brasil promulga a abolição da escravidão, com a Lei nº 3.353, de 13 de maio de 1888. Logo, na investigação se pretende atentar para a presença de negros escravizados empregados na produção de lenha, ainda em vigência do modelo escravocrata, assim como de negros livres durante e após a abolição - ainda em 1888.

Delimitando o território político das Províncias do Amazonas e do Pará, a pretensão é observar as relações que se construía a partir da produção, compra e venda da lenha nesses espaços. Além disso, perceber os sujeitos históricos que trabalhavam na derrubada das árvores para produção da lenha e seu transporte. Verificar espécies que eram selecionadas e notar a

---

<sup>30</sup> Reconhecendo que “A história social examina mudanças em instituições e estruturas relevantes ou consequências dessas mudanças. Ela pesquisa famílias, sistemas de parentesco, comunidades, religiões, mercados, firmas, indústrias, populações, governos e muito mais”. Ver: TILLY, Charles. A história social anglo-americana desde 1945. Tradução de Octacílio Nunes. **Tempo Social**, v. 24, p. 13-32, 2012.

<sup>31</sup> Ver: WORSTER, Donald. Para fazer história ambiental. Tradução de José Augusto Drummond. **Revista Estudos Históricos**, v. 4, n. 9, 198-215, 1991.

existência ou ausência de representações<sup>32</sup> sobre o desflorestamento gerado, especificamente, pela produção de lenha, também é interesse desta pesquisa.

Visa-se, buscando por semelhanças e diferenças entre as dinâmicas das duas Províncias, observar a interação entre os diferentes grupos da sociedade (povos indígenas, negros escravizados, negros livres, brancos) no cenário amazônico que diz respeito a produção e comercialização da lenha. No entanto, é necessário apontar que para esta investigação não será fornecido foco para as interações desenvolvidas em engenhos da região. Assim como também não será discutido sobre as dinâmicas relacionadas com a transformação da lenha em carvão vegetal e na prática dos carvoeiros, os trabalhadores envolvidos nessa atividade, bem como do uso da lenha na produção da borracha. Tais temas são importantes, mas acarretam outras interações sociais e com o ambiente que não serão abordados nesta Dissertação. A proposta aqui é atentar principalmente para a lenha utilizada nas cozinhas, de domicílios ou instituições, e como combustível na navegação a vapor, que não teria passado pelo processo de transformação em carvão, a lenha “*in natura*”.

Os vestígios sobre as dinâmicas relacionadas com a lenha no século XIX são procurados em alguns tipos de fontes históricas. Jornais produzidos nas Províncias do Pará e Amazonas entre 1850 e 1899 são utilizados para compreender o cenário em torno desse elemento na região amazônica da segunda metade do século XIX. Relatórios de Presidentes de ambas as Províncias também servem como fontes sobre a questão. Alguns relatos de viajantes e textos literários do período também auxiliam a investigação, assim como algumas fontes imagéticas como pinturas, fotografias e plantas baixas que possam contribuir com o entendimento.

O uso dessas fontes seguirá uma leitura crítica como explicitada por autores como Tânia Regina de Luca<sup>33</sup> e Carlos Henrique Leite<sup>34</sup>. A partir do diálogo entre as variadas fontes<sup>35</sup>, além da articulação com bibliografias, busca-se compreender mais sobre o complexo

---

<sup>32</sup> Aqui se entende por “representações” as leituras sobre a realidade expressas nas fontes históricas pelos sujeitos históricos que a produziram. Não necessariamente expressam a realidade, mas uma visão sobre ela. Para maiores explanações teóricas sobre a utilização do conceito de “representação” no campo da História, ver: SANTOS, Dominique Vieira Coelho dos. Acerca do conceito de representação. **Revista de Teoria da História**, v. 6, n. 2, p. 27, 2011.

<sup>33</sup> LUCA, Tânia Regina de. “A história dos, nos e por meio dos periódicos”. In: PINSKY, Carla Bassanezi (org.). **Fontes Históricas**. 2 Ed. São Paulo: Contexto, p. 111-153, 2010.

<sup>34</sup> LEITE, Carlos Henrique Ferreira. Teoria, metodologia e possibilidades: os jornais como fonte e objeto de pesquisa histórica. **Escritas**: Revista do Curso de História de Araguaína, v. 7, n.1, p. 03-17, 2015.

<sup>35</sup> A grafia original das fontes não é modificada nos momentos que for necessária a transcrição.

cenário da vida social que se construía em volta da produção, comercialização e consumo da lenha na região amazônica.

No processo teórico-metodológico desta investigação se reconhece que “Quando nos engajamos na interpretação histórica, quer queiramos ou não, nossa imaginação a priori entra em jogo” e isso “é uma condição ontológica da compreensão”<sup>36</sup>, porém:

[...] a forma como ela entra em jogo é uma questão de método histórico, por isso o historiador deve justificar a sua leitura da prova, em outras palavras, o método histórico impõe à imaginação a priori do historiador condições para os quais a imaginação a priori de um romancista histórico não domina.<sup>37</sup>

O historiador John Lewis Gaddis contribui para a compreensão dessa metodologia, aqui utilizada, quando enfaticamente define que “A imaginação no campo da história, assim como nas ciências, precisa ser refreada e disciplinada pelas fontes”<sup>38</sup>. Com isso, a partir de uma lógica semelhante a metodologia compreensiva de Max Weber, utiliza-se aqui as fontes produzidas no período a ser estudado e outros trabalhos produzidos anteriormente que possibilitem a compreensão racional e explicação da realidade histórica.

Coincidentemente, Weber utiliza o exemplo do “cortador de lenha” para expor essa compreensão racional no método de análise. Ao observarmos em nossas fontes o “cortador de lenha” pode estar “trabalhando por um salário, ou cortando um suprimento de lenha para seu próprio uso ou possivelmente está fazendo isso para recreação”<sup>39</sup>. O ato de cortar lenha foi colocado então em uma posição de ser analisado a partir de possibilidades de motivação que explicariam o comportamento apresentado<sup>40</sup>. Método de muita utilidade para, articulando fontes e bibliografia, realizar uma pesquisa histórica buscando uma explicação sobre os acontecimentos históricos, fugindo de uma simples descrição das fontes, e sem partir de uma base teórica com visão teleológica da história.

Cabe explicitar que de forma nenhuma esta Dissertação pretende esgotar o tema, mas jogar luz sobre uma temática que ainda recebe pouca atenção em pesquisas históricas. O formato de Dissertação, e a existência de poucos trabalhos com foco nas dinâmicas em volta

<sup>36</sup> BOUCHER apud ARRAIS, Cristiano Alencar. Imaginação histórica e pensamento mediado na obra de R. G. Collingwood. In: **XXV Simpósio Nacional de História – ANPUH**, Fortaleza, p. 4, 2009.

<sup>37</sup> Ibidem.

<sup>38</sup> GADDIS, John. **Paisagens da História**: como os historiadores mapeiam o passado. Tradução de Marisa Rocha Motta. Rio de Janeiro: Campus, p. 59, 2003.

<sup>39</sup> WEBER apud TURNER, Stephen. Collingwood and Weber vs Mink: history after cognitive turn. **Journal of the Philosophy of History**, n. 5, p. 246, 2011.

<sup>40</sup> TURNER, Stephen. Collingwood and Weber vs Mink: history after cognitive turn. **Journal of the Philosophy of History**, n. 5, p. 247, 2011.

da lenha, possibilita a abordagem que o Dr. José Maia Bezerra Neto chamou de “voo de águia”, em uma Disciplina de Linha de Pesquisa no Programa de Mestrado em que este trabalho é vinculado.

Esse voo de águia permite um vislumbre sobre a questão da lenha nas Províncias do Pará e Amazonas na segunda metade do século XIX, ampliando a visão sobre o tema para a região amazônica sem pretender esgotá-lo e esclarecendo algumas questões ainda não abordadas.

Esta investigação emergiu justamente da busca por algumas respostas que os trabalhos historiográficos pareciam não responder. O autor desta Dissertação se questionou sobre possíveis trabalhadores envolvidos com o corte de lenha na região amazônica no século XIX. No entanto, partia da noção de que os chamados lenhadores seriam uma realidade apenas de países frios. Afinal, a lenha seria um item necessário apenas para se aquecer do frio, não? A vida atual em cidades nas quais o convencional é utilizar gás nos faz esquecer que no passado a regra nas cozinhas era justamente a lenha. Logo, existia necessidade de lenha.

Mas e os navios a vapor? Novamente a lenha apareceria como fundamental. Existiam então lenhadores na Amazônia daquele período! O autor procurou saciar a curiosidade sobre os possíveis lenhadores da Amazônia buscando por trabalhos historiográficos. Pouco foi encontrado. Para a Amazônia menos ainda. Recorreu então para algumas fontes do período. Elas realmente apontavam para a existência de complexas relações com a lenha na região amazônica do século XIX, ainda pouco estudadas pela historiografia. Relações entre humanos de diferentes grupos étnicos, tanto entre esses mesmos humanos quanto animais e plantas, e visões sobre a Natureza e usos do Meio Ambiente<sup>41</sup>.

No Mestrado em História foi possível continuar a investigação e entender mais sobre as interações sociais dos diversos sujeitos em torno desse elemento na Amazônia do século XIX. Mais vestígios sobre o consumo da lenha também foram emergindo nas fontes históricas. A ótica da História Ambiental possibilitou enxergar nessas fontes diferentes formas

---

<sup>41</sup> O conceito de Meio Ambiente é compreendido aqui como o ambiente de interação humano com outros seres humanos e não humanos, entre animais e plantas, mas também como o ambiente de existência dos não humanos em interação com outros não humanos. Não se torna um uso anacrônico em medida que busca expressar uma realidade existente em diferentes períodos históricos. Para a complexidade do conceito, ver: RIBEIRO, Job Antonio Garcia; CAVASSAN, Osmar. Um olhar epistemológico sobre o vocábulo ambiente: algumas contribuições para pensarmos a Ecologia e a Educação Ambiental. **Filosofia e História da Biologia**, v. 7, n. 3, p. 241-261, 2012. GERALDINO, Carlos Francisco Gerencsez. Uma definição de meio ambiente. **GEOUSP Espaço e Tempo (online)**, v. 18, n. 2, p. 403-415, 2014.

de interagir com o Meio Ambiente para a produção e comércio desse produto, bem como observar reflexões relacionadas com essa dinâmica e o desflorestamento na região amazônica. A História Social permitiu a atenção para os diferentes sujeitos históricos envolvidos no trabalho de produzir e comercializar, assim como as interações de consumir, a lenha. A partir de orientações do Professor Dr. Francivaldo Alves Nunes, orientador deste trabalho, a perspectiva sobre a realidade estudada nas fontes foi levada a considerar a possível contradição existente entre as pretensões de modernidade que se ampliavam no século XIX e a necessidade fundamental por um elemento tão “rústico” quanto a lenha.

Considerando isso, a proposta aqui é dissertar sobre a temática ao longo de três Capítulos. No **“Capítulo I - Das cozinhas aos vapores, pelas ruas e pelos rios: ambientes de uso e venda de lenha para queimar”**, pretende-se realizar uma abordagem sobre a lenha no cenário cotidiano das Províncias do Amazonas e do Pará na segunda metade do século XIX. Tenta-se identificar os ambientes que consumiam esse produto e compreender as lógicas de aquisição dele. O foco será nos fornos de residências, instituições públicas e as fornalhas dos navios a vapor. Nesse Capítulo também se pretende dissertar a respeito dos indivíduos que eram donos de chamados “depósitos de lenha”, estabelecimentos que realizavam a venda de lenha (principalmente para a navegação a vapor), buscando vestígios sobre a lógica de funcionamento desses negócios. Contrastando-se aos “donos de depósitos de lenha”, as fontes permitiram identificar um grupo de indivíduos aqui denominados de “pequenos negociantes”, que vendiam pequenas quantidades de lenha. Enquanto os donos de depósitos de lenha pareciam expressar o sentimento capitalista de lucro a partir do investimento, os pequenos negociantes parecem utilizar a venda da lenha como estratégia de subsistência. Mas em ambos os casos, a compra da lenha é um processo de interação social entre compradores e vendedores. Aos passageiros dos vapores as paradas para receber combustível se tornavam momentos de interação social e com o ambiente amazônico.

O **“Capítulo II - Entre mãos humanas e costas equinas, a lenha surge e se movimenta”** é focado nos sujeitos históricos ligados diretamente com o corte de árvores a serem transformadas em lenha. O interesse é identificar os diferentes sujeitos, e grupos étnicos, envolvidos no corte das árvores para a produção desse item. Fornecendo atenção para as interações na sociedade do período, perceber se a participação dos indivíduos nessa tarefa se deu exclusivamente de forma compulsória, por trabalho escravo, ou se existiam trabalhadores assalariados e convencidos a aderir essa tarefa de corte e transporte da lenha.



Além dos humanos envolvidos, procura-se nas fontes a presença de não humanos afetados pelo trabalho de corte ou transporte do material lenhoso. No capítulo uma das preocupações é comentar como o corte da lenha foi pensado como artifício para “civilizar” os indígenas e inseri-los como consumidores na economia do Império. Busca-se também apontar os vestígios sobre os escravos de ganho vendedores de lenha como sujeitos históricos presentes na região do Pará e Amazonas.

Com o Capítulo III, intitulado “**[...] as nossas matas calvas e estragadas’: seleção de espécies, beleza e utilidade nos ambientes de corte da lenha**”, pretende-se dissertar a respeito da seleção de espécies pensadas na região amazônica do século XIX para serem transformadas em lenha, assim como comentar sobre questões envolvendo propriedade e a produção desse combustível – atentando para possíveis conflitos que emergiam com a derrubada de árvores em determinadas propriedades. Tratando sobre as discussões a respeito da arborização na região amazônica das décadas de 70 e 80 do século XIX, o capítulo possui a preocupação de ponderar sobre a presença de reflexões preocupadas com o desflorestamento gerado pelo corte de árvores para serem utilizadas como lenha. Verificando as fontes, é possível perceber que essa preocupação apareceu entre 1850 e 1888 na região amazônica não apenas por uma questão utilitária – para não faltar combustível ou encarecê-lo -, mas também com expectativas estéticas.

A partir desses capítulos se busca gerar alguma contribuição para as pesquisas do campo da História do Brasil que se preocupem com as dinâmicas envolvidas com a produção, comércio e consumo de lenha na região amazônica. Como mencionado anteriormente, não é preocupação aqui o esgotamento da temática, mas sim realizar um “voo de águia” sobre uma questão que pouco se produziu ainda no campo historiográfico, e que muito ainda possui a ser compreendido.

Nos dias atuais, em momentos de crise econômica muitas famílias com poucas condições financeiras são obrigadas a substituir o gás de cozinha - quando esse aumenta de valor e o desemprego está em expansão - para conseguir realizar o cozimento de seus alimentos com outra fonte de energia. A lenha aparece como uma alternativa viável para produzir combustão, um exemplo é o aumento do uso da lenha observado entre 2016 e 2019

no Brasil<sup>42</sup>. Para o setor industrial brasileiro a lenha também possui grande importância como combustível<sup>43</sup>. Porém, essa prática “muitas vezes é desvirtuada, praticando-se a derrubada indiscriminada de áreas inteiras, especialmente no Norte e Centro-Oeste do Brasil”<sup>44</sup>. O uso da lenha ainda é uma realidade no tempo presente. No século XIX a presença era ainda maior, afinal a lenha era um dos combustíveis mais utilizados no Brasil e no mundo.

A lenha teve um papel de destaque que pode ser visto ao longo de toda a movimentação histórica humana, em suas diferentes sociedades. Tal como foi percebido pelo “Indivíduo”, de Nicanor Parra, quando entra em contato com outro grupo humano e percebe que esse grupo também “faz fogo”. Esta Dissertação de Mestrado desenvolvida no Programa de Pós Graduação em História Social, da Universidade Federal do Pará (com o grande apoio do CNPq por meio de Bolsa de Mestrado) pretende contribuir com a discussão historiográfica sobre essa temática, com perspectiva da História Social e História Ambiental<sup>45</sup>. Incentiva o conhecimento sobre o Brasil e Amazônia no século XIX, e a partir disso também possibilita aos leitores a reflexão sobre o uso de combustíveis, o trabalho humano e de não humanos, bem como sobre a questão ambiental e social em nossos dias.

Após ser cortada ou coletada nas matas da região, a árvore ganhava o valor de queima, tornando-se lenha. Depois se movia pelos rios e pelas ruas, por mãos humanas e costas de animais equinos. Por conta da importância da lenha, mentes do século XIX, na Europa e na região amazônica, usaram tempo para refletir e escrever sobre ela, outros sofreram o desgastante trabalho para produção desse combustível. Essas discussões aparecem nos capítulos que se seguem. A cena que inicia a próxima página é um bom início para depois adentrarmos os domicílios, as matas, as ruas e os rios das Províncias do Pará e Amazonas entre 1850 e 1888.

---

<sup>42</sup> COSTA, Daiane; BARBOSA, David. **Um quinto das famílias brasileiras já usa lenha ou carvão para cozinhar**. O Globo, 2019. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/economia/umquinto-das-familias-brasileiras-ja-usa-lenha-ou-carvao-para-cozinhar-1-23682555>. Acesso em 16 de abr. 2023.

<sup>43</sup> UHLIG, Alexandre; GOLDEMBERG, José; COELHO, Suani Teixeira. O uso do carvão vegetal na indústria siderúrgica brasileira e o impacto sobre as mudanças climáticas. **Revista brasileira de energia**, v. 14, n. 2, p. 67-85, 2008.

<sup>44</sup> PINHO, João Tavares et al. **Sistemas híbridos: soluções energéticas para a Amazônia**, Brasília: Ministério de Minas e Energia, p. 28, 2008.

<sup>45</sup> Apesar de esses dois campos da História orientarem o trabalho, busca-se também atentar, na medida em que as fontes permitirem, para fatores culturais, sentimentais e econômicos desenvolvidos em torno da lenha. Busca-se, quando possível, a lenha no ambiente da cozinha ou mesmo discussões sobre alimentação desenvolvidas em torno desse combustível. Tendo em vista a noção de História da Alimentação. Ver: FLANDRIN, Jean-Louis; MONTANARI, Massimo. **História da Alimentação**. São Paulo: Estação Liberdade, 1998.

## CAPÍTULO I - Das cozinhas aos vapores, pelas ruas e pelos rios: ambientes de uso e venda de lenha para queimar

**Figura 1:** Ilustração “Chantier de bois a bruler”, 1844.



Fonte: KOCK, Paul. *La grande ville*, 1844.<sup>1</sup>

E começa o trabalho. Pega nas achas de lenha, e põe-se a amontoa-las com tal rapidez que a fregueza não póde verificar coisa alguma. Entretanto vae introduzindo entre as achas, lenha da mais ordinária.  
A dama, que vê muitos vácuos na carrada, quer aproximar-se para se queixar... [...] – Não quero essa lenha, não quero.<sup>2</sup>

A situação acima foi apresentada em um jornal na cidade de Belém no mês de abril do ano de 1894. Trata-se de uma crônica publicada na sessão de Folhetim. O texto com autoria de Paul de Kock, francês, ganhava espaço no jornal nos deixando a dúvida sobre o quanto de semelhança poderia ter com a vida cotidiana na região amazônica daquele ano e dos anos, e décadas, que antecederam. E se foi exatamente por semelhanças que ganhou espaço no jornal.

O jornal publicou apenas algumas partes de crônicas do livro “Scenas e quadros parisienses” (*La grande ville*, no original), com um significativo trecho de “Depósito de lenha para queimar”. Utilizando a tradução de J. A. Xavier de Magalhães, o periódico forneceu aos habitantes da cidade a possibilidade de leitura de uma obra escrita originalmente em 1844. O folhetim tratava de uma prática rotineira de Paris do início do século XIX, mas que “Aquelles que aquecem agradavelmente os pés junto a um bom lume”, e permitem que suas esposas ou

<sup>1</sup> Ilustração da crônica “Chantier de bois a bruler”, em: KOCK, Paul de. **La grande ville**: nouveau tableau de Paris. Paris: Maresco-Libraire-Éditeur, p.43, 1844. Disponível em: <https://books.google.com>.

<sup>2</sup> FOLHETIM – PAULO DE KOCK. **Jornal Correio Paraense**. Belém, ano III, n. 565, p. 1, 11 de abr. 1894.

criados façam o serviço, apenas “ignoram todas as tribulações que é preciso suportar comprando essa lenha que se tem tanta satisfação em ver arder”<sup>3</sup>.

A crônica de Paul de Kock trata de uma interação comum na sociedade francesa daquele século. Também em diversas outras sociedades que tivessem a necessidade de comprar lenha para manter a chama de seus fogões, lareiras ou caldeiras acesas. A compra da lenha, assim como sua produção e comércio, parece ter sido uma realidade tão intrínseca da sociedade oitocentista que acabou por se tornar, para utilizar o termo de Edoardo Grendi, um excepcional normal. Seria a percepção de que “um comportamento generalizado muitas vezes não é documentado exatamente por sua condição de normalidade, o que pode levar um texto que o registre a ter caráter, ao mesmo tempo, excepcional e normal”<sup>4</sup>. De fato, a crônica de Kock é apresentada ao leitor nesse sentido. As “tribulações” relacionadas com “essa lenha” seriam ignoradas ainda naquela sociedade. Afinal, faziam parte do normal. Era mais um dos muitos usos da madeira.

E ao longo da história humana a madeira foi um material de grande importância para as diversas sociedades. John Perlin, em seu livro “História das Florestas: a importância da madeira no desenvolvimento da civilização”<sup>5</sup>, comenta que pode parecer um pouco audacioso afirmar que a madeira teve um papel central para o desenvolvimento das diversas sociedades, no entanto logo em seguida nos convida a pensar os diversos usos que os humanos desenvolveram para a madeira e a grandiosa importância dela no desenvolver dos processos históricos.

Perlin destaca o uso da madeira como lenha, que possibilitou a transformação do ambiente para melhor a sobrevivência humana. A lenha permitiu que lugares frios se tornassem de mais fácil habitação. Possibilitou que cereais antes não comestíveis fossem transformados em ricas fontes de alimento<sup>6</sup>.

A partir do século XIII, segundo Keith Thomas, na Europa já era possível observar que “havia um comércio estabelecido de madeira para construção e de lenha”. O mesmo autor também menciona a existência de penalidades contra derrubadas ilegais de árvores desde pelo menos o início do século XVII. Dentro dessa lógica o “acesso à lenha, aos bosques e ao

<sup>3</sup> FOLHETIM – PAULO DE KOCK. *Jornal Correio Paraense*. Belém, ano III, n. 563, p. 1, 1894.

<sup>4</sup> GIULI, Matteo. Morfologia social e contextualização topográfica: a micro-história de Edoardo Grendi. *Revista Brasileira de História*, v. 37, n. 76, p. 144, 2017.

<sup>5</sup> PERLIN, John. *História das Florestas: a importância da madeira no desenvolvimento da civilização*. Tradução de Marija Mendes Bezerra. Rio de Janeiro: Editora Imago, 490p, 1992.

<sup>6</sup> *Ibidem*, p. 26.

subsolo muitas vezes era cuidadosamente racionado”<sup>7</sup>. O próprio termo “madeiras de lei” emerge do controle sobre a retirada de árvores em territórios da Coroa portuguesa no século XVII e posteriormente modifica “sua acepção puramente jurídica para outra, mais ampla, ligada à qualidade da madeira”<sup>8</sup>.

A racionalização do corte de madeira para construção ou uso como lenha aparece em Portugal do século XVIII no uso do Pinhal de Leiria – área de plantio de pinheiros, importante até meados do século XX para fábricas de vidro, construção naval e para aquecimento e cozimento nas casas da região. Em Alvará da Rainha Maria I, os guardas do Pinhal de Leiria são avisados de que no local “Deixará tirar Lenha a todos os Particulares, que a quizerem para suas casas, havendo-a inútil, e nenhuma outra, e ainda desta a que não for precisa para a Fabrica dos Vidros”. Ainda acrescentava que “só poderão entrar no Pinhal para este fim às Segundas, Quartas, e Sextas feiras; e os que tiram Lenha para o Fabrico dos Vidros poderão ir todos os dias”<sup>9</sup>. A preocupação ainda se direcionava para o tipo de lenha, a ser examinada pelos guardas, que deveria ser das “Bicadas” (galhos ou troncos caídos) ou “Madeira inútil”. Caso os sujeitos fossem pegos com lenha “tirada de outra qualquer Madeira” os guardas “os prenderão”<sup>10</sup>. Poderes semelhantes aos observados na Inglaterra, no mesmo século, quando um guarda-caça (servo responsável pelo bom estado de áreas rurais) “podia confiscar turfas, lenha e até armadilhas e carroças”<sup>11</sup>.

Para historiadores como Joachim Radkau, quando trata da Europa Central, essa racionalização de controle do uso das florestas que se ampliava no século XVIII não era baseada necessariamente em uma falta real de madeira, mas em objetivos das autoridades em dificultar o acesso à floresta pelos fazendeiros tradicionais, a partir de controles por parte do Estado<sup>12</sup>. Por outro lado, pesquisadores como Rolf Sieferle compreendem que a Europa realmente viveu, entre o final do XVIII e início do XIX, um momento crítico na obtenção de madeira para construção e combustível, que só foi solucionada pela substituição da lenha pelo

<sup>7</sup> THOMAS, Keith. **O homem e o mundo natural**: mudanças de atitude em relação às plantas e aos animais (1500-1800). Tradução de João Roberto Martins Filho. São Paulo: Companhia das Letras, p. 281, 2010.

<sup>8</sup> CABRAL, Diogo de; CESCO, Susana. Árvores do rei, floresta do povo: a instituição das ‘madeiras-de-lei no Rio de Janeiro e na ilha de Santa Catarina (Brasil) no final do período colonial. **Luso-Brazilian Review**, vol. 44, n. 2, p. 50-86, 2007.

<sup>9</sup> PORTUGAL. MARIA I - Eu A Rainha, faço saber aos que este Alvara virem, p. 7, 1790. Local: Munchen, Bayerische Staatsbibliothek. Disponível em: [digitale-sammlungen.de](http://digitale-sammlungen.de).

<sup>10</sup> Ibidem, p. 10.

<sup>11</sup> THOMPSON, Edward Palmer. **Senhores e caçadores**: a origem da lei negra. Tradução de Denise Bottmann. Rio de Janeiro: Paz e Terra, p. 75, 1987.

<sup>12</sup> WEINBERGER, Elisabeth. **Waldnutzung und Waldgewerbe in Altbayern im 18 und beginnenden 19 Jahrhundert**. Stuttgart: Steiner, p. 42, 2001. (tradução nossa).

carvão mineral<sup>13</sup>. No Brasil do século XIX, as árvores ainda serviam como o combustível principal para fogões e fornalhas, o amplo uso do carvão mineral ainda era uma expectativa em meados daquele século. Essa substituição da lenha pelo carvão em alguns momentos aparecia interligada com a esperança de progresso e civilização.

No entanto, era a queima da lenha que supria necessidades nas casas da população de diversas regiões, fossem no meio urbano ou no meio rural. O cozimento da comida talvez constituísse a mais importante necessidade a ser atendida. Os humanos precisavam do fogo, o fogo dependia da lenha. Os fornos, fogões e fogueiras se alimentavam desse material para manter sua chama acesa. A partir do século XVIII a lenha também se tornava um elemento com capacidade de gerar energia mecânica. Afinal até aquele momento o auxílio do trabalho de humanos ou outros animais era o gerador desse tipo de energia, e o “movimento não poderia ser gerado a partir da madeira. Em princípio, isso só se tornou possível a partir do início do século XVIII com a invenção da máquina a vapor”<sup>14</sup>. Consequentemente, aumentando a necessidade de combustível.

Apesar de tudo isso, quando nos deparamos com documentos do século XIX que mencionam dinâmicas em torno da lenha a primeira impressão é de que se trata de um registro excepcional. Mas quando refletimos sobre o funcionamento das sociedades no período, percebemos que esse elemento não era apenas normal, mas fundamental para o funcionamento da vida cotidiana.

Cenas como a da crônica de Paul de Kock, em um primeiro momento, parecem exclusivamente típicas de cidades europeias. Principalmente se considerarmos que “Em partes do mundo sem invernos frios, contudo, não foi uma necessidade básica para a vida acumular grandes estoques de lenha”<sup>15</sup>. Mas refletindo um pouco mais sobre a sociedade brasileira do período, é de se reconhecer a presença de interações entre vendedores e compradores de lenha, semelhante àquelas descritas no texto do autor francês.

Todas as cozinhas do Império do Brasil no século XIX precisavam da lenha, ou de “carvão de lenha”, como combustível principal. Nas Províncias do Pará e do Amazonas não acontecia diferente. No Brasil as cozinhas só começariam a funcionar mais amplamente com

---

<sup>13</sup> Ibidem.

<sup>14</sup> SIEFERLE, Rolf Peter. **The Subterranean Forest: energy systems and the Industrial Revolution**. Translated by Michael Ossman. Cambridge: The White Horse Press, p. 25, 2010. (tradução nossa).

<sup>15</sup> RADKAU, Joachim. **Wood: a history**. Translate by Patrick Camiller. Polity: Cambridge, não paginado, 2012. (tradução nossa).

o chamado gás de cozinha no século XX, mas mesmo com isso a lenha continuou sendo bastante utilizada<sup>16</sup>. Por conta disso, no século XIX não seriam incomuns observações como a que a inglesa Maria Graham fez em 1821, em Recife, quando se impressionou com o fato de que “A lenha está extravagantemente cara, o carvão raro”<sup>17</sup>.

O carvão mineral utilizado algumas vezes nas cozinhas – e um pouco mais no setor da indústria e da navegação - era importado, o que aumentava o seu custo. Sabe-se que na primeira metade do século XIX teve início a exploração de reservas de carvão mineral, ou “carvão de pedra”, na Província do Rio Grande do Sul. Prática que foi ampliada a partir da década de 50 daquele século. Mas antes do final dos oitocentos esse carvão perdeu seu pouco espaço para o carvão inglês, que fazia forte concorrência<sup>18</sup>.

Até por conta de que essas reservas de carvão

se mostraram limitadas, de baixa qualidade e de difícil extração. É natural, portanto, que a lenha mantivesse, por muito tempo, sua posição predominante no cenário energético nacional e que, em 1940, ainda representasse três quartos da energia total do País.<sup>19</sup>

As poucas fábricas existentes no Pará e Amazonas do século XIX, de saboarias à fábrica de gás, somavam sua dependência por lenha com a navegação a vapor, que aumentava na região desde 1852. Logo, não era o frio intenso que fazia a demanda por lenha na região amazônica, mas as cozinhas de domicílios ou instituições, fábricas e as caldeiras da navegação a vapor.

Os empecilhos na obtenção de outros combustíveis, juntamente com a grande quantidade de árvores existentes, faziam com que o material lenhoso fosse um item indispensável e de, ao menos aparentemente, fácil obtenção. Afinal, toda lenha é madeira. Porém, nem toda madeira é lenha. Nas palavras do guarda florestal alemão Bernhard Danckelmann, “Toda madeira é própria para combustão”, mas a “Lenha, no sentido mais amplo da palavra, é a madeira usada para combustão total ou parcial”<sup>20</sup>. O uso da madeira é o

<sup>16</sup> SILVA, João Luiz Máximo da. **Cozinha Modelo** - O Impacto do gás e da eletricidade na casa paulistana 1870-1930. São Paulo: Edusp, p. 48-49, 2008.

<sup>17</sup> GRAHAM, Maria. **Diário de uma viagem ao Brasil e de uma estada nesse país durante parte dos anos de 1821, 1822, 1823**. Tradução de Américo Jacobina Lacombe. São Paulo: Companhia Editora Nacional, p.117, 1956.

<sup>18</sup> ZANETTE, Eduardo Netto; CAMILO, Silvio Parodi Oliveira. Uma análise histórica da exploração do carvão mineral no Sul de Santa Catarina: do desenvolvimento socioeconômico a recuperação ambiental. **Seminário de Ciências Sociais Aplicadas**, v. 6, n. 6, 11p, 2018.

<sup>19</sup> LEITE, Antônio Dias. **A energia no Brasil**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, p. 36, 2007.

<sup>20</sup> DANCKELMANN, Bernhard. Brennholz – Bedarfs – Berechtigungen im Allgemeinen. I. Brennholz, Arten, rechtliche Natur, p. 101,1888. (Em português: Lenha – Demanda – Permissões em geral; I. Conceito, tipos, natureza jurídica. A substituição e regulamentação de Direitos florestais. Tradução nossa).

que a define como lenha. Ela precisa ter sido produzida com o objetivo de ser utilizada para queimar, ou então pode surgir da queima de madeiras destinadas anteriormente a outro fim. Como um móvel antigo de madeira desmontado e posteriormente jogado ao fogo, ou um barco do qual se retira suas vigas para transformá-las em lenha.

O valor de uso atribuído à madeira é aquilo que caracteriza o que é lenha daquilo que não é. Em um manuscrito português do século XIX, sem datação exata, a distinção entre lenha e não lenha aparece bem claramente. Quando trata da retirada de lenha de um parque descreve que

Esta lenha se pode tirar do Parque não só sem detrimento, mas com utilidade do m. Parque, pois se costuma não se cortar castanheiro ou arvore alguma q. possa servir para os lugares de S. A. Re. [Sua Alteza Real], mas só os castanheiros ou outra árvore, q. esteja fraca, ou podre, e sem esperanças de servir.<sup>21</sup>

Na descrição anterior, outros usos se sobrepõem ao da lenha. A árvore só deveria ser transformada em lenha caso estivesse “sem esperanças de servir”. A última utilidade dela seria a queima. Porém, é de se considerar que o ambiente o qual se refere o documento é um parque, não uma floresta. A extração de uma árvore em espaços como esse deveria respeitar mais cuidados. O processo de seleção da árvore a ser transformada em lenha deveria se orientar primeiramente por seus possíveis outros usos. A relação com o ambiente talvez fosse outra se a perspectiva de extração estivesse direcionada para um espaço não “domesticado”.

A mata, diferente de um parque, poderia ser vista como fornecedora de toda lenha a qual se precisar, fosse de árvore podre ou não. Porém, outras características também entrariam em questão. Coletar galhos ou troncos secos caídos seria diferente de derrubar árvores. Pensadores como Karl Marx, no século XIX, utilizaram esse fato para argumentar em suas discussões sobre propriedade. Marx distinguia o roubo de lenha da coleta que em nada iria ferir o direito do proprietário. O roubo emergiria, segundo ele, do corte da árvore, pois para isso para “apropriar-se da madeira verde é preciso separá-la com violência de sua ligação orgânica”. Já no caso “da madeira caída no chão, em contraposição, nada é tirado da propriedade”<sup>22</sup>.

Para além da derrubada ou coleta, outra seleção é existente. Afinal, uma árvore poderia fornecer lenha “boa” ou “de má qualidade”. Quanto a isso, as espécies e seus usos

<sup>21</sup> Manuscrito referente a um carregamento de lenha e ao uso que ele terá. **DOCUMENTO – 50**, [S.I.], [s. d.], 1p. Orig. Ms. Coleção Portugal. Loc. original – I-32, 25, 011 n° 010. Disponível em: <https://bndigital.bn.gov.br>.

<sup>22</sup> MARX, Karl. **Os despossuídos**. Tradução de Nélio Schneider. São Paulo: Boitempo, p. 80-81, 2017(texto original de 1842).



também seriam itens a se refletir<sup>23</sup>. Determinada espécie de grande utilidade para construção talvez não mantivesse a mesmo valor prático quando o objetivo a ser atingido fosse o da queima como combustível. Sua madeira poderia resistir demais ou de menos ao fogo.

Apesar de as Províncias do Pará e Amazonas parecerem em um primeiro momento como regiões propícias para o fácil acesso a madeira, a realidade na segunda metade do século XIX não parece ter sido tão simples assim. As fontes utilizadas para esta investigação exibem vestígios de burocracia e desejos de modernidade no que diz respeito ao uso da lenha.

Enquanto a Europa convivía com tecnologias que já faziam grande utilização do carvão mineral, o uso da lenha na região amazônica em alguns momentos era visto como obstáculo ao alcance do mesmo progresso europeu. Fosse tornando “rústico” a produção na indústria ou sendo um combustível ultrapassado para a tecnologia das caldeiras dos vapores.

O uso da lenha ao invés do carvão não emergia como problema para a cocção de alimentos, mas foi fora das cozinhas que expectativas de progresso e civilização, aos moldes europeus, faziam emergir em alguns momentos uma batalha entre o desejo pela modernidade contra a realidade que era o uso da lenha. Para localizar a questão, cabe situar temporalmente ambas as Províncias no período delimitado para ser estudado. A próxima parte deste capítulo apresenta um pouco sobre aquele cenário histórico.

### **1. As Províncias do Pará e Amazonas entre 1850 e 1888: a contradição da lenha**

A região amazônica na passagem para a segunda metade do século XIX ainda se recuperava dos eventos ocorridos entre 1835 e 1840. As rebeliões populares dos chamados “cabanos”, que instalaram aflição e danos em toda a estrutura estabelecida na região, ainda eram uma forte memória nas décadas seguintes. O movimento da cabanagem diminuiu significativamente a população do Grão Pará, e autores chegam a quantificar o número de mais de 30 mil mortos de uma população que só retorna a crescer na década de 60 do século XIX<sup>24</sup>. Em registro publicado em 1853, o viajante Lewis Herndon descreve, quando no Pará, “a guerra dos cabanos” como uma “insurreição servil”<sup>25</sup> e comenta que foi informado, quando

<sup>23</sup> Discussão mais focada na questão da seleção de espécies de árvores para uso como lenha será apresentada no Capítulo 3 desta Dissertação.

<sup>24</sup> RICCI, Magda. Nação e revolução: a Cabanagem e a experiência da ‘brasilidade’ na Amazônia (1820-1840). In: CHAMBOULEYRON, Rafael; ALONSO, José Luis Ruiz-Peinado. **T(r)ópicos de História: gente, espaço e tempo na Amazônia (séculos XVII a XXI)**. Belém: Editora Açai, p. 141-162, 2010.

<sup>25</sup> HERNDON, Lewis; GIBBON, Lardner. **Exploration of the Valley of the Amazon**, made under direction of the Navy Department. Washington: Robert Armstrong, p.346, 1853.

no Amazonas, “que a propriedade e a vida na província estão sempre em perigo por causa disso”<sup>26</sup>. As duas Províncias viviam ainda em recuperação dos eventos daquela “guerra”.

O mesmo viajante atenta-se também para as fronteiras com países vizinhos, que poderiam beneficiar economicamente tanto o Amazonas quanto o Pará. O viajante não refletiu sobre um fator que também se tornava significativo nesse fato. Tendo em vista que a região, e o Império como um todo, ainda mantinha o modelo de escravidão negra e muitas vezes de trabalhos compulsórios de indígenas, as “zonas de fronteiras da Amazônia com diversas regiões estrangeiras faziam com que fossem espaços abertos ao movimento de fugas escravas e constituição de mocambos”<sup>27</sup>. Fronteiras poderiam ser vistas como impulsionador da economia do Império, para políticos e comerciantes, mas também como rota de fuga em buscar da própria liberdade, para escravizados.

Sobre a forma de ocupar esse território, quando chega a Tabatinga (na Província do Amazonas) Herndon compara o local com as aldeias peruanas. Enquanto no Peru as aldeias “estão quase escondidas na mata”, foi “agradável” para seus olhos ver que “Tabatinga mandou limpar a floresta ao seu redor, por um espaço de quarenta ou cinquenta acres”<sup>28</sup>. Impressiona-se positivamente com o desflorestamento de uma região ocupada na Província do Amazonas.

O cenário em Tabatinga era de poucas casas, segundo Herndon, por conta de que os indígenas Ticuna ainda estavam com as suas casas na mata ao redor. Registro sobre a forte presença indígena na região, que em diversos momentos entrava em conflito com os não indígenas. Em outras situações alguns povos indígenas e não indígenas entravam em parcerias com interesses mútuos. Muitas outras vezes a realidade que se demonstrava era de grupos indígenas submetidos ao trabalho de forma compulsória<sup>29</sup>.

A habitação em Manaus, capital do Amazonas, era um pouco diferente. Mesmo que a maioria das casas mantivesse sua estrutura de cômodos apenas em um andar térreo, uma ou

---

<sup>26</sup> Ibidem, p. 268.

<sup>27</sup> BEZERRA NETO, José Maia. Nas terras do Cabo Norte: fugas escravas e histórias de liberdade nas fronteiras da Amazônia setentrional (século XIX). In: In: CHAMBOULEYRON, Rafael; ALONSO, José Luis Ruiz-Peinado. **T(r)ópicos de História: gente, espaço e tempo na Amazônia (séculos XVII a XXI)**. Belém: Editora Açai, p. 163-181, 2010.

<sup>28</sup> HERNDON; GIBBON. Op. cit, p. 240.

<sup>29</sup> Aqui se define compulsório como trabalho “aquele no qual, um indivíduo ou grupo é forçado a fazer alguma espécie de trabalho, através de ameaças. Estes mesmos trabalhadores podem passar por situações de humilhação e menosprezo por não cumprimento de suas tarefas, os trabalhadores sofrem consequências físicas ou psicológicas”. Ver: BRAGA, Bruno Miranda. Milhares de braços úteis: o trabalho indígena na Manaus Provincial (1858-1880). **Canoa do Tempo**, Manaus, v. 9, n. 1, p. 76-98, 2017.

outra mantinham dois andares. Essas habitações eram produzidas com madeira e barro<sup>30</sup>, e seu teto era revestido com palha ou telhas. Seus cômodos interiores se destacavam com “vários ganchos cravados nas paredes”.

Tais utensílios eram utilizados para a prática de instalar redes, as quais a população considerava como “mais confortável, por conta do calor, dormir em redes”. Apesar de o viajante mencionar apenas as redes, a presença de camas aparentemente já era comum na região desde a primeira metade do século XIX. Camas e colchões “não se mostravam objetos estranhos nas mobílias dos moradores” da região, e até mesmo em inventários acabavam por compor os bens oferecidos aos herdeiros<sup>31</sup>.

Um anúncio de venda do ano de 1857 descreve bem algumas casas de famílias com um poder aquisitivo um pouco maior de Belém, Manaus, ou mesmo de outras localidades de ambas as Províncias, que os viajantes poderiam se deparar. A divulgação avisava sobre o leilão de “humas cazas por acabar cobertas de telhas com duas Sallas, hum Corredor, duas Alcovas, dois quartos atraz com cozinha e seus competentes fundos”, localizadas na Rua da Onça em Manaus<sup>32</sup>.

Outra, na mesma capital, mas desta vez na rua dos Remédios, era descrita como uma “casa barreada coberta de palha com duas salas, copiar e cozinha e mais dois quartos também cobertos de palha”. E apesar do teto não aparentar muito luxo, sua cozinha contava com “Vinte e quatro colheres de prata para chá”<sup>33</sup>.

Muitas vezes os moradores conviviam com animais no ambiente interno das casas. O viajante francês François Auguste Biard, no Brasil entre 1858 e 1859, registrou em seus relatos uma interpretação dessa realidade naquele período, nos deixando um grande vestígio do convívio com não humanos em cidades amazônicas. A Figura 2 é a produção de Biard, quando o espaço de uma sala de jantar em Manaus chamou a atenção necessária para um registro.

Na casa de telhado de palha é possível observar duas pessoas. Um homem ao fundo, próximo de uma porta, e uma mulher aparentemente negra no interior. A mulher em frente à

<sup>30</sup> HERNDON; GIBBON. Op. cit., p. 273.

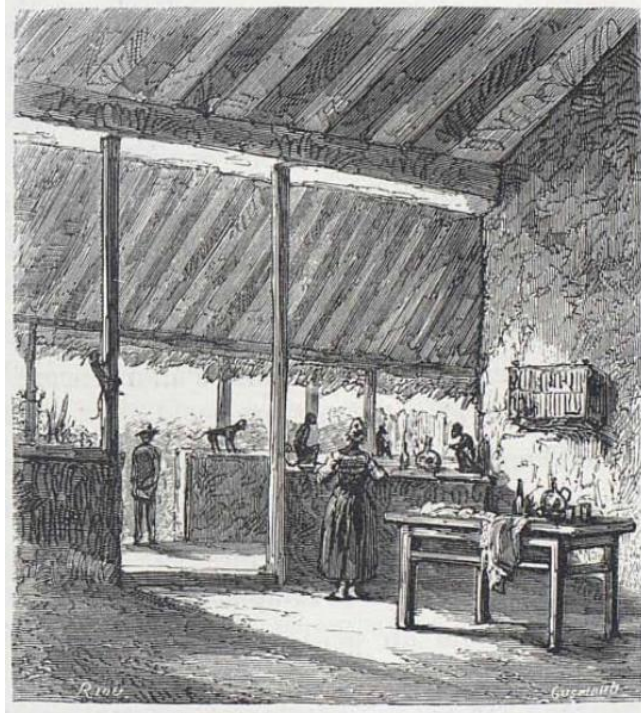
<sup>31</sup> GUIMARÃES, Luiz Antonio Valente. **As casas & as coisas**: um estudo sobre a vida material e domesticidade nas moradias de Belém – 1800-1850. Dissertação (Mestrado em História Social) - Programa de Pós-Graduação em História Social (UFPA) – Belém, p. 171, 2006.

<sup>32</sup> **Jornal Estrela do Amazonas**, Manaus, 15 trimestre, n. 207, p. 3, 15 de abr. 1857.

<sup>33</sup> **Jornal Amazonas**, Manaus, ano XII, n. 140, p. 3, 14 de jun. 1878.

mesa, preparada com alimentos e bebidas, se aproxima de um dos cinco macacos que tranquilamente habitam o mesmo ambiente.

**Figura 2:** Sala de jantar em Manaus, 1862.



Fonte: BIARD, François Auguste. Deux années au Brésil, p. 423, 1862<sup>34</sup>.

Lewis Herndon, após viver a experiência de dormir em uma casa localizada também em Manaus, registra que sofreu com o frio noturno, mas com poucos mosquitos. Culpava a água escura da região como motivo de afastamento desses insetos, que estariam “sempre evitando a água negra”<sup>35</sup>. Na cidade de Belém, descreveu a Província como “um local agradável de residência” e com um “clima agradável”. Além de descrever o período o qual o sol “está quente”, que seria “até meio dia”, atentou para o período do dia em que “a brisa do mar entra trazendo nuvens, com chuva, trovões e relâmpagos”. Momento que a cidade seria refrescada e purificada, logo após isso “a tarde e a noite são então deliciosas”<sup>36</sup>.

É curioso, no início da década de 50 do século XIX, Herndon registrar em seus escritos a visão de que os políticos da região “têm pouco conhecimento das necessidades e nenhuma simpatia pelos sentimentos das pessoas que representam”<sup>37</sup>. Afinal de contas, era um momento político de grande importância para a região amazônica. A Província do

<sup>34</sup> BIARD, François Auguste. Deux années au Brésil. Paris: Libr. de. L. Hachette, p. 423, 1862. Disponível em: <http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/227401>.

<sup>35</sup> HERNDON; GIBBON. Op. Cit. p. 273.

<sup>36</sup> Ibidem, p. 339

<sup>37</sup> Ibidem, p. 343.

Amazonas havia se emancipado do Pará em 1850, e em 1852 a navegação comercial a vapor iniciava na região amazônica. Os políticos com certeza acreditavam que não apenas entendiam os interesses gerais da população, mas que estavam lutando por eles e os conquistando.

Os políticos do Amazonas, quando a região ainda pertencia administrativamente ao Pará, ampliaram a movimentação em favor da criação da Província do Amazonas desde pelo menos o início do século XIX. Os sentimentos que se intensificaram com a independência do Brasil e no período da Cabanagem<sup>38</sup> só foram atendidos de forma concreta em 1850. Mas não completamente. Os gestores da Província do Amazonas, mesmo depois da divisão oficial, ainda acreditavam que a região se mantinha muito dependente da Província do Pará. Em um texto publicado em Manaus, em 1864, o autor era categórico em afirmar que

A Província do Amazonas pela índole dos seus habitantes, e mais ainda pela posição em que estes se collocarão em relação aos negociantes importadores do Pará, não é actualmente mais do que uma colônia da mesma donde recebe por quinsenas alem dos demais generos alimentícios, a carne verde para consumo da cidade, lhes enviando em pagamento o dinheiro que sahe dos cofres publicos [...].<sup>39</sup>

Essa dependência deveria ser superada com auxílio do “governo imperial”, caso este estivesse interessado em “obter a prosperidade para esta importante região do império”<sup>40</sup>. No entanto, a navegação a vapor já era vista para a Província como impulsionadora não apenas da economia, mas também do pensamento. O vapor na região amazônica significava para muitos “uma nova era as provincias do Pará e Amazonas”<sup>41</sup>.

O tempo das viagens encurtava e conseqüentemente a demora no transporte de mensagens, produtos e pessoas também diminuía. Isso tudo por meio dos diversos rios existentes nesses territórios, e posteriormente por terra com as estradas de ferro. Essas novas tecnologias de transporte eram utilizadas “estimulando a produção de matéria-prima e a ampliação de mercados do setor urbanizado e industrial do mundo”<sup>42</sup>. Na região amazônica, o desejo pelas tecnologias modernas de transporte não seria alcançado apenas com investidores da região. A figura de Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, aparece então como o

<sup>38</sup> BARRIGA, Letícia Pereira. **Entre Leis e Baionetas**: independência e cabanagem no Médio Amazonas (1808-1840). Dissertação (Mestrado em História Social) – Programa de Pós-Graduação em História Social (UFPA) – Belém, p. 87-88, 2014.

<sup>39</sup> FERREIRA, Antonio Honorio. **Jornal O Cathechista**, Belém, ano III, n. 124, p. 4, 30 de jul. 1864.

<sup>40</sup> Ibidem.

<sup>41</sup> NAVEGAÇÃO FLUVIAL. **Jornal Treze de Maio**, Belém, ano XIV, n. 251, p. 3, 9 de nov. 1853.

<sup>42</sup> LOPES, Siméia de Nazaré. **O comércio interno no Pará oitocentista**: atos, sujeitos sociais e controle entre 1840-1855. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (UFPA), p. 30, 2002.

nome que auxiliaria a empreitada do vapor no Pará e Amazonas, e seus investimentos “espalharam-se por diversos setores e regiões”<sup>43</sup>, inclusive das duas províncias. Os vapores eram vistos então ativos pelos rios amazônicos desde 1852.

A permissão da navegação estrangeira nas regiões interiores do Amazonas, estipulada por meio do Decreto 3.749, de dezembro de 1866, foi outro momento que acendeu a chama do desejo por progresso e civilização na região. Na mente dos preocupados com a economia da região e do Império, a abertura para navegação estrangeira era um fator crucial para o progresso não apenas da Província do Amazonas, mas também para a do Pará. O decreto foi tão marcante que na instalação da Junta Comercial do Pará, Firmino Doria proferiu em 1877 um discurso exaltando a ideia de que a “navegação, a vapor, cada vez mais aperfeiçoada [...] realizou prodígios de apreço incalculável nas relações internacionais e mercantis”<sup>44</sup>.

Após esse decreto, no Amazonas se enfatizava a esperança por conexões diretas daquela Província com as nações da Europa e Estados Unidos, sem a necessidade de dependência do Pará. Com pretensões de alcançar “por si mesmo” ao menos “grande parte de suas transações”, e reconhecendo que o Amazonas “importa anualmente da província vizinha a volumosa cifra de três mil contos de réis em mercadorias estrangeiras”, caberia aos comerciantes da Província mais isenções para suas importações e exportações. Seria preciso notar que

Quando se trata do bem geral, convém profligar vãos preconceitos, que embaraçam a marcha regular do progresso, porque ninguém ignora que até agora a província do Amazonas se tem resignado a ver engrossar à sua custa as rendas gerais da província vizinha, a qual por mais de uma vez tem feito valer o excesso de suas despesas com que concorre para os cofres gerais, afim de melhor ser atendida em suas pretensões; em quanto que nós recebemos quase como esmola, os suprimentos que nos vem por seu intermédio [...].<sup>45</sup>

Apesar de o Pará naquele momento possuir uma importante presença no mercado internacional, comercializando entre outros produtos as madeiras<sup>46</sup>, existiu alguma mobilização na Província do Pará com objetivo de amenizar o sentimento de colonização existente no Amazonas visando não perder esse mercado interno. No ano de 1888, o jornal O Liberal do Pará, depois de comentar a Lei de 1880 que liberava de impostos itens exportados

<sup>43</sup> Ibidem, p. 33.

<sup>44</sup> DORIA, Firmino apud MACÊDO, Sidiana da Consolação Ferreira de. O comércio do Pará no século XIX e a Junta Comercial do Pará. In: BEZERRA NETO, José Maia. **Por uma história mercantil do Pará**. Belém: Editora Cordovil E-books, p. 85-104, 2021.

<sup>45</sup> COMERCIO DIRETO. **Jornal Amazonas**, Manaus, ano VI, n. 437, p. 3, 25 de mai. 1872.

<sup>46</sup> NUNES, Francivaldo Alves. **A semente da colonização**: um estudo sobre a Colônia Agrícola Benevides (Pará, 1870-1889). Dissertação (Mestrado em História Social) – Programa de Pós-Graduação em História Social (UFPA), p. 29, 2008.

para o Amazonas como “cachaça, arroz, assucar, café, [...] gado, lenha”, apresentava a ideia de que

A Amazônia compreende as duas grandes províncias do Pará e Amazonas. É dizer que, fadadas pela natureza para o futuro de riqueza e civilização, tem os mesmos interesses, que devem fomentar em harmonia como duas irmãs Siameses. A província do Pará, como primogênita, tem derramado na irmã mais moça um enorme capital.<sup>47</sup>

O esforço de apresentar os dois territórios políticos como “siameses” e de aprovar Leis que excluía impostos sobre produtos como a lenha, quando exportados para o Amazonas, tratava-se de uma medida com pretensões de atingir um fim “político-econômico”. Segundo o mesmo jornal, isso além de favorecer os consumidores no Amazonas conseguia combater “com armas cavalheiras os esforços da província do Amazonas, que tem procurado pôr completamente de lado o commercio do Pará”<sup>48</sup>. Essa discussão sobre a relação econômica entre as duas Províncias ocorria em um momento de expansão da exportação do látex.

A segunda metade do século XIX é para a região amazônica o momento de ampliação e “apogeu (entre 1870 e 1920) [...] da economia da borracha na Amazônia, surgindo a dita ‘sociedade e economia da borracha’ em meados do século XIX”<sup>49</sup>. E com essa sociedade da borracha ampliaram as estratégias de inserir as capitais amazônicas no progresso europeu, seja com a implantação do sistema de água canalizada em Belém, das construções como bibliotecas e teatros, ou com o controle sobre o ambiente das cidades, controlando tanto humanos quanto não humanos<sup>50</sup>. Nos anos finais da década de 1870 a migração de trabalhadores da atual região Nordeste do Brasil, principalmente da Província do Ceará, inseriu esses indivíduos nas dinâmicas da borracha. A grande seca do Ceará de 1877, a ideia de que a região amazônica era um grande vazio e os interesses individuais de cada migrante se somaram para aquele momento<sup>51</sup>.

Dentro do período de apogeu da borracha na Amazônia, especificamente na década de 80 do século XIX, duas datas importantes merecem destaque. No ano de 1884 tanto a Província do Pará quanto a do Amazonas vivenciaram mudanças. A Província do Amazonas

<sup>47</sup> ORÇAMENTO PROVINCIAL II. **Jornal O Liberal do Pará**, Belém, ano XVII, n. 7, p. 1, 10 de jan. 1888.

<sup>48</sup> *Ibidem*.

<sup>49</sup> BEZERRA NETO, José Maia. Um passeio pela história do Pará oitocentista: sociedade, economia e política. In: BEZERRA NETO, José Maia. **Por uma história mercantil do Pará**. Belém: Editora Cordovil E-books, p. 73, 2021.

<sup>50</sup> VIEIRA, David Durval Jesus. **A cidade e os “bichos”**: poder público, sociedade e animais em Belém (1892-1917). Dissertação (Mestrado em História Social). Programa de Pós-Graduação em História Social (UFPA) - Belém, 2015.

<sup>51</sup> CARDOSO, Antonio Alexandre Isidio. Os migrantes cearenses e o horizonte amazônico no século XIX. **Revista História**, v. 4, n. 1, p. 68-87, 2012.

decreta o fim da escravidão negra em seu território. Formalizando a Declaração da Igualdade de Direito dos Habitantes da Província do Amazonas, o Amazonas estabeleceu um marco que “ao menos em teoria, possibilitaria, a partir de então, que todos os cidadãos da província do Amazonas fossem tratados de forma homogênea perante a lei”<sup>52</sup>. Naquele mesmo ano, no Pará, foi inaugurado o primeiro trecho da Estrada de Ferro de Bragança, que conectaria a capital com a região nordeste da província.

As obras da estrada que deveriam “colocar o Pará nas ‘sendas do progresso’”<sup>53</sup>, segundo se pensava na época, começaram a gerar problemas ainda em 1884. Problemas que iriam da qualidade de instalação dos trilhos ao abandono dos trabalhadores, que preferiam se empregar nas regiões de seringais<sup>54</sup>. A outra data importante não apenas para a região amazônica, mas para todo o Império do Brasil, é a de 1888. Ano em que a escravidão negra foi abolida em todo território brasileiro. Delimitando então o fim oficial do sistema de trabalho que utilizava de mão de obra escravizada. Uma grande modificação na sociedade da época era poder anunciar em jornais “Aos escravos” para que esses não aceitassem serem conduzidos ao interior por seus senhores, possivelmente em uma tentativa de fugir da Lei que logo seria promulgada, e que “Antes de embarcar, devem todos fugir e apresentar-se aos abolicionistas desta província”<sup>55</sup> sem medo de serem pegos, pois a polícia não se ocuparia mais em prende-los.

A navegação a vapor, a Estrada de Ferro, o trabalho e as matas são questões que na Amazônia do século XIX se interligavam em torno de um combustível comum: lenha. As máquinas dependentes do vapor, utilizadas nas Províncias do Pará e Amazonas, precisavam desse elemento para executar suas tarefas. Considerando que na Europa do século XIX o carvão mineral “tornou-se a principal fonte de energia para múltiplas atividades, destacando-se a industrial”<sup>56</sup>, e que várias de suas tecnologias já eram elaboradas a partir do uso do carvão mineral, a utilização da lenha como principal combustível parece fazer emergir uma contradição na tentativa de civilização e progresso das províncias amazônicas.

---

<sup>52</sup> NETO, Provino Pozza. **Ave Libertas**: ações emancipacionistas no Amazonas Imperial. Dissertação (Mestrado em História Social). Programa de Pós-Graduação em História (UFAM) - Manaus, p. 18, 2011.

<sup>53</sup> LACERDA, Franciane Gama. Uma “artéria necessária” para o progresso: a Estrada de Ferro de Bragança (Pará, 1883-1908). **Revista Brasileira de História & Ciências Sociais – RBHCS**, vol. 10, n. 19, jan.-jul., p. 227, 2018.

<sup>54</sup> *Ibidem*, p. 230.

<sup>55</sup> AOS ESCRAVOS. **Jornal Diário de Notícias**, Belém, ano IX, n. 101, p. 2, 3 de mai. 1888.

<sup>56</sup> MIRANDA, Leila Mourão. Sobre história, sustentabilidade e crise energética. **Revista Brasileira de História**. São Paulo, v. 43, n. 92, p. 17, 2023.



As participações da Província do Pará nas exposições universais que ocorriam na Europa, que apresentavam as mais atualíssimas tecnologias da época, é um vestígio dessa contradição. O Império do Brasil participava com “catálogos específicos publicados por vários governos das províncias” e “foram momentos destacados da aparição de novos inventos mecânicos”<sup>57</sup>. Nessas exposições que eram exibições da modernidade a participação da região amazônica parece ter sido não com máquinas modernas, mas com recursos naturais.

Na preparação no ano de 1886 para a Exposição de 1889, em Belém se registrava “que não poderemos ir ahi em pé de igualdade. Pelo que respeita aos refinamentos da industria, a que tem chegado a França, a Inglaterra, a Allemanha e outros povos da Europa”. A solução para isso seria apresentar “portanto unicamente os espécimes de nossa flora, onde além de madeiras de construção civil e naval [...] Vamos lá com a nossa borracha”<sup>58</sup>. Caso o “Governo Imperial” não pudesse auxiliar na presença do Pará a proposta era participar “associados com a Província visinha”<sup>59</sup>, do Amazonas.

Nitidamente a percepção era que a região amazônica ainda estava distante do progresso e “industria” europeia. E isso também se dava, em muitas percepções, por conta da falta do carvão mineral. O Barão e intelectual paraense Santa-Anna Nery, em 1889, definia o carvão mineral como “nervo da indústria” e “diamante negro”<sup>60</sup>. Questionava ainda se existiria reserva desse recurso na Província do Amazonas. Lembra que na Exposição Universal de 1862, em Londres, foi apresentada uma amostra de carvão mineral coletado no “Alto Amazonas”. Realmente, desde pelo menos 1861 se noticiava em Manaus a “existência de carvão fóssil nas proximidades desta capital”<sup>61</sup>, mas como é possível ver pelos escritos de Nery a descoberta não construiu exploração desse material.

No entanto, a expectativa com a substituição da lenha pelo carvão nas palavras de Santa-Anna Nery, “seria o elemento negro substituindo o braço negro de um passado muito recente” além de beneficiar não apenas as “linhas fluviais dos barcos e dos bondes”, mas também “os centros de produção industrial e agrícola”. O carvão mineral na Amazônia seria então “a libertação do Brasil da importação inglesa”, com ele “usinas de açúcar seriam

<sup>57</sup> HARDMAN, Francisco Foot. **Trem Fantasma**: a modernidade na selva. São Paulo: Companhia das Letras, p. 69-70, 1988.

<sup>58</sup> BELÉM, 21 DE NOVEMBRO DE 1886. **Diário de Belém**, Belém, ano XIX, n. 265, p. 4, 21 de nov. 1886.

<sup>59</sup> Ibidem.

<sup>60</sup> NERY, Santa-Anna. **O país das amazonas**. Brasília: Edições do Senado, p.142, 2018 (original de 1889).

<sup>61</sup> DESCOBERTA DE CARVÃO. **Estrella do Amazonas**, Manaus, 31 trimestre, n. 584, p. 1, 05 de out. 1861.

construídas, fiações seriam montadas, incontáveis máquinas funcionariam de uma extremidade a outra desse vasto território”<sup>62</sup>.

A troca da lenha pelo carvão mineral no pensamento de Nery garantiria para a região amazônica e Brasil “a prosperidade dos Estados Unidos da América do Norte, e das nações europeias mais privilegiadas”. E o futuro que previa para seus netos viverem constava “o eclodir dessa revolução mecânica”<sup>63</sup>. A rusticidade da lenha acabava não apenas por impedir o avanço tecnológico da região em direção ao progresso e civilização moderna, mas também gerava problemas cotidianos no uso prático das tecnologias avançadas que já estavam em uso nos rios amazônicos da segunda metade do século XIX.

No caso dos vapores - que dependiam de combustível para queimar em suas fornalhas -, o relatório de 1843 do Capitão-Tenente da Armada Nacional Imperial, José Maria Nogueira, já registrava a “machina dando de 24 a 26 voltas em minuto, com a lenha (alguma bem ordinaria) alimentada com uma quantidade muito pequena de carvão, só me dava de 12 a 16 voltas”<sup>64</sup>. O nível total da tecnologia não era alcançado por conta do combustível ser a lenha. A partir dessa observação, José Nogueira era enfático em constatar que “As fornalhas são para carvão, e não para lenha; porque se tivessem sido construídas para ella, qualquer lenha (suppondo que toda no Amazonas é boa) desenvolveria um gaz igual ao do carvão”<sup>65</sup>.

No Pará, a chegada da iluminação a gás na década de 60 do século XIX também mantinha a esperança do progresso. E nos planos de produção do gás aparentemente o uso da lenha não era o ideal. No Banquete realizado para inauguração dos trabalhos de iluminação, em 1862, a noção era de que se tratava de uma “grande maravilha da sociedade moderna”<sup>66</sup> da qual “a principal alavanca é a industrialização”<sup>67</sup>. A iluminação a gás seria o pontapé do “grande princípio da associação industrial desta província”, e esperança dos “habitantes do Pará e Amazonas”. Porém, poucos anos depois a frustração ganhava destaque em páginas de jornal. Comentava-se sobre os resultados obtidos por uma comissão em 1868 que, a partir da observação da produção do gás para iluminação, constatou que o processo industrial em prática “em consequencia do alto preço do carvão de pedra, extrahia o gaz da lenha e

<sup>62</sup> NERY. Op. cit., p.143.

<sup>63</sup> NERY. Op. cit., p. 143.

<sup>64</sup> NOGUEIRA, José Maria. Relatório de Viagem ao Amazonas (Rio Negro) ao Pará, 1843. **Jornal do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**. Rio de Janeiro: Typographia de João Ignacio da Silva, p. 388, 1865.

<sup>65</sup> Ibidem.

<sup>66</sup> **BANQUETE NA INAUGURAÇÃO DOS TRABALHOS PARA A ILUMINAÇÃO A GAZ**. Pará: Typographia do Jornal do Amazonas, p.11, 1863.

<sup>67</sup> Ibidem, p. 20.

castanha”<sup>68</sup>. A contradição com a modernidade estava escancarada, afinal “em vez de gaz hydrogeneo carbonado, tínhamos gaz lenhifero e castanhifero para a iluminação pública!!”<sup>69</sup>.

Enquanto o uso do carvão mineral produziria nos lampiões a gás uma “chamma branca e mui brilhante”, eles estavam apresentando “luz vermelha” por conta de o gás estar sendo “extrahido de preferencia da lenha, por ser do preço inferior ao carvão”<sup>70</sup>. A indicação era que “se o gaz fosse extrahido unicamente do carvão mineral” seguindo as “regras da sciencia” a tecnologia de iluminação seria alcançada em sua plenitude, na qual “a chamma deve dar um maior brilho”<sup>71</sup>.

O processo adequado e cientificamente comprovado para a produção do gás dependia então necessariamente “do carvão de pedra”<sup>72</sup>. A lenha revelava sua rusticidade e contradição com a moderna tecnologia a partir do momento em que se defendia que “a extração do gaz da lenha, castanha e outras substâncias só podem produzir gazes nocivos e prejudiciaes a saúde”<sup>73</sup>. Para a execução da indústria, processo do progresso e alcance da civilização, a lenha aparecia como um problema. E mesmo quando se notava que “A lenha do mangue” produzia “mais gaz que o próprio carvão de persi só” para as fornalhas dos vapores, também se atentava para que “seu vicio deve arruinar muito as caldeiras”<sup>74</sup>.

É esse o cenário que adentramos para compreender mais sobre as interações em torno da lenha, que possivelmente construíram situações semelhantes ao da figura que inicia este capítulo (da compradora em uma relação quase conflituosa com os vendedores de lenha e seu cavalo). Um ambiente possuidor de atributos parecidos com aquele que o memorialista amazonense, Moacir Andrade, descreveu sobre o século XX de sua infância. Cidades e vilas nas quais existe “lenha pelas ruas, deixando um cheiro característico. Às vezes de lenha com bosta de cavalo”<sup>75</sup>. Ruas cheias de vida, humanas ou não. Cheiros de lenha, pelas ruas e pelos rios, do Madeira no Amazonas ao Araguaia no Pará.

Visitemos então um pouco mais da história vivenciada nas Províncias do Pará e Amazonas na segunda metade do século XIX. Sigamos o roteiro de visita como descrito por

<sup>68</sup> Iluminação publica e particular. **Diário de Belém**, Belém, ano III, n. 112, p. 2, 18 de mai. 1870.

<sup>69</sup> *Ibidem*.

<sup>70</sup> *Ibidem*.

<sup>71</sup> *Ibidem*.

<sup>72</sup> Iluminação publica e particular. **Diário de Belém**, Belém, ano III, n. 113, p. 1, 19 de mai. 1870.

<sup>73</sup> *Ibidem*.

<sup>74</sup> NOGUEIRA, José Maria. Relatório de Viagem ao Amazonas (Rio Negro) ao Pará, 1843. **Jornal do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**. Rio de Janeiro: Typographia de João Ignacio da Silva, p. 388, 1865.

<sup>75</sup> ANDRADE, Moacir. **Jornal do Commercio**, Manaus, ano. LXIX, n. 21270, p. 14, 06 de mai. 1973.

Mephistopheles, no ano de 1887. Quando assina um texto em jornal da capital da Província do Pará, o escritor indica que ao entrar em uma casa particular “a cousa que primeiro se procura é a cosinha; depois quer-se uma cozinheira; um bom fogão; a lenha que não faltes”<sup>76</sup>. Entremos na próxima parte deste capítulo pela cozinha, e que não falte lenha.

## 2. Entre fogões domésticos e institucionais

Cozinhas são espaços de grande importância para a vida, e a lenha por muito tempo foi um elemento fundamental para o funcionamento delas. A manutenção da chama dependia principalmente da lenha. Essa realidade inclusive influenciou características de habitação. Hans Staden, quando no Brasil na segunda metade do século XVI, registrou que os indígenas Tupinambá “Gostam muito de colocar as suas cabanas onde a água e a lenha não fiquem longe”<sup>77</sup>. A estratégia evidentemente buscava, entre outros objetivos, facilitar a rotina de cozimento dos alimentos.

Ao longo do tempo e das mudanças nas moradias e no ambiente doméstico, o combustível continuava o mesmo. No século XIX, as residências ainda precisavam manter atenção especial para a lenha. As moradias de diversos grupos indígenas da região amazônica mantinham seu espaço coberto para prepararem os alimentos. O espaço de cozimento precisava ser fora da moradia principal, por vezes chamada de “maloca”, mas sem se afastar muito. O caso da cozinha dos Ticuna, registrado na segunda metade do XIX, é um dos vestígios sobre essa montagem de ambientes de morada considerando a manutenção do fogo e uso da lenha.

O viajante europeu, nascido na Baviera, Albert Frisch se preocupou em fotografar esse espaço quando em visita a um grupo Ticuna, em suas viagens na Província do Amazonas. Frisch, no ano de 1867, descreveu o espaço para cozimento justamente como um cômodo conectado. O título da foto nos registros do fotógrafo definia tal cômodo como “Uma cozinha dos Ticuna”, e ainda acrescentava a informação de que “devido ao risco de incêndio está

<sup>76</sup> MEPHISTOPHELES. O Soberano precursor. *Diário de Notícias*, Belém, ano VIII, n. 140, p. 2, 23 de jun. 1887.

<sup>77</sup> STADEN, Hans. *Viagem ao Brasil*. Tradução de Alberto Löfgren. Rio de Janeiro: Fundação Darcy Ribeiro, p. 43, 2014 (original de 1557). Disponível em: <https://fundar.org.br/publicacoes/biblioteca-basica-brasileira/viagem-ao-brasil/>.

sempre afastada da maloca”<sup>78</sup>. A edição francesa de seus registros menciona que esse mesmo espaço “está sempre a uma curta distância da casa”<sup>79</sup>.

Em contato com os Ticuna e observando o espaço, Frisch percebeu que a separação entre a morada principal e a cozinha era usada “para evitar o risco de incêndio, uma vez que as malocas eram de material (palhas e madeiras secas) de fácil propagação de fogo”<sup>80</sup>. O seu registro captou dois homens e uma mulher da etnia Ticuna, embaixo do teto de palha no espaço da cozinha. Os fotografados olham atentamente para a lente da câmera, exceto pelo cachorro que dorme despreocupado no chão de terra. No ambiente é possível ver alguns utensílios como panelas, cestos e cuias. A lenha também aparece como personagem de primeiro plano na imagem. Uma aparente panela de barro repousa no chão, rodeada de lenha seca, como pode ser visto na Figura 3.

**Figura 3:** A cozinha dos Ticuna, 1867.



<sup>78</sup> FRISCH, Albert. Eine Küche der Ticunas, welche, der Feuersgefahr wegen, stets in einer Entfernung von der "Maloca" liegt. *Fotografia*, 1867. Coleção Alphons Stübel; Museu de Geografia Regional de Leipzig. Disponível em: [https://www.europeana.eu/de/item/202/item\\_FJTBS7X6N222BD7QEKBJZSUL6LIN6XJG](https://www.europeana.eu/de/item/202/item_FJTBS7X6N222BD7QEKBJZSUL6LIN6XJG).

<sup>79</sup> FRISCH, Albert. *La cuisine de la malocca*. *Fotografia*, 1867. Acervo Instituto Moreira Salles. Disponível em: <https://acervos.ims.com.br/portals/#/detailpage/70254>.

<sup>80</sup> BRAGA, Bruno Miranda. *Chão de Vidas, Rios de Memórias: Histórias Indígenas do Amazonas Imperial 1845-1888*. Tese (Doutorado História Social). Pontifícia Universidade Católica de São Paulo – São Paulo, p. 417, 2022.

Fonte: FRISCH, Albert. 1867. Acervo Instituto Salles. Disponível em:  
<https://acervos.ims.com.br/portals/#/detailpage/70254>

A cozinha fora da moradia principal, mantendo-se como um cômodo conectado, mantinha presença também em residências não indígenas. Quando o viajante inglês Henry Bates visitou Santarém, na Província do Pará, em 1851 escreveu que “A cozinha, como é costume aí, estava situada fora de casa, a algumas jardas dos outros compartimentos”<sup>81</sup>. Uma característica frequente não apenas na região amazônica, mas também em outras regiões do Império do Brasil no século XIX<sup>82</sup>. Nas casas não indígenas esse ambiente levava em consideração os fogões de barro, que ocupariam considerável espaço no interior das casas, então esse item era construído na “cozinha estendida, o copiar, uma varanda na parte de trás da casa que abrigava as tarefas mais pesadas da moradia, [...] apesar do distanciamento, o fogão a lenha jogava para dentro das casas grande quantidade de fumaça e fuligem”<sup>83</sup>.

O problema com a fumaça era algumas vezes ignorado. Afinal, não é incomum encontrar registros da utilização do utensílio conhecido como “trempe” no interior das residências. Trempe poderiam ser construídas com o uso de pedra, cones de barro ou uma armação de ferro. Esses materiais eram usados para a criação de um conjunto de três bases de sustentação para um utensílio de cozinha que tivesse em contato com o fogo. Utilizados por grupos indígenas desde antes do contato com grupos europeus, tais objetos chamados de “trempe apresentam forma cônica, com altura pouco maior que o diâmetro da base. A parte plana repousa no chão, enquanto a ‘ponta’ do cone, rombuda, calça o fundo do pote”<sup>84</sup>. O formato desses itens era diferente em alguns momentos, mas seguindo a mesma lógica de sustentação de panelas e potes a partir de três bases.

A utilização da trempe no ambiente interior de casas pode ser observada também em registros de Bates. O viajante deu atenção para alguns utensílios domésticos na casa de um homem pobre no Pará, que o inglês acreditava ser “amostra das classes mais pobres de plantadores de cacau”. Em seu escrito observou “Os utensílios domésticos”, nos quais constavam:

<sup>81</sup> BATES, Henry Walter. **O naturalista no Rio Amazonas - 2º volume**. Tradução de Candido de Mello-Leitão. São Paulo: Companhia Editora Nacional, p. 6-7, 1944 (original de 1863).

<sup>82</sup> ARAGÃO, Solange de. **Ensaio sobre a casa brasileira do século XIX**. São Paulo: Blucher, p. 113, 2017.

<sup>83</sup> GUIMARÃES, Luiz Antonio Valente. **As casas & as coisas: um estudo sobre a vida material e domesticidade nas moradias de Belém – 1800-1850**. Dissertação (Mestrado em História Social) - Programa de Pós-Graduação em História Social (UFPA) – Belém, p. 177, 2006.

<sup>84</sup> PANACHUK, Lilian; CARVALHO, Adriano. Modelagens do barro em sítios Tupiguarani. In: PROUS, André; LIMA, Tânia Andrade. **Os ceramistas Tupiguarani – Volume II, elementos decorativos**. Belo Horizonte: Superintendência do IPHAN em Minas Gerais, p. 72, 2010.

jarros de barro, quartinhas e caçarolas - estavam no chão, em uma extremidade, perto do fogo de lenha, com um bule de café fervendo em trempe de barro. A pouca distância havia grande alpendre, entre bananeiras, mamoeiros e mangueiras; e embaixo dele viam-se os fornos, gamelas, peneiras e tudo o mais que era necessário para o preparo da mandioca.<sup>85</sup>

Era o bule que mantinha contato com o fogo de lenha, com sustentação da trempe de barro, para a preparação de um café. Talvez a mesma bebida que Hortência, protagonista do romance de Marques de Carvalho publicado em 1888, pensou quando desenhou na parede de seu pobre quarto “um fogareiro de três pés, com uma panela sem tampa cheia de água em ebulição, exalando vapores”<sup>86</sup>. É possível que o próprio Henry Bates tenha feito uso de trempes em suas passagens pela região amazônica, pois sua alimentação precisava muitas vezes ser preparada de forma prática ao longo das viagens. Como no dia 26 de setembro de 1852, na região do Rio Tapajós na Província do Pará, quando registrou que a floresta era impenetrável, o solo alagado, e “Além disso, eu gastara minha última acha de lenha em ferver nosso café de madrugada, e não podia obter provisão fresca nesse lugar”<sup>87</sup>.

O registro em desenho realizado por Jean Baptiste Debret, da primeira metade do século XIX, também deixou vestígio do uso de uma trempe de barro no interior de uma casa pobre. Intitulado “Família pobre em sua casa”, o desenho representa o interior da casa de uma idosa viúva branca que perdeu sua fortuna, restando a companhia de sua “filha e uma velha negra”. A senhora negra é descrita ainda como “companheira útil na desgraça”<sup>88</sup>.

Enquanto na cena da frente a mulher negra entrega parte de seus lucros diários para a filha da viúva, ao fundo é possível observar um cômodo no qual existe uma trempe possivelmente de barro, Figura 4. Ao lado da trempe, repousando no chão, é possível perceber um pequeno machado. Junto dele também são mantidos, aparentemente, gravetos a serem utilizados como lenha.

Diferente da trempe, que poderia facilmente funcionar com o uso de simples gravetos, os fogões mais complexos dependiam de montantes de lenha mais grossa. Os fogões de ferro, por exemplo, precisariam de lenha suficiente para gerar um fogo mais alto do que aquele necessário para o funcionamento de uma trempe. Porém, conseguiria aquecer mais panelas de

<sup>85</sup> BATES, Henry Walter. **O Naturalista no Rio Amazonas – 1º volume**. Tradução de Candido de Mello-Leitão. São Paulo: Companhia Editora Nacional, p. 296, 1944 (edição original em inglês de 1863).

<sup>86</sup> CARVALHO, Marques de. **Hortência**. Belém: Fundação do Pará Tancredo Neves/Secretaria do Estado de Cultura, p. 42, 1989 (original de 1888).

<sup>87</sup> BATES, Henry Walter. **O naturalista no Rio Amazonas - 2º volume**. Tradução de Candido de Mello-Leitão. São Paulo: Companhia Editora Nacional, p. 140, 1944.

<sup>88</sup> DEBRET, Jean Baptiste. **Voyage pittoresque et historique au Brésil – 2 Tome**. Paris: Firmin Didot Frés, p. 107-108, 1835. Disponível em: <https://acervobndigital.bn.gov.br/>.

uma única vez. A utilização desse tipo de fogão parece se difundir na região amazônica na segunda metade do século XIX, quando se tornam mais frequentes nos anúncios de venda<sup>89</sup>. A necessidade por uma quantidade maior de lenha para os fogões de ferro se tornava inclusive argumento para estratégia de venda dos anunciantes. Como ocorre na publicidade de 1856, no jornal *Treze de Maio*, que oferecia os “Fogões de novo modelo, com bastante comodidade para cozinhar com pouca lenha vendem-se no armazém de Sparhaw Bailey & C.<sup>a</sup> na Rua da Bõa-Vista”<sup>90</sup>. Os fogões de ferro desses vendedores seriam então mais benéficos e práticos do que os concorrentes por conta de sua capacidade de economizar o importante combustível.

**Figura 4:** Família pobre em sua casa, 1835.



Fonte: Biblioteca Digital Luso-brasileira. Disponível em:  
<https://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/20.500.12156.3/22904>

A lenha para os fogões, de ferro ou de barro, no interior das residências acabou inclusive por gerar a necessidade de um local elaborado especificamente para seu armazenamento. No século XIX, as fontes indicam que as cozinhas das casas, hospitais, escolas, conventos, e outras instituições, frequentemente estavam ligadas com outro pequeno espaço do qual dependiam. Esse espaço conectado com a cozinha – que se tornava de grande importância para o funcionamento das dinâmicas no interior desse ambiente – era conhecido como “depósito de lenha”.

<sup>89</sup> GUIMARÃES, Luiz Antonio Valente. **As casas & as coisas:** um estudo sobre a vida material e domesticidade nas moradias de Belém – 1800-1850. Dissertação (Mestrado em História Social) - Programa de Pós-Graduação em História Social (UFPA) – Belém, p. 179, 2006.

<sup>90</sup> Fogões de novo modelo. **Treze de Maio**, Belém, ano. XVI, n. 729, p. 4, 7 de mai. 1856.



Nas famílias ou instituições com maiores condições aquisitivas, que poderiam possuir um fogão e não apenas uma trempe, parece ter sido frequente o depósito de lenha conectado diretamente com o espaço da cozinha. Em algumas plantas baixas de residências de Porto Alegre (RS) do início do século XX é possível refletir de forma comparativa com a disposição do espaço para lenha em casas do século XIX. A planta baixa de 1924 – Figura 5 – permite notar, no Pavilhão Inferior da casa, que ao fundo se localizava a cozinha. Essa disposição para o local de cozimento ocorria normalmente por conta da fumaça ocasionada pela queima da lenha. Manter a cozinha ao fundo era estratégia de controle da propagação da fumaça do fogão em todos os outros cômodos, com lógica semelhante ao da cozinha distante a alguns metros da moradia principal. Logo ao lado da cozinha, a planta baixa explicita um cômodo de tamanho significativo para ser usado como “Depós. Lenha”, ou depósito de lenha.

**Figura 5:** Planta baixa de casa na Rua José do Patrocínio, nº 620, em Porto Alegre, projeto de D.F. Rocco, de 1924.



Fonte: MENEGOTTO, Renato. 2018.<sup>91</sup>

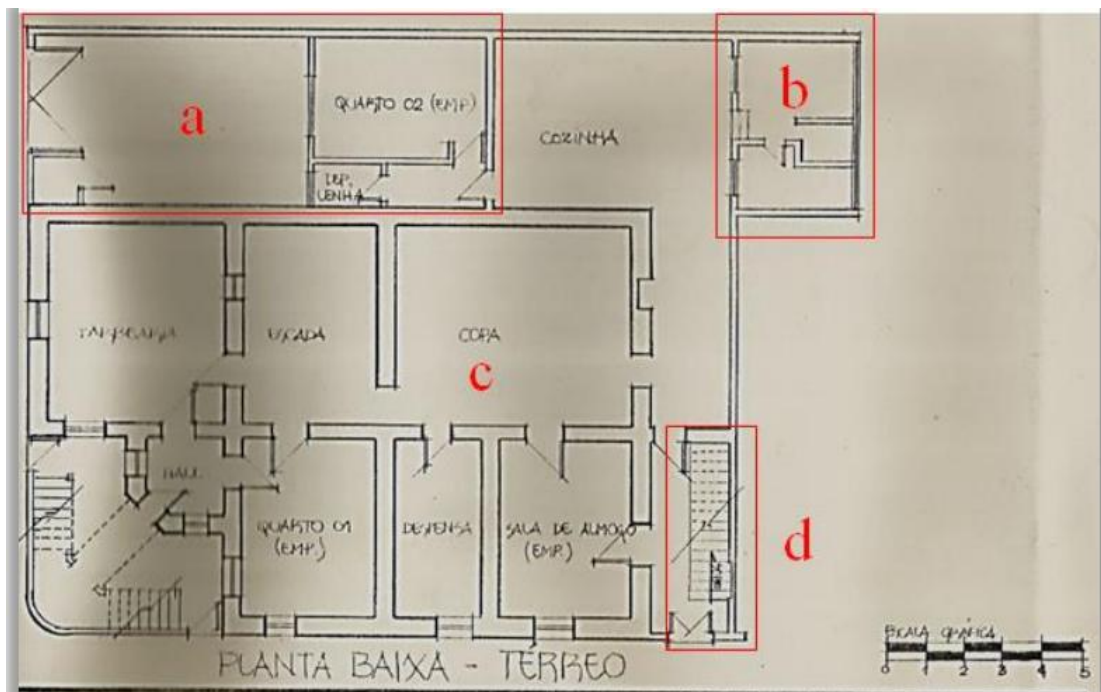
Nessa residência o depósito permitiria armazenar maior quantidade de lenha, de forma mais confortável, para ter combustível disponível quando necessário. Para além desse depósito de lenha, ainda era possível a existência de outro pequeno depósito bem mais

<sup>91</sup> MENEGOTTO, Renato Gilberto Gama. D.F. Rocco, um construtor em Porto Alegre, Brasil: sobre casas urbanas, imigrantes italianos e difusão da arquitetura. **História Unisinos**, v. 22, n. 4, p. 673-684, 2018.

próximo do fogão. Permitindo que a pessoa responsável pela cozinha pudesse pegar as achas de lenha e mais rapidamente jogá-las ao fogo. Em alguns manuais de cozinha constavam na descrição desse espaço “Mesa de cortar próxima ao fogão, depósito de lenha idem”<sup>92</sup>. Sobre o depósito de lenha na planta, Figura 5, nota-se também que possui conexão direta com uma das saídas da casa, o que facilita a entrada do material.

O mesmo ocorre no depósito de lenha registrado em uma planta baixa do Palacete Bolonha, em Belém. Inaugurado no início do século XX, o prédio mantinha o seu depósito de lenha existente na estrutura até a segunda metade do século. Uma planta baixa de 1986, construída para a reforma que ocorreria no prédio, registra junto a cozinha um quarto de empregada e um “Dep. Lenha”, como pode ser visto na Figura 6 dentro da área “a”.

**Figura 6:** Térreo Palacete Bolonha, Belém, depósito de lenha em 1986.



Fonte: OLIVEIRA apud COSTA, Felipe. 2016.<sup>93</sup>

Após a reforma de 1986 a estrutura do prédio perdeu esse espaço anteriormente destinado à lenha. O quarto de empregada e o depósito de lenha foram transformados em um

<sup>92</sup> CLESER, Vera apud SILVA, João Luiz Maximo da. Transformações no espaço doméstico – o fogão a gás e a cozinha paulistana, 1870-1930. *Anais do Museu Paulista*, São Paulo, v. 15, n. 2, p. 211, 2007.

<sup>93</sup> COSTA, Felipe Melo da. *A Tecnologia estrutural do engenheiro Francisco Bolonha em Belém-PA*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo (UFPA) – Belém, p. 80, 2016.

auditório<sup>94</sup>. O que não teria ocorrido no século XIX, por conta da importância desse tipo de espaço em um ambiente residencial dependente da lenha como combustível. Em alguns momentos poderia até mesmo ser uma característica chamativa para a venda ou aluguel de uma casa. Como ocorre em um anúncio de aluguel, publicado em um jornal de Curitiba na Província do Paraná, em agosto de 1888. Os anunciantes publicavam:

CASA

ALUGA-SE UMA BOA CASA na rua Gonçalves dos Santos, perto da Estação da Estrada de Ferro e da dos Bonds, empapelada e pintada á capricho, contendo duas salas na frente, duas alcovas, sala de jantar espaçosa, despensa, cosinha com fogão e forno e deposito para lenha, bom quintal com árvores frutíferas e excelente agua potável.

Trata-se com o capitão Melchiades.<sup>95</sup>

A descrição dos cômodos da casa não deixa de explicitar a existência de uma cozinha que possuía “fogão e forno” além de um atrativo espaço que facilitaria a sua boa utilização, um “deposito para lenha”. A não omissão dessa informação no anúncio aparece como um grande indício da importância desse local para a maior praticidade na preparação de alimentos nas residências. É dentro dessa lógica de praticidade que outro anúncio, dessa vez para a contratação de uma cozinheira, aparece em um jornal de Belém também de 1888. O anúncio contribuiu para entender que na região amazônica esses espaços de armazenamento de lenha nas casas também poderiam ser chamativos no século XIX. Em seu texto os anunciantes declaravam:

Precisa-se de uma cosinheira para casa de pequena família.

Agua e lenha, junto a cosinha.

A casa é na rua Siqueira Mendes.

Tem banheiro e bôa dormida.

Paga se bem.

Trata se á travessa das Mercês. nº 47.<sup>96</sup>

Os anunciantes pagaram ao jornal três publicações do mesmo anúncio, mostrando grande interesse em conseguir o mais rápido possível uma cozinheira. Além disso, a breve divulgação utilizava um artifício de barganha como estratégia de convencimento de sua pretendida cozinheira. O banheiro e a “bôa dormida”, com acréscimo de bom pagamento, são apresentados apenas depois da indicação de que na casa se encontrava “Agua e lenha, junto a cosinha”. A informação não foi mencionada por acaso. Todas as cozinhas do Império do Brasil no século XIX precisavam da lenha como combustível para a preparação dos

<sup>94</sup> Ibidem.

<sup>95</sup> CASA. *Gazeta Paranaense*, Curitiba, ano XII, n. 190, p. 3, 25 de ago. 1888.

<sup>96</sup> Precisa-se de uma cosinheira para casa de pequena família. *Diário de Notícias*, Belém, ano IX, n. 157, p. 1, 15 de jul. 1888.

alimentos. Nas Províncias do Pará e do Amazonas não acontecia diferente. O fácil acesso de lenha, e água como visto nas duas fontes mencionadas anteriormente, na cozinha era uma realidade a ser apreciada também na região amazônica.

Quanto mais próximo do fogo estivesse o material para queimar, mais eficiente e menos desgastante poderia ser a atuação da pessoa responsável pela preparação dos alimentos. Em uma moradia na qual o local de armazenar a lenha fosse distante do ambiente específico para o cozimento dos alimentos seria somada a necessidade de realizar mais caminhadas do fogão até o monte de lenha. Realizar o carregamento de lenha até a cozinha para em seguida alimentar o fogo com o material, ficando exposto ao intenso calor das lenhas queimando, faria da tarefa uma atividade mais árdua do que deveria ser.

Soma-se ainda outro fator na estratégia de convencimento desse anúncio de agosto de 1888. Por conta da recente abolição da escravatura no Império, ocorrida no mês de maio daquele ano, não seria mais uma possibilidade de a família anunciante optar por manter um escravizado como cozinheiro, nem mesmo anunciar que contratava um escravo de ganho que soubesse cozinhar. Enquanto os anúncios de contratação de escravizados para a cozinha - muito presentes nos jornais até maio de 1888 - se preocupavam apenas em fazer exigências, esse precisava gerar um mínimo interesse no futuro contratado. A única solução seria a pequena família moradora da Rua Siqueira Mendes, na cidade de Belém, publicar no jornal que pagaria bem para a cozinheira contratada, e como artimanha de auxílio ao convencimento explicitou em seu pequeno texto que a lenha estava à pronta disposição no ambiente da cozinha.

Fogões mais complexos também apareciam como itens que poderiam facilitar a rotina das residências. Mesmo com a tentativa de algumas publicidades em convencer os clientes que “Tijolos [...] para fogão” seriam “hoje reconhecidos como superiores às chapas de ferro”<sup>97</sup> a realidade é que os fogões de ferro, diferente dos de barro ou tijolos, poderiam ocupar um espaço menor e, algo que seria de grande utilidade, ser facilmente transportados para outro local. Em alguns momentos a publicidade de venda desses fogões os apresentava como o que mais moderno existia para as cozinhas. Como é o caso de uma divulgação de 1878, que enfatizava um prêmio o qual o modelo de fogão da Barstow Stove Company teria vencido na Exposição Universal de Viena no ano de 1873. Seria não apenas um item exibido

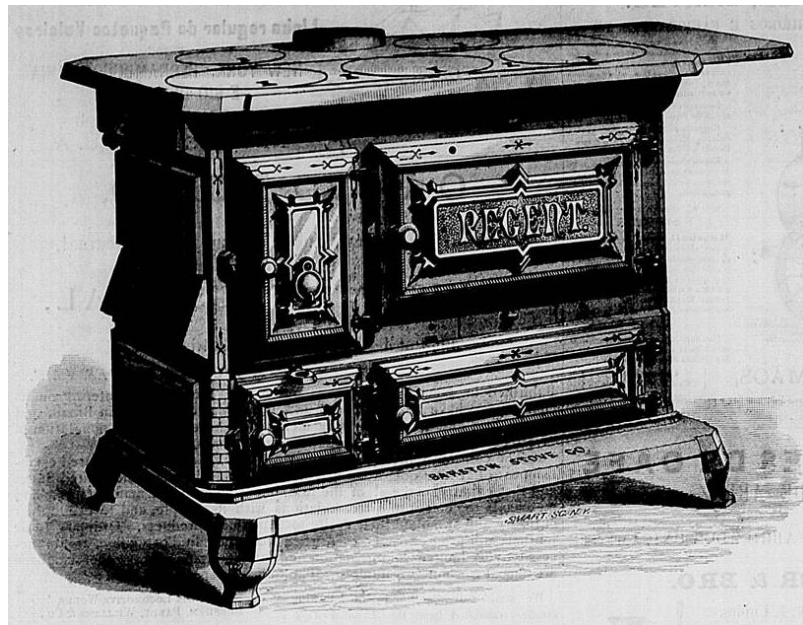
---

<sup>97</sup> ANNUNCIOS - TELHA E TIJOLO – TUDO MUITO BARATO. **O Liberal do Pará**, Belém, ano IV, n. 162, p. 2, 24 de jul. 1872.

em edição da exposição mais famosa do mundo de tecnologias modernas, mas era também um equipamento premiado.

A partir de sua compra seria possível “gozar do maior luxo da geração atual”. Também seria de grande utilidade sua capacidade para queima, afinal “se pode empregar qualquer combustível, pois lenha, carvão de pau ou de pedra, ou coke, servem igualmente bem”. Seriam capazes de fazer poupar “muito trabalho e combustível, e cozinham perfeitamente”<sup>98</sup>.

**Figura 7:** Modelo de fogão Barstow Stove Company, 1878.



Fonte: NOVO MUNDO, 1878.<sup>99</sup>

Na região amazônica os fogões de ferro eram utilizados já na primeira metade do século XIX, algo que “aponta para algumas mudanças muito sutis no aspecto do domicílio, qual seja, a construção de uma cozinha com tendência a praticidade e higiênica”<sup>100</sup>. Como pode ser visto na Figura 7, um fogão de ferro era projetado não apenas pela utilidade, mas ficam evidentes os valores estéticos os quais o permeavam. O trabalho com o ferro pretendia agradar os olhos e gerar um item de locomoção mais prática para ocupar o ambiente residencial. Com ele, “o preparo das refeições, é possível supor, ocorresse num ambiente

<sup>98</sup> BARSTOW STOVE COMPANY, FABRICANTE DE FOGÕES. *Novo Mundo*: periódico ilustrado do progresso, Rio de Janeiro, v. VIII, n. 92, p. 4, ago. 1878.

<sup>99</sup> Ibidem.

<sup>100</sup> GUIMARÃES, Luiz Antonio Valente. *As casas & as coisas: um estudo sobre a vida material e domesticidade nas moradias de Belém – 1800-1850*. Dissertação (Mestrado em História Social) - Programa de Pós-Graduação em História Social (UFPA) – Belém, p. 178, 2006.

interno da casa”<sup>101</sup>. O que faria ainda mais necessário um ambiente de depósito de lenha como o que existia na cozinha do Palacete Bolonha, em Belém.

A praticidade de locomoção desses fogões era tanta que uma divulgação de casa para alugar em Manaus, da última década do XIX, avisava aos interessados que “a mesma casa não tem fogão e nem cozinha por que um inquilino que la esteve conduzio comsigo”<sup>102</sup>. O senhor Miguel Rodrigues, anunciante, registrava a praticidade dos fogões de ferro, que para seu desgosto foi utilizada pelo inquilino anterior para levar o item como se fosse seu. Mas esse risco não superava os benefícios de se ter um “excellente fogão de ferro batido” que poderia aquecer a comida em “qualquer estabelecimento publico”<sup>103</sup>, de restaurantes às instituições do governo. Essas instituições poderiam até mesmo revezar a utilização do equipamento. Como da Tesouraria da Fazenda para o Arsenal de Marinha, caso “o fogão de ferro” por qualquer que fosse o motivo continuasse “á ser necessario”<sup>104</sup> no ambiente da cozinha.

Aparentemente o uso desses fogões aumentou nas instituições e residências da região amazônica na segunda metade do século XIX. Os indícios para isso são tanto os itens que aparecem entre os bens de mortos, como o “fogão de ferro” do espólio de D. João Prado<sup>105</sup> - morador de Manicoré na Província do Amazonas -, quanto o aumento de anúncios em jornais do Pará e Amazonas a partir da década de 60. Nos recursos da Santa Casa de Misericórdia, em Belém, para o ano de 1853 e 1854 já aparecia valores “para um fogão de ferro”<sup>106</sup>. Ao passar das décadas se tornavam mais comuns autorizações para ofícios que solicitavam “aquisição de um fogão de ferro de que havia necessidade urgente para a cosinha da cadeia civil desta cidade [de Manaus]”<sup>107</sup>.

O uso da lenha não se tornou um problema para a modernidade que esses fogões representavam. A reforma ocorrida na Santa Casa de Misericórdia, em Manaus, no ano de 1888 reforça isso. A lenha se mantinha tão essencial que ainda naquele ano era necessário construir um “depósito de lenha para serviço da cosinha e hospital”<sup>108</sup>. A substituição da lenha

---

<sup>101</sup> Ibidem.

<sup>102</sup> CASA PARA ALUGAR. *Amazonas*, Manaus, ano XXVIII, n. 3549, p. 4, 2 de set. 1892.

<sup>103</sup> FOGÃO. *Commercio do Amazonas*, Manaus, ano I, n. 16, p. 4, 21 de set. 1880.

<sup>104</sup> EXPEDIENTE DE 22 DE FEVEREIRO DE 1871 – Ofícios. *Jornal do Pará*, Belém, ano IX, n. 50, p. 1, 03 de mar. 1871.

<sup>105</sup> MANICORÉ, 19 DE FEVEREIRO DE 1881. *Amazonas*, Manaus, ano XV, n. 541, p. 4, 06 de mar., 1881.

<sup>106</sup> 28 de dezembro de 1853. *Treze de Maio*, Belém, décimo quarto ano, n. 281, p. 2, 1854.

<sup>107</sup> EXPOSIÇÃO COM QUE O CORONEL GUILHERME JOSÉ MOREIRA – 1º VICE-PRESIDENTE DA PROVÍNCIA DO AMAZONAS [...]. Manaus (Amazonas), p. 8, 11 de mar. 1884.

<sup>108</sup> EXPOSIÇÃO COM QUE O EX.MO. E RVD.MO SR. CONEGO RAYMUNDO AMANCIO DE MIRANDA [...] ANNEXO N 6, Manaus (Amazonas), p. 4, 2 de jul. 1881.

por outro combustível não parecia se tornar um problema quando o uso em questão fosse aquele realizado nas cozinhas. Porém, a forma de gerar a combustão na lenha sim. O querosene e o fósforo aparecem em alguns momentos como utensílios modernos que poderiam acarretar problemas no ambiente da cozinha.

Acender o fogo de lenha poderia ser feito com o auxílio de uma “madeira puída” colocada ao chão, que com o auxílio de uma “vareta” segura de forma firme “entre as mãos abertas” lançaria “chispas” e então “accendia-se”. Este seria, segundo alguns, “mais um processo, transmittido pelos indios”<sup>109</sup>. Mas na segunda metade do século XIX tecnologias como os palitos de fósforo<sup>110</sup> e inflamáveis como querosene<sup>111</sup>, criados na primeira metade daquele século, poderiam facilitar muito a rotina com a cozinha. Muitos indígenas da região amazônica se interessavam em trocar castanhas e outros produtos extraídos da floresta por palitos de fósforo vendidos pelos regatões<sup>112</sup>. É pensando no interesse dos consumidores da região que comerciantes como Joaquim Freire de Almeida, em 1859, se preocupavam em oferecer “phosphoros” em seus anúncios de venda<sup>113</sup>.

Por outro lado, essa facilidade de criar fogo a partir dos palitos de fósforo também gerava receios. Em “As perguntas de Susana” de Emilio Desbeaux (publicado em 1883 no periódico português “Jornal da Infância”) a protagonista sofre com o princípio de incêndio na lareira de sua casa. Após o incêndio ser contido um dos bombeiros conversa com a menina sobre a origem do fogo, explicando que ao “reunir o oxigênio ao carbono, misturando-os [...] transformam-se imediatamente n’uma coisa que é... o fogo”<sup>114</sup>. Logo em seguida, em um trecho da obra também publicado no Diário de Manaus de 1891, o mesmo bombeiro comenta sobre a facilidade que os palitos de fósforo possuem em produzir o fogo. “Quando a lenha está no fogão, não tens visto aproximar-lhe um phosphoro aceso?”, questiona o bombeiro antes de comentar que diferente da fricção entre “duas achas de lenha”, como na técnica mencionada anteriormente, seria mais fácil produzir fogo com um palito de fósforo, pois

<sup>109</sup> FRIAS, David Correia Sanches de. **Uma viagem ao Amazonas**. Lisboa: Typographia de Mattos Moereira e Cardoso, p.171, 1883.

<sup>110</sup> SOTTOMAYOR, Fernando. **A Indústria dos Fósforos: das origens ao monopólio (1862-1926)**. Dissertação (Mestrado em História Contemporânea). Departamento de História e de Estudos Políticos Internacionais (Universidade do Porto) - Porto (Portugal), 2011.

<sup>111</sup> AMORE, Priscila Santesi Bianchini. Abraham Gesner e os primórdios da indústria petrolífera no século XIX. Dissertação (Mestrado em História da Ciência). Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC) – São Paulo, p. 16, 2017.

<sup>112</sup> HENRIQUE, Márcio Couto; MORAIS, Laura Trindade de. Estradas líquidas, comércio sólido: índios e regatões na Amazônia (século XIX). **Revista História**, São Paulo, n. 171, p. 59, 2014.

<sup>113</sup> LEILÕES – AMANHÃ. **Diário do Commercio**, Belém, ano V, n. 12, p. 3, 17 de jan. 1859.

<sup>114</sup> DESBEAUX, Emilio. As perguntas de Susana – Capítulo XVIII. **Jornal da Infância: semanário ilustrado**, n. 17, p. 134, 1883.

“basta raspa-lo com a unha para elle se incendiar”. Susana se espanta e constata que “É terrível o tal phosphoro!”, enquanto o bombeiro retruca: “Mas muito útil”<sup>115</sup>. O temor da capacidade de produzir fogo tão facilmente era superado pela grande utilidade que os palitos possuíam para, entre outras coisas, acender a lenha do fogão.

Não apenas essa facilidade em gerar fogo era a preocupação. Já em 1859, em um jornal de Belém, eram levantados possíveis prejuízos contra a saúde gerados por conta dos componentes químicos presentes nos palitos. Reproduzindo uma notícia, o “Diário do Commercio” descrevia o caso de um médico que ao acender seu charuto “com um páosinho de phosphoro” foi queimado por “um pedacinho de massa phosphorica” que pousou em seu dedo produzindo uma queimadura. Supostamente o médico teria se contaminado com “o veneno do phosphoro” e por conta disso foi “indispensável a amputação do braço”, mas não resistiu a operação. O fim do texto deixa evidente a contradição entre a praticidade e o perigo dos fósforos. Com a moderna capacidade de produzir fogo

Os páosinhos de phosphoro tem-se tornado indispensáveis, mas attendendo que a massa phosphorica que elles contem, já tem causado muitas desgraças e que a evaporação da mesma mistura com enxofre dá origem a varias enfermidades, muito principalmente nos operários das fábricas, seria uma tarefa da chimica, descobrir uma massa menos nociva para substituir ao phosphoro.<sup>116</sup>

A solução não seria menos modernidade, pelo contrário, a solução estaria nela própria. O campo científico da Química teria a responsabilidade de encontrar um componente que possibilitasse o uso dos palitos de uma forma menos danosa. Foi nesse mesmo campo do conhecimento que o querosene emergiu, e também assustou. Na região amazônica é possível encontrar alguns casos de incêndios em cozinhas gerados pela utilização desse inflamável. Em 1876 ficou registrada a “DESGRAÇA” ocorrida na casa do Tenente Constantino José Nunes, em Belém. A divulgação da tragédia informava que “incendiara-se na cosinha” o “filho menor” de Constantino Nunes. A criança faleceu poucas horas depois, e as autoridades acreditaram que foi “ocasionado o incêndio por uma lamparina de kerosene que achava-se perto do fogão, que é de pouca altura”<sup>117</sup>. Possivelmente o querosene não estava sendo utilizado para auxiliar a combustão da lenha, mas mesmo assim se mostrou perigoso no ambiente da cozinha.

<sup>115</sup> MIMO Á INFANCIA – AS PERGUNTAS DE SUSANA POR EMILIO DESBEAUX. **Diário de Manaus**, Manaus, ano I, n. 185, p. 2, 08 de jan. 1891.

<sup>116</sup> VARIÉDADES. **Diário do Commercio**, Belém, ano V, n. 107, p. 2, 16 de mai. 1859.

<sup>117</sup> DESGRAÇA. **O Liberal do Pará**, Belém, ano VIII, n. 207, p. 1, 13 de set. 1876.



Diferente do caso ocorrido na cozinha “de uma moça de nome Faustina”, que de fato pretendia usar do querosene para iniciar a combustão da lenha mais facilmente. O caso se deu “para as bandas do Bailique”, na Província do Pará, quando Faustina pretendia “atizar lume no fogão”. A moça derramou querosene que estava armazenado em uma lamparina “sobre a lenha e riscou um phosphoro: tão desastrosamente o fez, porém, que o fogo communicou-se ao kerosene que estava na lamparina e este fez explosão”<sup>118</sup>. O vestido da jovem entrou em combustão rapidamente, quando sua atitude foi correr para a rua e pedir auxílio aos vizinhos. Foi quando “diversas pessoas a accudiram”. Faustina ficou muito queimada e em, segundo o jornal que noticiou, “imminente perigo de vida”. A partir desse caso se alertava que:

Não é esta a primeira desgraça que o kerosene tem ocasionado entre nós, e nem também é esta a primeira vez que lamentamos a pouca precaução com que algumas pessoas usam d’este perigoso combustível.  
Repetimos pois a nossa recommendação, toda a cautella é o pouca com o kerosene. Muitas vezes um pequeno descuido dá em resultado uma grande desgraça como esta que vimos de narrar.<sup>119</sup>

A lenha não aparece nas cozinhas como problema a ser substituído, apenas como um combustível cotidiano<sup>120</sup>. Já o moderno querosene era tomado como um potencial perigo capaz de gerar “grande desgraça”. Porém, uma das dificuldades que emergia com o uso da lenha na cozinha estava relacionada com seu manejo no fogo. O manejo da lenha no fogo se tornava um problema quando incêndios eram gerados por “Abundancia de lenha no fogão”, “descuido de uma criada” ou “excesso de calor de um forno da padaria”, como os registrados no relatório sobre incêndios no Rio de Janeiro em 1874<sup>121</sup>.

O descuido com a lenha gerava situações como a do senhor Hypolito Silva, que sofreu o início de um incêndio em sua casa em Belém, também em 1874. Segundo o que se noticiou, ele saiu deixando sua casa trancada. Em certo momento quem passou pela frente da casa percebeu que havia algo de errado. Foi quando “deram pelo incêndio que começava a manifestar-se em um deposito de lenha no interior da casa”. Para sorte de Hypolito algumas pessoas se prestaram a utilizar uma “pipa d’água”, que também por sorte passava pelo local

<sup>118</sup> NOTICIÁRIO. **O Liberal do Pará**, Belém, ano X, n. 49, p. 1, 28 de fev. 1878.

<sup>119</sup> Ibidem.

<sup>120</sup> Apesar de aparecerem algumas publicidades de carvão coque no Pará indicando vantagens sobre a lenha, como facilidade por “não dar o trabalho de cortar”. Ver: CARVÃO COKE. **Jornal do Pará**, Belém, ano XIV, n. 78, p. 4, 07 de abr. 1876.

<sup>121</sup> CARVALHO, Joaquim José de. N 1 – CORPO DE BOMBEIROS – MAPPA DOS INCENDIOS OCORRIDOS DESDE 1º DE JANEIRO ATÉ O FIM DE DEZEMBRO DE 1874 - Directoria Geral do Corpo de Bombeiros, em 1º de fevereiro de 1875. In: JUNIOR, José Fernandes da Costa Pereira Junior. **ANNEXOS do Relatório apresentado a Assembleia Geral Legislativa pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas [Império do Brasil], José Fernandes da Costa Prereira Junior**. Rio de Janeiro: Typographia Americana, p.969. 1875.

transportando o líquido, e conseguiram “extinguir o fogo”<sup>122</sup>. Fato semelhante o ocorrido na mesma cidade, próximo da “Praça de Pedro II”, quando José Alves Moreira Franco notou que se iniciava um incêndio no prédio do “hotel Trovador”. Junto com outros que também presenciavam o caso, José arrombou a porta e constatou “começo de incendio no fogão, sendo elle devido á porção de lenha que alli se achava”<sup>123</sup>. Difícil conseguir descobrir o que ocasionou o princípio de incêndio no “deposito de lenha” da residência de Hypolito, mas no caso do hotel Trovador é possível que tenha acontecido aquilo que o relatório sobre incêndios classificou como “Abundancia de lenha no fogão”.

Apesar de essa abundância ser causadora de incêndios não era a única forma equivocada de tratar a lenha no fogo. Afinal, a menor faísca poderia gerar notícias como a registrada em Manaus, em 1885, que registrava “incendio em uma cocheira coberta de palha situada á rua da Matriz desta cidade”. O delegado de polícia tratou de verificar a situação e conseguiu perceber que o incêndio na cocheira foi iniciado pelo “fogo causado pelas faíscas do fogão da mesma”<sup>124</sup>. Não apenas incêndios estavam relacionados com o bom uso da lenha, mas os valores estéticos da cozinha também estavam em questão.

Em uma publicidade de serraria a vapor também de 1885, mas na cidade de Belém, é possível observar como naquele momento do século XIX essa preocupação com o espaço da cozinha, higiênico e bonito, se relacionava diretamente com o uso da lenha. A serraria não apenas apresentava lenha para vender, mas também tentava conquistar seus clientes utilizando como estratégia de convencimento a manutenção estética da cozinha e do fogão. Oferecendo lenha em “pequenas achas”, em tamanho padronizado, contrastava o uso de seu produto com a lenha comprada em tamanhos diversos que geravam “os prejuízos seguintes”:

ter de ficar a fornalha aberta, de onde parte o estrago dos fogões; o pedaço da acha que fica fóra da fornalha, depois de consumida a parte que está dentro cáe a parte com fogo no soalho e o queima, muitas vezes sem que a cosinheira possa evitar, por muitas vezes achar-se distrahida em outros serviços fóra da cosinha.<sup>125</sup>

A lenha vendida pela serraria teria a vantagem de manter “o aceio da cosinha” e também poderia melhorar “o espaço em que ella póde arrumar-se na mesma cozinha”. Como é possível ver no trecho citado anteriormente, a ideia de manutenção da limpeza no espaço da

<sup>122</sup> COMEÇO DE INCENDIO. *Diário de Belém*, Belém, ano VII, n. 166, p. 1, 22 de jul. 1874.

<sup>123</sup> COMEÇO DE INCENDIO. *A Constituição*, Belém, ano X, n. 289, p. 2, 18 de dez. 1883.

<sup>124</sup> SECÇÃO OFFICIAL. *Jornal do Amazonas*, Manaus, ano XI, n. 1127, p. 1, 05 de nov. 1885.

<sup>125</sup> SERRARIA Á VAPOR. *Diário de Notícias*, Belém, ano VI, n. 256, p. 3, 11 de nov. 1885.

cozinha se apresenta quando a publicidade afirma que o produto oferecido poderia evitar o estrago dos fogões e do assoalho das cozinhas.

Além disso, ainda facilitaria seu armazenamento – o que enfatiza mais uma vez a importância do depósito de lenha para as residências. A praticidade estaria no uso do espaço para armazenamento e também no transporte da lenha até o fogão. Enfaticamente a serraria destacava que a partir do uso da lenha oferecida seria possível perceber “a facilidade que tem a sra. que dirige a cozinha, na falta de criados”<sup>126</sup>. Essa estratégia utilizada pela serraria é reveladora sobre preocupações que habitavam mentes que atuavam no espaço das cozinhas amazônicas, e do Império do Brasil, no século XIX. A publicidade possuía interesse de atrair a atenção desses sujeitos históricos.

O artifício revela também uma relação entre o uso da lenha no ambiente da cozinha relacionado com a chamada “economia doméstica”, que se tornou uma “área de conhecimento voltada aos cuidados do lar” e se interligava com “o campo da higiene”<sup>127</sup>. Na segunda metade do século XIX a economia doméstica, que já aparecia na Europa desde o século XVIII, se eleva ao nível de uma disciplina com pretensões de racionalização científica. Pretendia-se “que por meio da educação, as jovens aprendessem e se apropriassem das ocupações domésticas, garantindo o bem-estar e a moral da casa, ajudando no controle sobre as finanças”<sup>128</sup>.

O termo na região amazônica foi utilizado tanto para se referir à disciplina existente no planejamento de educação de meninas - como na obrigatoriedade de ensino para meninas “expostas” (abandonadas) definidas nas Posturas Municipais de Belém em vigor no ano de 1873, que previa o ensino de “economia domestica de uma mãe de família”<sup>129</sup>, e no Regulamento da Instrução Pública do Amazonas em 1883 que previa “Principios de economia

<sup>126</sup> SERRARIA Á VAPOR. **Diário de Notícias**, Belém, ano VI, n. 256, p. 3, 11 de nov. 1885.

<sup>127</sup> KODAMA, Kaori. A presença dos vulgarizadores das ciências na imprensa: a *Sciencia para o Povo* (1881) e seu editor, Felix Ferreira. **Tempo**, v. 25, n. 1, p. 64, 2019.

<sup>128</sup> MONTEIRO, Ana Maria Reis de Goes; FERREIRA, Kelen Gracielle Magri. A Economia Doméstica e a contribuição feminina na Arquitetura Moderna. **Thésis**, São Paulo, v. 7, n. 13, p. 46, 2022.

<sup>129</sup> “ART. 139. Se a pessoa encarregada de alguma exposta quizer continuar na sua educação, quando tenha chegado a idade de 8 annos, lhe será permittido, assignando termo na camara, pelo qual se obriga a fazer continuar a aprender a leitura, escripta, contabilidade, e economia domestica de uma mai de família, e receberá a prestação até a idade de 11 annos”, Ver: CAMARA MUNICIPAL. **Jornal do Pará**, Belém, ano XI, n. 106, p. 2, 13 de mai. 1873.

domestica e trabalho de agulha, para as meninas”<sup>130</sup> – quanto para a prática nas residências, como melhor organização e diminuição de despesas.

Muitos, como Bertino Miranda em seu discurso para as meninas no “Collegio Lisbonense” em Belém de 1874, acreditavam que “a educação da mulher que mais tem preocupado os modernos é a instrução”, considerando que seria a “natural educadora da prole” e por isso necessitando de educação para exercer sua tarefa, o “mundo civilizado”<sup>131</sup> se esforçaria em lhe ensinar. Bertino Miranda se preocupou ainda em ressaltar livros direcionados a economia doméstica que exemplificavam a preocupação moderna com a formação das meninas. Menciona Beecher Stowe nos Estados Unidos, com seu “tratado de Economia domestica”, e Madame Hippeau na França, que “faz um curso também de economia domestica”. O livro de Harriet Beecher Stowe, de 1869, fornecia conhecimentos sobre formas de melhorar os trabalhos das mulheres no ambiente da casa, de noções de arquitetura para a escolha do imóvel à organização dos temperos na cozinha para economizar tempo e esforço<sup>132</sup>.

Nesse sentido que a serraria tentava apresentar seu produto como solução para uma questão da economia doméstica, pois segundo sua publicidade os clientes reconheceriam “quanta economia traz esta lenha assim preparada”. A grande vantagem da lenha ofertada não estaria no custo do produto, que “Á primeira vista parece caro [...] por 1\$600 ou 16\$ o milheiro”, e sim no valor de uso que ficaria evidente “dias depois que se começa a consummir este combustível”<sup>133</sup>. A praticidade do tamanho o qual a lenha era cortada manteria a beleza impedindo “fogo no soalho”, gerando economia do “espaço em que ella póde arrumar-se” e “facilidade” na preparação de alimentos na cozinha, objetivos para os quais manuais como o de Beecher Stowe direcionavam.

Para além do uso e organização da lenha na cozinha, outra dificuldade aparecia. A forma de obtenção do combustível não parece ter sido algo tão simples quanto pode parecer em um primeiro momento. Como já foi possível perceber, existia a comercialização de lenha para consumo em cozinhas na Amazônia do século XIX. Em Belém, no ano de 1851, quando

<sup>130</sup> REGULAMENTO N. 47 – DE 28 DE MARÇO DE 1883. **Amazonas**, Manaus, ano XVIII, n. 925, p.1, 26 de set. 1883.

<sup>131</sup> LITTERATURA – Discurso proferido pelo distinto bacharel o sr. Bertino Miranda, por ocasião da distribuição de prêmios que teve lugar no collegio Lisbonense na noite de 19 do corrente. **Jornal do Pará**, Belém, ano XIII, n. 292, p. 1, 27 de dez. 1874.

<sup>132</sup> MONTEIRO; FERREIRA. Op. cit, p. 52.

<sup>133</sup> SERRARIA Á VAPOR. **Diário de Notícias**, Belém, ano VI, n. 256, p. 3, 11 de nov. 1885.

se tratava sobre a crise de abastecimento na capital, entre os itens em falta mencionados se encontravam “milho, peixe secco e mesmo lenha para a cozinha”<sup>134</sup>. Um grande indício de que a obtenção de lenha não era sempre uma relação de ir ao mato e produzir combustível.

A tabela de abono aos Oficiais e Praças do Exército na Província do Amazonas, do ano de 1854, soma-se como vestígio sobre a existência de certa burocracia para obtenção de lenha – Tabela 1. Não apenas as residências, mas as instituições também estavam submetidas à normatização para obter o combustível. O que é algo muito significativo de atestar. Afinal, a região amazônica era vista no Império, e na própria região, frequentemente como portadora de inesgotáveis recursos de madeiras. Em um primeiro momento essa realidade pressupõe um acesso facilitado para lenha. No entanto, ao menos nas capitais, indivíduos das Províncias do Pará e Amazonas precisariam despende algum valor para adquirir lenha.

**Tabela 1:** Valor abonado aos Oficiais e Praças do Exército – Província do Amazonas – para o ano de 1854.

PRODUTO	QUANTIDADE	VALOR
Carne fresca	uma libra	100 réis
Farinha	uma quarenta avos de alqueire	075 réis
Arroz	quatro onças	025 réis
Lenha	uma acha	018 réis
Sal	uma onça	002 réis
Toucinho	duas onças	040 réis
	TOTAL	260 réis

Fonte: GOMES, Bento Machado (Alferes Ajudante d'Ordens). 1854.<sup>135</sup>

Como a Tabela 1 indica, parece não ter sido opção imediata a extração de lenha para queimar no preparo de alimentos. Porém, isso aparentemente se aplicava mais frequentemente para localidades como Belém (PA), Santarém (PA), Óbidos (PA), Manaus (AM) e Serpa (AM). Ao que parece a preocupação em um primeiro plano estava com a

<sup>134</sup> Correio dos Pobres. Serie Primeira, n. 1, p. 3, 25 de jul. 1851 apud MACEDO, Sidiana da Consolação Ferreira de. **Daquilo que se come:** uma história do abastecimento e da alimentação em Belém (1850-1900). Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós Graduação em História Social (UFPA) – Belém, p. 153, 2009.

<sup>135</sup> SECRETARIA DO EXPEDIENTE MILITAR DA PROVINCIA DO AMAZONAS. **Estrella do Amazonas**, Manaus, 7º trimestre, n. 74, p. 4, 14 de jan. 1854.

extração de madeira em terrenos do Governo e utilização de propriedades privadas para o fornecimento dessa lenha. O que corrobora essa perspectiva é o fato de que o Arsenal de Marinha em Belém - instituição que dependia da capacidade de extração de lenha para manter o conserto e construção de embarcações – perdeu, na segunda metade do século XIX, o seu direito de extração de madeira. Desde o século XVIII o controle sobre a extração da madeira no Arsenal da Marinha era feito pela própria instituição<sup>136</sup>, mas na segunda metade do XIX isso modifica. O Arsenal de Marinha se torna dependente de proprietários que aceitassem o fornecimento de madeiras por meio de editais oficiais. Em 1858, o Presidente da Província Ambrósio Leitão da Cunha apresentava sua ideia de que para melhorar o Arsenal seria necessário obter madeira a partir de “um corte delas por conta do estado, como já aqui houve”, pois a estratégia de “dependencia de particulares” poderia gerar a falta do material para a instituição. O corte deveria ser feito pelo estado, mas em lugar “convenientemente escolhido [...] para evitar-se abusos”<sup>137</sup>.

A lenha necessária para o cozimento de alimentos no Arsenal, assim como para outras instituições do período, era obtida também com particulares. A burocracia necessária era a publicação de edital solicitando os itens necessários, entre eles lenha. As propostas, em todos os editais independentemente da instituição, tinham que ser apresentadas em cartas fechadas com o nome do produto a ser fornecido e o valor pelo qual o concorrente oferecia. As propostas eram comparadas e o item arrematado pelo menor preço. Em 1855 o Arsenal da Marinha lançou edital solicitando, entre outros produtos, “toucinho, vinagre, sal, lenha em achas, bolaxas”<sup>138</sup>. O formato padronizado da escrita de editais, tal como aparece do edital do Corpo de Artilharia do Amazonas, em 1864, solicitando “lenha achas, manteiga ingleza, libras, pães de 6 onças”<sup>139</sup> e outros itens, era mantido pelas diferentes instituições.

Os editais eram utilizados para conseguir lenha para estabelecimentos como o Hospital Ordem Terceira de Belém, quando se ressaltava que “Os generos que não forem bons, serão rejeitados”<sup>140</sup>, Cadeia, solicitando propostas para “[...] vassouras de sipó, gallinhas, lenha em achas”<sup>141</sup>, Enfermaria Militar em Manaus<sup>142</sup>, Santa Casa de Misericórdia de Manaus<sup>143</sup> e

<sup>136</sup> LOPES, Thoribio. **Arsenal de Marinha do Pará: sua origem e história**. Belém: [s.n.], p. 104, 1945.

<sup>137</sup> CUNHA, Ambrósio Leitão da. **Relatório de Presidente de Província do Pará**, p. 8, 8 de dez. 1858.

<sup>138</sup> EDITAL. **Treze de Maio**, Belém, Décimo sexto ano, n. 569, p. 2, 23 de out. 1855.

<sup>139</sup> CORPO DE ARTILHERIA. **O Catechista**, Manaus, ano II, n. 145, p. 4, 24 de dez. 1864.

<sup>140</sup> ORDEM TERCEIRA. **Jornal do Pará**, Belém, ano VIII, n. 292, p. 2, 24 de dez. 1869.

<sup>141</sup> PARA A CADEIA. **Jornal do Pará**, Belém, ano VI, n. 286, p. 3, 17 de dez. 1867.

<sup>142</sup> CONSELHO ADMINISTRATIVO. **Jornal do Rio Negro**, Manaus, ano I, n. 146, p. 2, 28 de dez. 1867.

<sup>143</sup> DE ORDEM DO ILLM. SR. PROVIDOR CHAMO CONCORRENTES PARA O FORNECIMENTO DE LENHA [...]. **Jornal do Amazonas**, ano IX, n. 877, p. 4, 13 de dez. 1883.

Santa Casa de Belém, que solicitava “lenha grossa” em “carrada”<sup>144</sup>. Algumas instituições, como o Instituto Paraense, realizavam editais para fornecimentos semestral dos itens listados, de Janeiro a Junho e de Julho a Dezembro<sup>145</sup>. A presença da lenha nestes documentos é significativa para entender que ela, na maioria das vezes reconhecida como tão abundante na região, também foi inserida na burocracia moderna.

Adentrar na mata com o machado e tomar o contato direto com o Meio Ambiente, coletando galhos ou derrubando árvores, era uma realidade mais presente para sujeitos como Hortencia, do romance de Marques de Carvalho. Que precisava apenas estar perto da mata e então “Encarregar-se-ia a mata de lhes fornecer lenha, tanto quanto necessitassem”<sup>146</sup>. Ou para Efigênia, que se tornou uma trágica notícia no jornal de Marapanim e foi replicada em jornal de Belém. A moradora da região do Rio Maú foi “cortar lenha para alimentar um forno de coser farinha”. Na relação entre mulher e árvore um trágico acidente ocorreu. Seu machado encontrou com a árvore de forma desajeitada e dela produziu “uma lasca”. Tal fragmento da árvore “partiu-lhe o craneo”. Efigênia, após sua ação no ambiente, encontrou-se com “a morte horas depois”<sup>147</sup>. A produção de lenha para o fogo poderia ser arriscada. Mas esse risco parece não ter existido aos funcionários para a obtenção de combustível nas instituições. Afinal, mesmo quando a lenha não fosse arrematada pelos editais seria possível, ao invés de buscar ao mato, conceder autorização:

[...] para mandar comprar durante o próximo vindouro semestre de janeiro á junho e pela verba das despesas miúdas d’esse arsenal [de guerra], a lenha precisa para o rancho das companhias de aprendizes artífices e operários militares, visto não ter o respectivo conselho de compras arrematado o provimento d’esse artigo, em razão do subido preço das propostas, que foram apresentadas no mesmo conselho.<sup>148</sup>

O risco que Efigênia correu e que resultou em seu falecimento, não foi sofrido por Joaquim Leopoldo do Couto, o ajudante do porteiro do Arsenal de Guerra em 1880. Quando a não se conseguiu arrematar a lenha, foi possível - assim como o ofício transcrito anteriormente - comprar com qualquer fornecedor, sem a necessidade dos editais de proposta em carta fechada. As “100 achas de lenha fina” não tiveram que ser extraídas da floresta pelo próprio Joaquim, ou outro funcionário do Arsenal. Foram compradas por 1\$800 réis de

<sup>144</sup> EDITAES – SANTA CASA. **Diário de Notícias**, ano. III, n. 289, p. 3, 21 de dez. 1882.

<sup>145</sup> CONSELHO ECONOMICO DO INSTITUTO PARAENSE. **A Constituição**, Belém, ano XIII, n. 140, p. 3, 20 de jun. 1886.

<sup>146</sup> CARVALHO, Marques de. **Hortência**. Belém: Fundação do Pará Tancredo Neves/Secretaria do Estado de Cultura, p. 101, 1989 (original de 1888).

<sup>147</sup> DESASTRE. **Diário de Notícias**, Belém, ano iv, n. 107, p.2, 13 de mai. 1883.

<sup>148</sup> OFFICIOS – AO DIRECTOR DO ARSENAL DE GUERRA. **Jornal do Pará**, Belém, ano XIII, n. 2, p. 1, 03 de jan. 1875.

Chaves & Filho. A relação entre Joaquim, o machado e a árvore foram substituídas pela burocracia. Não precisou se arriscar, apenas tomar “Nota das despesas miúdas”<sup>149</sup>.

Dentro dessa lógica burocrática, tudo leva a crer que existia um uso racional da lenha nessas instituições. Os responsáveis oficiais pelo bom andamento das cozinhas possuíam algum grau de reflexão e sugestão para a qualidade da lenha comprada e sua forma de uso. Existem indícios de que poderiam partir as achas compradas, tanto para que coubessem no fogão - principalmente quando esses fossem de ferro - quanto para transformar uma acha comprada em duas ou três, dessa forma gerando economia de combustível, na lógica da economia doméstica. A publicidade da serraria a vapor de 1885 permite identificar isso quando reconhece a frequência que “a cosinheira destrôa o soalho com golpes de machadinhas com que se servem para amiudar a lenha”<sup>150</sup>. Rachar a lenha na cozinha era comum e poderia ser também para economizar. Essa busca pelo bom e econômico uso desse combustível é encontrada quando se definia que no Hospital da Província da Bahia “Fica ao prudente arbitrio do Director fazer regular diariamente o gasto da lenha, que, segundo sua qualidade, for necessária na Cozinha”<sup>151</sup>.

Da mesma forma, a exposição sobre o consumo de lenha na Santa Casa em São Paulo, em 1859, também revela práticas de economia desse combustível. Afinal, “Segundo as tabellas, que dão três achas de lenha para o consumo de dous indivíduos sustentados pelo hospital” o consumo no trimestre seria de “161,532 achas”, mas conseguiu ser de apenas “42,948 achas” mantendo o atendimento “mui satisfatoriamente”<sup>152</sup>. A diminuição do consumo de lenha teria sido alcançada depois que “as irmãs de caridade” assumiram a fiscalização “da dispensa, cozinha”.

O uso da lenha fazia com que o ato de cozinhar se tornasse ainda mais pesado. Além do responsável pelo preparo da comida ter de suportar o calor do fogo e o trabalhoso preparo dos alimentos – como lavar e escamar um peixe, por exemplo – teria que buscar lenha e a rachar caso não estivesse com as proporções adequadas para o uso. O que fazia uma casa com depósito de lenha junto à cozinha reduzir muito o desgaste do trabalho nesse espaço. O uso de lenha bem cortada auxiliaria na manutenção da higiene e beleza.

<sup>149</sup> ARSENAL DE GUERRA. **O Liberal do Pará**, ano XII, n. 282, p. 2, 14 de dez. 1880.

<sup>150</sup> SERRARIA Á VAPOR. **Diário de Notícias**, Belém, ano VI, n. 256, p. 3, 11 de nov. 1885.

<sup>151</sup> DECRETO N. 1.104, DE 03 DE JANEIRO DE 1853 - TITULO III – DISPOSIÇÕES GERAES. **Coleção das Leis do Império do Brasil**. Tomo 16, Parte 2ª, Secção 1ª, p. 30, 1853.

<sup>152</sup> ANNAES DO SENADO DO IMPÉRIO DO BRASIL - SESSÃO EM 22 DE AGOSTO. Rio de Janeiro: Typographia do Correio Mercantil, volume III, p. 142, 1859.



Seria possível observar, por algumas localidades do Pará e Amazonas do século XIX, situações como a do depósito de lenha na crônica de Paul de Kock. Cena parecida foi inclusive registrada em uma crônica de Luiz do Lago, original do jornal de Belém, no ano de 1886. Em um dos momentos da crônica, “uma mulata, jovem ainda” vai até a taberna de um português pela manhã. A mulher “escolhe dous tostões de lenha, tirando de um monte as achas que arruma no braço esquerdo”, se esforça e “apanha do balcão os embrulhos com café, manteiga e assucar”<sup>153</sup>. O taberneiro, diferente da crônica de Kock, não tenta enganar a jovem usando um cavalo como distração enquanto vende lenha ruim. É ela própria quem escolhe o produto. Sem precisar ir ao mato. Pagando pela lenha se anulava o desgaste físico que surgiria com o empunhar do machado, para as mulheres das duas crônicas. Para elas e para as instituições da região não seria preciso entrar na floresta, mas algumas vezes se exigia do vendedor expressamente “Lenha da matta”<sup>154</sup>.

### 3. Lenha para caldeiras da navegação

Nas embarcações também se cozinhava. O que significa que precisavam de lenha, e algumas vezes de outras tecnologias para auxiliar no uso dela. Fogões não eram incomuns nos interiores dos navios no século XIX. Em língua inglesa o fogão usado em bordo ganhou até mesmo nome. Chamado de “Caboose” tinha seu espaço reservado frequentemente no convés ou mesmo em um ambiente de cozinha no interior do navio<sup>155</sup>. No Império do Brasil não parece ter ganhado um nome só seu, mas os fogões também foram utilizados para o aquecimento de alimentos em alto mar.

É possível que navios de imigrantes, por exemplo, tenham mantido pelo menos um fogão de ferro em seu interior. Seria um item importante para manter o “Regulamento Para o Transporte de Emigrantes” de 1858. Pela publicação do regulamento no jornal *Gazeta Official*, do Pará, podemos perceber regras sobre “a quantidade suficiente, e boa qualidade, de combustível, agua e mais provisões de boca para viagem”, de “Tantas cozinhas” com capacidade de atender o número de pessoas a bordo, além de “utensílios de cozinha e mesa em numero e qualidade sufficientes para os passageiros”. O Capitão do navio teria ainda a

<sup>153</sup> LAGO, Luiz do. Folhetim – Croquis Ao Folheminista do Diário de Noticias. **Diário de Notícias**, ano VII, n. 172, p. 2, 01 de ago. 1886.

<sup>154</sup> N. 20 – ORDEM DO ILLM. S.R INSPECTOR. **Jornal do Amazonas**, Manaus, ano XIII, n. 1518, p. 3, 05 de abr. 1888.

<sup>155</sup> PATTERSON, Captain Howard. *Illustrated Nautical Dictionary Unabridged*. New York: Publication Offices. 1891.

obrigação de “distribuir [...] o comer já preparado”<sup>156</sup>. Um ou mais fogões de ferro parecem uma tecnologia indispensável para o cumprimento destas normas. Publicidades emergiam em jornais apresentando soluções para isso, como a que pode ser encontrada no *Jornal do Pará* em 1870. Nela se apresentava aos interessados:

FOGÃO

Vende-se por pouco dinheiro um fogão grande de ferro bonito proprio para navio, ou para quem tem muita gente. Quem o pretender pode vello na casa nova travessa d’Agoa das Flôres n. 45.<sup>157</sup>

O fogão “bonito” próprio para o navio evidencia a necessidade por um combustível, solicitado também no regulamento mencionado anteriormente. E era principalmente a lenha que cumpria esse papel. Porém, não era apenas no preparo de alimentos que a lenha aparecia como indispensável. As caldeiras dos vapores dependiam de alimento para suas fornalhas. Estas consumiam mais lenha do que qualquer fogão de ferro que pudesse estar no interior do navio.

Consideremos como correta a afirmação do viajante Annibal Amorim, em uma parada na qual seu vapor “tomou lenha” em suas viagens pelo Amazonas em 1909, na qual é categórico em registrar que “Este é quase o unico combustível empregado na navegação interior, na Amazônia”<sup>158</sup>. Temos então um registro de que no início do século XX a lenha ainda era o fundamental combustível dos vapores que navegavam a Amazônia, o que explicita que ao longo de todo o século XIX a situação foi semelhante.

Essa necessidade pela lenha para alimentar as caldeiras gerava uma dinâmica de obtenção de lenha totalmente dependente do corte. Não seria possível tentar amenizar a intervenção no ambiente utilizando apenas a prática da coleta de lenha – o que em alguns momentos poderia ser suficiente para o cozimento. As caldeiras dos vapores precisavam do calor que só poderia ser obtido pela combustão de árvores cortadas. Apenas a árvore cortada poderia ser transformada em “lenha própria para o fornecimento dos vapores”.

Podemos ter como certo que a navegação a vapor na Amazônia significou também intensa exploração das florestas para obtenção de lenha. É de se reconhecer que o cozimento de comida já era no período um significativo impacto nas matas da região, principalmente

<sup>156</sup> PARTE OFFICIAL – Decreto n. 2.168 – Do 1º de maio de 1858. *Gazeta Oficial*, Belém, ano I, n. 118, p. 1, 30 de set. 1858.

<sup>157</sup> FOGÃO. *Jornal do Pará*, Belém, ano VIII, n. 11, p. 3, 15 de jan. 1870.

<sup>158</sup> AMORIM, Annibal. *Viagens Pelo Brasil*: com oitenta gravuras; do Rio ao Acre; aspectos da Amazônia; do Rio a Mato Grosso. Rio de Janeiro: Livraria Garnier, p. 176, 1917.

quando consideramos que a maior parte do consumo de lenha em outras regiões era justamente nas cozinhas até a primeira metade do século XX<sup>159</sup> e que na região amazônica a produção de farinha de mandioca consome muita lenha até os dias atuais<sup>160</sup>. Somavam-se as caldeiras aos fogões. Com a nova tecnologia dos vapores, novos problemas.

Apesar da cobertura florestal, desde o início da navegação a vapor na região amazônica se registrava que “Uma das maiores dificuldades, que pôde empecer a marcha regular do Vapôr, é o córte da lenha, e os meios de transporte para bordo”<sup>161</sup>. No relatório de viagem de Marcos Pereira de Sales, Major do Corpo de Engenheiros, alguns pontos são descritos como de fácil acesso ao “combustível”, mas o mesmo “não acontece nos outros pontos” e uma grande questão para essa dificuldade é “o seu transporte das matas para o porto da Povoação, onde deve ser embarcado”<sup>162</sup>.

Transformar árvores em lenha era um trabalho árduo. Era trabalhoso para a tripulação dos vapores, e demorado para o período do trajeto, sair da embarcação para produzir lenha. Quando não encontravam população que pudesse realizar esse trabalho era indispensável que tripulantes, e em alguns momentos os passageiros, concluíssem essa tarefa. Afinal, sem a lenha seria impossível continuar a viagem com o vapor. Nos relatos do viajante Charles Barrington Brown - geólogo que esteve nas Províncias do Pará e Amazonas entre 1873 e 1875 - foram registradas algumas situações relacionadas com a lenha nos trajetos realizados a bordo dos vapores “Beija-Flor” e “Guajará”. Os escritos de Brown permitem compreender algumas dinâmicas e sentimentos em torno do uso da lenha nos vapores. Quando na região do Rio Javari, no Amazonas, realiza uma comparação que ressaltou como o consumo de lenha pela fornalha desgastava quem produzia o combustível. Segundo seu relato, a “lenha tornou a faltar durante a tarde, pois o Guajará poderia facilmente queimar em nove horas tanto quanto nossos homens poderiam cortar em doze”<sup>163</sup>.

---

<sup>159</sup> Miguel de Carvalho, utilizando as estimativas de Aníbal de Souza, considera que o consumo anual de lenha por pessoa seria cerca de 6 metros cúbicos por ano. Ver: CARVALHO, Miguel Mundstock Xavier de. **História do desmatamento da Floresta com Araucária**: agropecuária, serrarias e a Lumber Company (1870-1970). São Paulo: Editora Dialética, EPUB não paginado, 2023.

<sup>160</sup> ALVES, Raimundo Nonato Brabo; JÚNIOR, Moisés de Souza Modesto. **Demanda de lenha para torragem de farinha de mandioca nos biomas Amazônica, Cerrado e Caatinga**. Belém (PA): Embrapa Amazônia Oriental, p. 14-17, 2017.

<sup>161</sup> SALES, Marcos Pereira de. Descrição e roteiro da viagem do vapôr Marajó, desde a capital do Pará até a cidade da Barra, Capital da Província do Amazonas, pelo Dr. Marcos Pereira de Sales, Major do corpo de Engenheiros. **Treze de Maio**, Belém, ano XIV, n. 258, p. 2, 26 de nov. 1853.

<sup>162</sup> Ibidem.

<sup>163</sup> BROWN, Charles Barrington; LIDSTONE, William. **Fifteen thousand Miles on the Amazon and its tributaries**. London: Edward Stanford, p. 486, 1878.

Buscando solucionar o problema de quem estava dentro dos vapores, nas margens dos rios das Províncias do Pará e Amazonas da década de 50 do século XIX o termo “depósito de lenha” ganha outros contornos. Esse termo começa a ser amplamente utilizado na região amazônica para se referir aos locais que mantinham lenha disponível para compra pelos comandantes dos vapores, um “depósito de lenha” não seria apenas um espaço para armazenar a lenha para os fogões. Esses locais se tornaram não apenas pontos de embarque de lenha, mas também de interações. Dos humanos entre si e deles com o ambiente ao redor.

É em uma parada de lenha que Brown registra a decisão de explorar uma floresta no Rio Trombetas, no Pará, enquanto aguardavam o embarque do combustível. O período de embarque da lenha permitiu que Brown e seus companheiros de viagem encontrassem com um “grande macaco preto” na copa de uma árvore, que não gostou da presença deles. Aos visitantes coube apenas fugir do macaco que “atirou-nos com paus”<sup>164</sup>. Essas interações com o ambiente em paradas de lenha poderiam se tornar fatais, como afogamentos em momentos de “abastecimento de lenha” registrados no Mato Grosso também no século XIX<sup>165</sup>.

As paradas para a lenha possibilitavam essa interação com o ambiente, e com as pessoas da região, por conta do tempo necessário ao embarque do combustível no vapor, mesmo quando esse já estivesse cortado (o que demorava algumas horas para se concretizar, frequentemente de 3 a 6 horas). Em uma parada em Coari, no Amazonas, os viajantes Elizabeth e Luiz Agassiz registram que “em média entram a bordo sete achas por minuto”<sup>166</sup>. Nesse processo de “receber lenha”, Bernardo da Costa e Silva, viajante português que passou pela região, menciona que se perdiam “bastantes horas”<sup>167</sup>. A necessidade de lenha era, para um “vapor mediano”, cerca de “300 a 400 achas por hora, ou 4 a 6,000 por dia”<sup>168</sup>. Já vapores maiores, como o “pequeto Belém”, consumiam em uma viagem de Belém para Manaus cerca de “50,000 achas, e um pouco de carvão de pedra”, queimando “até 500 achas por hora”<sup>169</sup>.

<sup>164</sup> BROWN; LIDSTONE. Op. cit. p. 233.

<sup>165</sup> SILVA, Edil Pedroso da. O cotidiano dos viajantes nos caminhos fluviais de Mato Grosso no século XIX. *Revista Navigator*, v. 2, n. 4, p. 24-41, 2006.

<sup>166</sup> AGASSIZ, Luiz. AGASSIZ, Elizabeth Cary. *Viagem ao Brasil: 1865-1866*. Tradução de Edgar de Mendonça. Brasília: Senado Federal, p. 201, 2000.

<sup>167</sup> SILVA, Bernardo da Costa e. *Viagens no sertão do Amazonas: do Pará á costa do mar pacífico pelo Amazonas, Bolívia e Peru*. Porto (Portugal): Typ. de Arthur José de Sousa & Irmão, p.155, 1891.

<sup>168</sup> BASTOS, Aureliano Cândido Tavares. *O Valle do Amazonas: estudo sobre a livre navegação do Amazonas, estatística, produções, comércio, questões fiscaes do Valle do Amazonas*. Rio de Janeiro: B. L. Garnier, Livreiro Editor, p. 95, 1866.

<sup>169</sup> *Ibidem*, p. 255.

Porém, a qualidade da lenha e a realidade da natureza amazônica influenciavam esses números. O abastecimento com uma lenha “boa” seria mais produtivo, no quesito produção de vapor, do que uma de qualidade “indiferente” ou “ruim”. Barrington Brown registra o momento em que descobre essa forma de compreender e descrever a lenha utilizada para queimar nas fornalhas das caldeiras. Saindo de Óbidos e adentrando o Amazonas, o vapor perdeu velocidade por conta da perda de pressão na caldeira. O Capitão Mamede, responsável pela viagem do vapor Beija-Flor, explicou:

que era devido à circunstância macia e verde em que estava a lenha do forno, que impedia de queimar com rapidez suficiente para dar calor sob a caldeira. Esta foi uma experiência bastante nova para nós, pois até então havíamos adquirido boa e dura madeira seca, a qual deu bastante vapor.<sup>170</sup>

A partir dessa observação prática, que haviam anteriormente conseguido apenas lenha “boa”, Brown descreve que ele e seus companheiros “supusemos que todas as achas cortadas para vapores eram de igual qualidade”<sup>171</sup>. O viajante conheceu algumas das características que fariam a lenha selecionada para um vapor ser definida como boa. Era necessário ser “dura” e seca. O contrário de uma lenha seca seria aquela definida como “verde”, aparentemente um termo usado para se referir à madeira cortada recentemente e com muita seiva. Com o tempo e a experiência, sujeitos como Brown conseguiam chegar a conclusões que percebiam “ser muito mais fácil rachar e cortar o tipo que dificilmente produz qualquer calor”<sup>172</sup>. E, a partir de contato com os ocupantes da região, descobriam também como o ambiente natural poderia influenciar para a lenha boa ou ruim.

Em alguns pontos do Amazonas, Brown registra a existência de lenha com qualidade “indiferente”. Como no caso em que, saindo de Borba, chegando à vila de “Sapukia-oroka” foi necessário produzir lenha, “mas o novo suprimento se mostrou de qualidade muito indiferente”. Pelos seus relatos esse foi um problema que obtiveram com a lenha adquirida na região do Rio Madeira, pois “Quase toda a madeira comprada neste rio era de um tipo que proporcionava muito pouco calor no processo de combustão”. O conhecimento repassado para o viajante foi de que isso se dava por conta da “natureza pantanosa do solo em que foi cultivada”<sup>173</sup>. O mesmo ocorreu quando chegaram até uma fazenda chamada “Esaltaçon” de um Boliviano morador do Amazonas. O homem “liberou um grande espaço da floresta”, o que dá entender que permitiu a derrubada de árvores para servirem como lenha ao vapor,

<sup>170</sup> BROWN; LIDSTONE. Op. cit. p. 267.

<sup>171</sup> BROWN; LIDSTONE. Op. cit. p. 267.

<sup>172</sup> BROWN; LIDSTONE. Op. cit. p. 435.

<sup>173</sup> BROWN; LIDSTONE. Op. cit. p. 331.

contribuindo com seu objetivo de “criar gado para o fornecimento de carne aos assentamentos do Madeira”. Porém, a “qualidade do combustível adquirido nesse local foi ainda pior do que de Sapukia-oroka”<sup>174</sup>.

A natureza amazônica poderia então emergir como um desafio na aquisição de lenha considerada “boa” para a queima nos vapores. Com uma lenha “indiferente” o tempo total utilizado no percurso com certeza seria maior. Mas nem sempre era a qualidade da lenha que poderia ocasionar demoras. A atuação dos rios era também um agente que, considerando os interesses dos navegantes, dificultava o percurso dos vapores. Logo após a saída de “Sapukia-oroka”, o vapor de Brown se encontra em uma realidade na qual foi necessário reconhecer que para a falta de velocidade do “Beija-flor” a “culpa não foi toda da lenha, pois a lancha nunca teve a intenção de conter uma corrente tão feroz, dia após dia”. O vapor não estava preparado para “lutar contra o forte fluxo do Madeira”<sup>175</sup>.

Em outras situações, as características naturais dos rios da região poderiam facilitar o embarque de combustível quando alguma localidade era vista como um bom “ponto para receber lenha para combustível dos vapores, porque é muito fundo e qualquer navio pôde encostar a prancha”<sup>176</sup>. A profundidade do rio era uma vantagem aos interessados em adquirir lenha por conta da facilidade que aportar na margem poderia gerar para o embarque do combustível. O que seria mais complicado nos locais em que a orientação, como próximo à “ilha Jurutahy” em um “pequeno rio”, indicava “algumas casas e ponto de lenha, tendo cuidado em não se aproximar á ponta, nem á ilha Pucuruhy, por causa dos baixios”<sup>177</sup>.

Esses bancos de areia, “baixios”, poderiam ocasionar o atolamento de vapores, ou mesmo naufrágio. Além disso, alguns rios em seus processos de enchente e vazante geravam grande diferença no nível das águas e faziam com que suas margens modificassem de forma significativa. Por conta disso, algumas “margens dos rios” na região amazônica apareciam quase como personagens históricos que “não admitem que ahi se deposite a lenha”<sup>178</sup>, pelo menos não como desejavam os navegantes. O Meio Ambiente não permitia que fosse tão

<sup>174</sup> BROWN; LIDSTONE. Op. cit. p. 333.

<sup>175</sup> BROWN; LIDSTONE. Op. cit. p. 332.

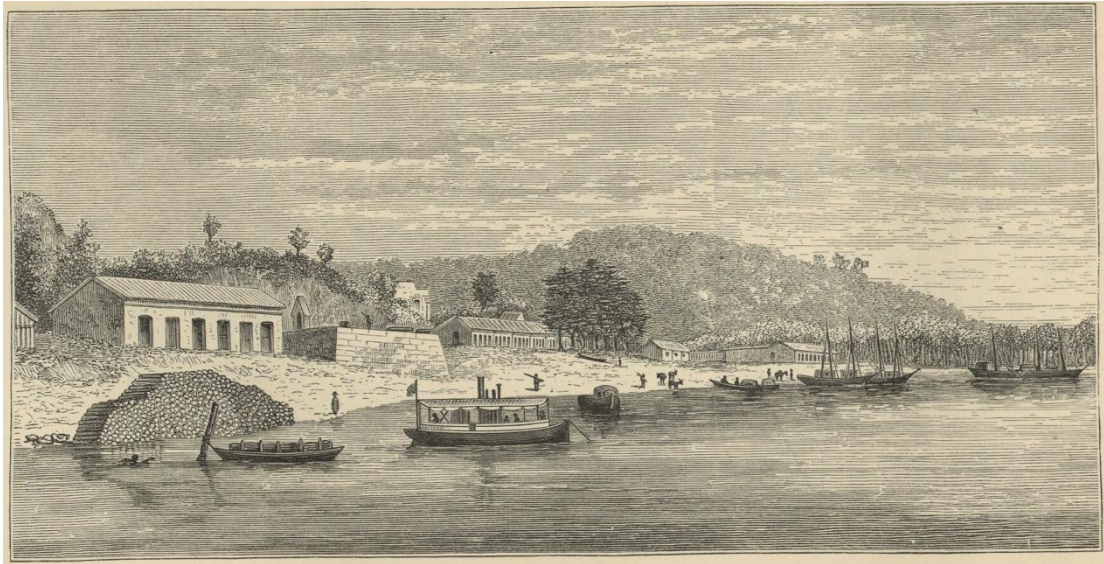
<sup>176</sup> BARRETO, José Velloso. **Roteiro da navegação do rio Amazonas: do Pará até Iquitos**. Lisboa: Typographia de J. H. Verde, p. 9, 1878.

<sup>177</sup> Ibidem, p.11

<sup>178</sup> ROZWADOWSKI, Florestan (Conde). Relatório da viagem do Vapor Marajó da cidade a Barra do Rio Negro á povoação de Nauta na República do Peru. In: FERRAZ, Luiz Pedreira do Couto. **Documentos anexos ao relatório do Ministério do Império do Brasil – Apresentado a Assembleia Geral Legislativa**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, p.7, 1854 (p. 99 do Relatório Total).

prático “ter huma provisão de achas seccas ao fácil alcance do vapor”<sup>179</sup>. Era necessário então refletir sobre essas questões e ponderar sobre o combustível e o tempo das viagens. Em uma imagem presente nos relatos de Charles Barrington Brown é possível ver uma margem em Óbidos, na Província do Pará, na qual a lenha repousa aguardando algum vapor. Enquanto isso, a água não se importa em começar a subir, molhando parte do combustível, na Figura 8.

**Figura 8:** Porto de Óbidos, com lenha aguardando um vapor.



Fonte: BROWN, Charles Barrington; LIDSTONE, William. **Fifteen thousand Miles on the Amazon and its tributaries**. London: Edward Stanford, em frente à página de número 194, 1878.

O tempo era um elemento importante da navegação a vapor. Na descrição e roteiro de viagem de Marcos Pereira de Sales<sup>180</sup>, de Belém até Manaus, quando trata sobre o Rio Amazonas e a variação de sua corrente “do verão para o inverno” consegue definir que mesmo com as características naturais desse rio o “Vapor em marcha regular e com lenha por combustível, vencia, em termo médio, nunca menos de 5 milhas por hora”. E em momentos com “maior força de inundação do rio a corrente tenha de augmentar pouco mais do que na actualidade” o vapor conseguiria ainda fazer seu percurso com “ao menos 4 milhas por hora na invernoada”.

<sup>179</sup> Ibidem.

<sup>180</sup> SALES, Marcos Pereira de. Descrição e roteiro de viagem do Vapor – Marajó -, desde a Capital do Pará até a Cidade da Barra Capital da Província do Amazonas pelo Capitão do Imperial Corpo D’Engenheiro. In: MARTINS, Francisco Gonçalves. **Ministério do Império do Brasil, Relatório do ano de 1852 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 1ª sessão da 9ª legislatura**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, p. 4 (p. 214 do Relatório Total), 1853.

No entanto, no mesmo relatório Marcos de Sales é possível reconhecer que a qualidade do combustível poderia interferir nisso. A lenha, por ser o principal utilizado na região amazônica, se tornou um fator de reflexão para o controle das viagens de vapores. Quando Sales considera a lenha recebida de Belém até Manaus, segundo o qual foi “pouco mais de 33:000 achas de lenha, de diferentes tamanhos e grossuras”, registra que foi necessário empregar certa quantidade de carvão “que supria as faltas lá onde não bastava a lenha”<sup>181</sup>. Essas faltas poderiam se referir tanto sobre as localidades nas quais não foi possível adquirir lenha suficiente quanto para situação em que a lenha não produzia o vapor necessário, seja por conta da corrente dos rios ou pela qualidade da lenha. Pelos registros de Brown é possível perceber que os estoques de carvão, quando existentes no vapor que navegavam na região amazônica, eram para emergências nas quais a lenha não bastasse<sup>182</sup>.

O momento de empregar carvão na fornalha se decidia a partir dos usos do principal recurso do Meio Ambiente amazônico utilizado para a queima. Com os resultados obtidos pela combustão da lenha a forma de representá-la era construída. Essas formas de representar a lenha - que poderia ser descrita como boa ou ruim – a partir dos resultados obtidos na caldeira, gravavam situações como a registrada no trajeto de Marcos de Sales em 1852. Seu trajeto de ida de Belém até Manaus teria consumido cerca de 21 mil e 673 achas de lenha.

Em seu entendimento esse combustível era de lenha “toda muito sêcca e boa, e por isso produzia melhor effeito”. Uma das características compreendida como definidora de boa lenha em diversos registros do período: “sêcca”. Junto com outra, que aparece em registros como o de Charles Brown, que seria uma lenha “dura”, se constrói a forma de representar a lenha como de boa qualidade. Porém, em seu trajeto de retorno, empregando 11 mil e 760 achas de lenha, “precisava sempre, por estar muito verde e humida, ser ajudada com algum carvão para activar-lhe a combustão, e nunca produzia tantas polegadas de vapor como a outra”<sup>183</sup>.

Curioso perceber que apesar de o combustível no retorno ter precisado do auxílio do carvão, foi na saída de Belém até Breves que o vapor utilizou exclusivamente o carvão

<sup>181</sup> Ibidem, p. 5 (p. 215 do Relatório Total).

<sup>182</sup> BROWN; LIDSTONE. Op. cit., p. 332.

<sup>183</sup> SALES, Marcos Pereira de. Descrição e roteiro de viagem do Vapor – Marajó -, desde a Capital do Pará até a Cidade da Barra Capital da Província do Amazonas pelo Capitão do Imperial Corpo D’Engenheiro. In: MARTINS, Francisco Gonçalves. **Ministério do Império do Brasil, Relatório do ano de 1852 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 1ª sessão da 9ª legislatura**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, p. 5 (p. 215 do Relatório Total), 1853.



mineral. É possível, mas os vestígios não permitem confirmar claramente, que esse fato estivesse relacionado com um desses fatores, ou ambos: (1) a cobertura florestal de Belém a Breves não conseguiria suprir o combustível necessário para o vapor; (2) não existia local onde comprar a lenha, já preparada, para o consumo da caldeira. Considerando que quando Marcos de Sales trata da dificuldade na obtenção da lenha apresenta a falta de braços empregados em seu corte e transporte para o interior das embarcações como questão principal, é mais plausível que o fator que ocasionou a necessidade por mais carvão na saída de Belém tenha sido o apontamento de número 2.

No entanto, também é de se considerar o ponto 1, afinal algumas fontes indicam supostos problemas para obtenção de lenha no início da segunda metade do XIX, como a dificuldade em lenha para o fogão em 1851 – mencionada anteriormente neste capítulo – ou a afirmação de Aureliano Tavares Bastos (político e jornalista), em livro de 1866, na qual mencionava que nas Províncias do Pará e Amazonas “A devastação das mattas vizinhas dos povoados vai encarecendo o preço da lenha”<sup>184</sup>. O próprio Marcos de Sales deixa vestígios sobre como, já no início da navegação, a lenha necessária tinha que ser preparada cada vez mais longe das povoações, aumentando o problema do combustível que era “o seu transporte das matas para o porto da Povoação, onde deve ser embarcado”<sup>185</sup>. Inclusive, as preocupações com a devastação para a produção da lenha já apareciam desde o início da navegação a vapor<sup>186</sup>.

Com a importância da lenha para os vapores, as fontes indicam que na segunda metade do século XIX emerge a tentativa de construir lógicas racionais quase científicas para o uso desse combustível. No uso cotidiano, algumas vezes a lenha aparecia como um problema frente à tecnologia moderna dos vapores. A expectativa em alcançar o progresso e civilização que a navegação a vapor poderia gerar, segundo a mente de muitos do período, algumas vezes era frustrada pela realidade. A lenha era o principal combustível quando a lógica sobre a

---

<sup>184</sup> BASTOS, Aureliano Cândido Tavares. **O Valle do Amazonas**: estudo sobre a livre navegação do Amazonas, estatística, produções, comércio, questões fiscaes do Valle do Amazonas. Rio de Janeiro: B. L. Garnier, Livreiro Editor, p. 255, 1866.

<sup>185</sup> SALES, Marcos Pereira de. Descrição e roteiro da viagem do vapôr Marajó, desde a capital do Pará até a cidade da Barra, Capital da Província do Amazonas, pelo Dr. Marcos Pereira de Sales, Major do corpo de Engenheiros. **Treze de Maio**, Belém, ano XIV, n. 258, p. 2, 26 de nov. 1853.

<sup>186</sup> Tema que será abordado no terceiro capítulo desta Dissertação.

tecnologia da navegação a vapor acreditava que “As fornalhas são para carvão, e não para lenha”<sup>187</sup>.

Lenha “ruim” seria um problema a mais no tempo de viagem, algumas vezes sendo até mesmo aconselhado como estratégia para “os vapores que tiverem de subir o Amazonas com lenha por combustível” que “será útil levar um quinto da sua capacidade para carvão, afim de alimentarem o fogo da lenha”<sup>188</sup>. O combustível, que ao contrário da expectativa não era o carvão, prejudicaria ainda mais o tempo do trajeto quando apresentasse as características percebidas por Marcos de Sales, quando deixa explícito que:

Com efeito sente-se bem, que o aquecimento das caldeiras dependendo da maior quantidade de calórico fornecido pelo combustível, e que na lenha verde uma boa parte d'elle é subtrahida na evaporação da seiva, a qual, emquanto dura, veda queimar-se o lenho, sente-se, digo, que o efeito util aproveitado no aquecimento é muito mais fraco com lenha verde, do que com a seca.<sup>189</sup>

Além desses atributos da lenha, que aumentavam o tempo de viagem por conta de não queimarem como o esperado, a preocupação em diminuir o tempo gasto no processo de embarcá-la se torna também um fator de grande importância para o controle sobre o percurso. O Conde Florestan Rozwadowski, quando Major do Estado Maio em 1854 e encarregado de fornecer informações sobre a navegação a vapor da região amazônica até o Peru, registra sua preocupação com a dinâmica de inserção da lenha nos vapores:

Ponderando-se que o serviço de embarque da lenha nos causou a maior parte das consideráveis demoras, que fizemos com prejuízo dos interesses do publico, e dos da Companhia, parece evidente que huma reforma do mesmo, que admittisse huma considerável economia do tempo, deveria ser logo que fosse reconhecida possível, tambem introduzida.<sup>190</sup>

Porém, o Conde Rozwadowski não exhibe apenas a esperança de alcançar uma melhoria no embarque da lenha, ele também propõe uma solução. Em suas palavras, o combustível sofria por um processo demorado até chegar a margem dos rios, onde não podiam ficar sempre depositadas por conta dos fatores naturais, que aumentava com a

<sup>187</sup> NOGUEIRA, José Maria. Relatório de Viagem ao Amazonas (Rio Negro) ao Pará, 1843. **Jornal do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**. Rio de Janeiro: Typographia de João Ignacio da Silva, p. 388, 1865.

<sup>188</sup> Ibidem.

<sup>189</sup> SALES, Marcos Pereira de. Descrição e roteiro de viagem do Vapor – Marajó -, desde a Capital do Pará até a Cidade da Barra Capital da Provincia do Amazonas pelo Capitão do Imperial Corpo D’Engenheiro. In: MARTINS, Francisco Gonçalves. **Ministério do Império do Brasil, Relatório do ano de 1852 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 1ª sessão da 9ª legislatura**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, p. 5 (p. 215 do Relatório Total), 1853.

<sup>190</sup> ROZWADOWSKI, Florestan (Conde). Relatório da viagem do Vapor Marajó da cidade a Barra do Rio Negro á povoação de Nauta na República do Peru. In: FERRAZ, Luiz Pedreira do Couto. **Documentos anexos ao relatório do Ministério do Império do Brasil – Apresentado a Assembleia Geral Legislativa**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, p.7, 1854 (p. 99 do Relatório Total).

introdução no vapor. O combustível “pela maior parte chega do mato” e deveria ser depositado “fora do alcance das águas”. A partir disso, teria que ser levada até a “beira do rio, quando ha de ser posta a bordo do vapor”. O Conde apresenta a informação de que essa dinâmica “causa a maior parte do seu preço” e era geradora de “hum atrazo inutil na navegação”<sup>191</sup>. Sua proposta era então, segundo ele, inspirada em experiências com vapores nos Estados Unidos.

Tratava-se de “collocar a lenha em escaleres”, uma pequena embarcação, que estariam prontas em horário estipulando aguardando pelo vapor. O tempo gasto seria apenas o de “atracarem a bordo, e de se entregarem os que o vapor chegando deixa vasios á pessoa encarregada deste serviço em cada estação”. Pela lógica de Rozwadowski, substituir os escaleres vazios pelos carregados de lenha seria rápido. Em sua ideia, dois escaleres seriam o suficiente. No entanto, sua estratégia precisaria de mais uma pessoa trabalhando no vapor. Afinal, a proposta não esquecia que seria preciso uma “pessoa que está collocada no escaler lançando as achas para dentro”. Os escaleres com 30 palmos de comprimento e 8 de largura “para collocar as achas” conseguiriam fornecer o combustível necessário para 20 horas de viagem, ao menos era o que previa Rozwadowski. É de se perceber a importância dessa preocupação com um controle racional do embarque da lenha quando o Conde argumenta que aos seus olhos era “evidente que a navegação a vapor não realizará no Solimões e Amazonas as vantagens que ela promete” enquanto persistisse a realidade da demora gerada pelo “systema de embarcar a lenha”<sup>192</sup>.

Essa proposta de Florestan Rozwadowski era dificultada, e o próprio reconhecia, pelos problemas existentes na produção dessa lenha. Os vapores muitas vezes não encontravam onde comprar o combustível. Pela falta de locais que permitissem a “promptificação da lenha com descanso, a navegação fica sempre arriscada de ser interrompida por faltar o combustível”<sup>193</sup>. O que não era incomum. Barrington Brown registra a frustração a qual ele e seus companheiros de viagem encontraram quando navegavam em um dia no Amazonas. Seus escritos deixaram registrado que em um dia:

Na manhã do nosso sexto dia no Juruá, durante o qual não havíamos nos encontrado com uma única habitação humana, nossa lenha se esgotou; e fomos obrigados a

<sup>191</sup> ROZWADOWSKI, Florestan (Conde). Relatório da viagem do Vapor Marajó da cidade a Barra do Rio Negro á povoação de Nauta na República do Peru. In: FERRAZ, Luiz Pedreira do Couto. **Documentos anexos ao relatório do Ministério do Império do Brasil – Apresentado a Assembleia Geral Legislativa**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, p.7, 1854 (p. 99 do Relatório Total).

<sup>192</sup> Ibidem, p. 8 (p. 100 do Relatório Total).

<sup>193</sup> Ibidem.

parar do lado da margem, onde de várias árvores mortas nossos homens cortaram cerca de 300 achas de madeira, o que nos permitiu chegar a uma estação de lenha chamada Juruapuca.<sup>194</sup>

Naquela viagem de Brown, o tempo foi ampliado não apenas pelo embarque da lenha, mas também pela necessidade de os tripulantes descerem da embarcação para cortarem o mínimo de combustível necessário. Em outro momento o mesmo viajante registra uma situação mais tensa, na qual quando a lenha faltou foi inevitável constatar que “todos os barris vazios, caixas e restos de madeira a bordo tinham que ser queimados como combustível”<sup>195</sup>. Quando necessário descer e cortar por si mesmos a lenha, a tripulação poderia demorar muito, e por conta do cansaço não conseguir embarcar a lenha, tendo que “terminar o trabalho pela manhã”<sup>196</sup>. Cansaço de um trabalho que talvez não esperassem ter de fazer, gerando registros os quais não omitiam que o “processo do corte de lenha foi um caso muito tedioso”<sup>197</sup>. Possivelmente teriam considerado igualmente enfadonho o trabalho de embarcar o combustível, alocando-o de forma organizada no interior do vapor.

Essa dinâmica de armazenamento da lenha no interior dos vapores também precisava de um controle, da mesma forma que nas cozinhas de residências. Era necessário embarcar combustível suficiente, mas sem comprometer o conforto dos passageiros. Na própria solução de Rozwadowski sobre o embarque da lenha, de escaleres cheios de lenha e puxados pelo vapor, também era somado que “apresenta a vantagem não menos apreciável de deixar o interior do navio inteiramente á disposição dos passageiros e mercadorias”<sup>198</sup>. Ainda mais quando se considerava que o porão dos vapores muitas vezes se encontrava “cheio de lenha, ao ponto de não poder receber carga alguma”<sup>199</sup>. Alguns fornecedores de lenha, ainda em 1887, ofertavam “lenha da melhor qualidade” e com “embarque fácil e ligeiro”<sup>200</sup>, mas outros deixavam sua venda de “lenha da melhor qualidade” com a condição de “só pormos ao logar de embarque”<sup>201</sup>, sem levá-la ao interior da embarcação.

<sup>194</sup> BROWN, Charles Barrington; LIDSTONE, William. **Fifteen thousand Miles on the Amazon and its tributaries**. London: Edward Stanford, p. 459, 1878.

<sup>195</sup> Ibidem, p. 464.

<sup>196</sup> Ibidem, p. 466.

<sup>197</sup> Ibidem.

<sup>198</sup> ROZWADOWSKI, Florestan (Conde). Relatório da viagem do Vapor Marajó da cidade a Barra do Rio Negro á povoação de Nauta na República do Peru. In: FERRAZ, Luiz Pedreira do Couto. **Documentos anexos ao relatório do Ministério do Império do Brasil – Apresentado a Assembleia Geral Legislativa**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, p.7, 1854 (p. 99 do Relatório Total).

<sup>199</sup> Ibidem, p. 8 (p. 100 do Relatório Total).

<sup>200</sup> CACOAL GRANDE. **Diário de Notícias**, Belém, ano VIII, n. 200, p. 1, 04 de set. 1887.

<sup>201</sup> AOS ILLMS. SRS. COMMANDANTES. **Amazonas**, Manaus, ano XIX, n. 1036, p. 4, 09 de jul. 1884.

Na tripulação de alguns vapores seria possível encontrar empregados que se focavam no trabalho com a lenha. Charles Barrington Brown é um dos poucos que deixou vestígio explícito disso quando, a bordo do vapor Guajará, registra a presença de “dois foguistas [fireman], dois marinheiros, dois carregadores de lenha”<sup>202</sup>. Os carregadores de lenha eram provavelmente os responsáveis por armazenar a lenha no vapor. Em outro momento no qual se trata sobre o problema do embarque de combustível, apresentado pelo Conde Florestan Rozwadowski, essa função aparece na proposta de solução. Seria viável para os vapores utilizar “em qualquer ponto onde se apresentassem homens robustos com vontade de ganharem a sua passagem trabalhando a bordo”, estariam “encarregando-se tais passageiros do serviço da lenha e cinza” além de outras funções que não exigissem “especialidade alguma”<sup>203</sup>.

Aos foguistas restava o último contato com a lenha. Eram suas mãos que jogavam cada acha do combustível ao fogo das fornalhas, para gerar a combustão necessária para as caldeiras. O uso nas fornalhas era controlado pelo foguista, que dava opinião sobre o uso da lenha. Alguns possuíam tanta habilidade que um “consegue mais vapor com lenha ruim do que o outro”<sup>204</sup>. Contribuíam até para definir as medidas mais indicadas para as achas.

#### 4. Medições, exportações e valores

Como já foi possível perceber até este momento do texto, a lenha possuía uma medida própria de unidade. A forma de quantificar esse combustível era em “achas”. No dicionário a definição do termo constava como: “Acha, s. f. pedaço de pao rachado d’um tronco; lenha rachada para o lume; facho, tocha; arma de que se usava antigamente na guerra”<sup>205</sup>, que se relacionava diretamente com “Lenha, s. f. pão de queimar”<sup>206</sup>. A árvore cortada em pedaços ganhava não apenas valor de uso, mas os formatos nos quais é dividida se tornam também unidade específica de medição para uma possível comercialização.

Além disso, tais achas ainda eram julgadas por suas proporções, de acordo com seus usos. Para umas tarefas certo comprimento e espessura poderiam ser totalmente adequados, mas para outras utilizações tais dimensões gerariam incômodo. A própria unidade da “acha”

<sup>202</sup> BROWN, Charles Barrington; LIDSTONE, William. **Fifteen thousand Miles on the Amazon and its tributaries**. London: Edward Stanford, p. 425,1878.

<sup>203</sup> MATTOS. Op. Cit., p. 29 (p. 121 do Relatório Total).

<sup>204</sup> BROWN; LIDSTONE. Op. Cit., p. 456-457.

<sup>205</sup> FONSECA, José da; ROQUETE, J. I. **Diccionario da Lingua Portugueza**. Paris: Casa de V<sup>a</sup>. J. P. Aillaud, Monlon e C<sup>a</sup>, p. 23, 1856.

<sup>206</sup> *Ibidem*, p. 638.

poderia ser um motivo de inquietações. Vender e comprar lenha por essa medição nem sempre era a melhor opção.

A venda de lenha baseando a contabilização a partir da unidade de acha era um processo simples e cômodo quando o comprador precisava de poucas unidades. Como a senhora burguesa da crônica de Paul de Kock ou da moça da taberna na crônica de Luiz do Lago. Os editais de jornais são grande exemplo disso. No Arsenal de Marinha, na Província do Pará, foi mais cômodo solicitar o fornecimento de combustível indicando a medida de “lenha em achas”<sup>207</sup> no ano de 1855. Em 1886, os editais do Instituto Paraense, Corpo de Polícia de Belém e da Tesouraria de Fazenda (para os “corpos e fortalezas”) se preocupavam em especificar um pouco mais as características das achas que pretendiam arrematar. Mas era um problema facilmente solucionado apontando apenas que queriam “lenha da matta em achas de metro”<sup>208</sup> ou “lenha grossa 1m de comprimento, acha”<sup>209</sup>. No máximo seria necessário um edital especificando que se pretendia arrematar lenha em “carrada (achas de metro)”<sup>210</sup>.

Porém, situação completamente diferente poderia ser observada caso nossas lentes focassem a atenção para fora das cozinhas, um pouco mais perto da beira dos rios. É de se reconhecer que, apesar de iniciarem com a mesma letra, um fogão não é uma fornalha. E os navios movidos a vapor, em seus trajetos pelos rios amazônicos, precisavam da segunda tecnologia. Uma fornalha de um vapor precisava de mais lenha quando parava para abastecer do que um fogão em uma cozinha precisava para preparar o almoço de uma família. Por conta disso, a compra de lenha pela unidade da acha se tornaria aos vapores um problema que não existia nas cozinhas.

No relatório do Major do Estado Maior, Conde Rozwadowski, do ano de 1854, essa questão é exibida claramente. O processo da compra de lenha por achas poderia ocasionar atrasos e transtornos para a navegação. Quando reflete sobre a forma de obter o combustível utilizado no período, Mattos se manifesta expressamente para defender que:

Em quanto ao modo de contractar, e de comprar a lenha ‘por numero de achas’, nem me parece necessário dizer muito para mostrar que este methodo não merece approvação, sendo igualmente incompatível com os interesses da Companhia, e com o dos fornecedores; nem percebo a razão, porque foi este methodo de comprar o

<sup>207</sup> EDITAL. **Treze de Maio**, Belém, Décimo sexto ano, n. 569, p. 2, 23 de out. 1855.

<sup>208</sup> THESOURARIA DE FAZENDA. **A Constituição**, Belém, ano XIII, n. 127, p. 4, 05 de jun. 1886.

<sup>209</sup> CORPO DE POLÍCIA. **A Constituição**, Belém, ano XIII, n. 115, p. 3, 21 de mai. 1886.

<sup>210</sup> CONSELHO ECONOMICO DO INSTITUTO PARAENSE. **A Constituição**, Belém, ano XIII, n. 140, p. 3, 20 de jun. 1886.

combustível, admitido pela Companhia, visto que o de recebe-lo segundo medidas cúbicas, He até muito mais simples e expeditivo, não necessitando proceder o embarque a conta-la acha por acha, o que em todas as estações nos causava o maior atrazo.<sup>211</sup>

A recomendação do Conde era a de substituir a forma de medir a lenha comprada. Não deveria ser pela unidade, acha por acha, mas sim por medidas cúbicas. Com a medição pelo metro cúbico esse problema seria solucionado, na visão dele, com rapidez. Em outras situações até foi possível ver a aplicação dessa forma de medida para a compra de lenha, como na Fábrica de Ferro no Rio de Janeiro que comprava por “metro cúbico de lenha”<sup>212</sup>, mas na região amazônica a utilização da acha como medição permaneceu por todo o século XIX. Mesmo aos olhos do Major parecendo uma forma ilógica de compra e venda desse material, a medida continuou sendo amplamente utilizada até o XX. Com a continuidade desse método, que para Rozwadowski não merecia aprovação, os problemas de seu embarque também permaneciam. Entre eles era feita a dinâmica de contar a unidade da lenha, que passava de mão em mão<sup>213</sup>, enquanto era armazenada dentro da embarcação. É de se compreender então o problema que a contagem por achas poderia ocasionar quando consideramos, utilizando os dados de Marcos Pereira de Sales, que em cada parada era necessário abastecer cerca de 4 mil achas de lenha. Cada milheiro de achas demorava quase 2 horas para ser introduzido nas dependências do vapor. O que levava um aumento de tempo necessário em cada parada que fosse necessário embarcar lenha, em um tempo que não poderia ser “menos de 6 horas”<sup>214</sup>.

Outras formas de medir a lenha que aparecem na segunda metade do século XIX são a “corda” e o “pão deitado em estopim”. Em uma Olaria do Pará, no ano de 1859, se comprava “lenha por toros e achas grossas” as quais seriam compradas “por corda” pelo valor de “3500”. A divulgação da Olaria ainda se preocupava em explicar a unidade de media

<sup>211</sup> ROZWADOWSKI, Florestan (Conde). Relatório da viagem do Vapor Marajó da cidade a Barra do Rio Negro á povoação de Nauta na República do Peru. In: FERRAZ, Luiz Pedreira do Couto. **Documentos anexos ao relatório do Ministério do Império do Brasil – Apresentado a Assembleia Geral Legislativa**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, p.7, 1854 (p. 99 do Relatório Total).

<sup>212</sup> NIEMEYER, Carlos Conrado de. Fábrica de Ferro de Ypanema. In: SINIMBÚ, João Lins Vieira Cansansão de. **Ministério da Agricultura do Império do Brasil – Relatório do ano de 1877 apresentado a Assembleia Geral Legislativa na 1ª sessão da 17ª legislatura**. Rio de Janeiro: Imprensa Industrial – De João Paulo Ferreira Dias, p. 5 (p. 671 do Relatório Total), 1878.

<sup>213</sup> Os sujeitos aos quais pertencem essas mãos responsáveis pelo processo de transporte de lenha da margem para a embarcação, cotando o combustível, serão abordados no segundo capítulo desta Dissertação.

<sup>214</sup> SALES, Marcos Pereira de. Descrição e roteiro de viagem do Vapor – Marajó -, desde a Capital do Pará até a Cidade da Barra Capital da Província do Amazonas pelo Capitão do Imperial Corpo D’Engenheiro. In: MARTINS, Francisco Gonçalves. **Ministério do Império do Brasil, Relatório do ano de 1852 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 1ª sessão da 9ª legislatura**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, p. 9 (p. 219 do Relatório Total), 1853.

descrevendo que “bem entendido a corda sabe se que são 10 palmos de comprimento sobre 5 de altura”<sup>215</sup>. Possivelmente essa medida era inspirada na “Cord”, unidade de medida para lenha muito utilizada nos Estados Unidos e Canadá, mas com dimensões levemente diferentes das definidas pela Olaria.

É curioso que o Conde Rozwadowski não tenha mencionado a “Cord” como medida possível para a compra da lenha, principalmente considerando que utiliza o caso dos vapores nos Estados Unidos em sua solução dos escaleres. A medição que sugere para além do metro cúbico é a braça. Acreditou que seria possível calcular a quantidade de achas, levando em conta que teriam cerca de “7 palmos de comprimento” e “10 a 11 polegadas” de circunferência, que caberiam em uma dimensão de “huma braça de comprimento, e huma braça de altura” – deixando subentendida uma braça de largura – para realizar a compra a partir do “preço da braça”<sup>216</sup>.

As medidas<sup>217</sup> por acha e corda se diferem da medição por meio do “páo deitado em estopim”. Na realidade, essa forma de medir a lenha parece ter sido utilizada pouco, aparecendo nos anúncios de Clemente José de Mello Queiroz Montanha e Roma, em jornais de Belém, quando se oferecia “ao publico que tem lenha para vender feita por um novo systema, páo deitado a estopim”<sup>218</sup>. Essa prática de venda aparentemente se caracterizava pela venda das achas de lenha a partir da medição da unidade por meio de alguma espécie de fio, o resultado da medida daria o valor de cada acha.

Pela pouca praticidade dessa estratégia é de se imaginar que fosse pensada para vender lenha ao consumo dos fogões e não das fornalhas dos navios. Essa lógica é reforçada quando aparece na compra realizada pela mulher na crônica de Paul de Kock. Em determinado trecho o homem que realizava a venda “aproxima-se e é colocada a corda”, momento em que “A dama não deixa de lhe dizer: - Meça isto direitinho que depois te dou dinheirinho para uma

<sup>215</sup> COMPRAS. *A Epocha*, Belém, ano II, n. 63, p. 4, 21 de mar. 1859.

<sup>216</sup> ROZWADOWSKI, Florestan (Conde). Relatório da viagem do Vapor Marajó da cidade a Barra do Rio Negro á povoação de Nauta na República do Peru. In: FERRAZ, Luiz Pedreira do Couto. **Documentos anexos ao relatório do Ministério do Império do Brasil – Apresentado a Assembleia Geral Legislativa**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, p.7, 1854 (p. 99 do Relatório Total).

<sup>217</sup> Os valores correspondentes, aproximados, em metros para as unidades de medidas são: 1 braça = 1,82 metros; 1 polegadas = 0,02 metros; 1 palmo = 0,22 metros; 1 pé = 0,30 metros. A “Cord” possui as dimensões de 4 pés de largura, 4 pés de altura e 8 pés de comprimento, o que em metros resulta em 1,2metros x 1,2metros x 2,4metros. A “corda” considerada pela olaria consta com 1,14metros x 1,14metros (supondo que a fonte considera a largura também como 5 polegadas) x 2,28 metros.

<sup>218</sup> ATENÇÃO. *O Liberal do Pará*, Belém, ano II, n. 10, 14 de jan. 1870.



pinga”<sup>219</sup>. Porém, a nota sobre esse mesmo trecho presente na tradução do português J. A. Xavier de Magalhães é um vestígio de que o “páo deitado a estopim” não foi comum em Portugal e no Brasil no século XIX, pois Magalhães se preocupou em esclarecer ao leitor que “a lenha em Paris é medida à corda”<sup>220</sup>.

Outro fator de importância nas medidas para serem observadas no uso da lenha eram as dimensões de cada acha. Para as cozinhas das instituições, como já foi mencionado, o texto dos editais de compra descrevia no máximo o comprimento de cada acha de lenha, de um metro cada. Marcos de Sales deixou vestígios sobre percepções de combustível com “melhores dimensões”<sup>221</sup> para as fornalhas dos vapores, o que assume a existência de outras em dimensões menos adequadas. Porém, é no relatório do Conde Florestan Rozwadowski que a questão é apresentada com pretensões técnicas quase científicas. Afinal, seria necessário se preocupar para a constatação de que as achas “muito finas arderão como palha, as muito grossas não se accendem com a promptidão necessária”<sup>222</sup>.

Em sua viagem, o Conde registrou que as dimensões da lenha adquirida foram de 5 palmos de comprimento (1,14 metros) e 16 polegadas de circunferência (0,4 metros). Segundo sua observação o comprimento era adequado, pois as fornalhas do vapor, Marajó, tinham pouco mais de 7 palmos de fundo. Porém, a proporção de circunferência das achas não era o apropriado para a fornalha.

As 16 polegadas dificultavam inserir na fornalha o volume necessário do combustível, para obter a melhor pressão possível na caldeira. É a partir desse detalhe que se pode compreender como se construía o conhecimento registrado por Rozwadowski. A tripulação que tratava diretamente com a lenha e com as máquinas dos vapores refletia e opinava sobre as dinâmicas cotidianas. Por conta disso, foi a “opinião dos machinistas” que apresentou para

---

<sup>219</sup> KOCK, Paul de. **A grande cidade**: um retrato de Paris no começo do século XIX. Tradução de José Roberto Fernandes Castilho; organização notas e tradução de J. A. Xavier de Magalhães. São Paulo: Editora Pillares, digital não paginado, 2015.

<sup>220</sup> FOLHETIM – PAUL DE KOCK. **Correio Paraense**, Belém, ano III, n. 563, p. 1, 08 de abr. 1894.

<sup>221</sup> SALES, Marcos Pereira de. Descrição e roteiro de viagem do Vapor – Marajó -, desde a Capital do Pará até a Cidade da Barra Capital da Província do Amazonas pelo Capitão do Imperial Corpo D’Engenheiro. In: MARTINS, Francisco Gonçalves. **Ministério do Império do Brasil, Relatório do ano de 1852 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 1ª sessão da 9ª legislatura**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, p. 5 (p. 215 do Relatório Total), 1853.

<sup>222</sup> ROZWADOWSKI, Florestan (Conde). Relatório da viagem do Vapor Marajó da cidade a Barra do Rio Negro á povoação de Nauta na República do Peru. In: FERRAZ, Luiz Pedreira do Couto. **Documentos anexos ao relatório do Ministério do Império do Brasil – Apresentado a Assembleia Geral Legislativa**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, p.7, 1854 (p. 99 do Relatório Total).

o Conde a dimensão apropriada para a circunferência da lenha, que seria de “huma grossura de 10 a 11 polegadas” para gerar “as mais vantajosas condições”<sup>223</sup> para a combustão.

Quando o combustível era comprado com proporções não adequadas para a fornalha, os vapores viviam o mesmo transtorno que algumas cozinhas da região sofriam. Dependendo do tamanho das achas, elas poderiam impedir o fechamento das portas dos fogões de ferro, além de ocasionarem a queda de pedaços de brasa no piso. Caso a cozinheira se preocupasse em cortar as achas para um tamanho mais adequado, poderia danificar o assoalho ao ter de utilizar “machadinhas com que se servem para amiudar a lenha”<sup>224</sup>.

Da mesma forma, os foguistas nos vapores, quando a lenha estivesse em dimensões não desejadas, teriam bastante “estorvo” para “racha-las a bordo”. Assim como nas cozinhas, que seriam danificadas com as machadinhas, cortar a lenha nos navios iria gerar “damno do convez, que não pode deixar de padecer pelos continuos choques, que esta operação ocasiona, para as fazer arder”<sup>225</sup>. A preocupação técnica construía então, com reflexões da tripulação de cada vapor, conhecimentos quase científicos sobre o uso da lenha, com pretensão de melhorar a prática da navegação na região amazônica que dependia totalmente desse combustível e não do carvão. Na Figura 9, a seguir, é possível observar visualmente as dimensões desejadas - em metros e centímetros - para a lenha e aquelas que de fato estavam sendo utilizadas no vapor do Major do Estado Maior.

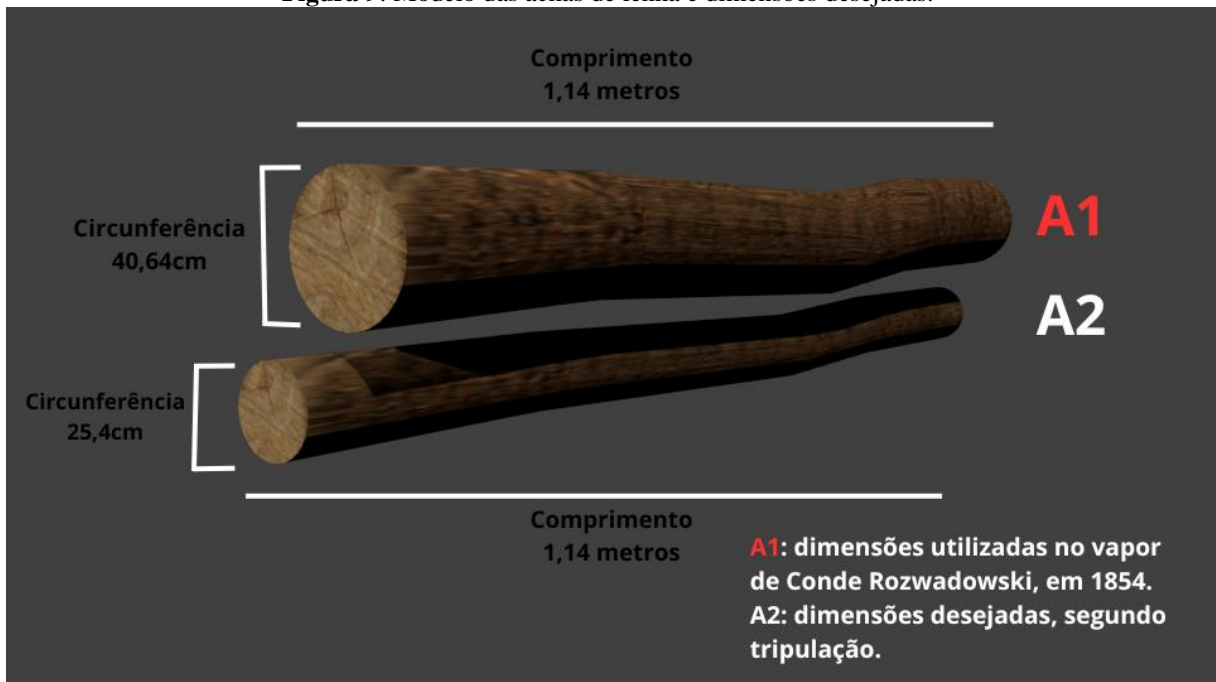
---

<sup>223</sup> Ibidem.

<sup>224</sup> SERRARIA Á VAPOR. **Diário de Notícias**, Belém, ano VI, n. 256, p. 3, 11 de nov. 1885.

<sup>225</sup> ROZWADOWSKI. Op. cit., p. 7 (p. 99 do Relatório Total).

**Figura 9:** Modelo das achas de lenha e dimensões desejadas.



Fonte: Autor baseado em descrições de Conde Rozwadowski, 2023.

É significativa a diferença nas proporções de circunferência de cada acha, apesar de que o comprimento é considerado adequado nos dois modelos por conta do comprimento de fundo da fornalha. Não é possível identificar como essa preocupação com as proporções das achas influenciava negociações de exportação desse combustível. Porém, é de se identificar a existência desse comércio de exportação, seja para embarcações estrangeiras que passavam por Belém ou entre a Província do Pará e a do Amazonas. Antes da introdução da navegação a vapor na região amazônica a exportação de lenha já aparecia como realidade.

Algumas embarcações que saíam do porto de Belém, ainda na década de 40 do século XIX, com achas de lenha entre os itens. Como em 1846, quando o Brigue Americano Rattler saiu de Belém para Salém, nos Estados Unidos, carregado com “560 couros verdes. 300 achas de lenha”<sup>226</sup> e outros produtos. Possivelmente essa lenha era comprada para servir de combustível no cozimento de alimentos em período de viagem, pois os brigues não eram embarcações movidas a vapor e sim com velas. Seu movimento dependia dos ventos e não da alimentação de fornalhas, mas a alimentação em seu interior muitas vezes precisava da lenha para o fogo. A exportação do produto parece ter existido nesse sentido para as embarcações estrangeiras. Em menor medida, considerando os números registrados em jornais e relatórios, a lenha pode ter sido levada para ser revendida.

<sup>226</sup> SAHIDAS. **Treze de Maio**, Belém, 25º semestre, n. 610, p. 4, 06 de jun. 1846.

No Relatório da Província do Pará de 1858, entre alguns itens “embarcados e exportados para o estrangeiro” consta a lenha. Na exibição das informações esse combustível aparece entre goma de peixes e licores. Pela tabela presente no relatório, percebe-se que o item era frequentemente diferenciado de outros usos da madeira. Assim como nos editais que solicitavam gêneros para instituições, a lenha aparece no documento sendo diferenciada de outras “Madeiras diversas”, que no geral eram para utilização na construção. Comparada com produtos como a goma elástica e “Madeiras diversas”<sup>227</sup>, a lenha não aparecia como um produto muito importante para a economia de exportação das Províncias amazônicas.

No entanto, a existência de legislações – desde pelo menos a década de 70 do século XIX – com intuito de regular minimamente a lenha, entre outros itens, exportada do Pará ao Amazonas são fortes vestígios sobre a presença desse combustível no comércio interprovincial. Entre 70 e 80 existiu uma pequena questão política no Pará sobre a necessidade de excluir a lenha, e alguns outros produtos, de taxações para itens exportados para a Província do Amazonas. Nesse período, a questão era se o imposto “de 5 por cento no acto de exportação”<sup>228</sup> valeria para os produtos exportados para a Província vizinha. Em 1882 o jornal *Diário do Pará*, contrariando o *Liberal*, afirma que fazia parte dos benefícios aprovados pelos políticos do Pará que no comércio com o Amazonas os “artigos pagavam 5% e hoje nada paga o café, nada paga a lenha”<sup>229</sup>. Mas aparentemente ao longo do tempo essa taxaço continuou aparecendo, pois ainda em 1888 eram apresentados na Câmara do Pará propostas para “isenção do imposto de 5%” os produtos, “quando exportados para o Amazonas e repúblicas visinhas”, como “aguardente, arroz, assucar, azeite, café, esteiras, estopa, feijão, farinha, fumo, gado, lenha [...]”<sup>230</sup>. Não é possível ter certeza de como seria o uso e quantidade da lenha exportada do Pará ao Amazonas, mas parece plausível de que fosse mais para revenda aos vapores do que para consumo em cozinhas domésticas e de instituições.

Para ambos os usos, o valor de cada acha de lenha parece ter se mantido próximo. Oscilando bastante ao longo do tempo, e dependendo da localidade. O político e jornalista Aureliano Tavares Bastos, por exemplo, escreveu em 1866 que cada mil achas de lenha eram compradas por cerca de 40\$000 réis, exceto em Coari, na Província do Amazonas, onde se

<sup>227</sup> CUNHA, Leitão da. Comercio, Navegação interna. **Relatório da Província do Pará (vice-presidente)**, p. 32, 15 de ago. 1858.

<sup>228</sup> GENEROS SUJEITOS A IMPOSTOS. **A Constituição**, Belém, ano III, n. 2, p. 3, 04 de jan. 1876.

<sup>229</sup> BELÉM, 5 DE NOVEMBRO DE 1882. **Diário de Belém**, Belém, ano XV, n. 249, p. 2, 05 de nov. 1882.

<sup>230</sup> ASSEMBLEIA DO CONEGO SIQUEIRA. **Diário de Notícias**, Belém, ano IX, n. 62, p. 2, 1888.

vendia o milheiro por 35\$000<sup>231</sup>. O custo se relacionava também com o processo de cortar a lenha da mata e levar as achas para a margem. No registro de Tavares Bastos a lenha era supostamente comprada de indígenas por “20\$000 e 22\$000” para ser revendida aos vapores. Na viagem de Marcos de Salles, em 1854, o valor total das 33 mil achas compradas foi de 578\$830 – milheiro por 17\$500. Segundo Salles, “os fornecedores sendo obrigados a por a bordo talvez cobrem 20\$000 o milheiro”<sup>232</sup>. No ano de 1888 a lenha aos vapores aparecia com o valor de 25\$000 o milheiro<sup>233</sup>. É possível sugerir que a contratação de mão de obra, no lugar de apenas comprar o produto para revender, possa ter auxiliado na diminuição do valor final do produto aos vapores. O gráfico a seguir é produzido a partir de registros encontrados em jornais, entre 1854 e 1889, que auxiliam na percepção sobre o valor unitário da lenha em réis.

**Gráfico 1:** Valor da acha de lenha em réis, de 1854 a 1889.



**Fonte:** Autor, baseado em jornais de do período. 2023.<sup>234</sup>

<sup>231</sup> BASTOS, Aureliano Cândido Tavares. **O Valle do Amazonas:** estudo sobre a livre navegação do Amazonas, estatística, produções, comércio, questões fiscaes do Valle do Amazonas. Rio de Janeiro: B. L. Garnier, Livreiro Editor, p. 255, 1866.

<sup>232</sup> SALES, Marcos Pereira de. Descrição e roteiro de viagem do Vapor – Marajó -, desde a Capital do Pará até a Cidade da Barra Capital da Província do Amazonas pelo Capitão do Imperial Corpo D’Engenheiro. In: MARTINS, Francisco Gonçalves. **Ministério do Império do Brasil, Relatório do ano de 1852 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 1ª sessão da 9ª legislatura.** Rio de Janeiro: Typographia Nacional, p. 5 (p. 215 do Relatório Total), 1853.

<sup>233</sup> LENHA. **Diário de Notícias**, Belém, ano X, n. 236, p. 1, 18 de out. 1889.

<sup>234</sup> Informações de valor adquiridas, por ordem de ano, em: SECRETARIA DO EXPEDIENTE MILITAR. **Estrella do Amazonas**, Manaus, 7º trimestre, n. 74, p.4, 14 de jan. 1854; COMMERCIO – PAUTA SEMANAL – MADEIRAS – ACHAS PARA LENHA. **A Epocha**, Belém, ano 1, n. 1, p. 4, 03 de jan. 1859; EDITAL –

As menções dos anos de 1854, 1868, 1871, e ambas de 1872, são de lenha a ser utilizada necessariamente para cozimento de comida. Afinal, são valores ou de abono de soldados ou de arrematação de editais. 1859 e 1889 são casos um pouco diferentes, pois o primeiro se trata da exposição do valor médio da comercialização do produto – como apareciam em alguns jornais do período – e o segundo se trata da lenha para os vapores. A grande oscilação de 1872 é um tanto curiosa. Trata-se do abono aos soldados do Amazonas, que seria lenha usada para cozinhar. Não é possível compreender o motivo de terem recebido 55 réis por acha de lenha no segundo semestre de 72 e início de 73 (a ração constava com a quantidade de duas achas, totalizando 110 réis para lenha). Apesar de ter sido definido o preço “médio” nesse valor, não parece de fato que a unidade da lenha tenha o atingido realmente. Porém, é de se considerar que em alguns casos a lenha poderia ser comercializada com valores mais altos pelos vendedores, o que poderia ocasionar aumento do preço médio. A próxima e última sessão deste capítulo tratará sobre esses negociantes.

## 5. Depósitos de lenha nas ruas e margens dos rios, entre donos e pequenos negociantes

Roga-se ao sr. fiscal do 2.º districto que dê alguns passeios pela Doca do Reducto, afim de evitar os atravessadores de generos de primeira necessidade, de que os particulares não podem comprar, nem ao menos uma acha de lenha, para gasto.  
Um queixoso.<sup>235</sup>

Essa reclamação publicada em jornal no ano de 1859 parece remeter a dificuldade para comprar, entre outros produtos, a lenha dos negociantes que a ofereciam no porto de Belém. O que era ocasionado por conta dos “atravessadores”, que compravam o produto de negociantes chegados de outras regiões para revendê-los. Essa prática foi inclusive proibida no Código de Posturas, “pois o monopólio que os atravessadores mantinham afetava o comércio dos negociantes estabelecido próximo aos portos da cidade”<sup>236</sup> e também daqueles interessados em comprar produtos de primeira necessidade para uso próprio, como o caso da lenha mencionada na fonte anterior.

A partir da década de 80 do século XIX, especificamente em Belém, parece que o processo de compra ou obtenção de lenha sofreu com algum problema. O indício para isso são

---

RESULTADO. *Jornal do Pará*, Belém, ano VII, n. 296, p. 2, 30 de dez. 1868; A COMISSÃO DE COMPRAS. *Jornal do Pará*, Belém, ano, n. p. 2, 23 de dez. 1871; ARSENAL DE GUERRA – PELA COMISSÃO DE COMPRAS. *Jornal do Pará*, Belém, ano X, n. 222, p.2, 02 de out. 1872; COMMANDO DAS ARMAS – PROVINCIA DO AMAZONAS. *Amazonas*, Manaus, ano VII, n. 482, p.2, 02 de nov. 1872; LENHA. *Diário de Notícias*, Belém, ano X, n. 236, p. 1, 18 de out. 1889.

<sup>235</sup> ANNUNCIOS DIVERSOS. *A Epocha*, Belém, ano. II, n. 28, p. 3, 05 de fev. 1859.

<sup>236</sup> LOPES, Siméia de Nazaré. *O comércio interno no Pará oitocentista: atos, sujeitos sociais e controle entre 1840-1855*. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (UFPA), p. 60, 2002.

os registros em jornais, que não aparecem nas décadas anteriores, de furto de lenha de negociantes ou de estoques privados, para consumo próprio ou revenda. Um desses casos ocorreu em 1884, quando dois guardas urbanos no fim do expediente “[...] ao retirarem-se para casa, levaram cada um uma braçada de lenha de uma canoa que estava no Reducto”<sup>237</sup>.

Situação semelhante se desenrolou em 1886, quando os trabalhadores da fábrica de cerâmica no bairro do “Marisal”, em Belém, furtaram “diversas ferramentas, lenha, e outros objectos de pouco valor”<sup>238</sup>. No caso dos guardas urbanos e desses trabalhadores da fábrica, o furto da lenha não parece justificado para além da existência de alguma dificuldade na obtenção desse combustível. Diferente do que foi registrado em 1889, quando o furto realizado por Eduardo Pacheco estava relacionado com a revenda do produto. Constava no Diário de Notícias sobre:

Furto de lenha

Eduardo Pacheco foi preso, por ter furtado lenha na doka do Reducto, pertencente ao canoeiro Abrahão Gonçalves; sendo interrogado pela policia declarou ter vendido a lenha a Augusto Rocha, a travessa do Principe, o qual foi intimado para dar explicações sobre o facto.<sup>239</sup>

A revenda provavelmente era realizada por um preço menor do que aquele a ser comercializado pelo dono do produto. Isso faria a compra ser mais vantajosa para Augusto Rocha, que pode ter optado pelo produto mesmo sabendo que se tratava do resultado de um furto de Pacheco.

Em jornal de 1892 o furto registrado aparentemente era para consumo próprio e não revenda. Os senhores “Coimbra & Irmão”, estabelecidos no Reducto em Belém, mantinham “um deposito de lenha em frente ao seu estabelecimento” e denunciavam um furto, pois “Hontem notaram que tres raparigas desconhecidas, conduziam lenha do dito deposito sem o seu consentimento”<sup>240</sup>.

Esses furtos poderiam ocorrer por diversos motivos, entre eles o preço da lenha (que caso estivesse alto dificultaria a aquisição e também poderia ser incentivo ao furto para revenda) e dificuldade de obtenção do produto, algo que pode ter se acentuado com as leis que apareciam a partir da década de 1870 proibindo corte de quaisquer árvores próximas de rios

<sup>237</sup> NA QUINTA-FEIRA DA SEMANA PASSADA. *Diário de Notícias*, Belém, ano V, n. 232, p. 2, 09 de out. 1884.

<sup>238</sup> AMIGOS DO ALHEIO. *Diário de Notícias*, Belém, ano VII, n. 158, p. 2, 16 de jul. 1886.

<sup>239</sup> FURTO DE LENHA. *Diário de Notícias*, Belém, ano X, n. 248, p. 2, 01 de nov. 1889.

<sup>240</sup> OS SRS. COIMBRA & IRMÃO. *A República*, Belém, ano III, n. 587, p. 1, 24 de fev. 1892.

ou mesmo no perímetro das cidades<sup>241</sup>. Tais situações ocasionavam problemas aos donos do produto, fossem eles donos de depósitos de lenha ou pequenos negociantes desse item.

Os donos de depósitos de lenha eram sujeitos que possuíam um espaço destinado à venda desse combustível. Poderiam ser vendedores em cidades para o consumo das cozinhas, como o caso de Coimbra & Irmão ou do taberneiro da crônica de Luiz do Lago. Outros mantinham seu negócio nas margens dos rios, oferecendo combustível para o consumo dos vapores. Uma planta de um depósito de lenha em Lisboa (Portugal) do ano de 1857, a margem do Rio Tejo, é um exemplo desses espaços destinados à venda de combustível aos vapores, na Figura 10.

O espaço se preocupava em armazenar a lenha preferencialmente cortada para que o vapor pudesse atracar e embarcar combustível. No caso do depósito no Tejo, aparentemente a possibilidade de atracar os navios na margem era menos problemática do que nos rios amazônicos que muitas vezes não permitiam a aproximação dos vapores na margem.

Na planta do depósito de Lisboa consta um espaço que provavelmente não foi uma realidade nos negócios dos vendedores de lenha instalados nas margens de rios pela Província do Pará e Amazonas, a cavaliçã (que aparece com a grafia de “cavalheriça”, atrás do “Barracão servindo de Estancia da Lenha”). As fontes da segunda metade do século XIX que tratam sobre a produção da lenha e transporte do interior das matas para as margens dos rios não mencionam a utilização de cavalos ou outros animais de tração nesse processo.

Ao que parece esse trabalho era realizado exclusivamente por mãos humanas quando se tratava do depósito de lenha para os vapores, diferente do que se via pelas ruas de cidades como Belém e Manaus. Pelas ruas não seria incomum observar carroças transportando lenha para serem queimadas nas cozinhas das casas, padarias, instituições públicas e demais locais que precisassem desse combustível. Na segunda metade do século XIX a prática de entrega da lenha nas residências pare ter sido comum, ao menos nas capitais. É o que alguns indícios indicam, como o trecho do edital da Venerável Ordem Terceira, em Belém de 1879, quando mencionava que “A lenha e agua serão entregues na porta do hospital”<sup>242</sup>.

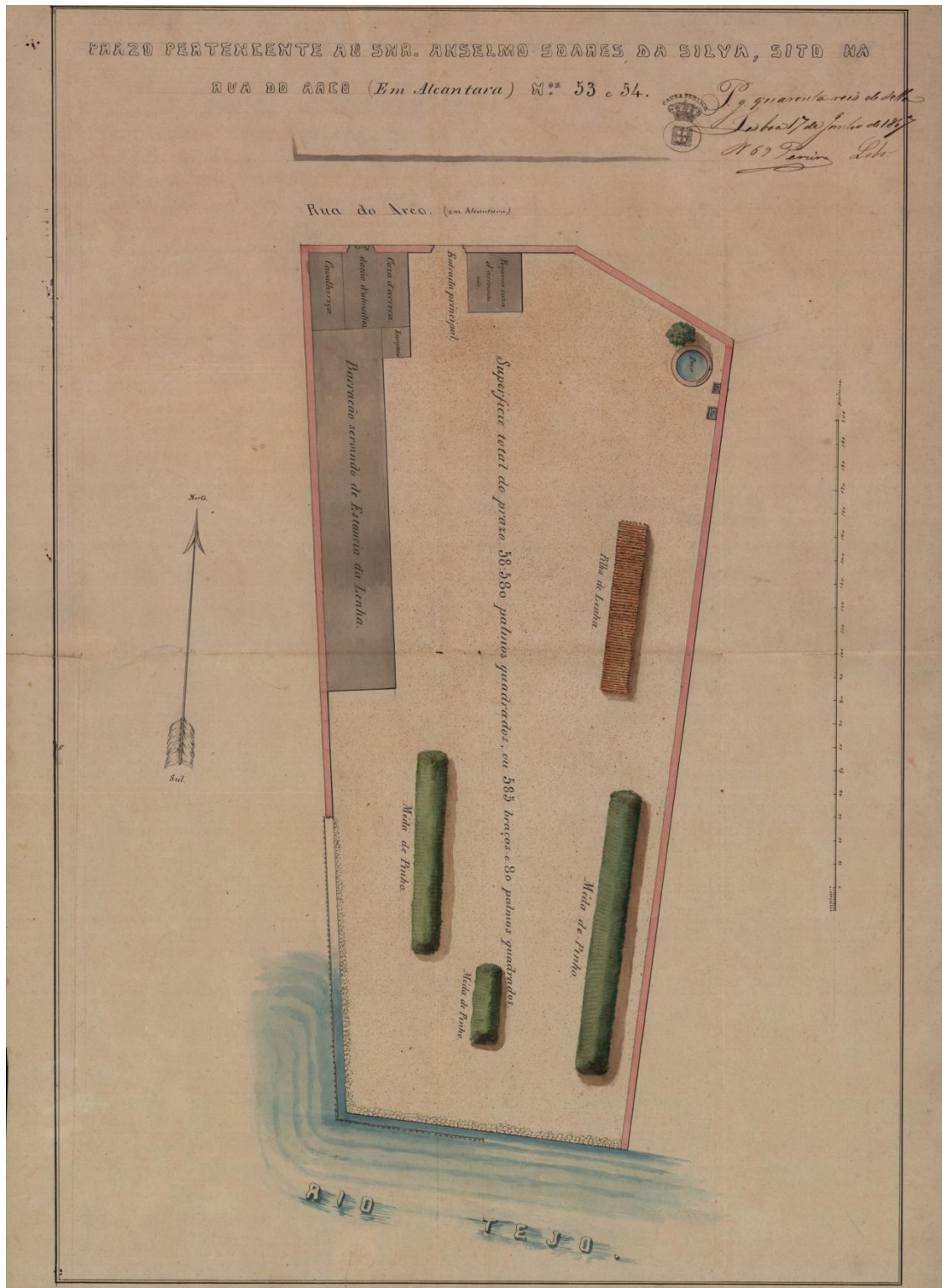
---

<sup>241</sup> Isso pode ser observado em cidades do Amazonas e Pará e será uma discussão apresentada no Capítulo 3 desta Dissertação.

<sup>242</sup> VENERAVEL ORDEM 3ª DE S. FRANCISCO DA PENITENCIA. **O Liberal do Pará**, Belém, ano XI, n. 131, p. 2, 11 de jun. 1879.



**Figura 10:** Planta baixa de depósito de lenha no Rio Tejo, 1857.



Fonte: Ministério do Reino (Portugal), Coleção de plantas, mapas e outros documentos iconográficos. Planta de depósito de carvão e lenha, situada na rua do Arco de Alcântara, nº 53-54, em Lisboa. Código de referência: PT/TT/MR/1/202. Disponível no Arquivo Nacional Torre do Tombo (para pedido de reprodução).

Da mesma forma, anúncios de venda de “lenha branca em achas grossas” os quais explicitavam a informação que “Manda-se por tambem em casa dos consumidores, mediante ajuste”<sup>243</sup>, ou o acidente sofrido pelo menor Francisco em Santarém, quando ao açoitar os bois “da carroça que guiava, a qual continha trezentas achas de lenha verde”<sup>244</sup> caiu e foi esmagado por uma das rodas, apontam a mesma presença dessas carroças com lenha pelas cidades.

Outras fontes permitem até mesmo percebermos que as interações entre compradores e vendedores de lenha em cidades como Belém se assemelhavam com as interações apresentadas nas crônicas de Paul de Kock e de Luiz do Lago. O anúncio de 1893, do Diário de Notícias, é revelador quando os donos de depósitos de lenha deixam explícito:

Ao publico

Declaramos nós abaixo assignados negociantes de lenha a Doca do Reducto, que do dia 1º em diante, as carradas de lenha serão pagas no acto da entrega aos freguezes, pelos nossos empregados, não havendo pois exepção á pessoa alguma, para o qual nossos empregados tem ordens positivas.

Belem, 12 de abril de 1892, - Bento da Silva Fernandes, Agostinho Pereira, José Joaquim de Oliveira, Cunha e Bentio.<sup>245</sup>

A relação com os clientes poderia ocasionar em alguns momentos a necessidade de não vender produtos antes de receberem o pagamento. O que supõe que tiveram problemas em receber o valor de lenha que já havia sido entregue. Algo que não seria bom para os negócios, principalmente considerando que os depósitos de lenha pagavam imposto específico.

Na Província do Amazonas, em 1881, as “casas denominadas de quitandas”<sup>246</sup> que vendiam itens de “miudezas” como “verduras, fructas, carvão, lenha, ovos e outras” estariam isentas, mas os depósitos de lenha teriam que necessariamente arcar com os custos de contribuição. No ano de 1883, para um “Depósito de lenha” em Chaves, na Província do Pará, era fixada a taxa anual de 10\$000<sup>247</sup>, em Tefé e Parintins, no Amazonas, esse mesmo valor era fixado em 1881<sup>248</sup>. Em alguns momentos essa cobrança de impostos relacionada com a lenha criou receios, principalmente quando relacionada com a taxaço de canoas empregadas no

<sup>243</sup> ATENÇÃO. **O Liberal do Pará**, Belém, ano V, n. 63, p. 2, 19 de mar. 1873.

<sup>244</sup> DESASTRE. **Diário de Notícias**, Belém, ano IX, n. 249, p.3, 06 de nov. 1888.

<sup>245</sup> AO PUBLICO. **Diário de Notícias**, Belém, ano XIV, n. 75, p. 2, 1892.

<sup>246</sup> PARTE OFFICIAL – REGULAMENTO N. 41 DE 8 DE ABRIL DE 1881. **Amazonas**, Manaus, ano XV, n. 588, p. 1, 22 de jun. 1881.

<sup>247</sup> EDITAES- CAMARA DE CHAVES. **Diário de Notícias**, Belém, ano IV, n. 48, p. 3, 02 de mar. 1883.

<sup>248</sup> PARTE OFFICIAL. **Amazonas**, Manaus, ano VI, n. 592, p.1- 2, 01 de jun. 1881.

transporte da lenha. Em 1872 a Província do Amazonas estipulava a necessidade de licença para “canoas empregadas na condução de pedras, areia ou lenha”<sup>249</sup> no valor de 20\$000. Nesse mesmo ano “o deputado Alves” solicitava a alteração na legislação para que “seja illiminado canoas de condução de lenha”<sup>250</sup>.

É possível que a lógica de solicitar a retirada das canoas de lenha da lei estivesse relacionada com o aumento do preço do produto, seja para o revendedor que comprasse de algum pequeno negociante ou para o consumidor final. Com os vestígios é de se perceber que a lógica de alguns depósitos de lenha e tabernas era comprar para revender, como no caso dos atravessadores da Doca em Belém e de “Antonio Joaquim da Costa & Irmão” que em 1867 anunciavam interesse em comprar “lenha própria para os vapores”<sup>251</sup>. Mesmo que vários funcionassem retirando lenha da propriedade do dono de depósito, em alguns casos até esses fornecedores de combustível aos vapores poderiam recorrer a outros fornecedores como os pequenos negociantes.

A respeito dos depósitos de lenha, a maioria era propriedade de homens. Até o momento apenas três mulheres foram encontradas relacionadas com depósitos desse combustível - Elisia de Barros Pereira Guimarães, Maria Joanna Pinto da Silva e Cora Leopolda de Souza. Além do depósito de lenha de Coarim no Amazonas, Elisia mantinha também “loja e taberna” e “canoa de regatão”. Maria da Silva solicitava trabalhadores para o corte de lenha aos vapores, em 1861. Cora de Souza anunciava aos comandantes de vapores que continuaria “a vender lenha” nos terrenos comprados por ela no Rio Purus<sup>252</sup>. Outros donos de depósitos na cidade de Villa-Bella da Imperatriz, no Amazonas, podem ser observados a partir da coleta de impostos de 1872. Apenas em Villa-Bella existiam no mínimo oito depósitos de lenha. Eram eles:

**Tabela 2:** Impostos de Depósitos de Lenha para o Thesouro Público Provincial do Amazonas no ano de 1872.

COLETADOS	PROCEDÊNCIA	TAXA
SEVERO & Cia.	DEPÓSITO DE LENHA	20\$000
ANTONIO ALEXANDRE PEREIRA	DEPÓSITO DE LENHA	20\$000

<sup>249</sup> PARTE OFFICIAL. *Amazonas*, Manaus, ano VI, n. 437, p. 2, 25 de mai. 1872.

<sup>250</sup> ASSEMBLEIA LEGISLATIVA PROVINCIAL. *Amazonas*, Manaus, ano VI, n. 439, p. 2, 01 de jun. 1872.

<sup>251</sup> ANNUNCIOS. *A Voz do Amazonas*, Manaus, ano II, n. 27, p. 6, 01 de jan. 1867.

<sup>252</sup> DECLARAÇÃO. *Jornal do Amazonas*, Manaus, ano XIII, n. 1370, p. 4, 05 de mai. 1887.

TEIXEIRA & Cia	DEPÓSITO DE LENHA	20\$000
FRANCISCO DOS SANTOS BULCÃO	DEPÓSITO DE LENHA	20\$000
JOSÉ PEREIRA BARBOSA	DEPÓSITO DE LENHA	20\$000
MANOEL DOMINGOS RIBEIRO	DEPÓSITO DE LENHA	20\$000
CARNEIRO IRMÃO & FILHOS	DEPÓSITO DE LENHA	20\$000
JOSÉ AUGUSTO DA SILVA	DEPÓSITO DE LENHA	20\$000

Fonte: Adaptado da tabela apresentada pelo escriturário Manoel da Silva Campello em 1872.<sup>253</sup>

Com poder aquisitivo suficiente, a concorrência dos donos de depósito de lenha era também travada nas páginas dos variados jornais do Pará e Amazonas. Diversos anúncios eram divulgados por donos de depósitos em busca de convencer seus futuros compradores da qualidade e vantagem de seu produto. No exemplo a seguir, a estrutura do texto é um exemplo do interesse em convencer principalmente os comandantes de vapores.

O abaixo assignado commerciante residente no povoado do Anory, previne aos mesmos srs. que tem um grande deposito de lenha para combustível de vapores, a qual a vende 25\$000 réis o milheiro, lenha esta de boa qualidade, pondo o mesmo grande depósito à disposição dos srs. commandantes, afim de tomarem a que possam precisar quer na subida, quer na descida.

Recebe também o pagamento em saques contra as agencias.

Paulo Alves da Fonseca<sup>254</sup>

O controle sobre o armazenamento da lenha em depósitos como esse de Paulo da Fonseca se dava principalmente por questões ambientais, pois a lenha não poderia ser colocada na beira do rio por conta das enchentes e vazantes. Em um depósito nas ruas, o controle mais presente seria o da legislação. Pelo menos desde a década de 80 do século XIX. A situação em Belém se torna uma questão de postura municipal, quando em 1884 se proíbe “o desembarque de lenha, pedras, tijolos, trilhos ou quaisquer outros objetos no espaço do littoral da cidade”<sup>255</sup>. Em 1887 a câmara municipal dessa mesma cidade define que “É prohibido depositar lenha, pedras, tijolos, telhas ou quaesquer outros objectos nas ruas,

<sup>253</sup> CAMPELLO, Manoel da Silva. Lançamento dos contribuintes de impostos. **Amazonas**, Manaus, ano. XIV, n. 315, p. 3, 17 de ago. de 1872.

<sup>254</sup> AOS SRS. AGENTES E COMMANDANTES DE VAPORES. **Jornal do Amazonas**, ano. XIII, n. 1493, p. 4, 4 de fev. 1888.

<sup>255</sup> FORAM APPROVADOS PELA PRESIDENCIA DA PROVINCIA. **Diário de Notícias**, Belém, ano V, n. 177, p. 2, 03 de ago. 1884.

praças, estradas e caminhos”<sup>256</sup>. Políticas que com certeza já se mantinham dentro da lógica de “saneamento e embelezamento”<sup>257</sup> que cresceria nos anos seguintes da chamada “belle-époque”.

Essas legislações aparentemente foram utilizadas tanto para donos de depósitos quanto para pequenos negociantes. A multa foi aplicada para o dono de depósito Antonio da Silva Seabra em 1884, “por depositar lenha na doka do imperador”<sup>258</sup>, mas também para pequenos negociantes como “o carroceiro Alipio, por depositar lenha á beira da praia, há mais de 15 dias”<sup>259</sup>. Os dois multados no mesmo valor de 30 réis.

Multados no mesmo valor, mas evidentemente com capacidades distintas em adquirir somas de dinheiro. Os donos de depósitos possuíam maior capacidade de acúmulo, pois eram esses que concorriam aos editais mencionados anteriormente, e que forneciam lenha aos vapores. No que diz respeito ao fornecimento de lenha para instituições do Governo, o resultado do edital do “Arsenal de Marinha” de obtenção dos víveres para o mês de fevereiro de 1854 é um significativo exemplo.

O “Arsenal de Marinha” arrematou de João Francisco Fernandes – além de bacalhau, água ardente e açúcar – “lenha em achas”, no valor de 700 réis cada cem<sup>260</sup>. O responsável pelo fornecimento dessa lenha ao Arsenal da Marinha foi possivelmente João Francisco Fernandes Bessada, comerciante de “Estancia de madeira”, que pagou 10\$000 réis para a Província do Pará nos impostos do ano de 1859<sup>261</sup>. Foi “portuguez de nascimento e que estremecia esta terra que o acolheu criança” e na qual faleceu em 1879<sup>262</sup>. Aparentemente manteve pelo menos dois escravos. Outro sujeito que aparentemente mantinha depósito era Jozé Antonio Valente da Cunha, que também forneceu “lenha em achas” em Edital do

<sup>256</sup> DE ORDEM DO EXM. SR. PRESIDENTE DA CAMARA MUNICIPAL. **Diário de Belém**, Belém, ano XX, n. 20, 26 de jan. 1887.

<sup>257</sup> SARGES, Maria de Nazaré. **Belém: riquezas produzindo a belle-époque (1870-1912)**. 2 ed. Belém: Paka-Tatu, p. 14, 2002.

<sup>258</sup> PELO SR. GERALDO BENTES. **Diário de Notícias**, Belém, ano V, n. 210, p.3, 13 de dez. 1884.

<sup>259</sup> PELO SR. FISCAL VILHEMA. **Diário de Notícias**, Belém, ano V, n. 183, p. 2, 10 de ago. 1884.

<sup>260</sup> ARSENAL DE MARINHA. **Treze de Maio**, Belém, ano XIV, n. 305, p, 1854.

<sup>261</sup> LANÇAMENTO DAS CASAS COMERCIAES [...]. **Gazeta Oficial**, Belém, ano II, n. 100, p. 3, 7 de mai. 1859.

<sup>262</sup> NOTICIÁRIO – VICTIMA DE CRUDELÍSSIMA EFERMIDADE FALLECEU HONTEM O SR. JOÃO FRANCISCO FERNANDES. **A Constituição**, Belém, ano VI, n. 107, p. 1, 14 de mai. 1879.

“Arsenal de Marinha”<sup>263</sup>. Jozé da Cunha chegou a anunciar que precisava de cozinheira<sup>264</sup>, demonstrando que assim como João Fernandes possuía certo poder aquisitivo.

Já para o fornecimento dos vapores, é de se atentar para um ofício da Província do Amazonas do dia 22 de setembro, do ano de 1869, no qual se determinavam pagamentos para três fornecedores de lenha. O item foi utilizado como combustível para a “lança á vapor” que conduziu o bispo da diocese até as regiões de Sepa, Silves e Villa-Bella da Imperatriz, todas na Província do Amazonas. Quem deveria receber os valores pela lenha eram Joaquim José Pinto de França (52\$000 réis por 1300 achas), José Pedro Garcia de Vasconcellos (20\$000 réis por 500 achas) e José Augusto da Silva (40\$000 réis por 1000 achas)<sup>265</sup>.

O primeiro citado é contratado no ano seguinte, juntamente com João Raymundo Rodrigues, pela Província do Amazonas para “limpesa das ruas, praças e cemiterio público”<sup>266</sup>. Também aparece realizando a doação de 5\$000, no ano de 1872<sup>267</sup>, para a “Sociedade de Instrução e caridade – Atheneu das Artes”. No final da década de 1870 aparece como “collectado” da Tesouraria, pagando impostos em Itacoatiara (Amazonas) de um “Escriptorio de comissões e despachos” e outros investimentos como “Açougue” e “Canoa de regatão”. Considerando os impostos recolhidos de estabelecimentos em Itacoatiara no ano de 1878<sup>268</sup>, Joaquim José Pinto de França era o único dono de “Depósito de lenha” do lugar. Em 1890, o “Sr. Joaquim José Pinto de França” recebe boas vindas no jornal “Amazonas” por sua chegada de Itacoatiara, cidade na qual tem a função de “intendente municipal”<sup>269</sup>.

A força gasta por de sujeitos como Joaquim de França e João Fernandes parecia envolver apenas o trabalho intelectual. Precisavam lidar com as dificuldades do trabalho burocrático de contratos com a Província ou Companhias de navegação, sejam contratos escritos ou os construídos apenas na sociabilidade. Já o desgaste físico necessário para realizar o corte de uma árvore e sua posterior transformação em achas de lenha muito provavelmente não era sofrido por eles. Em alguns momentos essa relação com o Meio Ambiente poderia ser realizada por escravos negros, como talvez fosse o caso do dono de

<sup>263</sup> O CONSELHO DE COMPRAS DO ARSENAL. **Treze de Maio**, Belém, ano XVII, n. 72, p. 2, 12 de out. 1861.

<sup>264</sup> ANNUNCIOS. **Treze de Maio**, Belém, ano XVII, n. 49, p. 4, 24 de jul. 1861.

<sup>265</sup> ACTOS OFFICIAES, DIA 22, OFFICIOS. **Amazonas**, Manaus, ano IV, n. 192, p. 1, 29 de out. de 1869.

<sup>266</sup> ACTOS OFFICIAES, DIA 13, EXPEDIENTE. **Amazonas**, Manaus, ano V, n. 266, p. 1, 15 de set. de 1870.

<sup>267</sup> A PEDIDO. **Amazonas**, Manaus, ano VI, n. 413, p. 1, 2 de mar. de 1872.

<sup>268</sup> THESOURO PÚBLICO PROVINCIAL. **Amazonas**, Manaus, ano XII, n. 155, p. 3, 24 de jul. 1878.

<sup>269</sup> DE ITACOATIARA. **Amazonas**, Manaus, ano XXVI, n. 2085, p. 2, 07 de out. de 1890.

depósito João Fernandes, em outros o trabalho compulsório ou por convencimento de indígenas.

Por outro lado, os pequenos negociantes precisavam utilizar sua própria força física para produzir a lenha a ser comercializada. Esses são mais difíceis de conseguir nomear. Seu comércio aparecia, na maioria das vezes, quando precisavam de dinheiro para itens que só poderiam adquirir com ele. Poderiam ser negros livres ou escravos de ganho, caboclos ou indígenas. Quando era necessário, o pequeno comerciante:

- Corta alguma lenha, mette-a na canoa, que voga muitas vezes ao sabor da corrente; vae vende-la a um lugar povoado, onde possa fazer novas provisões, e regressa navegando á sirga, se a corrente lhe é contrária, isto é, passando uma corda de arvore em arvore.<sup>270</sup>

No relato de Charles Barrington Brown, esses pequenos comerciantes aparecem quando o vapor para em um povoado no Amazonas no qual os moradores são aqueles que oferecem a lenha para vender<sup>271</sup>. Não eram proprietários de muitas coisas, pois se preocupavam com o pouco dinheiro recebido como se fosse o maior bem monetário que tivessem. Como é o caso de um dos homens que recebeu dinheiro pela lenha fornecida ao vapor de Brown. O valor recebido foi colocado “na mesa de sua casa, mas quando voltou o dinheiro tinha sumido”<sup>272</sup>. Preocupou-se então em entrar na igreja que os viajantes visitavam reclamando sobre o ocorrido. Talvez por desespero de ter perdido o pouco adquirido. João de tal, “negociante de lenha na beira da praia” em Belém, também pode ter entrado no mesmo desespero quando foi assaltado em 1887<sup>273</sup>.

Aparentemente mantinham um comércio que funcionava em perspectiva de sobrevivência. Os valores adquiridos com a venda das achas de lenha muito possivelmente seriam utilizados para o suprimento de necessidades urgentes, como alimentação, vestimentas e outras em sentido semelhante. Belmiro de tal de Barcarena é um significativo exemplo que pode ser nomeado.

Por vezes esses sujeitos saíam de regiões do interior para as capitais, com o objetivo de conseguir dinheiro vendendo lenha para donos de depósitos ou diretamente para o consumidor final, quando se tratasse de cozinhas. Foi com esse intuito que o jovem “Belmiro

<sup>270</sup> FRIAS, David Correia Sanches de. **Uma viagem ao Amazonas**. Lisboa: Typographia de Mattos Moereira e Cardoso, p.45, 1883.

<sup>271</sup> BROWN, Charles Barrington; LIDSTONE, William. **Fifteen thousand Miles on the Amazon and its tributaries**. London: Edward Stanford, p. 275, 1878.

<sup>272</sup> Ibidem, p. 277.

<sup>273</sup> MÃO DE SEDA. **Diário de Notícias**, Belém, ano VIII, n. 175, p. 2, 05 de ago. 1887.

de tal”, com 17 ou 18 anos, supostamente pretendia sair de Barcarena para Belém no ano de 1872. Pretendia transportar “uma pequena barcada de lenha” através dos rios até a capital, para conseguir “com o producto da lenha arranjar alguns objectos” e auxiliar sua mãe doente<sup>274</sup>. Essa lenha, se Belmiro tivesse chegado até Belém, poderia ser vendida para um dono de depósito de lenha – que revenderia o produto para um consumidor final – ou diretamente para um consumidor que utilizaria para cozinhar.

O acúmulo de capital não parece ter sido a intenção racional desses sujeitos históricos. Mas a venda da lenha aparece como uma oportunidade para que conseguissem alcançar objetivos de curto prazo, como Belmiro e os remédios de sua mãe, obtendo os valores necessários a partir de um negócio que exigiria poucos recursos.

Terçado ou machado seriam o meio de produção suficiente para a elaboração do produto a ser negociado. Uma canoa, caso saísse de regiões mais distantes dos centros de consumo, ou uma carroça, se por ventura estivesse mais próximo do seu ponto de venda (ou mesmo precisasse entregar na casa do cliente), seriam os meios necessários para a execução de sua dinâmica de venda. A partir do acesso a essas ferramentas, bastaria acessar terrenos sem proprietários e realizar o corte de árvores. A simples coleta de galhos produziria o seu produto, caso a pretensão fosse realizar a venda para consumo especificamente de cozinhas.

Por outro lado, aparentemente as pretensões dos donos de depósitos de lenha eram diferentes. A venda da lenha não aparecia como atividade única de seus investimentos. Visavam o lucro máximo e por isso diversificavam suas atividades. Alguns, mesmo quando se consideravam não fazendo mais parte da “mais alta sociedade”, se retirando para um povoado distante no Amazonas depois de ter “gastado seu dinheiro na educação de seus dois filhos”, ainda mantinham “seus trabalhadores que coletavam seringa nas margens dos lagos ou antigos cursos do rio”<sup>275</sup>.

Os depósitos de lenha aos vapores aparecem justamente como diversificação de lucros. Posteriormente, a partir das décadas de 60 e 70 do século XIX, é que esses depósitos de lenha se tornam empreendimentos dignos de mais atenção desses donos de capital<sup>276</sup>. A demanda

<sup>274</sup> FACTOS DIVERSOS. *O Liberal do Pará*, Belém, ano IV, n. 127, p. 1, 8 de jun. 1872.

<sup>275</sup> BROWN, Charles Barrington; LIDSTONE, William. *Fifteen thousand Miles on the Amazon and its tributaries*. London: Edward Stanford, p. 464-465, 1878.

<sup>276</sup> Aqui utilizo o termo com o sentido apresentado pelo Dicionário de Língua Brasileira de 1832, “Capital, s. m., Assim se chama o principal, o fundo de bens, com que cada hum entra em commercio”. Ver: PINTO, Luiz Maria da Silva. *Diccionario da Língua Brasileira*. Ouro Preto: Typographia da Silva, p.152, 1832.



por lenha aumentava proporcionalmente com o aumento da navegação a vapor na região amazônica.

Caso as notícias sobre exploração de carvão mineral no Rio Grande do Sul dessem indícios de que sua inserção no mercado das Províncias do Pará e Amazonas seria mais frequente e barato que o carvão importado, os donos de depósitos de lenha talvez diminuíssem ou mesmo extinguissem essa diversificação de capital – abandonando o mercado com expectativas de diminuição de valor ou baixa procura em consequência da concorrência.

Da mesma forma, seria ainda mais significativo para esses donos se a busca por carvão mineral na região do Amazonas demonstrasse a existência de grande reserva do item. Isso poderia gerar incertezas maiores do que as minas de carvão do Sul. Pois, com o produto sendo extraído regionalmente, o custo-benefício seria bem maior em comparação com o uso da lenha. Restariam então os faturamentos dos pequenos negociantes, vendendo lenha para ser queimada nas cozinhas.

No entanto, ainda no século XX, Aníbal Amorim chega a apontar que o mercado da região amazônica poderia ser um impulsionador do consumo de carvão mineral das reservas do Rio Grande do Sul. Observou, em 1909, que o combustível utilizado na navegação a vapor ainda era em sua maioria a lenha. Com isso, realizou a proposta de que “O emprego obrigatório do carvão mineral seria um meio de impulsionar a nascente indústria carbonífera no Brasil”<sup>277</sup>. Então, o cenário no século XIX ainda indicava que os negócios da lenha seriam lucrativos por muitos anos.

Para manter esses lucros com a produção da lenha retirada das florestas, transportadas até os portos e armazenadas no interior dos vapores, muita força física era necessária. Não eram donos de depósitos de lenha que viviam esse constante desgaste. Os responsáveis pela difícil tarefa de cortar as árvores em achas eram outros. O próximo capítulo desta Dissertação apresenta um pouco mais sobre esses importantes sujeitos históricos, que poderiam ser de diferentes regiões e de variados grupos étnicos.

---

<sup>277</sup> AMORIM, Annibal. **Viagens pelo Brazil**. Rio de Janeiro: Livraria Garnier, p.176, 1909.

## **CAPÍTULO II – Entre mãos humanas e costas equinas, a lenha surge e se movimentada**

Acha, s. f. Pedaco de lenha [...]

Árvore, s. f. A maior entre as plantas [...]

Lenha, s. f. Madeira para o fogo. [...]

Lenhador, s. m. O que vai cortar ou fazer lenha ao mato.<sup>1</sup>

Esses quatro termos se relacionam de forma complexa. A partir deles é possível buscar as dinâmicas que se construía na região amazônica do século XIX entre humanos, não humanos e as árvores, para a transformação dessas em lenha. O trabalho envolvido na produção e transporte da lenha se tornou mais evidente e complexo no cotidiano da região amazônica a partir da década de 1850. Com a navegação a vapor, como apresentado no capítulo anterior, a lenha ganha mais destaque para a manutenção e ampliação da lógica de vida que se construía. O transporte de passageiros, o envio de mensagens e o comércio de produtos por meio dos vapores dependiam da lenha.

Lenha em acha era o estágio final da transformação das árvores em um produto a ser comprado, vendido e utilizado como combustível. Porém, no processo inicial muita força humana era necessária. Cortar as árvores e em seguida rachá-la em partes era uma tarefa árdua de trabalho. O transporte não era menos complicado. Afinal, caso tivesse de ser embarcada em vapores, a lenha precisava ser transportada da margem do rio e armazenada no interior do vapor. Mãos e ombros humanos se desgastavam e feriam não apenas no corte da árvore, mas também para a realização do transporte da lenha ao navio.

Caso a lenha fosse transportada aos fogões de casas, comércios ou instituições, o trabalho humano frequentemente se aliava ao trabalho de não humanos. É nessa realidade que emerge a presença de bois, cavalos e jumentos. Localidades nas Províncias do Pará e Amazonas presenciavam carroças cheias de lenha e movidas com tração animal ao longo de toda a segunda metade do século XIX.

Não eram os donos de depósitos de lenha, no geral comerciantes com posses e outros investimentos, que sofriam o desgaste das mãos ao cortar as árvores e carregar a lenha até os navios. Muito menos eram eles que sentiam nas próprias costas o peso de um carregamento de lenha puxado em carroça. A lenha retirada das matas amazônicas naquele período surgia de

---

<sup>1</sup> PINTO, Luiz Maria da Silva. Dicionario da Lingua Brasileira. Ouro Preto: Typographia da Silva, 1154p., 1832.

outras mãos humanas. O transporte pelas cidades muitas vezes dependia de costas não humanas, forçadas ao trabalho exaustivo.

Reconhecendo a forte presença dessa produção extrativista na Amazônia da segunda metade do século XIX, este capítulo se preocupará em dissertar a respeito dos trabalhadores humanos e não humanos envolvidos na produção da lenha e transporte dela aos vapores ou cozinhas. As fontes históricas revelam diferentes grupos étnicos que participaram, de forma voluntária ou compulsória, das dinâmicas da lenha nas matas e margens dos rios no Pará e Amazonas.

Percebe-se que o trabalho de produção da lenha esteve relacionado com uma visão das Províncias amazônicas e do Império do Brasil que pretendia “civilizar” a população da região, em especial os indígenas, inserindo-a na lógica de trabalho em troca de valor monetário para compra de produtos. A lenha era vista como fonte de energia indispensável e o trabalho no corte dela foi tido como ferramenta de civilização.

Da produção nas matas e transporte da lenha pelas ruas, a presença de animais não humanos era frequente e seus vestígios ficaram em algumas fontes históricas. Em alguns momentos os animais eram motivos de empecilho para o trabalho no corte da lenha, ou viajantes indesejados nos navios em decorrência do embarque desse combustível, em outros casos os animais eram os principais responsáveis pelo trabalho de tração que permitia movimentar a lenha do vendedor ao cliente.

Diferentes grupos indígenas, negros, brancos pobres, cavalos e centopeias eram personagens históricos frequentes no cenário de produção e consumo desse combustível. Entre sujeitos que tiveram “peito aberto de tanto carregar lenha”<sup>2</sup> e jumentos chicoteados para continuarem seu trajeto levando as achas, a lenha surgia e se movimentava, entre mãos humanas e costas equinas.

As próximas páginas deste capítulo abordam esses sujeitos em torno do trabalho com a lenha no Meio Ambiente amazônico do Pará e Amazonas no século XIX.

---

<sup>2</sup> MORAIS, Raimundo. *Meu Dicionário de cousas da Amazônia*. Brasília: Senado Federal, p. 160, 2013. (original de 1931).

## 1. Macario e outros indígenas nas dinâmicas da lenha: uma questão de “civilização”

- Ao mesmo [dr. chefe de polícia]. Determinando que expeça as ordens precisas para que se aprompte em Jatuarana tres mil achas de lenha; em Borba quatro; em Manicoré tres; em Baêtas quatro; e no Crato seis mil achas.

- Ao director geral dos indios. Se expediu a ordem para mandar prestar indios para esse serviço.<sup>3</sup>

No primeiro ofício transcrito, expedido do governo provincial do Amazonas para uma autoridade da Polícia, é de se perceber a presença e a necessidade de lenha em diferentes localidades. Lenha em grandes quantidades em cada um dos pontos mencionados, possivelmente para ser armazenada na margem dos rios e utilizada com o objetivo de manter a navegação de alguma embarcação movida a vapor.

Existe, porém, um trabalho que antecede o processo de queima da lenha nas fornalhas dos vapores. O esforço físico humano, principalmente na Amazônia do século XIX, era a ferramenta essencial para se conseguir produzir o combustível principal da região. No segundo ofício exposto anteriormente, também expedido pela Província do Amazonas, o governo se preocupa em articular quais trabalhadores braçais teriam de vivenciar os desgastes envolvidos na prática de cortar as árvores e organizar a estocagem do combustível produzido, as achas de lenha.

No documento, os indivíduos determinados para o serviço de produção da lenha são definidos apenas como “índios”. Não existiu nos responsáveis pela elaboração do documento a preocupação de mencionar o grupo étnico desses mesmos “índios”. Essas informações apareciam em outros documentos, que possuíam outras pretensões, mas com esse ofício o objetivo era bem específico: adquirir mão de obra.

Dentro da lógica que vigorava na região amazônica, e em todo o território do Império do Brasil, para a execução desse trabalho braçal, o pertencimento étnico dos indígenas que fossem empregados na função não teria diferença desde que cumprissem a função. Eram então apenas “índios”. Alguns dos quais já estavam prontos para serem direcionados ao trabalho, afinal já estariam em tutela do Diretor Geral dos Índios - o responsável pelos aldeamentos de grupos indígenas, que seriam catequizados e receberiam uma educação para que fossem “civilizados”.

---

<sup>3</sup> PARTE OFFICIAL – GOVERNO DA PROVÍNCIA [AMAZONAS]. EXPEDIENTE – DIA 25. **Jornal O Cathechista**. Manaus, ano III, n. 119, p. 1, 25 de jun. 1864.

A solicitação do documento inclusive é bem direta no que diz respeito a autoridade a qual era direcionada. A função do “director geral dos índios”, indivíduo a quem o ofício determina responsabilidade, era executada em uma lógica administrativa que vigorou de 1845 e 1899, a partir do Decreto Imperial n. 426, de 24 de julho de 1845, com o qual o Império:

criou uma estrutura de aldeamentos indígenas, distribuídos por todo o território, sob a gestão de um Diretor Geral de Índios, nomeado pelo Imperador para cada província. Cada aldeamento seria dirigido por um Diretor de Aldeia, indicado pelo Diretor Geral, além de um pequeno corpo de funcionários. Cabia aos missionários tarefa relativa à catequese e à educação dos índios, enquanto que os outros funcionários imperiais se encarregariam da vida cotidiana, incentivando o cultivo de alimentos, monitorando os contratos de trabalho, mantendo a tranquilidade e polícia dos aldeamentos, regulando o acesso de comerciantes, contactando índios ainda não-aldeados e controlando as terras indígenas, dentre muitas outras atividades previstas.<sup>4</sup>

Nas províncias do Pará e Amazonas a atuação governamental funcionava justamente com a orientação de organização presente nessa legislação. Por conta disso, as figuras do Diretor Geral ou do Diretor de Aldeia eram frequentemente acionadas nas solicitações que pretendiam obter indígenas para serem empregados no corte da lenha.

Em um ofício enviado para a Província do Amazonas, em 1861, não apenas a autoridade do Diretor Geral era invocada, mas o texto do documento, com a evidente pretensão de tornar a solicitação embasada com as normas do Império para ser mais facilmente atendida, se preocupava em mencionar explicitamente o Decreto Imperial n. 426 quando pedia:

- Ao mesmo idem [director geral dos índios] attender sem offensa entretanto do regulamento, que baixou no decreto nº 426 de 24 de julho de 1845, a requisição constante do incluzo officio por copia do agente da companhia de navegação e commercio do Amazonas, relativamente as prestações de dez indios da directoria do Jutahy para serem empregados no corte de lenha para os vapores [...]<sup>5</sup>

Recorrendo ao Decreto, definia-se que dez indivíduos indígenas deveriam ser fornecidos para a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas. Evidentemente a empresa de Irineu Evangelista de Sousa, o Barão de Mauá<sup>6</sup>, dependia de trabalhadores que

<sup>4</sup> SAMPAIO, Patrícia Melo. Política Indigenista no Brasil Imperial. In: GRINBERG, Keila e SALLES, Ricardo. (Orgs.) **O Brasil Imperial (1808-1889)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, p. 178, 2009.

<sup>5</sup> GOVERNO PROVINCIAL - CONTINUAÇÃO DO DIA 29 – OFFICIOS. **Jornal Estrella do Amazonas**. Manaus, 31º Trimestre, n. 581, p. 2, 25 de set. 1861.

<sup>6</sup> Irineu Evangelista de Sousa (1813-1889), nomeado Barão de Mauá em 1854 pelo Imperador Dom Pedro II, em diálogo com o Império deu início ao negócio de navegação a vapor na região amazônica, a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas. Para mais, ver: BRITO, Roberta Kelly Lima de. **Vapores de Mauá: a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas (1852-1871)**. 2018. 183 f. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal do Amazonas - Manaus, 2018.

realizassem o corte das árvores e sua divisão em achas de lenha. A expectativa mais imediata estava nos braços de indígenas pertencentes a diferentes grupos étnicos.

No caso específico dessa requisição, e diferente do ofício mencionado anteriormente, uma diretoria específica era mencionada. A “directoria do Jutahy” emerge como aquela que forneceria os indígenas em processo de catequização e civilização, como o Império do Brasil ordenava, para uma tarefa que estaria totalmente relacionada com as pretensões imperiais para o futuro dos grupos indígenas, o trabalho em benefício da economia imperial.

Com a informação sobre a diretoria é possível supor os grupos étnicos que esses indígenas a serem empregados no corte da lenha, depois de o ofício ser atendido, pertenciam. Afinal, a região do Rio Jutai, localização da “directoria do Juthay”, era ocupada naquele período – segundo descrições de João Wilkens de Mattos (Secretário e depois Presidente do Amazonas) – por nações como a dos Marauá, Mura, Macaco, Catuquina e Tucano<sup>7</sup>. A presença dos Marauá e Catuquina naquela diretoria é confirmada quando em 1862:

[...] divide-se em duas a directoria parcial dos indios do rio Jutahy, ficando a 1ª limitada ao mesmo rio e debaixo da jurisdicção do actual director João da Cunha Corrêa, e a 2ª comprehenderá as tribus Marauá e Catuquina do rio Jurará-perera, sob a direcção do reverendo vigario de Fonte-Bôa Bernardo Ivo de Nazareth Ferreira, que fica por esta deliberação nomeado director dos referidos indios.<sup>8</sup>

É de se considerar que desde a primeira metade do século XIX existia a orientação de que o Rio Jutai era propício para o estabelecimento de aldeamentos por conta da “ideia de que parte da população indígena ocupante desse território já havia acumulado a experiência de contato com os colonizadores”<sup>9</sup>. O que faz significativa a menção da diretoria no ofício solicitando indígenas para o corte de lenha a servir de combustível queimado nos vapores.

Poderia ser não apenas uma especificação realizada por proximidade com a diretoria (do local no qual os indígenas seriam empregados), mas pensada também visando a melhor execução possível do trabalho no corte das árvores. Logo, seria vantajosa a solicitação dos indígenas habitantes no Rio Jutai.

<sup>7</sup> OLIVEIRA, Darlin Milene Sousa. Navegação a vapor e o avanço sobre os territórios indígenas na fronteira do Brasil com o Peru (1851-1857). In: **Anais Eletrônico do XIII Encontro Estadual de História: "História e mídias: narrativas em disputas"**, 14p, 2020.

<sup>8</sup> GOVERNO DA PROVÍNCIA - DIA 3 DE DEZEMBRO – PORTARIA, DIVIDE EM DUAS A DIRECTORIA PARCIAL DOS INDIOS DO RIO JUTAHY[...]. **Estrella do Amazonas**. Manaus, 32º trimestre, n. 611, p. 2, 18 de jan. 1862.

<sup>9</sup> NUNES, Francivaldo Alves. Direitos de propriedade em aldeamentos e colônias agrícolas na Amazônia (1840-1880). **Tempo**, volume 22, n. 39, p. 160, 2016.

Esse processo de fornecimento de mão de obra pelo aldeamento estava diretamente relacionado com a tentativa de controle e inserção dos diferentes grupos indígenas no modelo de vida esperado pelo Império<sup>10</sup>. No entanto, em alguns casos os próprios indígenas manifestavam o desejo pelo aldeamento, mas “a motivação para isso tinha mais a ver com a dinâmica interna dos grupos indígenas do que com o desejo de tornarem-se cristãos e trabalhadores produtivos para a província”<sup>11</sup>.

No caso do corte das árvores para a lenha, o interesse dos indígenas na obtenção de remuneração com o trabalho estava presente, mas os planos das Províncias amazônicas na “civilização” desses diferentes grupos parecem mais evidentes na documentação. E é possível afirmar que a dinâmica de empregar os indígenas na produção de lenha para os vapores, durante todo o período de 1850 a 1888, foi uma estratégia de grande importância para a lógica de civilização nas diretorias do Pará e Amazonas. Um ofício do ano de 1862 é revelador nesse sentido, quando direciona:

Ao director geral dos indios, communicando, que á vista de sua proposta de 5 do corrente foi nomeado Balbino José Pereira Guimarães director dos indios de Alvellos, cujo titulo vae junto para ter destino, e recommendando-lhe que determine ao director nomeado que preste, a gente necessaria para ser empregada no córte da lenha para os vapores que navegação na 2ª linha, á quem estiver encarregado desse fornecimento.<sup>12</sup>

Com a nomeação do diretor para um aldeamento em Alvellos (na Província do Amazonas) a primeira indicação mencionada é justamente uma orientação para que o Diretor Geral solicite dele a obrigatoriedade de fornecer a mão de obra necessária ao trabalho de corte da lenha. O mesmo ocorre em outro ofício atendido, em 1861, que aprovou o fornecimento de “indios pedidos pelo fornecedor da lenha para os vapores que navegação a 2ª linha”<sup>13</sup>.

O emprego dos indígenas no corte do combustível, além de civilização, estava abertamente conectado com a manutenção do funcionamento econômico do Império e, em especial, das Províncias amazônicas. Tanto para o funcionamento da navegação a vapor quanto para os lucros dos capitalistas donos de depósito de lenha que mantinham negócios na região.

<sup>10</sup> BRAGA, Bruno Miranda. Os índios, a catequese e a civilização no Amazonas (1845-1898): entre o fracasso e a resistência. **Muiraquitã**: revista de Letras e Humanidades, v. 4, n. 1, p. 42, 2016.

<sup>11</sup> HENRIQUE, Márcio Couto. A perspectiva indígena das missões religiosas na Amazônia (Século XIX). **Revista História Social**, n. 25, p. 138, 2015.

<sup>12</sup> GOVERNO DA PROVINCIA - DIA 10. **Estrella do Amazonas**. Manaus, 34º trimestre, n. 637, p. 3, 17 de set. 1862.

<sup>13</sup> GOVERNO PROVINCIAL - DIA 2 DE SETEMBRO DE 1861. **Estrella do Amazonas**. Manaus, 31º trimestre, n. 582, p. 2, 28 de set. 1861.

Estes últimos aproveitavam das diretorias para a obtenção de trabalhadores e continuidade de seus negócios de comercialização da lenha para os vapores. Processo de obtenção de mão de obra, habitante de aldeamentos, que aparentemente era menos complicado do que convencer indígenas não aldeados de se empregarem nesse serviço. Talvez por conta disso, não eram incomuns requerimentos como o:

De Maria Joanna Pinto da Silva, pedindo seis índios das directorias de Madeira e do Andirá para empregal-os no corte de lenha para os vapores da companhia de navegação do Amasonas. - Ao sr. Director dos índios para deferir como fôr justo e conveniente.<sup>14</sup>

A procura por mão de obra para a produção de combustível cresceu juntamente com o crescimento da navegação a vapor na região amazônica. Ainda nos primeiros anos da introdução dos vapores na região era bastante frequente, principalmente na Província do Amazonas, a ideia de que os “Índios já domesticados” seriam “quasi os unicos trabalhadores com que se conta para a navegação”<sup>15</sup>.

Por conta disso, nos jornais a partir da década de 60 do século XIX, tornavam-se mais frequentes solicitações como a de Maria da Silva. Em alguns casos, os ofícios ou requerimentos direcionados aos diretores dos índios explicitavam de quais aldeamentos pretendiam obter seus trabalhadores. Outras vezes a informação a respeito disso era omitida. Demonstrando apenas a preocupação de que qualquer indígena, de qualquer diretoria, fosse enviado para se empenhar no árduo ofício de lenhador.

Era isso que tais indígenas se tornavam. Lenhadores com o propósito muito bem definido de auxiliar na manutenção da navegação a vapor nas Províncias do Pará e Amazonas. A qual não teria como prosperar sem os braços necessários ao corte das árvores e sua posterior transformação divisão em achas de lenha. Tanto a navegação a vapor comercial quanto aquela realizada pelos viajantes que realizavam seus trajetos pelos rios da região dependiam de trabalhadores para a produção do combustível.

A presença indígena, como empregados dessa tarefa, é perceptível de forma mais sensível nos poucos registros que o viajante Charles Barrington Brown fez sobre as paradas para receber lenha ao longo da sua viagem por meio de navegação a vapor no ano de 1878. Nos escritos, diferente dos rígidos requerimentos e ofícios do governo, os relatos de Brown

<sup>14</sup> GOVERNO PROVINCIAL - REQUERIMENTOS E DESPACHOS – DIA 19. **Estrella do Amazonas**. Manaus, 30º trimestre, n. 576, p. 4, 07 de set. 1861.

<sup>15</sup> PENNA, Herculano Ferreira. **Falla dirigida à Assembleia Legislativa Provincial do Amazonas, no dia 1 de outubro de 1853**. Amazonas: Typographia de M. S. Ramos, p. 8, 1853.



permitem em alguns momentos certa compreensão sobre como funcionava o uso do trabalho de grupos indígenas por comerciantes que também empreendiam na venda de lenha. Em outras situações, produziu até mesmo breves descrições sobre a aparência e personalidade de indígenas empenhados no corte e embarque da lenha.

Quando o vapor de Barrington Brown trafegava em um rio da Província do Pará, mais especificamente no Rio Cupari (que deságua no Rio Tapajós), fez parada em uma grande fazenda pertencente a “Franco e Filhos”. O lugar possuía, segundo os registros do viajante, um “extenso cacocal”, possivelmente uma primeira forma de adquirir lucros. Além disso, os comerciantes também “forneciam lenha [wood] para os navios a vapor”. O que possivelmente era uma estratégia de ampliação do faturamento, algo mencionado no capítulo 1 desta dissertação, com a fazenda.

É nesse ambiente que o viajante registra a presença de “quarenta homens, alguns dos quais escravos e outros índios amigáveis que se dispunham a trabalhar à razão de um mil-réis por dia e suas rações”<sup>16</sup>. Os indígenas eram então os mais presentes na efetuação dos trabalhos da fazenda, auxiliados por alguns negros escravizados. Fica evidente que esses indígenas eram aqueles que também agiam no corte das árvores a serem transformadas em lenha para vender aos vapores.

Sua remuneração, supostamente mil réis, seria sustentada ainda com o acréscimo de alimentação diária. Tal dieta dos trabalhadores braçais não foi registrada pelo viajante, mas é possível supor que não estaria distante daquilo que o governo da Província do Amazonas definia aos indígenas empregados nas obras públicas, que seria uma ração contendo “fornecimento de farinha e peixe secco, aos índios”<sup>17</sup>.

Observando outros indígenas que faziam o trabalho de embarcar a lenha no vapor, dessa vez na região do Rio Purus, Província do Amazonas, Barrington Brown registrou não apenas a quantidade de trabalhadores, mas também se interessou em fornecer atenção para suas vestes e comportamento. Conta em seu escrito que:

Num lugar chamado S. Vicente, uma parte dos Pamarys, cerca de seis ou sete, entregaram a lenha [wood] a bordo do 'Guajara', e então tivemos uma boa oportunidade de observá-los de perto. Eles usavam seus grosseiros cabelo preto

---

<sup>16</sup> BROWN, Charles Barrington; LIDSTONE, William. **Fifteen thousand Miles on the Amazon and its tributaries**. London: Edward Stanford, p. 250-251, 1878.

<sup>17</sup> EDITAES – TESHOURARIA DA FAZENDA DA FAZENDA PROVINCIAL DO AMAZONAS. **Jornal Amazonas**. Manaus, ano VI, n. 434, p. 3, 15 de mai. 1872.

muito longo, exceto o que foi cortado em um linha reta, em suas testas, logo acima de seus olhos.<sup>18</sup>

Identificou os trabalhadores como pertencentes a nação dos “Pamarys”. Com o nome grafado também como Paumaris, Palmari ou Pamarí, as descrições desse povo habitante do Rio Purus diferiam entre alguns relatos do século XIX. No entanto, geralmente eram definidos como “pacíficos” pelos observadores não indígenas. Naquele período também eram lembrados por suas competências como comerciantes<sup>19</sup>. Conhecidos por não “arredarem-se das margens do rio” e serem “verdadeiros canoeiros”, além de supostamente manterem uma alimentação baseada em “peixes e tartarugas”<sup>20</sup>.

É por conta desse grupo indígena que o Rio Purus foi nomeado desta forma. Muitos dos Pamarí sofriam com uma doença de pele que ocasionava o aparecimento de manchas brancas pelo corpo<sup>21</sup>. O termo “purú-purú”, que em língua nativa significava algo como “manchado” ou “pintado”, começou a ser utilizado para se referir aos Pamarí. O rio ganhou a mesma alcunha, simplificada, com que esse povo foi apelidado.

Brown menciona as manchas dos “Pamarys” que trabalhavam no embarque da lenha. Comenta, impressionado e tentando comparar com outra doença conhecida, que esses indígenas possuíam “uma espécie de lepra” que ocasionava manchas brancas “formando uma tonalidade marcante em suas peles escuras”<sup>22</sup>.

Para além disso, Barrington Brown atentou para as roupas de um dos Pamarí que se empregava em carregar as achas de lenha. Supostamente o “chefe da tribo”, o homem mantinha um “um terno mais surrado - denotando que ele usava roupas há mais tempo que os outros”. O viajante também atentou para “a maneira inteligente com que sorria quando algo engraçado ocorria, enquanto os seus companheiros não se davam conta desse algo”. Apesar de aparentemente se divertir em meio ao esforço, “trabalhou impassivelmente”<sup>23</sup>.

O viajante conseguiu se interessou pelo momento de distração de um dos Pamarí, que em meio a árdua tarefa de armazenar a lenha no interior do vapor conseguiu observar ao seu

<sup>18</sup> BROWN, Charles Barrington; LIDSTONE, William. **Fifteen thousand Miles on the Amazon and its tributaries**. London: Edward Stanford, p. 434,1878.

<sup>19</sup> BONILLA, Oiara. Cosmologia e organização social dos Paumari do médio Purus (Amazonas). Revista de Estudos e Pesquisas, FUNAI, Brasília, v.2, n.1, p.7-60, jul. 2005.

<sup>20</sup> LABRE, Antonio R. P. **Rio Purus**. Notícia. Maranhão: Typ. do Paiz, M.F.V. Pires, p. 27, 1872.

<sup>21</sup> GUIMARÃES, F. Nery; RODRIGUES, Bichat Almeida. O puru-puru da Amazônia (Pinta, Carete, Mal de Pinto, etc). **Memórias do Instituto Oswaldo Cruz**, v. 46, p. 135-197, 1948.

<sup>22</sup> BROWN; LIDSTONE. Op. cit. p. 433.

<sup>23</sup> BROWN, Charles Barrington; LIDSTONE, William. **Fifteen thousand Miles on the Amazon and its tributaries**. London: Edward Stanford, p. 434,1878.

redor algum motivo para sorrir em meio os esforços físicos. No entanto, seus companheiros de trabalho não perceberam aquilo que gerava risos no mais velho entre eles. Ou, talvez, apenas não conseguiram encontrar o mesmo divertimento enquanto seus corpos precisavam carregar as pesadas achas.

Cena totalmente diferente ocorreu quando o vapor de Brown realizou uma parada em algum ponto do Rio Jutai, no Amazonas, onde conseguiram comprar o combustível necessário de um dono de depósito de lenha “Peruano”. O dono do local não se desgastou fisicamente com o serviço, afinal os responsáveis pelo trabalho de levar as achas, que já estavam cortadas aguardando um comprador, para o interior da embarcação foram “dois velhos índios Miranha”. Grupo indígena que no período era mencionado como avesso ao meio urbano, com seus membros preferindo viver nos centros das matas<sup>24</sup>. Uma característica que, mesmo não de forma proposital, os colocaria mais perto da possibilidade de se empregarem nos trabalhos relacionados com a lenha para a navegação.

A aparência de ambos foi descrita pelo viajante como “ridiculamente” parecida, pois “seus rostos eram desprovidos de qualquer tipo de expressão, tendo uma aparência geral desbotada”. Além disso, os Miranha aos olhos do viajante “não eram bonitos, tinham testas baixas e um semblante bastante inferior. Eles não eram tatuados, mas tinham pequenos buracos nas laterais do nariz”<sup>25</sup>.

Já a forma de atuar no serviço causou incômodo ao observador, gerando a perspectiva de que “Eles trabalharam bem e de forma constante, mas de maneira mecânica, sem dar vida a matéria”<sup>26</sup>. Algo que poderia explicar o trabalho dos idosos Miranha que não sorriam ao carregar a lenha, diferente do idoso Pamarí que mesmo nessa situação encontrava alguma fuga no divertimento, é o cansaço gerado no processo. Ou mesmo por sentimentos como o de tédio, que também surgia no trabalho de cortar e embarcar combustível - algo que o próprio Brown registra em uma situação na qual a tripulação teve de produzir por si mesma a lenha indispensável para seguir viagem, sofrendo com o “tedioso” corte da madeira.

Carregar lenha, mesmo quando não era vista como tarefa tediosa, sempre seria uma atividade cansativa. Principalmente quando aqueles que realizavam a produção das achas de lenha eram os mesmos que, logo em seguida, tinham que se dispor a utilizar suas mãos e

---

<sup>24</sup> FAULHABER, Priscila. A territorialidade Miranha nos rios Japurá e Solimões e a fronteira Brasil-Colômbia. **Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi - série Antropologia**, v. 12, n. 2, p. 286. 1996.

<sup>25</sup> BROWN; LIDSTONE. Op. cit. p. 451.

<sup>26</sup> BROWN; LIDSTONE. Op. cit. p. 509.

braços para levar cada uma para dentro do vapor. Preocupando-se ainda com a forma de armazenar o combustível, que precisava ser organizado de forma minimamente adequada.

Em alguns casos, quando a tripulação do navio também estava envolvida no trabalho, o desgaste físico fazia com que a lenha não fosse prontamente embarcada. Com isso, terminavam “o trabalho pela manhã”<sup>27</sup>. Dessa forma conseguiam descaçar, recuperar as forças e novamente se empenhar para organizar o importante combustível a bordo.

Muitas vezes as derrubadas não eram realizadas imediatamente na margem, mas adentrando a mata. Isso acarretaria algum transtorno em passar pelas plantas baixas, tendo que realizar também o corte delas, e grande transtorno em transportar as achas até a margem. Ainda no início da navegação a vapor na região amazônica, o movimento de “transporte das matas para o porto da Povoação” onde o combustível “deve ser embarcado” era tido como “maior afã”<sup>28</sup>.

O início da entrada na mata e derrubada de uma árvore foi descrita de forma mais detalhada pelo missionário inglês Robert Stewart Clough, que em 1872 escreveu, depois de o vapor parar na margem de alguma parte do Rio Jutáí e os trabalhadores se prepararem “para cortar madeira [timber]”, que:

Um grupo de seis pessoas começou a abrir caminho através da vegetação rasteira, cortando-a à direita e à esquerda com facas de sabre longas e afiadas, e a uma distância de nove metros chegamos a um campo aberto, onde, exceto aqui e ali, nada se via além dos troncos das árvores erguendo-se perpendicularmente do solo.<sup>29</sup>

Tinham que abrir caminho entre as plantas rasteiras que dificultariam a passagem dos humanos. Algo que de tão frequente se tornou até mesmo expressão nos escritos literários da época, quando comparavam sentimentos com “os arbustos derrubados pelos terçados indígenas”<sup>30</sup>.

Após essa abertura de caminho, começavam sua entrada na mata. Distanciavam-se do navio e realizaram a observação do ambiente para a seleção das árvores que seriam derrubadas. É a partir disso que os lenhadores responsáveis “em poucos minutos”:

[...] estavam ocupados enfiando seus machados americanos [...] em troncos de dimensões adequadas, e em pouco tempo naquele ornamento selvagem ecoou o

<sup>27</sup> BROWN; LIDSTONE. Op. cit. p. 466.

<sup>28</sup> SALES, Marcos Pereira de. **Jornal Treze de Maio**, Belém, ano XIV, n. 258, p. 1, 26 de nov. 1853.

<sup>29</sup> CLOUGH, Robert Stewart. **The Amazons: diary of a twelve month's journey**. London: South American Missionary Society, p. 169. 1873.

<sup>30</sup> SOUSA, Inglês de. **O Missionário - vol. 2**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Laemmert & Cia., p. 124, 1899.

estrondo da madeira caindo. Uma tora de doze metros de comprimento [forty-foot-long] seria cortada em dez pedaços iguais rachados por dois homens, um deles golpeando com o seu machado a parte rachada por seu camarada.<sup>31</sup>

As árvores eram cortadas principalmente com ferramentas como terçados, às vezes nomeados como facão, e machados. O que acarretava a necessidade de muita força humana para produzir os golpes que fariam a derrubada de cada tronco e a sua divisão em partes menores. Nesse registro de Stewar Clough, indígenas também participaram da produção de lenha. Tiveram que se esforçar com o uso do machado e terçado, assim como acontecia com os diversos indígenas que atuavam como lenhadores no Pará e Amazonas do século XIX.

A técnica do corte mencionada por Clough, de dois homens cortando um tronco para dividi-lo em várias partes, aparentemente era a que frequentemente os sujeitos atuantes nesse ofício utilizavam. O empenho de dois trabalhadores comprometidos em atingir o mesmo ponto do tronco causaria a força necessária para diminuir em muitos minutos o demorado processo de derrubar várias árvores e transformá-la em achas.

Um vestígio do frequente uso dessa técnica ficou registrado, como um pequeno detalhe, em um desenho apresentado no relato de viagem de Charles Barrington Brown. Como é possível ver na representação de uma localidade em que o vapor havia parado para a produção e embarque do combustível (Figura 11), dois homens efetuam o pesado trabalho de dividir o tronco em partes menores enquanto outro leva em seu ombro o que parece ser apenas uma acha grande de lenha.

---

<sup>31</sup> CLOUGH, Robert Stewart. Op. cit., p. 169.

**Figura 11:** Trabalhadores cortando lenha.



Fonte: Detalhe de desenho contido em - BROWN, Charles Barrington; LIDSTONE, William. **Fifteen thousand Miles on the Amazon and its tributaries**. London: Edward Stanford, entre páginas 484-485, 1878.

Cada um empunhando um machado. Enquanto um despeja, com sua força corporal, o machado no tronco, o outro levanta a ferramenta preparando um golpe certo na rachadura criada na madeira pelo seu colega de função. Uma representação em imagem da mesma estratégia dos lenhadores registrados por escrito pelo missionário Robert Clough anos antes.

Possivelmente era essa forma de cortar vista nas margens de rios e no interior das matas amazônicas quando um vapor realizava sua parada para abastecer. Ou então mesmo sem sinal de qualquer embarcação se aproximando, pois também era comum a lenha já estar preparada aguardando futuros interessados. Muitos indígenas escutavam “o som de cortar e rachar a madeira”, como descreve Brown em certo momento, que ressoava “até que o crepúsculo desapareceu completamente”<sup>32</sup>.

O ecoar da madeira caindo e sendo partida dependia, além do humano disposto a realizar o esforço físico, de instrumentos com capacidade para isso. No que diz respeito aos sujeitos indígenas, as ferramentas utilizadas para o ofício de lenhador algumas vezes eram cedidas pelos próprios diretores do aldeamento, que forneciam “um terçado ou um

<sup>32</sup> BROWN; LIDSTONE. Op. cit. p. 232.

machado”<sup>33</sup> para cada indígena, apenas para os períodos de trabalhos. Esses machados eram também frequentemente adquiridos pelos próprios indígenas com a troca por produtos naturais, nos quais na maioria das vezes o vendedor sairia com grande lucro.

Na segunda metade do XIX chegava-se a registrar machados “vendidos a Indios” por uma arroba de salsa, que valeria cerca de 20\$000 réis enquanto o machado tinha custo de apenas 1\$600. Em outros casos certos indígenas trocavam machados por inimigos capturados, ou até mesmo indígenas do mesmo grupo étnico. Tavares Bastos registra a troca de pessoas por machados quando menciona em seus escritos que:

No Solimões ha mercadantes ou regatões que, carregando nas canôas machados, missangas, agoardente, etc... sóbem os rios desertos, o Yaporá [Japurá], o Içá e outros, e a troco desses objectos ou a força, conseguem trazer indios selvagens aos povoados do littoral, onde os cedem (ou os vendem) a quem os deseja. Quando passei em Teffé [...] Dizem que no alto Yaporá compra-se um indio por um machado; os proprios pais os vendem aos traficantes.<sup>34</sup>

Além de receberem seus machados dos diretores ou realizarem a compra, muitos indígenas que se empregavam no ofício de lenhador para os vapores também recebiam da própria tripulação as ferramentas de trabalho. Alguns registros permitem a compreensão de que na região do Rio Araguaia, naquele período “divisor natural”<sup>35</sup> entre as províncias do Pará e Goiás, o convencimento de indivíduos indígenas para o trabalho de produção do combustível era rotineiramente feito com o oferecimento de itens como o machado. Ferramentas que poderiam ser posteriormente utilizados na mesma ocupação.

Esse pagamento com machados inclusive, ao que parece, era propositalmente feito com esse objetivo. Seria um utensílio de grande utilidade para quando novamente precisassem dos braços das pessoas que estavam recebendo o pagamento. Com a necessidade de mais paradas dos vapores, que precisavam de mais combustível por conta de, como mencionado no capítulo 1, a tecnologia a vapor ser projetada para o carvão mineral e em decorrência disso não alcançar sua capacidade máxima com lenha, seria preciso também o diálogo com grupos indígenas de diferentes localidades, ao longo dos rios.

<sup>33</sup> POVOAÇÃO JOSEFINA. *Jornal Commercio do Amazonas*. Manaus, ano VI, n. 148, p. 2, 24 de jul. 1875.

<sup>34</sup> BASTOS, Aureliano Cândido Tavares. *O Valle do Amazonas: estudo sobre a livre navegação do Amazonas, estatística, produções, comércio, questões fiscaes do Valle do Amazonas*. Rio de Janeiro: B. L. Garnier, Livreiro Editor, p. 294-295. 1866.

<sup>35</sup> CARVALHO, Francisquinha Laranjeira; CAVALCANTE, Maria do Espírito Santo Rosa. Rio Araguaia: o caminho dos sertões. *História Revista*, v. 14, n. 2, p. 3, 2009.

O pagamento com ferramentas pelo trabalho poderia então ser visto como vantagem pelos indígenas, assim como pelos comandantes de vapores e tripulação em geral – que seria a responsável por gerar a lenha em caso de não existir outros para isso.

Sem dúvida ao presentear esses indígenas com machados e terçados estava embutido não apenas o interesse por manter o vapor navegando, mas também a lógica de civilização desses indígenas pelo trabalho no corte da lenha. Na Amazônia do século XIX esses presentes aos indígenas, de ferramentas voltados ao trabalho extrativista ou da agricultura, podem ser vistos como estratégia para a conclusão dos planos do Império, Províncias e aldeamentos de desenvolver nesses indivíduos “o hábito do trabalho regular voltado para a produção de excedentes, além de outros hábitos associados ao padrão de vida tido como civilizado”<sup>36</sup>.

Para os indígenas, os presentes serviam aos seus próprios desejos e para conseguir adquiri-los muitas vezes se empenhavam em participar da complexa e exaustiva dinâmica da lenha, em outras “costumavam dizer aquilo que os presidentes da província queriam ouvir”<sup>37</sup>. Já aos interessados no trabalho dos indígenas com o machado, sobrava muitas vezes o esforço de convencê-los.

Afinal, precisavam até mesmo se preocupar em criar paradas em mais lugares por conta de que uma quantidade maior de combustível poderia atrapalhar os passageiros, ou tomar espaço de mercadorias. É nesse sentido que em 1870, a respeito da navegação a vapor no Araguaia, era observado que:

O estabelecimento de pontos regulares de lenha ao longo do rio tem sido até agora de não pequena dificuldade. O Colombo que consome 18 a 20 mil achas de 9 libras cada uma em viagem, exige-se á distância de 24 horas de marcha, porque não póde conduzir a bordo combustível para mais tempo, sem prejudicar o espaço necessário para commodo da guarnição e passageiros. Temos ultimamente tirado partido dos indios Carajás para esse serviço, que pagamos pontualmente com ferramentas.<sup>38</sup>

Então o problema do combustível para a fornalha, que os comandantes de vapores precisavam solucionar, era resolvido quando os indígenas aceitavam participar da dinâmica de produção da lenha. Aos olhos da tripulação, eles estariam “tirando partido” dos indígenas. Já os Carajá, que aceitaram trabalhar, receberiam com satisfação o seu pontual pagamento “com ferramentas”. Os indivíduos dessa etnia, juntamente com os da etnia Caiapó, era quem

<sup>36</sup> HENRIQUE, Márcio Couto. Presente de branco: a perspectiva indígena dos brindes da civilização (Amazônia, século XIX). *Revista Brasileira de História*, v. 37, n. 75, p. 197, 2017.

<sup>37</sup> HENRIQUE. Op. Cit., p. 202.

<sup>38</sup> TRANSCRIPÇÃO – RELATORIO DOS NEGOCIOS DA NAVEGAÇÃO DO ARAGUAYA DE 1º DE MAIO DE 869 A 1º DE ABRIL DE 1870 – ILLUSTRISSIMOS SENHORES NEGOCIANTES DAS PRAÇAS DO PARÁ E GOYAZ. *Jornal O Liberal do Pará*. Belém, ano II, n. 275, p. 1, 02 de dez. 1870.



frequentemente forneciam a lenha, “a trôco de brindes”, aos vapores na região do Rio Araguaia, por serem vistos como “índios de indole pacífica, que de boa mente se prestam a este trabalho”<sup>39</sup>.

O corte da lenha como estratégia, das províncias do Pará e Amazonas, bem como do Império, para a “civilização” desses grupos indígenas era evidente. Chegou-se até mesmo a afirmar, sobre indígenas das etnias “Chambioás, Apinagés, Cherentes, Cahiapós, Guajajarás, Carajás e Chavantes”, categoricamente:

Depois da introdução do vapor no Araguaya a selvageria destes indígenas modificou-se sensivelmente; não houve mais um só atentado delles contra a vida dos christãos, e os Carajás, apesar de viverem ainda nus, já fabricão quase toda a lenha que consomem os vapores do Araguaya.<sup>40</sup>

Além de fabricarem, seriam eles também que várias vezes agiriam no procedimento de organizar as achas de lenha na margem dos rios para, posteriormente, serem embarcadas e armazenadas no interior do navio. Suas mãos e ombros, e algumas vezes também membros de parte da tripulação, eram responsáveis por empilhar cada acha de lenha em posição firme, impedindo que a pilha desmoronasse, e em local seco. Outro desenho, presente no relato de Barrington Brown, permite uma compreensão de como as achas eram rotineiramente dispostas, na Figura 12.

No registro de Brown uma pilha de lenha já a disposição do vapor. O desenho representa a parada em um local às margens do rio Juruá, na Província do Amazonas. O vapor só conseguiu chegar até lá depois de a própria tripulação ter de produzir combustível, aproveitando “algumas árvores mortas” e gerando cerca de “300 achas de lenha”<sup>41</sup>. Nesse depósito encontraram a lenha empilhada corretamente e disponível para ser embarcada, como pode ser observado na Figura 12.

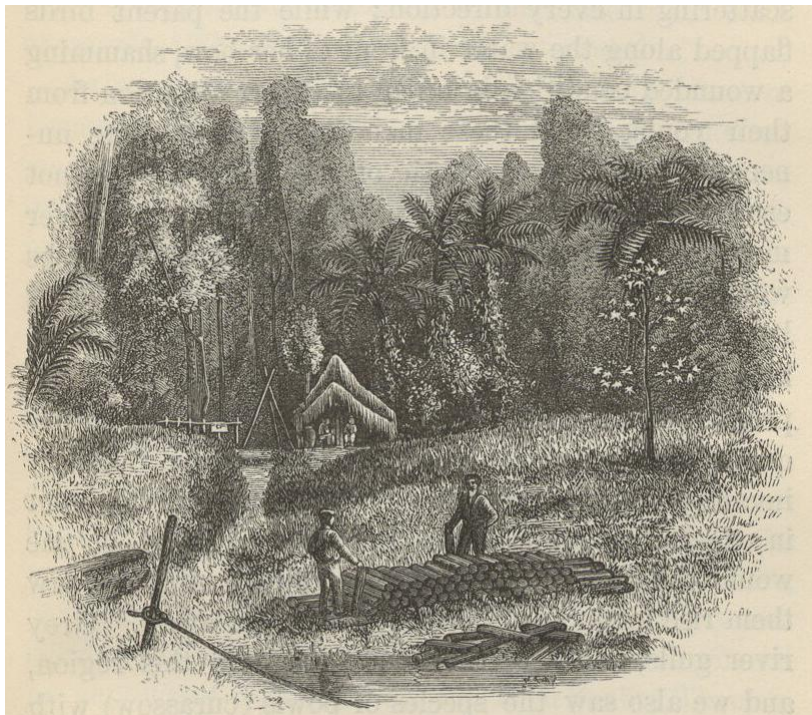
---

<sup>39</sup> MACEDO, Manoel Buarque de. **NAVEGAÇÃO - VI. Relatório Apresentado á Assembleia Geral na Terceira sessão da décima sétima legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Agricultura Commercio e Obras Publicas**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, p. 217, 1880.

<sup>40</sup> AZEVEDO, Pedro Vicente de. **NAVEGAÇÃO DO ARAGUAYA E TOCANTINS. Relatório Apresentado ao exm. senr. Dr. Francisco Maria Corrêa de Sá e Benevides [...] por ocasião de passar-lhe a administração da Província do Pará**. Pará: Travessa de S. Matheus, p. 104, 1875.

<sup>41</sup> BROWN, Charles Barrington; LIDSTONE, William. **Fifteen thousand Miles on the Amazon and its tributaries**. London: Edward Stanford, p. 459, 1878.

**Figura 12:** Achas de lenha empilhadas.



Fonte: Detalhe de desenho contido em - BROWN, Charles Barrington; LIDSTONE, William. **Fifteen thousand Miles on the Amazon and its tributaries**. London: Edward Stanford, p. 461, 1878.

Era dessa forma que as achas tinham de ficar organizadas após o corte das árvores. Preocupando-se com uma boa distância da margem para evitar “lenha, prestes á perder-se por estar exposta ao tempo”<sup>42</sup>. Afinal, como visto também na Figura 8, de uma pilha de lenha em Óbidos, a lenha poderia se encharcar com a cheia dos rios. Contra a chuva, algumas vezes a lenha, para evitar o abastecimento com “lenha [...] molhada da chuva”<sup>43</sup>, era protegida com “telheiros para depósito de lenha”<sup>44</sup> ou mesmo encontrava-se “lenha em uma barraca”<sup>45</sup>.

Nessa parada do vapor, Figura 12, a própria tripulação teve de se dispor a realizar o transporte da lenha para o interior da embarcação. Mas na maioria das vezes, como registram

<sup>42</sup> UM NEGOCIANTE DAS ILHAS, DISTRICTO DE AFUÁ. SR. REDACTOR. **Jornal A Constituição**. Belém, ano III, n. 267, p. 2, 25 de nov. 1876.

<sup>43</sup> ROZWADOWSKI, Florestan (Conde). Roteiro de viagem redonda desde a Cidade da Barra, na Capital da Província do Amazonas, até a Povoação Peruana de Nauta. In: FERRAZ, Luiz Pedreira do Couto. **Documentos anexos ao relatório do Ministério do Império do Brasil – Apresentado a Assembleia Geral Legislativa**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, p. 42, 1854 (p. 176 do Relatório Total).

<sup>44</sup> PADARIA E AÇOUGUE – ALUGA-SE [...] TELHEIROS PARA DEPÓSITO DE LENHA. **Jornal Diário de Notícias**. Belém, ano XI, n.34, p. 11 de fev. 1890.

<sup>45</sup> FORTE, Ernesto Mattoso Maia. **Do Rio de Janeiro ao Amazonas e Alto Madeira**: itinerário e trabalhos da Comissão de Estudos da Estrada de Ferro do Madeira Mamoré: impressões de viagem por um dos membros da comissão. Rio de Janeiro: Typ. a Vapor de Soares & Niemeyer, p. 56, 1885.

os próprios escritos de Barrington Brown, a lenha ficava ao aguardo do trabalho que era frequentemente feito pelos indígenas.

Esses sujeitos históricos que ficavam com a responsabilidade de carregar com as próprias mãos cada acha de lenha. Apoiando em seus ombros o pesado combustível, muitas vezes sofriam também com a dificuldade existente no processo de levar a lenha até a embarcação.

Nas Províncias do Pará e Amazonas, eram os diversos indígenas que solucionavam o problema do combustível que precisava “ser carregado acha por acha no hombro”. Uma difícil tarefa que durava horas para ser finalizada. Horas de trabalho para cada vapor que necessitava de lenha. Como confirmado nos relatos de viagem de Luíz e Elizabeth Agassiz, quando em passagem pelo Amazonas. Em uma parada no Rio Coari, o casal deixou registrada a demora de “algumas horas tomando lenha para a máquina”<sup>46</sup>.

O casal descreveu uma cena que, para eles, caso um americano observe “não acredita no que vê”. Tratava-se de uma das formas de embarcar o combustível. Rotineiramente utilizado na região amazônica quando o rio não permitisse uma maior aproximação da margem. O vapor teria de ficar a uma distância segura, impedindo que encalhasse em bancos de areia, e então poderia ser visto como muitos indígenas atuavam:

Uma pequena canoa, em mau estado, trazendo um carregamento de lenha, se afasta da margem, arrastando-se no rio com lentidão ainda acentuada pelo fato de que, dos dois canoeiros, um se serve de uma pá quebrada e o outro de uma vara comprida. Nunca assisti a tamanha apologia dos remos! [...] <sup>47</sup>

A lenha que antes descansava na margem era embarcada primeiramente em uma canoa. Depois de a canoa se encher de lenha, os trabalhadores remavam até chegar próximo do vapor que precisava ser abastecido. Após isso, “Quando a frágil embarcação” se aproxima o suficiente do navio:

oito ou dez homens formam fila, e a lenha passa de mão em mão, acha por acha, contada na ocasião. Agassiz tirou o seu relógio do bolso e verificou que, em média, entram a bordo sete achas por minuto. Com semelhante processo, compreende-se que tomar lenha não é negócio para cinco minutos. <sup>48</sup>

E de fato não, como já foi mencionado, não era uma tarefa fácil de realizar em pouco tempo. Muito esforço tinha que ser realizado para manter o equilíbrio e as achas nos ombros,

<sup>46</sup> AGASSIZ, Luiz. AGASSIZ, Elizabeth Cary. **Viagem ao Brasil**: 1865-1866. Tradução de Edgar de Mendonça. Brasília: Senado Federal, p. 201, 2000.

<sup>47</sup> Ibidem.

<sup>48</sup> Ibidem.

que seriam carregadas até o local do vapor no qual ficaria armazenada. Para evitar desconfortos aos passageiros e tripulação, o combustível era alocado “no porão da lenha”<sup>49</sup>. Mas não era muito improvável que em alguns trajetos o vapor ficasse com mais do que poderia suportar de forma confortável.

No entanto, o desconforto maior, sem dúvidas, seria dos indígenas que tinham que carregar as achas. A forma que o casal Agassiz registrou não era, inclusive, a forma mais arriscada de fazer o trabalho. Em algumas regiões o rio permitia “embarcar a lenha [...] mais perto da beira d’água”<sup>50</sup>, mas em outras ocasiões seria preciso fazer uso das canoas que muitas vezes eram dos próprios indígenas. A tripulação dos vapores muitas vezes avistava “uma pequena frota de canoas” que partia da margem “carregada com o resultado da derrubada do dia”. Porém, em outras situações o Meio Ambiente forçava outras técnicas.

Foi por conta de uma complicação ambiental que o vapor do Conde Rozwadowski, em seu trajeto pelo Tefé, na Província do Amazonas, sofreu com a demora e dificuldade para embarque da lenha necessária. Os indígenas tiveram então que trabalhar arduamente nas condições possíveis. O seu roteiro de viagem registrou a atuação do rio quando tratou sobre:

O embarque da lenha, que sendo collocada na summidade da alta ribanceira (á qual por causa da vasante não pôde o vapor chegar mais perto), necessitava ser passada por muitas mãos, e levada ao hombro cada acha antes de chegar ao porão, gastou-nos o dia todo com o embarque de 5.000 achas, embora houvesse, além da tripolação do navio, que desde a madrugada se empregava neste penoso trabalho, 16 indios, que ajudavão a apressa-lo, de modo que tendo mesmo acabado com o embarque ás 9 horas de noite, não suspendemos por causa da obscuridade do tempo [...].<sup>51</sup>

Apesar de o Conde considerar que os indígenas apenas ajudavam, fica evidente que eram eles que realizavam o trabalho enquanto a tripulação auxiliava. Eles estavam em maior número. Aceitaram se empenhar em descer a ribanceira carregando em seus ombros as achas de lenha. Em outras situações eles também poderiam ter de realizar o trabalho com estratégias improvisadas como “huma ponte ou prancha com huma montaria segurando os extremos” do vapor. A montaria, uma canoa larga e estreita, serviria de ponte quando conectava a margem e

<sup>49</sup> GRAVE ATTENTADO. *Jornal Diário de Notícias*. Belém, ano VII, n. 270, p. 2, 27 de nov. 1886.

<sup>50</sup> ROZWADOWSKI, Florestan (Conde). Roteiro de viagem redonda desde a Cidade da Barra, na Capital da Provincia do Amazonas, até a Povoação Peruana de Nauta. In: FERRAZ, Luiz Pedreira do Couto. **Documentos anexos ao relatório do Ministério do Império do Brasil – Apresentado a Assembleia Geral Legislativa**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, p. 42, 1854 (p. 176 do Relatório Total).

<sup>51</sup> *Ibidem*, p. 10 (p. 144 do Relatório Total).

a embarcação. O próprio Conde reconhecia que esse tipo de prática não era “muito commodo, nem seguro”<sup>52</sup>.

Para tentar fazer com que situações como esta ficassem mais cômodas, chegava-se a optar pela compra de “huma taboa de mais de 3 braças de comprimento [quase cinco metros e meio] para servir de prancha, a fim de facilitar o embarque da lenha”<sup>53</sup>. E ainda nesse caso o processo seria demorado, levando “6 horas e 33 minutos” para a realização de toda a estocagem de combustível. A questão do acesso que a embarcação teria era tão importante que os próprios donos de depósito de lenha se preocupavam em realizar publicidades que indicassem “boa qualidade da lenha e boa atracação que os vapores podem fazer”<sup>54</sup> em sua propriedade.

O momento de descarregar e organizar o combustível além de força requeria também a concentração dos envolvidos. Como a lenha era quantificada por unidade era indispensável realizar a contagem de cada acha embarcada. A dinâmica consistia em levar a lenha a bordo enquanto alguém “gritava o número de cada unidade à medida que era passada adiante, mantendo assim a contagem”<sup>55</sup>.

A cena que decorria nessa parte do trabalho com a lenha é descrita, com um pouco mais de detalhes, na obra “Scenas da vida Amazônica” (1899) de José Veríssimo, escritor nascido em Óbidos, na Província do Pará. Narrando a chegada e partida de um vapor em Óbidos, situação que “dava á cidade um ar festivo”, descreve a presença de “quatro batelões atopetados de lenha, regularmente cortadas em achas iguaes”. Quando essas embarcações se aproximavam o suficiente do navio, aos observadores seria possível presenciar:

Um renque de homens marinheiros de bordo e gente dos batelões, passavam de mão em mão as achas, que o ultimo ia arrumando methodicamente na vizinhança da machina, no centro do navio, Um delles contava-as, com uma toada monótona que chegava ao porto, uma... duas... três... quatro... dez... vinte... trinta... quarenta... cinquenta, talha. Nisto alguém que estava fiscalizando o recebimento da lenha,

<sup>52</sup> ROZWADOWSKI, Florestan (Conde). Roteiro de viagem redonda desde a Cidade da Barra, na Capital da Provincia do Amazonas, até a Povoação Peruana de Nauta. In: FERRAZ, Luiz Pedreira do Couto. **Documentos anexos ao relatório do Ministério do Império do Brasil – Apresentado a Assembleia Geral Legislativa**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, p. 22, 1854 (p. 156 do Relatório Total).

<sup>53</sup> Ibidem, p. 29, 1854 (p. 163 do Relatório Total).

<sup>54</sup> NOGUEIRA, Miguel. O abaixo assignado pede aos srs. commandantes dos vapores [...]. **Jornal do Amazonas**. Manaus, ano XI, n. 1199, p. 4, 30 de mar. 1886.

<sup>55</sup> BROWN, Charles Barrington; LIDSTONE, William. **Fifteen thousand Miles on the Amazon and its tributaries**. London: Edward Stanford, p. 275, 1878.

talhava o ultimo numero com um risco de lápis e a contagem continuava, um... dez... vinte... trinta... quarenta... cinquenta, talha...<sup>56</sup>

A grande quantidade de pessoas envolvidas no trabalho e o tempo necessário para sua conclusão, que durava horas, é uma grande prova da dificuldade que a tarefa apresentava. Função que por seria feita ainda por muitos anos, podendo gerar em alguns dos sujeitos envolvidos nesse trabalho problemas físicos. É provável que muitos indígenas empregados na função tenham sofrido com “peito aberto de tanto carregar lenha”<sup>57</sup> em decorrência de ter de suportar achas “que pesam, em média, oito quilos”<sup>58</sup>.

Entre as talhas<sup>59</sup> da contagem de lenha, Veríssimo só apresentou homens na cena de embarque do combustível em sua obra. No entanto, outros vestígios permitem identificar a presença de mulheres. O casal Agassiz, quando na Província do Amazonas, deixou registrado em uma parada do vapor:

Tomamos lenha, ontem à tarde, algumas milhas abaixo do Tonantins. Eu me achava sentado, olhando os índios que trabalhavam em terra. Seriam uns quinze ou vinte; os homens carregavam madeira, as mulheres e crianças pareciam só estar aí para olhar os que trabalhavam.<sup>60</sup>

Nesse caso, a presença das mulheres indígenas seria apenas para observar enquanto os homens realizavam o processo pesado. Porém, em outras situações elas estavam envolvidas diretamente no trabalho de embarcar a lenha. Inclusive, o viajante Robert Clough registrou, na mesma localidade que o casal Agassiz, a presença de mulheres indígenas, mas dessa vez também realizando o exaustivo trabalho de carregar as achas.

Também em um depósito de lenha no Tonantins, Clough contabilizou “Quatorze ou quinze homens, três mulheres e meia dúzia de meninas” que “desceram até o navio para passar achas de lenha [sticks] a bordo”. Diferente do registro de Luiz e Agatha Agassiz, a observação de Clough foi mais detalhada a respeito das mulheres. Após mencionar que os homens no serviço “vestiam calças de pano grosseiro”, descreveu as mulheres indígenas dizendo que:

<sup>56</sup> VERÍSSIMO, José. O Bôto II. In: VERÍSSIMO, José. **Scenas da vida amazônica**. Rio de Janeiro: Laemmert, p.38-39, 1899. (Publicado ainda em 1883 na Revista Amazônica).

<sup>57</sup> MORAIS, Raimundo. **O meu dicionario de cousas da Amazônia**. Brasília: Senado Federal, p. 160, 2013 (Primeira edição de 1931).

<sup>58</sup> *Ibidem*, p. 112.

<sup>59</sup> Sobre a “Talha”, Raimundo de Moraes em seu dicionário apresenta que “se dá a bordo o nome de talha à subdivisão na contagem de lenha [...] Quando perfaz, por exemplo, o número vinte [...] exclama: talha! E principia de novo, um, dois, três”. *Ibidem*, p. 157.

<sup>60</sup> AGASSIZ, Luiz. AGASSIZ, Elizabeth Cary. **Viagem ao Brasil: 1865-1866**. Tradução de Edgar de Mendonça. Brasília: Senado Federal, p. 206, 2000.

As mulheres usavam uma saia curta e esfarrapada, estampada, e seus cabelos, sem divisão, caíam soltos e desarrumados sobre o rosto [...] As meninas estavam escassamente vestidas, e uma delas, que mal podia ter mais de doze anos de idade, estava em fase avançada de gravidez.<sup>61</sup>

Além de atentar para as vestes, que foram tratadas de forma negativa pelo viajante, deixou registrado seu espanto em ver uma jovem indígena grávida. Esse esforço das mulheres para carregar combustível, feito até mesmo por indígenas grávidas, não era só observado em Tonantins. Barrington Brown, o viajante canadense, registrou em Tefé a presença de “dezoito homens, meninos e mulheres passando achas de madeira a bordo”<sup>62</sup>. Nessa ocasião o trabalho das indígenas era supervisionado pela “mulher do Senhor da Cunha”, o dono do depósito de lenha. A esposa “Sentada na margem, ela deu instruções para seus trabalhadores de baixo da sombra de um extenso guarda-chuva”.

Enquanto as indígenas carregavam o produto, os donos do depósito apenas supervisionavam e davam instruções em uma posição muito confortável. No Rio Juruá, o mesmo viajante registrou uma parada para combustível em que “O vapor era abastecido com lenha, que foi embarcada a bordo do Guajará por um grupo de jovens mulheres empregadas pelo Senhor S.”<sup>63</sup>. O dono do depósito, por algum motivo, mantinha naquele momento apenas mulheres carregando lenha, muito provavelmente indígenas.

Aparentemente, as mulheres indígenas realizavam o trabalho de embarcar o combustível nos vapores, mas não o de produzi-lo, pois para esse serviço os vestígios apontam apenas a presença dos homens. No entanto, homens ou mulheres, Miranha ou Carajá, os indígenas eram fundamentais para o funcionamento da navegação a vapor. O desejo imperial e provincial de “civilizar” essas populações se aliava com a necessidade prática de manter a produção da lenha ao longo dos rios da região amazônica.

É possível também que o emprego de indígenas como lenhadores e foguistas, responsáveis por controlar a lenha nas fornalhas dos navios, fosse visto em alguns momentos como vantajoso, pois esses sujeitos possuíam conhecimentos próprios do ambiente da floresta. Não apenas do espaço das matas, mas das espécies vegetais existentes. Isso poderia ser um agregador em seu trabalho de selecionar as árvores a serem cortadas. Considerando que maninham na própria mente o conhecimento sobre as árvores que seriam melhores utilizáveis

<sup>61</sup> CLOUGH, Robert Stewart. **The Amazons: diary of a twelve month's journey**. London: South American Missionary Society, p. 170. 1873.

<sup>62</sup> BROWN, Charles Barrington; LIDSTONE, William. **Fifteen thousand Miles on the Amazon and its tributaries**. London: Edward Stanford, p. 456, 1878

<sup>63</sup> *Ibidem*, p. 468.

para o processo de queima, seriam esses “homens da natureza” que contribuiriam com a sua “botânica dos índios”<sup>64</sup>. Entre outras vantagens, saberiam quais as árvores que produziriam melhor resultado no processo de queima ou mesmo possuiriam saberes que permitissem a melhor combustão da lenha.

Conhecimentos como o de acender lenha com a fricção da madeira chegavam a ser considerados “mais um processo, transmittido pelos índios”<sup>65</sup> e o próprio controle do combustível pelo foguista – que muitas vezes era indígena - no vapor era visto como uma atribuição na qual existiam foguistas que conseguiam “fazer mais vapor com lenha ruim do que o outro”. Foi o caso do foguista no vapor de Barrington Brown, que se envolveu em uma confusão após ficar muito bêbado com o consumo de cachaça a caminho de Tefé. Foi substituído pelo Comandante da embarcação.

Em seu lugar foi contratado outro homem, em um depósito de lenha, para subir a bordo como foguista. “Este homem era um civilizado índio Pamary, de nome Macario, do Purus, que como todos os membros daquela tribo tinha a pele descolorida pela doença puru-puru”<sup>66</sup>. Macario, que provavelmente trabalhou para embarcar combustível no vapor, foi então escolhido como o responsável por controlar a lenha na fornalha. Apesar de não ser uma tarefa vista como de grande dificuldade, o responsável por ela também opinava na qualidade do combustível e avisava quando era necessário adquirir mais. Quando as achas de lenha não se encontravam em dimensões apropriadas, eram também “os foguistas á rachá-las a bordo”<sup>67</sup>.

Além de Macario, inúmeros indígenas atuaram nessas dinâmicas da lenha. Trabalhavam como lenhadores, foguistas ou em ambas as funções. Enquanto o Pamarí Macario percorria os rios da Província do Amazonas controlando o uso combustível no vapor, pessoas da etnia Carajá como “Caciory, Savirecina, Ararõe e Cariarée” se empregavam com as mesmas responsabilidades ao longo do Rio Araguaia, nas Províncias do Pará e Goiás. Nos

---

<sup>64</sup> VARIEDADE. **Estrella do Amazonas**, Manaus, 8º trimestre, n. 93, p. 3, 07 de jun. 1854.

<sup>65</sup> FRIAS, David Correia Sanches de. **Uma viagem ao Amazonas**. Lisboa: Typographia de Mattos Moereira e Cardoso, p.171, 1883.

<sup>66</sup> BROWN, Charles Barrington; LIDSTONE, William. **Fifteen thousand Miles on the Amazon and its tributaries**. London: Edward Stanford, p. 456-457, 1878.

<sup>67</sup> ROZWADOWSKI, Florestan (Conde). Relatório da viagem do Vapor Marajó da cidade a Barra do Rio Negro á povoação de Nauta na República do Peru. In: FERRAZ, Luiz Pedreira do Couto. **Documentos anexos ao relatório do Ministério do Império do Brasil – Apresentado a Assembleia Geral Legislativa**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, p.7, 1854 (p. 99 do Relatório Total).



vapores, esses indivíduos auxiliavam com “informações proveitosas” e garantiam “todos os dias no córte da lenha para o vapor”<sup>68</sup>.

Tanto os governos provinciais do Pará e Amazonas quanto os comerciantes de lenha se favoreceram de uma estrutura já estabelecida, empenhada na tentativa de controlar os grupos indígenas. Utilizando do trabalho físico desses sujeitos por intermédio das diretorias, os aldeamentos no Norte se tornavam, ao longo da segunda metade do século XIX, notáveis pelo “fornecimento de mão-de-obra para produzir lenha para os navios a vapor dos rios Araguaia e Tocantins”<sup>69</sup>, mas não apenas desses. Como já esclarecido, ambas as províncias amazônicas tiveram nas mãos e ombros de indígenas de diferentes etnias o sustento dos seus vapores.

Por conta da importância desses sujeitos, com os documentos oficiais sempre demonstrando preocupação com a “civilização” e emprego dos indígenas na economia do Império, existiram discursos em defesa de melhores relações partidas daqueles que contratavam o serviço dos indígenas no corte da lenha. Conde Rozwadowski, dando orientações depois de seu trajeto a vapor pelo Amazonas como Major do Estado Maior do Império, forneceu atenção para essa temática.

Sua preocupação foi direcionada para a forma que os indígenas, na navegação a vapor nas províncias amazônicas, eram remunerados por seu trabalho. Registrou que esses não recebiam “de huma vez se não diminutas quantias, que não podem applicar differentemente se não na compra de fumo e chacaça”. Influenciava nisso, segundo o Conde, o hábito já estabelecido de os indígenas fornecerem trabalho pelo qual “costumão ser pagos se não e generos” e a pouca compreensão “do papel moeda”. Isso ocasionaria um grande problema para o Império, aos olhos de Rozwadowski, pois não adquirindo “de seu trabalho lucro [...] ficção indiferentes (ou antes permanecem) ao lucro”. O que exhibe a clara preocupação em modificar os hábitos econômicos dos diferentes grupos indígenas, tornando-os também consumidores de itens mais caros. Além disso, na lógica do Conde, essa falta de pagamentos

---

<sup>68</sup> MORAES, José Feliciano Rodrigues de (Engenheiro). Relatório Exploração do rio das Mortes em Goyaz em 1886 ao 1º vice-presidente da província de Goyaz. In: Revista da Sociedade de Geographia do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, Tomo V, 3º Boletim, p. 153, 1889.

<sup>69</sup> KARASCH, Mary. Catequese e cativo: Política indigenista em Goiás, 1780-1889. Tradução de Beatriz Perrone-Moisés. In: CUNHA, Manuela Carneiro da. **História dos índios no Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, p. 407, 1992.

maiores e cotidianos iriam gerar apenas indígenas “aborrecidos do trabalho” e “inconstantes em cada occupação”<sup>70</sup>.

O pagamento era frequentemente realizado não diretamente ao indígena, mas ao “patrão”. Esse, por sua vez, poderia ser “algum branco qualquer experto, que se apresente a bordo” e que, após receber os valores, pagasse pouco aos trabalhadores. Com essa questão, levantou-se o argumento de que:

[...] vendo-se pouco recompensados de sua fadiga vão ficar tambem com pouca vontade de se sujeitar a Ella no futuro; sendo certo que toda a experteza do tal branco não o fará ir arranjar elle mesmo a lenha no mato, se lhe faltarem os Indios, he muito evidente a necessidade de estes, por meio de hum pagamento immediato e sufficiente, conhecerem a vantagem de arranjarem elles mesmos alguma cousa, e começarem a serem libertos da tutella interessada, com que os brancos do interior pretendem constituir-se sobre o pecúlio dos Indios [...].<sup>71</sup>

Apontando como solução o pagamento direto aos indígenas, algo que não se tornou regra, pois era frequente o pagamento com ferramentas, também se recomendava que as Companhias de vapores tomassem atitudes para gerar a “boa vontade dos Indios” que aceitavam “ajudar a navegação dos vapores neste serviço da lenha”. Ao que parece, uma das estratégias utilizadas ao longo das décadas seguintes da navegação a vapor foi a construção de contato amigável da tripulação com esses trabalhadores indígenas. É evidentemente no sentido de orientações como a do Conde, envolto em um discurso de civilização, que na década de 60 do século XIX apareciam registros mencionando essa tentativa de aproximar tripulação com os indígenas. Tratando sobre a navegação do Araguaia, o Presidente da Província de Goiás, informou ao Império em 1882:

Já communiquei a v. ex. [Ministro da Agricultura do Império] que o empresario de navegação do Araguaya faz com elles [indígenas] o commercio da lenha para os seos vapores permutando-a por ferramentas, e especialmente por machado americanos. E o resultado dessas permutas é o contracto frequente e intimo das aldeãs com os da tripolação dos vapores nellas recebidos com amisade e confiança.<sup>72</sup>

Como pode ser observado, o pagamento em réis não era a norma, como queria Rozwadowski em suas sugestões, mas o contato direto de amizade e confiança da tripulação

<sup>70</sup> ROZWADOWSKI, Florestan (Conde). Relatório da viagem do Vapor Marajó da cidade a Barra do Rio Negro á povoação de Nauta na República do Peru. In: FERRAZ, Luiz Pedreira do Couto. **Documentos anexos ao relatório do Ministério do Império do Brasil – Apresentado a Assembleia Geral Legislativa**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, p. 9, 1854 (p. 101 do Relatório Total).

<sup>71</sup> ROZWADOWSKI, Florestan (Conde). Relatório da viagem do Vapor Marajó da cidade a Barra do Rio Negro á povoação de Nauta na República do Peru. In: FERRAZ, Luiz Pedreira do Couto. **Documentos anexos ao relatório do Ministério do Império do Brasil – Apresentado a Assembleia Geral Legislativa**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, p. 9, 1854 (p. 101 do Relatório Total).

<sup>72</sup> EXPEDIENTE PRESIDENTE PROVÍNCIA - DIA 14 – OFFICIOS – AO MESMO. [MINISTRO DA AGRICULTURA]. **Correio Oficial**. Goyaz, ano XLV, n. 5, p. 2, 04 de jan. 1882.

(dependente de combustível) com os indígenas (nem sempre dispostos a se empregar no corte) se transformava em uma necessidade.

Tal fato fazia com que se articulassem a preocupação com a fuga dos indígenas aldeados, os indispensáveis braços para a produção do combustível, com a função do Diretório. Aparece ao longo do século XIX alguma preocupação com a má utilização do trabalho desses indígenas pelos diretores. Em 1855, anos iniciais da navegação a vapor na região, o próprio Ministro dos Negócios do Império, Luíz Pedreira do Couto Ferraz, enviou Ofício para a Província do Pará reclamando sobre os “Directores das Aldêas” que não cumpriram com os seus deveres e, ao invés disso, tiravam “ilícito proveito” dos indígenas<sup>73</sup>. Em 1861 o cenário ainda era o mesmo na Província do Amazonas quando:

Os Directores parciaes dos índios não cumprem também com o que lhes incumbe a lei. Sua acção é as vezes de má effeito. Em muitos casos seria talvez mais preferível, que não houvessem semelhantes agentes de educação, e civilização. É convicção geral, que muitos Directores em logar de serem defensores, e patronos dos índios, são o seo maior flagello. Considerão-os como seos escravos, e extorquem-lhes o serviço.<sup>74</sup>

Entre os trabalhos desses “escravos” dos Diretores estava, como outra reclamação do Amazonas no ano de 1875 revela, o de “fazer lenha e fabricar seringa em seu proveito”<sup>75</sup>. Produzir lenha para os Diretores seria não apenas coletar o necessário para os fogões de cozimento dos alimentos, mas também o de cortar achas de lenha para fornalhas dos vapores. Gerando lucro ao Diretor, em um cenário como o do “branco experto” mencionado pelo Conde Rozwadowski.

Tudo indica que o direcionamento compulsório de indígenas para o corte da lenha e de madeiras, que seriam utilizadas para construção, pelos diretores não foi incomum. José da Gama e Abreu, o Barão do Marajó, menciona em 1883 a ideia de que vários indígenas não se dobravam em “diariamente trabalhar em cortes de madeiras”, mas que “a menor revolta contra as ordens do director é punida”<sup>76</sup>. A preocupação era de que com as reclamações dos indígenas, e suas fugas para as matas, o seu processo de civilização e catequese não fosse mais possível. Porém, fica claro que a necessidade de braços, inclusive para o corte de lenha,

<sup>73</sup> FERRAZ, Luíz Pedreira do Couto. Ofício, 14 de fev. 1855. Arquivo Público do Estado do Pará. Obras Públicas (Ofícios Diversos – 1855-1857; NA 06) – Repartição de Obras Públicas Provinciais. 1855.

<sup>74</sup> CUNHA, Manoel Clementino Carneiro da (Presidente da Província do Amazonas). **Falla dirigida a assembleia legislativa provincial do Amazonas**. Manaus: Typographia de Francisco José da Silva Ramos, p. 40. 1861.

<sup>75</sup> COMMERCIO DO AMAZONAS. **Jornal Commercio do Amazonas**. Manaus, ano VI, n. 148, p. 1, 24 de jul. 1875.

<sup>76</sup> ABREU, José Coelho da Gama e (Barão do Marajó). **A Amazonia – As Provincias do Pará e Amazonas e o Governo Central do Brazil**. Lisboa: Livraria Antiga e Moderna, p. 63, 1883.

era também incluída. O que ficaria ainda por muito tempo, mesmo com “repetidas queixas que os índios dirigem ao governo provincial”<sup>77</sup>, afinal ainda em 1899 se comentava enfaticamente sobre “o estado infeliz dos pobres índios; e que sabem que a escravidão já é acabada para os africanos, mas não é acabada ainda para os índios”<sup>78</sup>.

Eram os indígenas os principais braços para a produção da lenha aos vapores. No entanto, o emprego de negros escravizados aparecia como expectativa para essa função. Mesmo que não com tanta presença quanto os grupos indígenas, negros livres ou escravizados também foram sujeitos históricos envolvidos nas interações de produção, comércio e consumo da lenha na região amazônica. Também se empenharam na produção de lenha para os vapores, mas eram mais visíveis no comércio dela pelas ruas de cidades como Manaus e Belém, assim como cuidavam da lenha de fogões de várias cozinhas de residências do Pará e Amazonas. Suas mãos e costas também auxiliaram nas dinâmicas em torno desse combustível, como será apresentado a seguir.

## 2. Gaspar e outros negros escravizados ou livres no trabalho com a lenha

Nos pontos principaes, taes como Gurupá, Santarem, Obidos, Villba Bella, e Barra, facilmente se obtem o combustivel necessário, e meios de seu embarque a bordo [...] Porém outro tanto não acontece nos outros pontos, e n'aquelles que se crearem de novo. Ainda pobres, de pequena população e sem escravos, mui difficilmente podem obter braços para o córte da lenha [...] <sup>79</sup>

Nesse relato, uma descrição de viagem a vapor pelo engenheiro Marcos Pereira de Sales ainda de 1853, é nítida a compreensão que permeava aquele período sobre o baixo número de escravizados negros nas províncias amazônicas. Ao longo dos rios da região o trabalho do corte da lenha era menos problemático em algumas áreas mais ocupadas, como explicita o trecho. Eram os indígenas os maiores responsáveis por essa função em tais localidades.

Porém, a ausência de braços de escravizados negros aparece em poucos momentos como uma questão para a produção de combustível aos vapores. Marcos Pereira de Sales foi um dos que mencionou o tema em suas observações de viagem. Outros, nos anos posteriores da introdução da navegação a vapor, chegaram a tentar solucionar o suposto problema.

<sup>77</sup> PARTE OFFICIAL – OFÍCIOS. **Jornal do Pará**. Belém, ano X, n. 205, p. 1, 12 de set. 1872.

<sup>78</sup> SECÇÃO LIVRE. **Jornal do Amazonas**. Manaus, ano XV, n. 1688, p. 3, 23 de mai. 1889.

<sup>79</sup> SALES, Marcos Pereira de. Descrição e roteiro da viagem do vapôr Marajó, desde a capital do Pará até a cidade da Barra, Capital da Província do Amazonas, pelo Dr. Marcos Pereira de Sales, Major do corpo de Engenheiros. **Treze de Maio**, Belém, ano XIV, n. 258, p. 1, 26 de nov. 1853.

Apesar de o engenheiro mencionar a ausência de escravizados negros em algumas partes do Pará e Amazonas, essa não era a realidade total dessas províncias naquele período. Sabe-se que desde o período colonial os negros começaram a ser inseridos na região amazônica na condição de escravos. No final do século XVII a mão de obra negra era defendida como uma solução para os altos índices de mortes entre os indígenas que atuavam em trabalhos mais pesados<sup>80</sup>, e no século XVIII a compra e venda de negros se estabeleceu mais frequentemente no Pará. Esse comércio de pessoas foi inclusive facilitado, com isenções, justamente a partir da lógica de que eram necessários braços resistentes para incrementar a povoação no que dizia respeito ao trabalho<sup>81</sup>, em especial nos engenhos.

Na região amazônica do século XIX, esses indivíduos escravizados foram presentes em diferentes formas de trabalho. Foram participantes do processo extrativista nas matas da região atuando como seringueiros, inclusive algumas vezes quando em situação de fuga da condição de escravo<sup>82</sup>. Em algumas fazendas do Pará que funcionavam também como depósitos de lenha era possível inclusive encontrar “alguns escravos” entre os trabalhadores indígenas que cortavam lenha<sup>83</sup>.

Pelo menos um caso de negros fugidos trabalhando no corte da lenha para os vapores pode ser observado, na região do Rio Trombetas na Província do Pará. O caso revela inclusive a fragilidade da liberdade adquirida, que a qualquer momento poderia ser transformada novamente em escravidão. Em registro significativo, o viajante Barrington Brown narra o cair de uma tarde na qual o vapor no qual fazia seu trajeto, necessitado de combustível, se deparou com dois homens negros idosos em uma canoa. A canoa carregada com Castanhas-do-Pará [Brazil-nuts], provavelmente para ser comercializada, teve a velocidade aumentada quando os dois homens observaram o vapor.

Mesmo assim foram alcançados, quando chegaram à margem próxima de sua moradia, e o intérprete do viajante se esforçou para convencer ambos que os tripulantes do vapor não lhes seriam “perigosos”. Tentou argumentar que apenas precisavam de lenha. Com isso, os

---

<sup>80</sup> SALLES, Vincente. **O negro no Pará, sob o regime de escravidão**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas e Universidade Federal do Pará, p. 6, 1971.

<sup>81</sup> *Ibidem*, p. 42-43.

<sup>82</sup> BEZERRA NETO, José Maia. **Por todos os meios legítimos e legais: as lutas contra a escravidão e os limites da abolição (Brasil, Grão-pará: 1850-1888)**. Tese (Doutorado em História Social). Universidade Católica de São Paulo – São Paulo, p. 87, 2009.

<sup>83</sup> BROWN, Charles Barrington; LIDSTONE, William. **Fifteen thousand Miles on the Amazon and its tributaries**. London: Edward Stanford, p. 251-252, 1878.

dois aceitaram que o corte da madeira fosse realizado no terreno que ocupavam, além de se empenharem na produção da lenha a partir da “oferta de uma remuneração justa”<sup>84</sup>.

Até o anoitecer a tripulação e os dois homens negros, que no início temeram serem encontrados, realizaram o corte do combustível indispensável ao vapor. Já no período da noite, enquanto “os dois negros de cabelos grisalhos estavam sentados próximo de um braseiro [...] afastando os calafrios da idade”, em conversa com o viajante e a tripulação, revelaram que eram irmãos e que “fugiram da escravidão muitos anos antes”<sup>85</sup>.

O que explicava o receio do vapor, que poderia ser um encontro a ocasionar o fim da liberdade adquirida a partir da fuga. Esse temor poderia também justificar o fato de após terem se comprometido em “preparar mais lenha” para quando o vapor retornasse, no período marcado para a entrega da lenha cortada os dois não apareceram mais no local, o que nas palavras do viajante “como eles haviam prometido nos preparar lenha, a ausência deles foi uma decepção”<sup>86</sup>.

Mesmo que a ausência pudesse ter sido gerada apenas para a realização de alguma tarefa, é possível que os homens ainda temessem por sua liberdade com o retorno da embarcação. Principalmente considerando que no século XIX a liberdade de negros, mesmo aqueles que se libertavam da escravidão pelos meios legais, era muito frágil no Amazonas<sup>87</sup> e Pará. Teriam então optado por não fornecer mais a lenha que combinaram de vender.

Em outras ocasiões, o trabalho no corte da lenha deve ter sido utilizado como forma de obtenção de renda por outros negros que se libertaram por meio da fuga. Isso se dava por conta da facilidade de obter e comercializar o produto, mesmo com a existência de burocracias que poderiam impedir isso – como a necessidade de registro das embarcações usadas na venda de lenha, proibição de derrubada em terrenos do governo e, obviamente, em terras particulares. Seria preciso apenas empunhar um machado e encontrar a árvore, que transformada em achas poderia ser transportada em uma canoa e comercializada da forma mais segura possível. O comércio de lenha, em algumas regiões do Império, chegou até

---

<sup>84</sup> BROWN, Charles Barrington; LIDSTONE, William. **Fifteen thousand Miles on the Amazon and its tributaries**. London: Edward Stanford, p. 233, 1878.

<sup>85</sup> *Ibidem*, p. 233.

<sup>86</sup> *Ibidem*, p. 237.

<sup>87</sup> CAVALCANTE, Ygor Olinto Rocha. “Solicito meios para obter a liberdade”: histórias e lutas no caso da escravidão (Brasil, Amazonas: séc. XIX). *Revista Latino-Americana de História*, v. 2, n. 9, p. 10-30, 2013.

mesmo a se tornar fonte significativa da renda de grupos de sujeitos negros fugidos da escravidão<sup>88</sup>.

Para além do corte, também é realidade que negros foram empregados na função de foguistas<sup>89</sup>, mantendo o controle da lenha para a caldeira dos vapores que navegavam o Pará e Amazonas. O que não é estranho, pois homens e mulheres negros desempenharam diferentes ofícios, nas cidades ou interiores. Muitas vezes, além de trabalhos pesados como o corte de árvores ou carregamento da lenha, podiam ser vistos realizando tarefas tratadas como inferiores ou mesmo repugnantes. As mulheres negras não eram poupadas, por exemplo, de “atividades consideradas repulsivas” como “carneira, empregadas no matadouro”<sup>90</sup>, mas também faziam em outras que não ganhavam essa categorização, como a de vendedoras ambulantes de alimentos pelas ruas de cidades como Belém<sup>91</sup> e Manaus<sup>92</sup>, uma atividade que requeria bom contato com os fregueses.

Esses indivíduos, quando na condição de escravos, eram frequentemente comercializados como mercadoria. Não era incomum encontrar anúncios divulgando que “Vende-se hum escravo carpinteiro de machado, que ganha 800 réis por dia”<sup>93</sup>, defendendo que seriam não apenas vantajosos, mas lucrativos. No caso do carpinteiro de machado, seus conhecimentos técnicos na preparação da madeira, com uso de machado, produziram peças um pouco mais sofisticadas<sup>94</sup> desse material do que a lenha. Porém, com a “rústica” lenha, sendo o combustível mais utilizado na Amazônia do século XIX, um escravizado negro empregado em sua produção também seria visto como gerador de lucros. Não por acaso existiu até mesmo interesse por parte de donos de depósitos de lenha na obtenção uso da mão de obra desses sujeitos. Um anúncio de 1869 é um grande indício sobre isso, pois revela que

<sup>88</sup> GOMES, Flávio dos Santos. “Para matar a hidra”: uma história de quilombolas no Recôncavo da Guanabara – Séc. XIX. **Textos de História – Revista do Programa de Pós-Graduação em História da UnB**, v. 2, n. 3, p. 1-31, 1994.

<sup>89</sup> BROWN, Charles Barrington; LIDSTONE, William. **Fifteen thousand Miles on the Amazon and its tributaries**. London: Edward Stanford, p. 470, 1878.

<sup>90</sup> SALLES, Vincente. **O negro no Pará, sob o regime de escravidão**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas e Universidade Federal do Pará, p. 169, 1971.

<sup>91</sup> MACÊDO, Sidiana da Consolação Ferreira de. **Daquilo que se come**: uma história do abastecimento e da alimentação em Belém (1850-1900). Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós Graduação em História Social (UFPA) – Belém, p. 187, 2009.

<sup>92</sup> CAVALCANTE, Ygor Olinto Rocha. Entre quarteirões, ribeiras e igarapés: resistência escrava, fronteiras e espacialidades afro-amazônicas (c. 1850- c. 1880). **Revista Eletrônica da ANPHLAC**, n. 16, p. 26-56, 2014.

<sup>93</sup> AVISOS. **Jornal Correio dos Pobres**, série 1ª, n. 2, p. 4, 31 de jul. 1851.

<sup>94</sup> O ofício de carpinteiro de machado estava relacionado com o nivelamento de madeira para construções ou objetos apenas com o uso do machado ou enxó – ferramenta semelhante a um machado, mas com uma chapa curva.

naquele ano “Sampaio e Miró estão autorizados para comprar dois escravos próprios para fazer lenha no districto de Breves”<sup>95</sup>.

Os comerciantes, mencionados como possuidores de um armazém no qual, quase três meses antes da divulgação da compra de escravos, se pretendia “contratar gente para fazer lenha no districto de Breves”<sup>96</sup>, mantiveram a de que obteriam parte de seus lucros com os braços dos escravizados negros. A pretensão era empregá-los com o corte de lenha provavelmente, considerando que a localidade mantinha depósitos desse produto, para ser vendida pelos comerciantes como combustível aos vapores.

A situação permite uma compreensão inicial sobre a existência de expectativa que relacionava a produção da lenha para os vapores com o emprego do trabalho escravo negro. O aparecimento na documentação de comerciantes como João Francisco Fernandes Bessada, mencionado no capítulo 1, que mantinham escravos e depósito de lenha, também fornece mais sustentação para o entendimento sobre isso. Não apenas na Província do Pará, como os exemplos de Sampaio e Miró ou João Bessada, mas também na Província do Amazonas até a década de 1880, pelo menos até 1884 quando o trabalho escravo deixa de ser permitido na Província.

O comerciante Lucas de Oliveira Pinheiro, do Amazonas, é um caso que pode ser mencionado como outro que possivelmente vislumbrou na mão de obra escravizada auxílio para o corte da lenha. Afinal, desde pelo menos 1877 Lucas Pinheiro mantinha a comercialização de lenha por meio de batelões<sup>97</sup>, em 1879 possuindo um depósito desse material<sup>98</sup>, e ainda em 1880 configurava a lista do Amazonas de proprietários de escravos que precisavam realizar o pagamento da taxa sobre a quantidade de um escravizado<sup>99</sup>. Esse indivíduo na condição de escravo, por sua vez, pode ter acumulado a função de lenhador para os vapores.

Ainda em 1853 uma divulgação de contratação para “trabalhadores livres ou escravos” do Arsenal da Marinha permite a compreensão de que de fato esses sujeitos estavam atuando

<sup>95</sup> SAMPAIO E MIRÓ. *Jornal Diário de Belém*, Belém, ano II, n. 226, p. 3, 06 de out. 1869.

<sup>96</sup> FRANCISCO HONORATO VIEITA DE FREITAS PRECISA [...] NO ARMAZEM DOS SRS. SAMPAIO E MIRÓ. *Jornal Diário de Belém*, Belém, ano II, n. 157, p. 3, 15 de jul. 1869.

<sup>97</sup> NOTA DO LANÇAMENTO DOS BATELÕES EMPREGADOS NA CONDUÇÃO DE PEDRAS, AREIA E LENHA [...]. *Jornal do Amazonas*, Manaus, ano III, n. 191, p. 4, 28 de jun. 1877.

<sup>98</sup> LANÇAMENTO DAS CASAS COMMERCIAES SUJEITAS A IMPOSTOS PROVINCIAIS. *Jornal Amazonas*, Manaus, ano XIII, n. 294, p. 3, 29 de jul. 1879.

<sup>99</sup> ALFANDEGA DE MANÁOS. *Jornal Amazonas*, Manaus, ano XV, n. 508, p. 3, 15 de dez. 1880.



no “corte de Madeiras” no Pará, o que nesse caso muito provavelmente incluiria a lenha para o consumo interno do Arsenal e, talvez, o fornecimento aos vapores. E nesse penoso ofício a alimentação fornecida para que seus corpos continuassem fisicamente dispostos ao trabalho consistia em “uma ração diária de peixe, farinha, agoardente, azeite e vinagre”<sup>100</sup>. Uma dieta que deve ter se repetido para os lenhadores escravizados tanto no Pará quanto no Amazonas.

Dentro dessa realidade de expectativas no emprego de mão de obra escravizada negra para o corte da lenha aos vapores, com certeza pairava a ideia de que os negros manteriam uma rotina de trabalho superior aos indígenas e mesmo ao trabalho livre assalariado. Afinal, era forte no período a lógica de que os escravos “têm horas certas para começar e deixar o serviço, bem como tarefas marcadas para realizar”, algo que supostamente não fazia parte dos hábitos indígenas, mas que era incentivado neles quando os escravizados negros se faziam presentes<sup>101</sup>.

O trabalho livre de indivíduos não negros, empregados no corte de lenha, também chegou a ser comparado com o de negros escravizados ainda na década de 1850. Um conflito que ganhou as páginas de um jornal do Pará em 1859 exemplifica bem a questão. Manoel Joaquim da Cruz, contratado, acionou a Província contra o capitão Manoel Miguel Ayres Pereira, contratante. O motivo de tal ação teria sido a negação de Manoel Pereira em pagar os serviços de Manoel da Cruz. O contratado solicitava o pagamento de sua diária de 500 réis por 48 dias trabalhados no sítio do contratante<sup>102</sup>.

Por sua vez, publicando resposta em jornal posterior, Manoel Ayres Pereira manifestava seu descontentamento com os serviços prestados pelo “pardo Manoel Joaquim da Cruz”. Segundo o contratante, Manoel da Cruz havia sido pago com a quantia de 13\$890 réis em consequência de produzir “23 carradas de lenha em toros”<sup>103</sup> extraídos do sítio de Miguel Pereira no total de 48 dias trabalhados, mesmo período que mencionado pelo contratado em sua reclamação.

Em sua defesa, Manoel Ayres Pereira se preocupou em mencionar que o serviço nem mesmo incluiu o transporte da lenha em carro ou batelão. Manoel da Cruz, que tinha oferecido seu trabalho no corte da lenha, possivelmente para ser vendida aos vapores, pela

<sup>100</sup> ARSENAL DE MARINHA. **Jornal Treze de Maio**, Belém, ano XIV, n. 263, p. 3, 08 de dez. 1853.

<sup>101</sup> SALLES, Vincente. **O negro no Pará, sob o regime de escravidão**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas e Universidade Federal do Pará, p. 120, 1971.

<sup>102</sup> DE MANOEL JOAQUIM DA CRUZ. **Jornal A Epocha**, Belém, ano II, n. 104, p. 3, 12 de mai. 1859.

<sup>103</sup> A PEDIDO [...] MANOEL AYRES PEREIRA. **Jornal A Epocha**, Belém, ano II, n. 114, p. 2, 24 de mai. 1859.

quantia diária de 500 réis, ainda havia sido contratado por Manoel Pereira depois de certa relutância em confiar nos seus serviços.

. Segundo Manoel Pereira, contratou Manoel da Cruz e o levou até seu sítio “para tirar lenha” em um “lugar separado em que trabalhavão os meus escravos”. Porém, ao fim do tempo de serviço o que ocorreu, nas palavras do contratante, foi que “tendo por esse modo verificado o serviço delle lhe disse que não lhe pagaria jornal algum por me não convir o seu trabalho”. No entanto, mandou que o contratado “tirasse a lenha” e ao fim receberia o pagamento por ela. Foi nessas condições que Manoel da Cruz produziu 23 carradas de lenha no período de 48 dias, recebendo a quantia de 13\$890 réis.

A comparação entre o tempo de trabalho e a quantidade de combustível produzido pelo contratado fez com que Manoel Pereira realizasse uma comparação entre o serviço do livre assalariado com aquele realizado pelos escravizados que trabalhavam para ele. Em sua comparação, o resultado dos 48 dias trabalhados por Manoel da Cruz gerou apenas uma quantidade de lenha a qual “um dos meus escravos faz em oito dias, e quando muito em dez”<sup>104</sup>. Os braços dos “escravos” seriam então mais lucrativos ao interessado no comércio da lenha aos vapores, pois conseguiriam produzir mais combustível em um tempo muito menor.

Fica evidente, com as ocorrências mencionadas, a presença de escravizados negros atuando no trabalho de corte de árvores para a produção de lenha a ser queimada nos vapores. Apesar de não terem sido tão numerosos quanto os indígenas na execução dessa árdua atividade, existindo inclusive relatos como o de Marcos Pereira de Sales se preocupou em enfatizar a ausência, evidentemente fizeram parte dela<sup>105</sup>.

Negros escravizados ou livres, que adquiriam a liberdade com a fuga ou com os artifícios da legislação, não atuavam como lenhadores apenas direcionados ao fornecimento de combustível para a navegação. Entre 1850 e 1888 é possível observar o movimento frequente desses indivíduos atuando no corte de lenha, e no seu posterior transporte, para a comercialização pelas ruas.

---

<sup>104</sup> A PEDIDO [...] MANOEL AYRES PEREIRA. **Jornal A Epocha**, Belém, ano II, n. 114, p. 3, 24 de mai. 1859.

<sup>105</sup> O emprego de mão de obra escrava negra para o corte de madeiras a serem utilizadas para a construção ou móveis pode ser observada no Pará ainda no período colonial. Como já explicitado, o objetivo desta Dissertação é buscar os vestígios relacionados especificamente com a lenha. Para mais sobre as madeiras ver: BATISTA, Regina Célia Corrêa. **Dinâmica populacional e atividade madeireira em uma vila da Amazônia: a vila de Moju (1730-1778)**. Dissertação (Mestrado em História Social). Programa de Pós-Graduação em História Social (UFPA) – Belém, 2013.

Os vestígios apontam para a frequente presença negra no comércio de lenha pelas ruas das principais localidades nas províncias amazônicas. Lenha que não iria ser queimada nas fornalhas dos vapores, mas que seria vendida para o consumo nos fogões e fornos de cidades como Manaus e Belém. Desde a década de 50 do século XIX, já se observavam até mesmo queixas em momentos de dificuldade na compra de “lenha para a cozinha” em Belém, quando essa “importa não pouco dinheiro, e até alguns empurrões”<sup>106</sup>. Momento também em que se comercializava, para além da lenha produzida com o corte de árvores, “lenha a qual se acha nos chões”<sup>107</sup>.

As legislações de controle sobre o armazenamento de lenha nos portos e ruas, que se desenvolviam ao longo de toda a segunda metade do século XIX na região amazônica, proibindo “empachar com madeiras”<sup>108</sup> as praias e portos ou “depositar-se lenha [...] nas ruas, praças, estradas”<sup>109</sup>, bem como a aplicação de multas a carroceiros que infringiam a norma<sup>110</sup>, são mais indícios de pessoas atuantes nas dinâmicas de compra e venda da lenha pelas ruas. Os negros, livres ou escravos, foram sem dúvidas pessoas que participaram do cotidiano desenvolvido em torno dessa modalidade de comércio de lenha.

Pelo que os vestígios encontrados nas fontes históricas permitem compreender, a presença negra nessa forma de venda da lenha se manifestou de duas formas. Na primeira realizavam a atividade de produzir e comercializar esse combustível por sua própria conta, como escravos de ganho ou mesmo como indivíduos livres da condição da escravidão. Já na segunda forma, esses atuavam como carroceiros a trabalho de donos de depósito de lenha, sendo de propriedade deles ou alugados para essa tarefa.

Considerando a primeira forma mencionada, existia a possibilidade de praticarem a coleta de galhos (algo que o consumo da lenha nos fogões permitia, diferente dos vapores que precisavam de grandes achas de lenha) ou mesmo a derrubada de árvores e posteriormente circularem pelas ruas em busca de compradores – com a possibilidade, dependendo de seu senhor, de saírem de regiões menos ocupadas em busca de clientes em locais com maior povoação ao colocar o combustível em uma canoa ou, dependendo da distância, carroça.

<sup>106</sup> NOTÍCIAS LOCAES. **Jornal Correio dos Pobres**, Belém, série primeira, ano I, n. 1, p. 3, 25 de jul. 1851.

<sup>107</sup> VENDAS. **Jornal A Epocha**, Belém, ano II, n. 202, p. 3, 10 de set. 1859.

<sup>108</sup> EDITAES – O FISCAL [... FAZ SABER [...] ART. 21 [...]. **Jornal Diário do Commercio**, Belém, ano V, n. 131, p. 2-3, 14 de jun. 1859.

<sup>109</sup> DE ORDEM DO EXM. SR. PRESIDENTE DA CAMARA [...]. **Jornal Diário de Belém**, Belém, ano XX, n. 20, p. 3, 26 de jan. 1887.

<sup>110</sup> PELOS SR FISCAL VILHENA FOI HONTEM MULTADO O CARROCEIRO ALIPIO, POR DEPOSITAR LENHA [...]. **Jornal Diário de Notícias**, Belém, ano V, n. 183, p. 2, 10 de ago. 1884.

A lenha era um gênero sem o qual não se podia cozinhar, e que na região amazônica do século XIX não era tão facilmente obtida - como exposto no capítulo 1 -, enquanto o escravizado negro era um indivíduo que estava diretamente atrelado com a produção desse item, principalmente para o consumo doméstico. Na interação entre esses fatores, emergia na região amazônica, e em outras regiões do Império do Brasil, a figura do escravo de ganho que atuava no ofício de lenhador.

Um caso registrado em 1868 demonstra a atuação dos escravizados na produção de lenha, mesmo antes da vida adulta. No distrito de Mosqueiro, da região da capital da Província do Pará, em junho daquele ano ocorreu um acidente com “os escravos menores” Christiano, de propriedade do major José do Ó de Almeida – militar e homem de posses, entre os quais negros escravizados, que em 1875 administraria a colônia de Benevides<sup>111</sup> -, e Bernardo, pertencente a Francisco Romano Tavares – também com posse de outros escravos<sup>112</sup>. Ambos se encontravam em um local não especificado, mas nesse ambiente estavam empregados “a fazer lenha”<sup>113</sup>.

No processo do corte de “uma árvore secca”, Bernardo sofreu um grave ferimento quando “desabou um galho da mesma sobre a cabeça”, ocasionando seu desmaio e posterior internação na Santa Casa de Misericórdia de Belém. Os escravizados, ainda menores, de diferentes senhores se encontravam juntos para a produção da lenha. Evidentemente é possível que a pretensão fosse a manutenção da cozinha de seus senhores, mas não é de se descartar a atuação de Christiano e Bernardo como escravos de ganho, vendendo achas de lenha em Mosqueiro ou Belém.

Outra presença mais clara desses indivíduos pela região é perceptível em outro ocorrido noticiado na Província do Pará, mas do ano de 1872 e ocorrida em Santarém. Gaspar, “preto escravo, vindo a 3 mezes da Villa de Alemquer, vendido á Geraldo Baptista Valente”, se viu envolvido em uma acusação do homicídio de “Jacob Cohim e do preto Eustachio”. O ofício de Gaspar foi mencionado por conta de se relacionar diretamente com o crime que se desenrolou. Afinal, Gaspar “empregava-se em lenhador” em Santarém e “como tal caminhava

---

<sup>111</sup> NUNES, Francivaldo Alves. Direitos de propriedade em aldeamentos e colônias agrícolas na Amazônia (1840-1880). **Tempo**, volume 22, n. 39, p. 170, 2016.

<sup>112</sup> BEZERRA NETO, José Maia. Histórias urbanas de liberdade: escravos em fuga na cidade de Belém, 1860-1888. **Afro-Ásia**, n. 28, p. 226, 2002.

<sup>113</sup> GAZETILHA – SINISTROS. **Jornal do Pará**, Belém, ano VI, n. 147, p. 2, 02 de jul. 1868.

todos os dias para os arredores a oeste desta cidade”<sup>114</sup>. Por lá criou “relações com dous judeus, Jacob Cohim e Salomão Sabbá”, e conseguiu os convencer de que sabia onde poderia ser encontrado uma “grande somma de dinheiro” enterrada. No dia 7 de outubro daquele ano “logo pela manhã” Gaspar “para o serviço da lenha, levando uma espingarda e um terçado” e pela tarde encontrou Jacob e Sabbá e pediu uma quantia em dinheiro para levá-los até o lugar em que o dinheiro estava. Junto com eles, como remador da canoa, foi “o infeliz Eustachio, que era pessoa de confiança de Jacob”.

Gaspar teria então guiado Eustachio “que se internou no mato, guado por Gaspar”. Ao que parece, Jacob os acompanhou em seguida com o dinheiro que seria entregue para Gaspar após mostrar o local do tesouro. Porém, Sabbá escutou, poucos minutos depois, “um tiro”. Com o disparo “acabava Gaspar de ferir [...] Eustachio” quando estavam um pouco distantes de Jacob, mas em seguida Gaspar foi até ele atacando com “golpes de terçado”<sup>115</sup>.

Em sua posterior defesa, o lenhador escravizado Gaspar Felipe de 32 anos argumentou que foi o “único autor dessas mortes; que não estava em seu juízo” e que a culpa de tudo era de Salomão Sabbá. Afinal, tudo ocorreu após uma manhã em que Gaspar se encontrava “a cortar lenha, no campo”<sup>116</sup> e foi instigado por Eustachio a ir até a casa de Salomão, que insistia para Gaspar mostrar onde estava enterrado o dinheiro. Mesmo com Gaspar dizendo que “ainda ia a sua casa beber agua”, Eustachio insistiu para Gaspar que “fosse logo á caza de Salomão onde também havia agua”. Gaspar pediu a quantia exata de “um conto de réis” para levá-los ao local, dinheiro que “era para a sua - liberdade -”. Segundo Gaspar, quando estavam no mato “sentio-se dominado por um espirito” e cometeu o crime, que em sua perspectiva não teria ocorrido sem a insistência de Salomão, pois naquele dia estava apenas trabalhando na produção da lenha.

O pouco registrado sobre Gaspar possibilita a compreensão não apenas da existência desses escravizados lenhadores, mas também do movimento que realizavam para o uso da floresta. Gaspar era um conhecedor das matas da região por conta de seu ofício, o que foi significativo para o crime e por isso mencionado. Realizava um movimento para conseguir executar seu trabalho. Precisava ir até a parte “oeste” da cidade, na qual conseguiria o “campo” do qual poderia “cortar a lenha”. Seu instrumento para o processo de corte, apenas

<sup>114</sup> BAIXO AMAZONAS – SANTARÉM, 12 DE OUTUBRO DE 1872. **Jornal Baixo-Amazonas**, Santarém, ano I, n. 14, 12 de out. 1872.

<sup>115</sup> Ibidem.

<sup>116</sup> Ibidem, p. 2.

um terçado, indica que ele realizava apenas o corte de galhos ou árvores menos grossas, pois para a obtenção de achas de lenha seria necessário um machado.

É muito provável que Gaspar fosse um escravo de ganho que via na venda da lenha para fogões e fornos uma forma de produzir a renda da qual adquiria certa quantia, apesar de a maior parte ter de ficar com o seu senhor. A presença dos escravos de ganho era realidade tanto no Pará quanto no Amazonas, em situações que eram utilizados “como fonte de renda e sustento para seus senhores”<sup>117</sup>, senhores que viam como “bom negócio [...] viverem do trabalho alheio, isto é, dos seus escravos”<sup>118</sup>.

Os escravos, por sua vez, circulavam pela cidade e faziam diversos contatos com a pretensão de comercializar a lenha, como o exemplo dos “seis pretos” escravos que sofreram em Belém uma contaminação de cólera após terem feito contato com uma galera (embarcação movida a remo ou a vela) “para vender lenha e outros objectos”<sup>119</sup> ainda em 1855. Uma representação desses sujeitos como Gaspar, e outros escravizados que se empenhavam em vender lenha pelas ruas, pode ser vista em um desenho do Rio de Janeiro ainda da primeira metade do século XIX.

O homem negro no desenho de Henry Chamberlain, descrito como vendedor “com feixe de lenha na cabeça” e apresentado entre outros vendedores e vendedoras negras no Largo da Glória do Rio de Janeiro, aparece no canto esquerdo inferior carregando uma quantidade de lenha na cabeça para ser oferecida aos clientes interessados. É possível supor que em cidades do Pará e Amazonas, indivíduos como Gaspar, que adentravam as matas para produzir lenha sem o auxílio de uma carroça ou canoa, saíssem daquele ambiente carregando as achas ou galhos de uma forma semelhante. Ofereciam então seu produto aos potenciais clientes, como pode ser observado na Figura 13.

---

<sup>117</sup> COSTA, Jéssyka Sâmia Ladislau Pereira. **Por todos os cantos da cidade**: escravos negros no mundo do trabalho na Manaus oitocentista (1850-1884). Dissertação (Mestrado em História). Programa de Pós-Graduação em História (UFF) – Rio de Janeiro, p. 95, 2016.

<sup>118</sup> BEZERRA NETO, José Maia. **Por todos os meios legítimos e legais**: as lutas contra a escravidão e os limites da abolição (Brasil, Grão-pará: 1850-1888). Tese (Doutorado em História Social). Universidade Católica de São Paulo – São Paulo, p. 196, 2009.

<sup>119</sup> FIABANDI, Adelmir. História dos principais surtos epidêmicos do Brasil: a cólera segundo Pereira Rego e Azevedo Sodré. In: BEZERRA NETO, José Maia; LAURINDO JUNIOR, Luiz Carlos; LOBO, Marcelo Ferreira. **Escravidão & Liberdade no Brasil Setentrional**. Ananindeua: Editora Cabana, p. 171, 2022.

**Figura 13:** Homem negro vendedor de lenha.



Fonte: CHAMBERLAIN, Henry, 1822.<sup>120</sup>

No desenho de Chamberlain, o vendedor de lenha utiliza de um objeto descrito apenas como “instrumento musical”. Recurso que utilizaria para chamar atenção da freguesia. Esses vendedores de lenha em Belém ou Manaus com certeza utilizavam de recursos semelhantes quando possível, mas suas vozes devem ter sido o principal método de divulgação do produto, assim como ocorria com as quitadeiras quando andavam pelas ruas oferecendo seus alimentos<sup>121</sup>.

Apesar de o ofício de lenhador aparentemente não ser tão registrada quando se tratou de definir as funções que os escravizados realizavam, como em situações que apenas 2 eram categorizados como “lenhador”<sup>122</sup> ou 3 como “lenheiros”<sup>123</sup> (outro termo para aqueles que

<sup>120</sup> LARGO DA GLORIA (CHAMBERLAIN, Henry). **Biblioteca digital Luso-Brasileira**. Disponível em: [bdlb.bn.gov.br](http://bdlb.bn.gov.br). Acesso em: 25 de jan. 2024.

<sup>121</sup> MACÊDO, Sidiana da Consolação Ferreira de; BEZERRA NETO, José Maia. Quitandas e quitadeiras: um olhar sobre a venda de comida em Belém, século XIX. In: BEZERRA NETO, José Maia; LAURINDO JUNIOR, Luiz Carlos; LOBO, Marcelo Ferreira. **Escravidão & Liberdade no Brasil Setentrional**. Ananindeua: Editora Cabana, p. 142, 2022.

<sup>122</sup> LAURINDO JUNIOR, Luiz Carlos. **Rios de escravidão: tráfico interno e o mercado de escravos do Vale do Amazonas (1840-1888)**. Tese (Doutorado História Social). Programa de Pós-Graduação em História Social (USP) – São Paulo, p. 292, 2022.

produziam lenha), tudo leva a crer que outros identificados como atuantes em outras profissões também poderiam praticar algumas vezes a comercialização da lenha, como aqueles escravizados identificados como lavradores, por exemplo. Afinal, a presença desses lenhadores escravizados era tão frequente que chegaram a existir tentativas de controles sobre o seu movimento pelas ruas.

Esse controle sobre o ir e vir dos escravizados era constantemente mencionado nas legislações, como quando Códigos de Posturas proibiam a comercialização de produtos pelos “escravos” “nas ruas, praças ou mais lugares públicos depois do toque de recolher”<sup>124</sup>. Foi nesse sentido que na Província do Amazonas, no ano de 1882, a vila de Manicoré apresentava em seu Código de Posturas um controle que explicitamente mencionava os escravizados lenhadores. Quando definia a respeito da proibição de armas “offensivas”, reconhecia a permissão de escravizados circularem com sua ferramenta de trabalho, mas com ressalvas:

Art. 35. Ninguém, a qualquer hora do dia ou da noite, poderá andar pelas ruas d'esta villa com armas offensivas, quando não tenha sido concedido nos termos da lei, excepto:

[...]

7º Aos escravos ou pessoas livres empregados no corte de lenha, ou em serviço de lavoura, o uso de machados, fouches, terçados, contanto, porém que se recolham antes das seis horas da tarde.<sup>125</sup>

Como pode ser observado, a permissão de os lenhadores escravizados circularem pela cidade com seu machado ou terçados era permitida por um período determinado. Não poderiam andar com suas ferramentas após o período estipulado, que era antes da noite, caso contrário seriam punidos. O trabalho funcionava pelo período da manhã e tarde, assim como foi visto no caso de Gaspar. A pretensão com esse controle estava relacionada tanto com a preocupação do governo de manter a “ordem”, e que para isso mantinha muitas regras sobre o comportamento dos escravizados em seu período de “não trabalho”<sup>126</sup>, quanto com o receio das fugas. Considerando que o trabalho dos lenhadores presumia adentrar em matas e os

<sup>123</sup> CAVALCANTE, Ygor Olinto Rocha. “**Uma viva e permanente ameaça**”: resistência, rebeldia e fugas de escravos no Amazonas Provincial (c. 1850 – c. 1882). Dissertação (Mestrado em História). Programa de Pós-Graduação em História (UFAM) – Manaus, p. 44, 2013.

<sup>124</sup> SALLES, Vincente. **O negro no Pará, sob o regime de escravidão**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas e Universidade Federal do Pará, p. 145, 1971.

<sup>125</sup> PARTE OFFICIAL – CODIGO DE POSTURAS DA CAMARA MUNICIPAL DA VILLA DE MANICORÉ. **Jornal Amazonas**, Manaus, ano XVI, n. 741, 05 de jul. 1882.

<sup>126</sup> LAURINDO JUNIOR, Luiz Carlos. O tempo de não trabalho dos escravos e a construção de territórios negros na cidade de Belém (1871-1888). In: BEZERRA NETO, José Maia; LAURINDO JUNIOR, Luiz Carlos. **Escravidão urbana e abolicionismo no Grão-Pará (século XIX)**. Jundiaí: Paco Editorial, não paginado (MOBI), 2020.



possibilitava o conhecimento do ambiente, o desejo e as possibilidades de fuga poderiam emergir.

Um jornal maranhense de 1850 corrobora com esse cenário quando registra a fuga de Joaquim, um escravizado que “costuma andar no Caminho grande a cortar lenha para vender”<sup>127</sup>. Situações semelhantes podem ter ocorrido na região amazônica. Gaspar se envolveu em um caso de homicídio quando desejava apenas o dinheiro necessário para sua liberdade, outros lenhadores não nomeados devem ter se empenhado em fugir quando chegavam pelas matas para mais um dia de ofício.

Outros escravizados negros, pelo que se pode analisar do período, acabavam também por se empregar na função de carroceiro. Comercializando a lenha para donos de depósito desse combustível. Desde o início da segunda metade do XIX nas províncias amazônicas já existiam anúncios bem direcionados ao emprego de escravizados no trabalho com as carroças. Em 1856, em Belém era divulgado, por exemplo, que “Precisa-se de uma pessoa que se queira encarregar de uma carroça, quer seja livre ou escrava, preferindo-se mais escrava”<sup>128</sup>. Considerando que os donos desses depósitos de lenha, que tinham certo poder aquisitivo, não eram os mesmos que circulavam as ruas com carroças cheias de lenha. Precisariam de outros braços para isso, e algumas vezes esses eram de negros escravizados. Nesses casos, seria um desses sujeitos o “carroceiro que estava tomando lenha de uma canoa a docka do Reducto”<sup>129</sup>, após isso percorrer as ruas para as entregas ou procura de novos compradores.

Por outro lado, no que diz respeito ao consumo dessa lenha, eram as mãos de pessoas negras que compravam e consumiam esse combustível. Afinal quando empregados em domicílios de seus senhores mantinham a responsabilidade da compra de gêneros alimentícios para a cozinha, o que incluiria sem dúvidas a lenha quando necessária. Nesses locais de compra se desenvolveriam interações e algumas vezes se construía “um momento de descontração”<sup>130</sup>. A lenha seria então um dos gêneros o qual essas pessoas buscariam qualidade, e os próprios vendedores anunciavam entre os produtos “boa lenha e boa farinha”<sup>131</sup>. Não é difícil de imaginar cenas como a da crônica de Paul de Kock, mencionada

<sup>127</sup> ESCRAVO FUGIDO. *Jornal Publicador Maranhense*, São Luís, ano VIII, n. 907, p. 4, 11 de jan. 1850.

<sup>128</sup> AVISOS DIVERSOS – PRECISA-SE DE [...]. *Jornal Treze de Maio*, Belém, ano XVII, n. 772, p. 4, 28 de jun. 1856.

<sup>129</sup> COM ACHA DE LENHA. *Jornal Diário de Belém*, Belém, ano XVIII, n. 164, p. 2, 23 de jul. 1885.

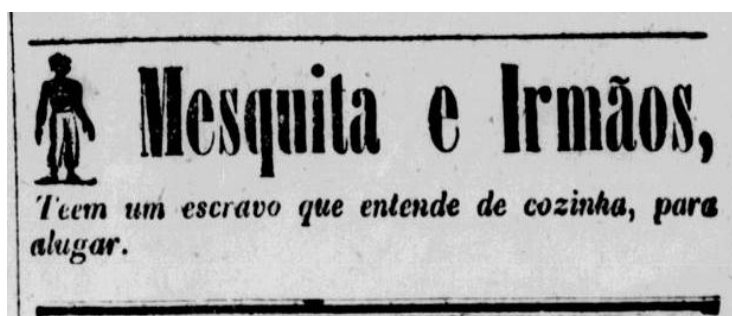
<sup>130</sup> MACEDO, Sidiana da Consolação Ferreira de. **Daquilo que se come**: uma história do abastecimento e da alimentação em Belém (1850-1900). Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós Graduação em História Social (UFPA) – Belém, p. 173, 2009.

<sup>131</sup> NOVA MERCEARIA. *Jornal Diário de Notícias*, Belém, ano V, n. 178, p. 3, 05 de ago. 1884.

no capítulo 1, de compradoras e compradores negros procurando as melhores achas para o fogão.

Considerando-se que o trabalho com fogões ou fornos requeria conhecimentos específicos para o preparo dos alimentos, é de se supor que a compra de boa lenha e de seu bom controle no fogo seria uma das habilidades necessárias. O trabalho com o preparo de alimentos tanto não era visto no período como uma tarefa simples, e valorizada em escravizados, que inúmeros anúncios de venda ao longo do século XIX destacavam essa qualidade quando pretendiam alugar ou vender pessoas. Alguns exigiam não apenas o saber cozinhar, mas também o de saber “cozinhar bem”<sup>132</sup>.

**Figura 14:** Escravo que entende de cozinha, 1866.



Fonte: Jornal do Amazonas, 26 de dez. 1866.<sup>133</sup>

Os anúncios que divulgavam “um escravo cosinheiro para alugar”<sup>134</sup>, ou outros como o de Mesquita e Irmãos, em Manaus de 1866, que anunciavam um “escravo que entende de cozinha”, Figura 14, pressupunha necessariamente um escravizado que tinha conhecimentos sobre o controle da lenha no fogão. Principalmente que considerando que a falta desse controle, ou mesmo o emprego de lenha em condições inadequadas, poderia ocasionar a demora no preparo do alimento.

Em uma cena da obra “O Missionário” de Inglês de Sousa, o autor representa justamente a situação em que a “mulata” Maria Miquelina empregou combustível em condição inadequada e gerou transtorno no preparo do café:

- Olha esse café que saia!

<sup>132</sup> MACÊDO, Sidiana da Consolação Ferreira de; BEZERRA NETO, José Maia. Escravos de forno e fogão – a cozinha da escravidão e práticas alimentares em Belém (séc. XIX). In: BEZERRA NETO, José Maia; LAURINDO JUNIOR, Luiz Carlos. **Escravidão urbana e abolicionismo no Grão-Pará (século XIX)**. Jundiá: Paco Editorial, não paginado (MOBI), 2020.

<sup>133</sup> MESQUITA E IRMÃOS. **Jornal Amazonas**, ano I, n. 28, p. 4, 26 de dez. 1866.

<sup>134</sup> COSINHEIRO. **Jornal do Amazonas**, ano VII, n. 653, p. 4, 26 de jan. 1882.

- Já vai, seu Chico. É o diacho da lenha que está muito molhada, respondeu do fundo da cozinha a voz arrastada de Maria Miquelina.  
- Pílulas, até a lenha!<sup>135</sup>

Além desse controle contra a demora, a preocupação com a queima dos alimentos preparados era também relacionada com a lenha. O fogo baixo, como algumas receitas do período solicitavam para certos pratos<sup>136</sup>, dependia diretamente da forma de utilizar esse combustível no fogão. Um controle não tão bem feito poderia gerar inclusive não apenas a queima do almoço, mas um grande incêndio na cozinha, como aqueles mencionados no capítulo 1. O trabalho dos escravizados nesse controle da lenha no fogão chegou até mesmo a ser um dos motivos levantados quando se discutia os incêndios em Belém, no ano de 1882. Parte da culpa sobre os incêndios foi despejada nos negros escravizados empregados nas cozinhas. Quando mencionando a “extincção de incêndios”, argumentava-se que:

Uma das mais urgentes necessidades d’esta capital, respeita a um serviço regular para a extincção de incêndios. [...] Emquanto é o nosso serviço domestico feito por escravos, que, sempre negligentes, de má vontade, incapazes do menor cuidado, conservam os fogões sempre atulhados de combustível, e ardendo mesmo no silencio da noite;<sup>137</sup>

Como pode ser visto, ora os escravizados negros eram vistos como braços necessários para os vapores, mas não em número suficiente na região amazônica, ora como fundamentais na cozinha, mas mesmo assim responsabilizados por incêndios supostamente ocasionados por conta do excesso de lenha inserida por eles nos fogões dos domicílios.

É nesse contexto, de forte presença indígena e discursos sobre ausência ou tentativas de adquirir mão de obra negra escravizada, que o Império e as Províncias do Pará e Amazonas apresentavam propostas e ações em busca de trabalhadores de outras regiões a serem no trabalho com a lenha, especialmente para a produção de combustível aos vapores. Fossem nos migrantes, em especial os saídos da Província do Ceará, ou imigrantes, transportados de países da Europa, as expectativas para o corte do combustível a ser queimado nos vapores também estiveram concentradas na introdução de mão de obra desses sujeitos. Como será comentado a seguir, isso também se relacionava com a preocupação de ocupar a região com indivíduos que supostamente eram mais preparados e envolvidos positivamente com o trabalho do que os grupos indígenas e escravizados negros.

<sup>135</sup> SOUSA, Inglês de. **O Missionário** – vol. 1. 2ª ed. Rio de Janeiro: Laemmert & Cia., p. 150, 1899.

<sup>136</sup> MACÊDO, Sidiana da Consolação Ferreira de. **A cozinha mestiça: uma história da alimentação em Belém** (Fins do século XIX a meados do XX). Tese (Doutorado em História Social). Programa de Pós-Graduação em História Social (UFPA) – Belém, p. 106, 2016.

<sup>137</sup> BELÉM, 13 DE MAIO DE 1882. **Jornal Diário de Belém**, ano XV, n. 107, p. 2, 13 de mai. 1882.

### 3. Migrantes e imigrantes no corte da lenha

Presumo que o governo brasileiro não imporá obstáculos à colonização deste país por qualquer cidadão dos Estados Unidos [...] O Presidente [da Província do Amazonas] disse-me, em despedida: ‘Quanto eu gostaria que você pudesse me trazer mil de sua população ativa, trabalhadora e inteligente, para dar um exemplo de trabalho para essas pessoas’<sup>138</sup>

Nesse contato ocorrido entre o viajante William Lewis Herndon, Comandante da Marinha dos Estados Unidos, quando em passagem pelo Amazonas em janeiro de 1852, e o Presidente da Província do Amazonas, Manuel Gomes de Miranda, o desejo por mão de obra para substituir ou “dar um exemplo” aos indígenas (que eram “essas pessoas” referidas por Manuel de Miranda) é apresentado nas palavras do próprio responsável por uma província amazônica diretamente a um viajante estrangeiro.

Com a forma que a questão foi apresentada pela autoridade, a impressão que gerou em Herndon foi de um governo com enorme anseio por estrangeiros que permitiriam “qualquer cidadão dos Estados Unidos” que fosse interessado em se instalar em território amazônico para colonizar a região. Para o período, não era uma compreensão tão distante da realidade. Afinal, na segunda metade do século XIX tanto o Império quanto as Províncias do Pará e Amazonas mantinham grande interesse em imigrantes para superar a suposta carência de mão de obra que atendesse o esperado e de falta de povoamento na região amazônica.

O ambiente econômico da região, junto com as tentativas de atualizar serviços oferecidos e os ambientes urbanos com o que existia de mais moderno no mundo, como a introdução da navegação a vapor, funcionavam como atrativos para muitos estrangeiros<sup>139</sup>. Um americano branco como Lewis Herndon agradaria o Presidente da Província do Amazonas justamente por conta da presente lógica que defendia uma busca por imigrantes a ser concentrada “privilegiando a população branca, por fatores ideológicos”<sup>140</sup>. Entre esses fatores estaria o suposto maior apreço pelo trabalho de alguns grupos étnicos. E em meio a estes trabalhos, estaria o de lenhador.

O ofício de lenhador é inclusive mencionado por Santa-Anna Nery, um Barão e intelectual paraense, ainda em 1889 como uma das funções as quais aqueles que se

<sup>138</sup> HERNDON, Lewis; GIBBON, Lardner. **Exploration of the Valley of the Amazon**, made under direction of the Navy Department. Washington: Robert Armstrong, p.268, 1853.

<sup>139</sup> CANCELA, Cristina Donza; COSME, João Santos Ramalho. Entre fluxos, fontes e trajetórias: imigração portuguesa para uma capital da Amazônia (1850-1920). **Estudos Ibero-Americanos**, v. 42, n. 1, p. 233-234, 2016.

<sup>140</sup> EMMI, Marília Ferreira. Fluxos migratórios internacionais para a Amazônia brasileira do final do século XIX ao início do século XX: o caso dos italianos. **Papers do NAEA**, v. 18, n. 1, p. 4, 2009.

deslocavam de suas regiões para a Amazônia “têm mais probabilidade de encontrar um trabalho imediato”<sup>141</sup>. E sem dúvidas o emprego de trabalhadores estrangeiros no corte de lenha para a navegação dos vapores foi uma das estratégias que as autoridades vislumbraram como caminho possível para inserir braços que, aos olhos do Império e das Províncias do Pará e Amazonas, seriam mais empenhados ao trabalho quando comparados aos indígenas e que manteriam as características étnicas esperadas para ocupar uma região compreendida como pouco povoada.

Desde o início da navegação a vapor nessas províncias, com a Companhia do Amazonas de propriedade do Barão de Mauá, a criação de colônias era condição atrelada, como exigência do Império, ao desenvolvimento da nova modalidade de navegação na região amazônica. O Decreto nº 1.037, de 30 de agosto de 1852, que concedia a exclusividade por trinta anos para o Barão de Mauá investir na exploração da navegação a vapor no Rio Amazonas, já previa que ao longo do período do contrato a Companhia deveria fundar 60 colônias. Estas seriam constituídas de “estrangeiros ou de Índios”. No primeiro caso, o contrato previa que os estrangeiros seriam “da Nação que o Governo designar”, no segundo as colônias seriam na realidade “aldeamentos”.

Em ambos os casos o Império previa que “Para este fim lhe será concedida gratuitamente a porção de terreno necessário para as colonias ou aldeamentos”. Com isso definia-se o requisito de “não podendo cada hum destes estabelecimentos ocupar menor espaço do que o indispensável para a sustentação de tres mil habitantes”<sup>142</sup>. Em julho de 1854 as experiências de estrangeiros nas colônias no Amazonas iniciaram, contando com trabalhadores originados de Portugal e da Espanha<sup>143</sup>. Os relatos apresentados pelo Conde Rozwadowski ainda em janeiro de 1854 demonstram explicitamente que a função principal dessas colônias, citando o Decreto de 1852, seria inicialmente “A distribuição das pessoas, que a Companhia deverá por tanto incumbir da promptificação da lenha”<sup>144</sup>.

---

<sup>141</sup> NERY, Santa-Anna. **O país das amazonas**. Brasília: Edições do Senado, p.334-335, 2018 (original de 1889).

<sup>142</sup> DECRETO N. 1.037, DE 30 DE AGOSTO DE 1852 – 14º. **Coleção das Leis do Império do Brasil**. Tomo 15, Parte 2ª, Secção 75ª, p. 359, 1853.

<sup>143</sup> BRITO, Roberta Kelly Lima de. **Vapores de Mauá: a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas (1852-1871)**. Dissertação (Mestrado em História). Programa de Pós-Graduação em História (UFAM) – Manaus, p. 111-112, 2018.

<sup>144</sup> ROZWADOWSKI, Florestan (Conde). Relatório da viagem do Vapor Marajó da cidade a Barra do Rio Negro á povoação de Nauta na República do Peru. In: FERRAZ, Luiz Pedreira do Couto. **Documentos anexos ao relatório do Ministério do Império do Brasil – Apresentado a Assembleia Geral Legislativa**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, p. 9, 1854 (p. 101 do Relatório Total).

Apresentando proposta para o convencimento de que estrangeiros imigrassem para se empregarem nessa tarefa, o Conde sugeria a “compilação escolhida das noticias mais uteis” produzidas por viajantes que passaram pela região amazônica e também o roteiro de viagem de Belém até o Peru. Tais publicações ainda deveriam ser traduzidas e vendidas “a hum preço muito baixo na Italia e na Alemanha”<sup>145</sup>. Acrescentava em seu documento que o foco deveria ser especialmente no convencimento de “Italianos em vista para colonisação do Amazonas”.

Inicialmente propunha a fundação de aldeamentos indígenas imediatamente nos rios “Madeira, Purús, Quary Teffé, Juruá, Juthay, Javary, Içá, Japurá e no Rio Branco”, afinal era imprescindível o preparo já naquele momento da lenha para o funcionamento dos vapores. Os grupos indígenas eram vistos então como os trabalhadores mais possíveis em uma solução de curto prazo. Porém, argumentava que era igualmente necessário o estabelecimento de no mínimo dez mil colonos estrangeiros. Na proposta, Rozwadowski expressava diretamente seus motivos para defender a busca por alemães e italianos. Quando defendia a busca de braços para o trabalho na Itália e Alemanha, o Conde revelava sua ideia de que:

[...] me parece deverem ser escolhidos os Italianos, por serem trabalhadores mais acostumados ao rigor do sol, e de qualidades e costumes pelo menos equivalentes aos dos Alemães [...] Deverei dizer mesmo, que acho os Italianos mais próprios para habitar esta terra; tambem por serem mais sóbrios e vulgarmente mais expertos, do que a gente da mesma classe nos paizes frios.<sup>146</sup>

O Conde, que era engenheiro, natural da Alemanha, antes de se tornar membro do Corpo de Estado Maior no Império do Brasil<sup>147</sup>, comparava de forma positiva os hábitos italianos aos dos alemães enquanto distinguia o trabalho desses daquele realizado pelos indígenas. Acreditava na superioridade dos trabalhadores dessas duas nacionalidades como dois grupos étnicos “civilizados” que seriam mais comprometidos do que os indígenas. Os da Itália teriam ainda a vantagem de se habituar mais facilmente com a região.

A comparação com os indígenas aparece ainda quando Rozwadowski menciona que o seu trabalho seria menos custoso do que o emprego dos estrangeiros. Mas por conta de os estrangeiros serem, na percepção do Conde, os ideais, era fundamental que brevemente fossem eles os trabalhadores empregados no corte da lenha e outras tarefas da navegação. A

<sup>145</sup> ROZWADOWSKI, Florestan (Conde). Relatório da viagem do Vapor Marajó da cidade a Barra do Rio Negro á povoação de Nauta na República do Peru. In: FERRAZ, Luiz Pedreira do Couto. **Documentos anexos ao relatório do Ministério do Império do Brasil – Apresentado a Assembleia Geral Legislativa**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, p. 36, 1854 (p. 128 do Relatório Total).

<sup>146</sup> Ibidem, p. 37 (p. 129 do Relatório Total).

<sup>147</sup> NASCIMENTO, Paulo de Oliveira. **Nas terras do “norte distante”**: a legislação fundiária, a propriedade rural e a política imperial na Província do Amazonas (c. 1850- c. 1880). Tese (Doutorado em História). Programa de Pós-Graduação em História (UFPE) - Pernambuco, p. 177, 2023.

economia gerada com o emprego da mão de obra indígena deveria inclusive ser recurso utilizado para a criação das desejadas colônias de imigrantes.

Em sua reflexão, a preocupação com a melhor forma de instalar e manter os estrangeiros nas colônias criadas na Amazônia considerou diferentes fatores. Rozwadowski manteve atenção para soluções prévias de possíveis problemas que os colonos encontrariam no novo ambiente. Dentre os problemas que para ele eram dignos de serem superados, ganhava destaque o da alimentação dos estrangeiros que era mencionada como “especialmente digna de apreço”.

A questão da “providencia para sustento” alimentício dos estrangeiros era tema que para o Conde tinha a ver com “o bem estar physico e moral dos vindouros colonos”. Não estava equivocado, pois a alimentação seria responsável não apenas por manter os trabalhadores de pé e dispostos para o corte do combustível, mas também auxiliaria em fazê-los interessados em continuar colonizando a região. Tendo a Província do Amazonas em vista, Rozwadowski solicitou atenção sobre “huma falta de mantimentos que, até na Capital não deixa de se tornar sensível”. Considerando que a boa alimentação de imigrantes era estabelecida por lei até mesmo no processo de transporte de estrangeiros ao país - pelo Regulamento de Imigração do Império como mencionado no capítulo 1, quando estabelecia “a quantidade suficiente, e boa qualidade, de combustível, agua e mais provisões de boca para viagem”<sup>148</sup> (de comida já preparada) -, uma realidade de carestia poderia ser prejudicial aos planos de estabelecimento das colônias.

No Amazonas, durante o século XIX, a preocupação com o abastecimento alimentício era constante. Principalmente após a separação com a Província do Pará em 1850, os políticos da Província do Amazonas, juntamente com constantes reclamações de comerciantes locais, planejavam soluções para diminuir a necessidade de importação de gêneros alimentícios do Pará, tanto os produzidos na regionalmente - como a carne bovina do Marajó - quanto os produtos que eram importados<sup>149</sup>. Não por acaso uma das discussões mais constantes dos políticos da Província era a questão da agricultura e pecuária<sup>150</sup>, o que também se relacionava

---

<sup>148</sup> PARTE OFFICIAL – Decreto n. 2.168 – Do 1º de maio de 1858. **Gazeta Oficial**, Belém, ano I, n. 118, p. 1, 30 de set. 1858.

<sup>149</sup> MACEDO, Sidiana da Consolação Ferreira de. **Daquilo que se come: uma história do abastecimento e da alimentação em Belém (1850-1900)**. Dissertação (Mestrado em História). Programa de Pós Graduação em História Social (UFPA) – Belém, 2009.

<sup>150</sup> PEREIRA, Ludimilla Gomes. **Dilemas do Abastecimento na Província do Amazonas 1852-1889**. Dissertação (Mestrado em História). Programa de Pós-Graduação em História (UFAM) - Manaus. 2018.

com a questão geral nas Províncias do Pará e Amazonas sobre a ampliação da produção agrícola<sup>151</sup>, que era inclusive a maior preocupação a médio e longo prazo da criação de colônias.

O viajante William Herndon chega a ouvir, quando em Manaus, que “as provisões estavam ficando escassas” ao ponto de que até “O suprimento de farinha acabou” e “os produtos básicos do país eram difíceis de obter”. Herndon ainda presenciou a chegada de um barco cheio de tartarugas chegando a Manaus com a população desesperada “implorando-lhe que lhes vendesse”<sup>152</sup>. É levando esses problemas em conta que o Conde Rozwadowski acreditava não ser adequado deixar repetir aos estrangeiros que imigrariam para a Província do Amazonas o que ocorria com a população local, que “as vezes forçadamente se deitão com fome”<sup>153</sup>.

Somava-se ao problema de abastecimento a diferença da cultura alimentar presente na Amazônia, que poderia não ser adequada para a capacidade digestiva dos estrangeiros. Rozwadowski previa que “peixe e comidas indigestas como queijo, sardinhas, chouriços [...] poderia tornar-se causa de mortalidade, de moléstias e de desespero”<sup>154</sup> aos colonos. Porém, a solução observada pelo Conde para a eficácia da inserção desses estrangeiros era encontrada não em alimentos importados, mas em uma espécie local já muito consumida. Apresentando a ideia de uma terra abençoada, Rozwadowski iniciava a sua solução afirmando que:

A Divina Providencia, que dotou estas regiões com toda a profusão e benignidade para as tornar hum paraizo terrestre, ocorreo a esta exigência com a criação de hum reptil cheloniense próprio a estas latitudes, que podia suprir a falta de carne verde para huma povoação cem vezes mais numerosa do que a presente [...]<sup>155</sup>

O quelônio que o Conde tinha em mente tratava-se da tartaruga amazônica (*Podocnemis expansa*), uma espécie que desde o século XVII era vista como um animal com

---

<sup>151</sup> NUNES, Francivaldo Alves. **Sob o signo do moderno cultivo**: Estado Imperial e agricultura na Amazônia. Tese (Doutorado História Social/Contemporânea). Programa de Pós-Graduação em História (UFF) - Niterói, 2011.

<sup>152</sup> HERNDON, Lewis; GIBBON, Lardner. **Exploration of the Valley of the Amazon**, made under direction of the Navy Department. Washington: Robert Armstrong, p. 274, 1853.

<sup>153</sup> ROZWADOWSKI, Florestan (Conde). Relatório da viagem do Vapor Marajó da cidade a Barra do Rio Negro á povoação de Nauta na República do Peru. In: FERRAZ, Luiz Pedreira do Couto. **Documentos anexos ao relatório do Ministério do Império do Brasil – Apresentado a Assembleia Geral Legislativa**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, p. 18, 1854 (p. 110 do Relatório Total).

<sup>154</sup> Ibidem.

<sup>155</sup> Ibidem.



potencial para a exploração colonial<sup>156</sup>. Seus ovos produziam a manteiga de tartaruga, e funcionaria como o alimento que Rozwadowski pensava para servir na dieta dos estrangeiros.

A manteiga produzida com os ovos dessa tartaruga era um mantimento muito consumido nas províncias amazônicas, mas que diminuiu ao longo das décadas finais do século XIX. Diminuição que ocorria ora por conta da substituição pela manteiga inglesa e francesa, ao menos nas capitais, quando a manteiga de tartaruga começa a ser tratada como inadequado “para os novos padrões civilizados”<sup>157</sup>, ora por causa – o que deve ter contribuído com a introdução das manteigas importadas – da diminuição dessa espécie por conta da forma que se praticava a produção da manteiga.

O próprio Conde revela os receios com a diminuição da espécie que ocorria por conta da forma existente do desenvolvimento da manteiga, e enfatiza isso como um problema para a instalação dos colonos a serem empregados na produção da lenha. Estaria nas tartarugas a solução contra a fome dos estrangeiros “se a mão temerária do homem não estragasse de hum modo bárbaro este dom precioso da natureza, com o fabrico do azeite, chamado manteiga de tartaruga”<sup>158</sup> – o que dá a entender que Rozwadowski pretendia que os imigrantes se alimentassem em especial da carne da tartaruga, até porque sugeria a substituição dessa manteiga pela “manteiga de vacca”.

Explicita ainda a grande quantidade de ovos necessários para a fabricação de “hum pote” da manteiga, que custava então oito mil réis, exibindo o número de 5.000 ovos. Levando isso em conta, sugere duas medidas drásticas contra o “egoísmo” e “interesse particular” dos “especuladores” que lucravam com a manteiga de tartaruga, tendo em vista que a tartaruga seria importante para os colonos, que por sua vez seriam elementos para a prosperidade e proteção do Império na Amazônia. A primeira era o controle sobre a exportação dos potes de manteiga e a segunda a total limitação do consumo dessa manteiga apenas pelos habitantes da região.

---

<sup>156</sup> KETTLE, Wesley Oliveira. **Ciclopes e profetas no vale amazônico**: visões de natureza no tempo das demarcações (1750-1799). Tese (Doutorado em História). Programa de Pós-Graduação em História Social (UFRJ) - Rio de Janeiro, p. 219, 2015.

<sup>157</sup> MACEDO, Sídiana da Consolação Ferreira de. **Daquilo que se come**: uma história do abastecimento e da alimentação em Belém (1850-1900). Dissertação (Mestrado em História). Programa de Pós Graduação em História Social (UFPA) – Belém, p. 61, 2009.

<sup>158</sup> ROZWADOWSKI, Florestan (Conde). Relatório da viagem do Vapor Marajó da cidade a Barra do Rio Negro á povoação de Nauta na República do Peru. In: FERRAZ, Luiz Pedreira do Couto. **Documentos anexos ao relatório do Ministério do Império do Brasil – Apresentado a Assembleia Geral Legislativa**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, p. 18, 1854 (p. 110 do Relatório Total).

Porém, é apenas na década de 1870 que emerge um maior controle dessa produção da manteiga no Amazonas, chegando-se a estipular rigidamente o período que a sua captura era permitida, e em 1882 a prática da “viração” (o que consistia em virar as tartarugas que eram obrigadas a desovar assim, facilitando a captura dos ovos) foi proibida em diversos rios, com a presença de fiscalização<sup>159</sup>.

Rozwadowski ainda em 1854 acreditava que o controle dessa produção de manteiga, permitindo-a apenas “no tempero da comida dos habitantes” e não como produto de exportação, “augmentaria no fim de alguns annos o numero total das tartarugas nos rios e lagos”. Isso ocasionaria “a pesca della mais abundante do que por ora”, e em consequência permitiria que se transformasse no “sustento mais frequente” dos colonos, “que assim poderia achar huma comida sã, e substancial em lugar de suppri-la com pirarucu secco, e semelhantes alimentos de máo gosto, e pouco sadios”<sup>160</sup>.

A preocupação do Conde com o uso exclusivo da manteiga de tartaruga “á cosinha dos habitantes” era menos com a manutenção da espécie de tartaruga por si mesma e mais uma preocupação utilitária com o sustento dos colonos a serem empregados na região, em um primeiro momento visando o combustível dos vapores, para que não sofressem com a “triste penúria de viveres” frequente na Província.

De fato, a questão da alimentação foi um problema bem previsto pelo Conde. Principalmente considerando que nos anos seguintes da instalação de colônias no Amazonas ocorreram revoltas desses indivíduos, que além de sofrerem com problemas de pagamento “acrescentavão os colonos a de serem mal alimentados”<sup>161</sup>. Queixas versavam também sobre o “atraso no envio de rações, ficando a alimentação nas primeiras semanas de permanência

---

<sup>159</sup> MACHADO, Diego Ramon Silva. **No rastro dos ovos: uma história da exploração e uso da tartaruga da Amazônia** (*Podocnemis expansa* Schweigger, 1812), 1727-1882. Tese (Doutorado em História das Ciências). Programa de Pós-Graduação em História das Ciências e da Saúde (FIOCRUZ) - Rio de Janeiro, p. 197, 2016.

<sup>160</sup> ROZWADOWSKI, Florestan (Conde). Relatório da viagem do Vapor Marajó da cidade a Barra do Rio Negro á povoação de Nauta na República do Peru. In: FERRAZ, Luiz Pedreira do Couto. **Documentos anexos ao relatório do Ministério do Império do Brasil – Apresentado a Assembleia Geral Legislativa**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, p. 19, 1854 (p. 111 do Relatório Total).

<sup>161</sup> ARAÚJO, José Thomaz Nabuco [Ministro da Justiça - Brasil]. **Relatório do ano de 1855 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 4ª sessão da 9ª legislatura**. Rio de Janeiro: Empresa da Associação Typographica Nacional do Diario, p. 5, 1856.

nas colônias comprometidas”, o que faria com que em alguns momentos a alimentação tivesse que ser realizada apenas com o consumo de “folhas e raízes retiradas da floresta”<sup>162</sup>.

Com a boa alimentação, o Império e as Províncias do Pará e Amazonas mantinham a pretensão a médio e longo prazo de manutenção dos imigrantes das diversas nacionalidades na região amazônica para desenvolverem amplamente a agricultura. O governo manteve a preocupação de solicitar previamente desses imigrantes os conhecimentos necessários para a efetivação da produção agrícola nas colônias que seriam direcionados, fazendo com que alguns na década de 70 até mesmo manifestassem a função de agricultor sem de fato exercerem anteriormente tal ofício<sup>163</sup>.

Mesmo os lenhadores, que faziam parte do interesse mais imediato na instalação das colônias para a produção de combustível aos vapores, também eram compreendidos como trabalhadores que futuramente seriam responsáveis pela sua própria produção alimentícia e pela ampliação do comércio de gêneros na região. O próprio Rozwadowski em 1854 menciona que existiria grande vantagem na criação de “feiras” para a comercialização de “productos da agricultura”, para isso se aproveitando de datas festivas como “Natal, Pascoa, de S. João”<sup>164</sup>.

Já em outro documento de 1854, tratando da contratação de 500 colonos de Portugal para Óbidos, na Província do Pará, quando mencionava a presença de lenhadores – não definindo o número exato - enfaticamente era definido que precisavam ser “os lenhadores afeitos a trabalhos agrícolas”<sup>165</sup>. A produção de lenha para os vapores era uma preocupação imediata, mas a produção agrícola era o horizonte dos governantes. Entre as ferramentas de trabalho fornecidas aos imigrantes pelo governo também se revelava a expectativa do futuro para a região, entre “hum machado, huma enchada, huma foice e hum facão”<sup>166</sup> estava contido

<sup>162</sup> NUNES, Francivaldo Alves. **Sob o signo do moderno cultivo**: Estado Imperial e agricultura na Amazônia. Tese (Doutorado História Social/Contemporânea). Programa de Pós-Graduação em História (UFF) - Niterói, p. 350, 2011.

<sup>163</sup> Ibidem, p. 288.

<sup>164</sup> ROZWADOWSKI, Florestan (Conde). Relatório da viagem do Vapor Marajó da cidade a Barra do Rio Negro á povoação de Nauta na República do Peru. In: FERRAZ, Luiz Pedreira do Couto. **Documentos anexos ao relatório do Ministério do Império do Brasil – Apresentado a Assembleia Geral Legislativa**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, p. 37, 1854 (p. 129 do Relatório Total).

<sup>165</sup> AZAMBUJA, Bernardo Augusto Nascentes de. **Contratação em Portugal de 500 colonos para a vila de Óbidos**, cópia 4ª secção [Barão de Mauá]. Ministério dos Negócios do Império. 30 de out. 1854. Arquivo Público do Estado do Pará. Obras Públicas (Ofícios Diversos – 1855-1857; NA 06) – Repartição de Obras Públicas Provinciais. 1855.

<sup>166</sup> Ibidem, p. 2.

o desejo do Império, e das províncias, de derrubar árvores para a queima nas fornalhas, mas também de preparar o solo para as sementes.

Na década de 1870 as esperanças com os futuros colonos modificaram significativamente. Afinal, a grande seca de 1877 na Província do Ceará, que ocasionou em muitas pessoas daquela região a necessidade ou o desejo pela melhoria de vida em outros ambientes<sup>167</sup>, aliou-se com as defesas políticas de ocupar as colônias não apenas com estrangeiros, mas também com migrantes cearenses<sup>168</sup>.

Tanto a Província do Pará quanto a do Amazonas iniciaram um processo de convencer e instalar trabalhadores cearenses nas colônias amazônicas com o principal intuito do desenvolvimento da agricultura. No entanto, os vestígios permitem a percepção de que mesmo nessa situação muitos tiveram que recorrer ao ofício de lenhador, comercializando lenha para o consumo de vapores, domicílios e, a partir do funcionamento da Estrada de Ferro no Pará em 1884<sup>169</sup>, para a queima na fornalha das locomotivas.

Mesmo antes de inauguração da Estrada de Ferro, a região da estrada de Bragança, no trajeto que conectava a capital do Pará com a cidade de Bragança, a localidade era conhecida como de produção desse combustível, a ser transportado por carroças ou canoas. Em 1874 já se registrava pela “estrada denominada de Bragança” a frequente presença “das carroças, ocupadas na condução de lenha, e do transito de grande nº de trabalhadores”<sup>170</sup>.

Em colônias como Benevides, um dos mais importantes núcleos agrícolas da Amazônia<sup>171</sup>, e Santa Isabel, ambas na Província do Pará, a ocorrência do comércio de lenha pelos cearenses, como uma atividade secundária, é nítida. Com a existência de relatos em Benevides de acidentes na realização do processo extrativista desse combustível. Em 1882, por exemplo, Maria Luiza da Silva, “emigrante cearense” de 19 anos, “no corte para lenha de

---

<sup>167</sup> CARDOSO, Antonio Alexandre Isidio. Os migrantes cearenses e o horizonte amazônico no século XIX. *Revista História*, v. 4, n. 1, p. 68-87, 2012.

<sup>168</sup> NUNES, Francivaldo Alves. **Sob o signo do moderno cultivo**: Estado Imperial e agricultura na Amazônia. Tese (Doutorado História Social/Contemporânea). Programa de Pós-Graduação em História (UFF) - Niterói, p. 302, 2011.

<sup>169</sup> LIMA LEANDRO, Leonardo Milanez de; SILVA, Fábio Carlos da. A estrada de ferro de Bragança e a colonização da zona bragantina no estado do Pará. *Novos Cadernos NAEA*, v. 15, n. 2, p. 144, 2012.

<sup>170</sup> DESLEIXO MUNICIPAL. *Jornal O Liberal do Pará*, Belém, ano VI, n. 156, 14 de jun. 1874.

<sup>171</sup> NUNES, Francivaldo Alves. **Sob o signo do moderno cultivo**: Estado Imperial e agricultura na Amazônia. Tese (Doutorado História Social/Contemporânea). Programa de Pós-Graduação em História (UFF) - Niterói, p. 285, 2011.

uma árvore” na “colônia Benevides” acabou sofrendo com a queda do tronco, o qual “esmigalhou o crânio” fazendo a jovem falecer “imediatamente”<sup>172</sup>.

Porém na colônia Santa Isabel, a produção e comercialização de lenha pelos cearenses tomava ainda mais destaque. Acabava por se tornar uma função principal no processo de adquirir trabalho e renda. O incentivo para o empenho desses colonos na venda da lenha existiu não apenas como forma de adquirir rendas antes da efetiva produção agrícola, como um recurso de emergência, mas se tornava um mercado importante. Tornara-se importante ao ponto de já em 1878 existirem preocupações políticas com o valor do transporte por meio de lanchas a vapor com reboques, entre Belém e Santa Isabel, para facilitar com que “a lenha possa ser conduzida sem prejuízo do lenhador”<sup>173</sup>. Visando um abastecimento de lenha na capital que mantivesse melhor preço ao consumidor final e melhor lucro aos lenhadores “retirantes cearenses”.

A lógica de empregar os migrantes cearenses nesse fornecimento de combustível aparece também em 1879, quando para “matar a fome” os colonos “cearenses” de Santa Isabel receberam “em seu auxílio” itens importantes para o ofício do lenhador que pretendesse comercializar o produto em uma distância maior. Para isso os migrantes adquiriram “canoa, carro e boi para o commercio da lenha”<sup>174</sup>. Com a Estrada de Ferro a possibilidade de transporte do combustível em seus vagões, e mesmo para o consumo da locomotiva, foi ampliado o comércio desse item pela estrada de Bragança. Chegando-se a afirmar no ano de 1888 que a lenha era a melhor fonte de recursos da estrada<sup>175</sup>.

Em uma fotografia apresentada no Álbum do Pará de 1899, Figura 15, é possível observar uma pilha de lenha armazenada próximo dos trilhos da locomotiva a vapor. A possibilidade é que fosse para o consumo da locomotiva, que precisava de combustível. Um cenário que sem dúvidas fazia parte do cotidiano ao longo da estrada, com os lenhadores transportando seu produto a ser comercializado em outra localidade ou para ser queimado na própria locomotiva, com isso permitindo a continuação do seu trajeto. As achas de lenha eram

---

<sup>172</sup> DESASTRE E MORTE - NA COLÔNIA BENEVIDES. **Jornal O Liberal do Pará**, Belém, ano XIV, n. 55, p. 1, 09 de mar. 1882.

<sup>173</sup> ASSEMBLEA LEGISLATIVA PROVINCIAL. **Jornal A Constituição**, Belém, ano V, n. 98, 03 de mai. 1878.

<sup>174</sup> CHRONICA POLITICA – OS CEARENSES EM SANTA IZABEL. **Jornal A Constituição**, Belém, ano VI, n. 74, p. 2, 01 de abr. 1879.

<sup>175</sup> LACERDA, Franciane Gama. Uma “artéria necessária” para o progresso: a Estrada de Ferro de Bragança (Pará, 1883-1908). **Revista Brasileira de História & Ciências Sociais**, v. 10, n. 19, p. 236, 2018.

dispostas de forma que ficassem empilhadas da mesma forma como eram oferecidas aos vapores, mas na margem da estrada de ferro e não de um rio.

**Figura 15:** Lenha empilhada, Estrada de Ferro de Bragança



Fonte: FIDANZA, F. A. Album do Pará em 1899.<sup>176</sup>

No Amazonas, sem locomotivas para consumirem combustível, a produção de lenha gerada pelos migrantes cearenses foi consumida pelos fogões ou fornalhas dos vapores. A situação desses migrantes envolvidos na produção das achas a serem comercializadas aos vapores foi transformada em uma grande discussão entre 1877 e 1878. Isso ocorreu por conta do estabelecimento de uma colônia às margens do Rio Tarumã-Miry, que foi pensada para o estabelecimento de pessoas saídas do Ceará.

É nesse cenário que a figura do dono de depósito de lenha Lucas de Oliveira Pinheiro aparece como personagem central. Os vestígios indicam que Lucas Pinheiro era um Cearense que entre 1868 e 1876 migrou para o Amazonas, se estabelecendo como comerciante. Foi mencionado anteriormente como proprietário de batelões de lenha e um depósito de lenha, além de constar como dono de um escravizado ainda em 1880. Lucas Pinheiro visitou o Ceará no ano de 1876 por meio do paquete Espírito Santo. No ano seguinte, 1877, foi descrito como um sujeito importante para a introdução de cearenses no Amazonas, pois a quantidade de

<sup>176</sup> PARÁ. **Album do Pará em 1899, parte descritiva de Henrique Santa Rosa e fotografias de F. A. Fidanza.** Belém: [s.n.], p. 59, 1899.

migrantes que mantinham maior presença era “proveniente da serra do Uruburetama, entre a qual conta o sr. Pinheiro muitos amigos e parentes”<sup>177</sup>. Lucas Pinheiro era visto então como um indivíduo que foi capaz de convencer pessoas se retirarem do Ceará para a capital e colônias no Amazonas.

Por conta disso, Lucas de Oliveira Pinheiro foi nomeado agente responsável pela distribuição do valor das rações desses migrantes cearenses. No entanto, isso gerou problemas já em 1877, por conta da colônia no Tarumã-Miry. Tal colônia era defendida como sendo instalada em uma região com “posição excelente, às margens de um rio tranquillo, e abundante em peixe no tempo proprio”, além de possuir “margens periodicamente innundadas” que permitiriam “com muito pouco trabalho, offerecer abundantes colheitas”. A região Tarumã-Miry ficaria “apenas distante desta cidade [Manaus] quatro a cinco horas de viagem em canoa, por agoas constantemente tranquillias”. Apesar desta significativa distância da capital da Província, a colônia em Tarumã-Miry forneceria aos cearenses:

[...] perfeitas condições de desenvolver-se e prosperar [...] Melhores terras, menores despezas de transporte apesar da maior distancia, facilidade de aproveitar as madeiras das suas mattas, quer para material de construcção, quer para lenha, cuja venda sempre tirarão resultado.<sup>178</sup>

Lucas de Oliveira Pinheiro mantinha depósito de lenha e por conta disso o fato de acumular a responsabilidade de distribuir os valores para a alimentação dos cearenses se tornou um problema. Já com a chegada de migrantes cearenses em 1877, Lucas Pinheiro foi atacado pelo jornal Amazonas como tendo ameaçado os cearenses. Teria supostamente fornecido o dinheiro das rações apenas para os que aceitassem se estabelecer na colônia de Tarumã-Miry, e que morreriam de fome caso não o fizessem. Em contra partida, o Jornal do Amazonas defendeu a figura desse dono de depósito de lenha, em argumentação que dava a entender que o Amazonas pretendia apenas atacar a imagem do Presidente da Província.

Quando chegaram, alguns cearenses aceitaram se estabelecer na colônia de Tarumã-Miry e estes foram “agasalhados e socorridos, seguindo para o deposito de lenha do sr. Lucas Pinheiro”, mas segundo o Jornal do Amazonas, os outros não sofreram nenhum tipo de represália, pois todos receberam “viveres e dinheiro”. Lucas Pinheiro não teria coagido os

<sup>177</sup> NOTICIARIO – EMIGRANTES CEARENSES. A ESTRADA DA COLONIA. **Jornal do Amazonas**, Manaus, ano II, n. 218, p. 3, 20 de dez. 1877.

<sup>178</sup> BENJAMIN, Feliciano Antonio [chefe da comissão]. A estrada da colônia e suas vantagens a emigração cearense. **Jornal do Amazonas**, Manaus, ano III, n. 221, p. 3, 10 de jan. 1878.

interessados, esses teriam apenas se convencido das qualidades do lugar em que poderiam “fazer da pesca um grande auxiliar da alimentação”<sup>179</sup>.

Apesar de a conduta de Lucas Pinheiro ser defendida como “caridade”, estava claro suas intenções de explorar a região do Tarumã-Miry fazendo com que os migrantes realizassem o trabalho extrativista da lenha. Até porque além da exaltação sobre a facilidade que os cearenses poderiam obter alimentação, também acrescentavam a vantagem “da venda de lenha ali, extrahida dos roçados que vão derrubando, que na estrada da colônia terão de perder pela impossibilidade de conduzi-la para o porto”<sup>180</sup>, os rios ajudariam a vender a lenha.

O fato de ser um dono de depósito de lenha e controlar os valores das rações dos colonos cearenses se tornou mais problemático em 1878. Lucas Pinheiro recorreu a uma extensa resposta sobre essa questão, publicada no *Jornal do Amazonas*. Era atacado justamente por conta da existência do comércio de lenha pelos cearenses em Tarumã-Miry e ele ser o encarregado da “importância das rações” aos imigrantes enquanto “estanceiro de lenha nesta capital, e fornecedor della para os vapores da companhia do Amazonas”. Porém, em sua defesa questionava “o que tem o meu fornecimento de lenha, com os colonos do Tarumã-Miry?”.

O comerciante de lenha defendia sua atuação como benéfica aos cearenses e para aproveitamento dos recursos. Afinal, dentro da lógica de que ao prepararem o solo para a produção agrícola, com a queima do terreno, muita madeira seria perdida, argumentava que “Esses homens abrem roçados nos quaes derrubão grandes madeiras que seriam devoradas pelo fogo; eu então lhes digo; aproveitem essas madeiras, reduzam-na a lenha que eu a compro toda na razão de 15\$ por milheiro em meus batelões para esta cidade”<sup>181</sup>.

Eram falsos, nas palavras de Lucas Pinheiro, os rumores de que os colonos recebiam apenas “farinha e pirarucu por alto preço em troca da ração em dinheiro”. Os migrantes seriam trabalhadores bem alimentados em Tarumã-Miry, com “Carne fresca, secca, pirarucú – arroz, feijão, assucar, café, manteiga, pão, farinha, e até queijo flamengo”. O sustento estaria garantido e os cearenses, para além de agricultores, tornavam-se lenhadores. Precisavam apenas pegar suas ferramentas, adentrar as matas, derrubar árvores e produzir achas de lenha.

<sup>179</sup> NOTICIARIO – EMIGRANTES CEARENSES. A ESTRADA DA COLONIA. *Jornal do Amazonas*, Manaus, ano II, n. 218, p. 3, 20 de dez. 1877.

<sup>180</sup> EMIGRANTES CEARENSES. *Jornal do Amazonas*, Manaus, ano II, n. 219, p. 3, 27 de dez. 1877.

<sup>181</sup> LUCAS DE OLIVEIRA PINHEIRO E O AMAZONAS. *Jornal do Amazonas*, Manaus, ano III, n. 221, p. 3, 10 de jan. 1878.



#### 4. Não humanos nas dinâmicas da lenha: entre cavalos e centopeias

Enquanto os humanos dependiam da lenha, para isso tendo que adentrar as matas, derrubar árvores e utilizar rios e ruas no transporte do combustível produzido, diversos animais não humanos eram afetados. A interferência humana nas matas gerava interações entre esses e outras espécies. Pequenos insetos eram incomodados por humanos, outros aproveitavam a presença dos lenhadores para sua própria sobrevivência.

Achas de lenha se tornavam esconderijo de animais menores, que acabavam carregados com o combustível para dentro dos vapores. Outros animais com tamanho e capacidade suficiente para o serviço eram forçados ao trabalho de tração da lenha pelas ruas das cidades amazônicas. Animais não humanos estavam em torno das dinâmicas de produção, comércio e consumo da lenha pela região. Desde o momento de entrar pela mata em busca de árvores a serem transformadas em achas, os humanos afetavam e eram afetados por seres não humanos.

Passar pelos arbustos e se manter na mesma posição ao acertar o tronco da árvore era muitas vezes um transtorno maior do que poderia ser aos humanos. Os animais habitantes da floresta com certeza se incomodariam com “o estrondo da madeira caindo”. Não seria incomum que os observadores da cena do corte da lenha registrassem “macacos” observando “através da folhagem” enquanto gritavam quando “seus locais de descanso começavam a tremer”<sup>182</sup>. Os humanos, por sua vez, sofriam com ataques de pequenos insetos que tentavam manter a proteção ao se sentirem ameaçados. Formigas apareciam pelo chão da mata, troncos e galhos justamente no período inicial da produção de lenha. Aos olhos e corpos dos lenhadores esses pequenos insetos acabavam se tornando grandes empecilhos ao corte das árvores.

É de se reconhecer a presença de algumas espécies de formigas ganhando registro nos documentos do século XIX sobre a região amazônica. Algumas eram descritas inclusive como mais presentes em tipos de árvores ou de ambiente. Diferentes formigas ao manter seus hábitos acabavam por interferir nos interesses humanos. As taxis, por exemplo, emergiam como complicadoras do corte de madeiras. Essas, do gênero *Pseudomyrmex*, possuem relação de mirmecofilia com certas árvores. Ao estabelecerem colônias nos troncos e galhos, utilizam

---

<sup>182</sup> CLOUGH, Robert Stewart. **The Amazons**: diary of a twelve month's journey. London: South American Missionary Society, p. 169. 1873.

a árvore para alimentação, consumindo secreções produzidas pela planta<sup>183</sup>, ao mesmo tempo em que a protegem de animais herbívoros e outras ameaças<sup>184</sup>. Inclusive da ameaça humana.

Registrava-se na região amazônica essa interação entre formigas e árvores, em especial com a espécie conhecida como “pau-formiga”. Pau-formiga, planta da espécie *Triplaris americana*, ganhou essa denominação justamente pela grande quantidade de formigas ao longo da extensão da árvore. O desavisado que encostasse a mão no tronco ficaria “admirado de sahir uma nuvem de formigas” taxis. Com um ataque gerador de uma dor que se mantinha por “talvez meia hora”. Essas árvores, “muito altas, direitas e elegantes” eram vistas como exemplares de uma espécie que “só com dificuldade se podem derrubar sem ellas [formigas] ferrarem suas mordidellas, pois ao cortar o páu, lançam-se d’elle sobre o cortador”<sup>185</sup>.

A presença de formigas atuando dessa forma sem dúvidas foi problemática aos lenhadores que produziam achas de lenha. Por outro lado, a interferência humana de corte era igualmente prejudicial para esses pequenos seres, pois “as formigas” também se incomodavam com “a remoção das toras”<sup>186</sup> no processo de produção da lenha. Formigas-de-fogo, do gênero *Solenopsis*, também afetavam a atuação humana na região. No Rio Tapajós, com o número de formigas-de-fogo cresceu ao longo do século XIX, a ampliação dessa espécie naquela região chegou a ser narrada, de forma negativa, como resultante do “sangue dos índios” derramado nos embates do movimento da Cabanagem<sup>187</sup>. Eram, ainda na década de 1880, combatidas no Pará e Amazonas com a aplicação de “vinagre”<sup>188</sup>.

Das espécies de formigas que produziam nas mentes humanas da Amazônia a necessidade de criações visando o extermínio, a saúva aparentemente foi a mais evidente. Afinal, o modo de vida das saúvas entrava em conflito direto com o interesse do Império e das Províncias no estabelecimento de colônias agrícolas. Os anúncios do século XIX a respeito de

<sup>183</sup> MADUREIRA, Marcelo Silva. **Plantas com nectários extraflorais são protegidas por formigas?**. Dissertação (Mestrado em Entomologia). Programa de Pós-Graduação em Entomologia (UFV) – Viçosa, 34 p, 2004.

<sup>184</sup> AMARAL, Gustavo Correio; VARGAS, André Barbosa; ALMEIDA, Fábio Souto. Avaliação das interações da fauna de formigas em diferentes usos do solo. **Biodiversidade Brasileira**, v. 11, n. 1, p. 1-10, 2021.

<sup>185</sup> SILVA, Bernardo da Costa e. **Viagens no sertão do Amazonas**: do Pará á costa do mar pacífico pelo Amazonas, Bolívia e Peru. Porto (Portugal): Typ. de Arthur José de Sousa & Irmão, p. 235, 1891.

<sup>186</sup> BROWN, Charles Barrington; LIDSTONE, William. **Fifteen thousand Miles on the Amazon and its tributaries**. London: Edward Stanford, p. 354, 1878.

<sup>187</sup> HENRIQUE, Marcio Couto. **Sem Vieira nem Pombal**: índios na Amazônia do século XIX. Rio de Janeiro: EdUERJ, p. 42, 2018.

<sup>188</sup> VARIÉDADE – CARTAS DE UM MATUTO. **Jornal Diário de Belém**, Belém, ano XIV, n. 75, p. 2, 05 de abr. 1881.

produtos para uso agrícola que eram apresentados como “Exterminador da Saúva”<sup>189</sup>, demonstram que essa espécie de inseto ganhava atenção especial no combate humano em defesa das plantações.

A “formiga saúva” era descrita em certas ocasiões como “o flagello das plantações”, pois “da noite para o dia devastam roças por extensas que sejam”<sup>190</sup>. Essa preocupação gerou um mercado de químicos que prometiam solucionar a questão das formigas. Diversos interessados tentaram registrar patentes desse tipo de produto ao longo do século XIX<sup>191</sup>. Alguns, como o Formicida Capanema, patenteado pelo Barão Guilherme Schüch Capanema, recebiam até mesmo cartas de seus compradores atestando a qualidade dos químicos na luta contra os seres que ameaçavam das plantações<sup>192</sup>.

Nas publicidades de químicos contra formigas as saúvas eram personagens principais. Em 1877 a divulgação do Formicida Romariz em jornais da Província do Pará ressaltava os “extraordinários estragos que as formigas saúvas” provocavam “á lavoura de todo o Império”. Defendia-se que “São, pois, as formigas os mais cruéis inimigos do lavrador”. Logo no início da publicidade o objetivo final era revelado. A pretensão do produto era “PARA A EXTINÇÃO DA FORMIGA SAÚVA”<sup>193</sup>.

Para além dos químicos, outras soluções eram divulgadas como auxiliares no extermínio das formigas. Um jornal em Manaus, em 1876, fornecia espaço em sua página para um conselho do “destruidor das saúbas”, o “sr. Sebastião Roberto”. Roberto era um “fazendeiro do districto de Manacapuru”, no Amazonas. Seu sítio tinha ficado “minado” com as saúvas, apresentadas como “terriveis insectos, flagello dos lavradores desta província e de quasi todo o paiz”. Após ter aplicado recursos, mas não ter encontrado “no reino vegetal” ou “no reino mineral” uma arma eficaz no combate às formigas, teria encontrado no reino animal sua solução. Tratava-se de “um pássaro muito commum, da familia dos gallinaceos”, as chamadas “gallinhas d’Angola”. Por conta de seu hábito alimentar, essas galinhas “nesse

<sup>189</sup> NUNES, Francivaldo Alves. **Sob o signo do moderno cultivo: Estado Imperial e agricultura na Amazônia.** Tese (Doutorado História Social/Contemporânea). Programa de Pós-Graduação em História (UFF) - Niterói, p. 224, 2011.

<sup>190</sup> SILVA, Bernardo da Costa e. **Viagens no sertão do Amazonas: do Pará á costa do mar pacífico pelo Amazonas, Bolívia e Peru.** Porto (Portugal): Typ. de Arthur José de Sousa & Irmão, p. 38, 1891.

<sup>191</sup> COSTA, Edilaine Vieira. Nos tempos de Capanema, a saúva e os direitos de monopólio. **Cadernos de História da Ciência**, v. 7, n. 1, p. 103-112, 2011.

<sup>192</sup> FIGUEIRÔA, Silvia Fernanda de Mendonça. Ciência e tecnologia no Brasil Imperial: Guilherme Schüch, Barão de Capanema (1824-1908). **Varia História**, v. 21, n. 34, p. 450, 2005.

<sup>193</sup> FORMICIDA ROMARIZ. **Jornal Diário de Belém**, Belém, ano X, n. 92, p. 3, 25 de abr. 1877.

damnoso insecto, percebem encontrar mais deliciosa iguaria”<sup>194</sup>. Nesses animais estaria uma alternativa para além dos químicos formicidas do mercado, a partir de um controle biológico dos seres vistos como flagelos da agricultura das diversas províncias do Império do Brasil.

As formigas tornavam-se problemas na produção da lenha quando atacavam os responsáveis pelo corte das árvores, mas também quando atacavam colônias agrícolas. Afinal, como foi mencionado anteriormente, os lavradores que atuavam nessas colônias muitas vezes realizavam a produção de lenha para a revenda. Quando espécies como a saúva prejudicavam as plantações poderiam gerar nos trabalhadores habitantes das colônias o desejo por outras atividades. Em 1878, no Amazonas, isso já era registrado.

Naquele ano o Barão de Maracajú, na época Presidente da Província do Amazonas e posteriormente tornado Visconde, comentou em sua fala na Assembleia Legislativa que a colônia de Santa Izabel, localizada na região já mencionada do “Tarumã-miry”, seria muito mais “florescente” caso “suas terras não estivessem minadas da formiga denominada – sauba”. A vida desses insetos na colônia acabava por destruir plantações “de modo que alguns emigrantes as teem abandonado”<sup>195</sup>.

Isso era um evidente prejuízo aos planos de colonização do Império e das Províncias Amazônicas, tanto para a produção de alimentos, com a perda das plantações, quanto na produção de combustível, com a perda dos sujeitos dispostos a se empregarem no corte da lenha para além do trabalho agrícola.

Até a década de 1880, mesmo com os químicos e as propostas de combate contra esses insetos, quando se tratava da “Destruição das formigas” nas províncias amazônicas não era ignorado o fato de que era “difícil afugentar uma invasão de formigas”<sup>196</sup>. Uma realidade que se apresentou em maior ou menor grau no Pará e Amazonas. No entanto, na Província do Amazonas os hábitos de outra espécie de inseto geraram incômodos aos responsáveis pelo corte da lenha.

Pium, do gênero *Simulium*, também conhecido como borrachudo, era, e ainda é, um tipo de mosca hematófaga – que se alimenta de sangue – a partir de uma picada dolorosa e geradora de uma marca vermelha na pele do humano atacado. Nas fontes do século XIX, a

<sup>194</sup> O DESTRUIDOR DAS SAÚBAS. **Jornal do Amazonas**, Manaus, ano II, n. 154, p. 2, 30 de dez. 1876.

<sup>195</sup> BARÃO DE MARACAJÚ (Presidente da Província). **Falla com que abrio no dia 25 de agosto de 1878 a 1ª sessão da 14ª legislatura da Assembleia Legislativa Provincial do Amazonas**. Manaus: Tip. do Amazonas, p. 43, 1878.

<sup>196</sup> DESTRUICÃO DAS FORMIGAS. **Diário de Belém**, Belém, ano XVI, n. 167, p. 3, 26 de jul. 1883.

região do Rio Purus e do Rio Solimões no Amazonas aparecem desde a década de 1850 como ambientes de frequente presença desses insetos.

Em seu relatório sobre a navegação a vapor no Amazonas, o Conde Rozwadowski não omitiu a presença e o papel do pium, e do carapanã, no processo de movimento populacional em algumas povoações. O Conde é direto em classificar a presença do pium como uma “praga” e uma grande dificuldade do ambiente da região. Em suas palavras:

A praga do pium (pequena mosca que causa feridas assaz desagradáveis) de dia, e a do Carapanã (mosquito) de noite, tornão igualmente a residência nas margens do Solimões bem penosa, e forão já por vezes estes insectos a causa de se mudarem povoações inteiras, não podendo aguentar este incessante martírio.<sup>197</sup>

Quando em uma freguesia no Rio Juruá, Rozwadowski registrou novamente a “praga do pium” que “alli he muito penosa á suportar, e faz da existência humana hum continuo martyrio”<sup>198</sup>. Contrapõe a existência humana com a existência do pium. Aos olhos do Conde, uma relação que não poderia ser harmônica. Afinal, se dispôs a pensar a proposta de como os ocupantes e futuros ocupantes do Amazonas deveriam se prevenir dessa espécie de mosca.

A solução inicial estaria na adaptação das casas de uma forma que a entrada do pium e dos carapanãs fosse dificultada. Teriam que providenciar a instalação de “mosquiteiros”, que seriam “boa defeza”. Igualmente útil seria a instalação de “cortinados finos” nas janelas. Com isso se tornaria possível garantir que os humanos estariam livres, “dentro das casas”, contra a “praga do pium”. Já em um segundo momento a indicação do Conde era de que “a limpeza do solo roçado e cultivado” seria uma auxiliadora para “pelo menos diminuir” a presença desses “importunos insectos”<sup>199</sup>.

Essa preocupação e busca por soluções contra o pium, assim como no caso das formigas, também se relacionava com os interesses de facilitar o estabelecimento das colônias agrícolas futuras e, em um momento inicial como o próprio Rozwadowski mencionava, dos trabalhadores que produziram a lenha para os vapores.

O trabalho desses lenhadores na Província do Amazonas sofria com a atuação constante do pium. Quem possibilita melhores vestígios sobre o ataque dessas moscas no

---

<sup>197</sup> ROZWADOWSKI, Florestan (Conde). Relatório da viagem do Vapor Marajó da cidade a Barra do Rio Negro á povoação de Nauta na República do Peru. In: FERRAZ, Luiz Pedreira do Couto. **Documentos anexos ao relatório do Ministério do Império do Brasil – Apresentado a Assembleia Geral Legislativa**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, p.24, 1854 (p. 115 do Relatório Total).

<sup>198</sup> Ibidem, p. 17 (p. 151 do Relatório Total).

<sup>199</sup> Ibidem, p. 25 (p. 117 do Relatório Total).

momento de corte, embarcação da lenha e até mesmo no ambiente de exposição da lenha para venda, é o viajante Charles Barrington Brown.

Quando de passagem também pelo Rio Juruá, o vapor em que Brown viajava teve de solicitar lenha em um depósito desse combustível. A tripulação teve de convencer o dono do depósito em fornecer duas mil achas de lenha ao vapor, parte das quais estava preparada para outra embarcação. Nesse processo, o viajante observou o dono do depósito. O descreveu como um “velho senhor que parecia que seu sangue estava em péssimas condições”. Isso se dava, segundo Brown, por conta de que “os piuns haviam feito tristes estragos com seu rosto e mãos”. Deixando registrado seu estranhamento ao observar os danos gerados ao corpo humano pelos hábitos do piun. Talvez após um diálogo a respeito da condição do homem, o dono do depósito de lenha reclamou “da insalubridade do local” afirmando que seus trabalhadores “que coletavam seringueira nas margens dos lagos ou antigos cursos do rio”<sup>200</sup> estavam sofrendo com doenças.

Após essa observação de Brown sobre as feridas causadas pelo piun, deixou registrado que em um momento de corte de lenha, no qual a própria tripulação teve de realizar, o processo “de corte da madeira” foi “tedioso e nos submeteu aos ataques persistentes de piuns impiedosos”<sup>201</sup>. Também na Província do Amazonas, em Tabatinga, o viajante escreveu sobre a felicidade de se retirar do local, pois lá sofreram com “numerosos piuns” enquanto se ocupavam “levando lenha a bordo”<sup>202</sup>.

É de se reconhecer que os responsáveis pelo corte da lenha tiveram ainda mais desgaste físico e mental quando atacados por moscas do tipo piun. Cortar árvores e posteriormente carregar as achas para o interior dos vapores acabava se tornando um trabalho muito mais cansativo. Inegavelmente em certas localidades do Amazonas esses insetos foram problemáticos para o corte da lenha, mesmo que estivessem apenas executando seu modo natural de vida. Ainda na segunda metade do século XX, na região da Transamazônica, a presença do piun era temida pelos colonos que chegavam a relatar mortes de crianças e adultos por hemorragia gerada pelas picadas dessa mosca<sup>203</sup>, o que sustenta o fato de que na

---

<sup>200</sup> BROWN, Charles Barrington; LIDSTONE, William. **Fifteen thousand Miles on the Amazon and its tributaries**. London: Edward Stanford, p. 464-465, 1878.

<sup>201</sup> Ibidem, p. 466.

<sup>202</sup> Ibidem, p. 478.

<sup>203</sup> LOMBARDI, Thais Tartalha do Nascimento. **Trajetórias na Transamazônica: estratégias de vida e trabalho em uma área rural amazônica**. Dissertação (Mestrado em Antropologia). Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social (UNICAMP) – Campinas, p. 16, 2009.

região amazônica do XIX o pium era realmente visto como praga e incômodo aos lenhadores e colonos em geral.

A presença do pium, juntamente com o carapanã, era ressaltada em 1878 como um problema grande aos colonos cearenses na Província do Amazonas. A região do Tarumã-miry aparece novamente como local no qual desde 1868 “os cearenses” que se instalavam em uma terra “inteiramente diferente da terra que os viu nascer” resistiam bravamente “no meio do carapanã e do pium” sempre com “constancia no trabalho, e coragem nos perigos”<sup>204</sup>.

O pium é uma espécie que aparece entre esses “perigos”. Como mencionado anteriormente, era frequentemente descrito como “praga”, “impiedoso” e “importuno”. Chegou também a ser descrito efetivamente como “inimigo”. Um pequeno inimigo que gerava muitos incômodos aos humanos até mesmo entrando em vapores e atacando os passageiros e tripulação com uma “mordidella” que causava coceira e marcas<sup>205</sup>.

Para os humanos que trabalhavam nas Províncias do Pará e Amazonas, em especial na segunda, o pium se tornava problema para o a efetivação do trabalho, até mesmo por conta de seu hábito diurno, e um problema de pele ou mesmo de saúde. Já para os governantes interessados na ocupação da região, apareciam como empecilho da colonização. Menos colonos significava menos braços para a produção agrícola, mas também para a produção da lenha necessária aos vapores. Para manter os ombros e mãos humanas atuantes no corte da lenha se acreditava no combate ao “inimigo” “impiedoso” que era o pium.

Enquanto diversos insetos dessa espécie incomodavam os empregados no transporte da lenha da margem do rio para o interior do navio, um pequeno animal às vezes aproveitava a situação escondendo-se entre as achas cortadas. De forma proposital ou não, adentrava o vapor e acabava por entrar em uma viagem pelos rios amazônicos.

Centopeias, da família *Scolopendridae*, eram esses pequenos animais que acabavam envolvidos na dinâmica de produção e consumo da lenha nos vapores. Santa-Anna Nery descreveu tais seres como “terríveis animaizinhos de patas numerosas”. Ainda mencionou

<sup>204</sup> A ESTRADA DA COLONIA E SUAS VANTAGENS A EMIGRAÇÃO CEARENSE. **Jornal do Amazonas**, Manaus, ano III, n. 220, p. 3, 03 de jan. 1878.

<sup>205</sup> SILVA, Bernardo da Costa e. **Viagens no sertão do Amazonas**: do Pará á costa do mar pacífico pelo Amazonas, Bolívia e Peru. Porto (Portugal): Typ. de Arthur José de Sousa & Irmão, p. 127, 1891.

como “muito mais apropriado” a forma que os indígenas chamavam esses pequenos animais, “jurupari-kybaba”, que segundo o Barão Santa-Anna Nery significava “pente do Diabo”<sup>206</sup>.

Esses pequenos seres, classificados no período também como “nocivos”<sup>207</sup> (principalmente por conta de sua picada causadora de dor) presentes na Província do Pará e Amazonas, eram observados algumas vezes ainda no momento de extração e armazenamento da lenha. O viajante Barrington Brown registra um momento em que no processo de “derrubar a pilha de madeira” em um lugar no qual a lenha estava sendo produzida, “duas grandes centopeias foram descobertas em cavidades no solo”. Ambas estavam “enrolados em torno de seus filhotes, que eram brancos como a neve, muito pequenos e aparentemente em número de milhares”<sup>208</sup>.

A interferência humana no naquele ambiente, gerando incômodos na vida não humana que ocupava o solo, foi percebida e registrada pelo viajante. Em seu escrito atentou para as “formigas” que sofriam com a “remoção das toras” e em decorrência disso “atropelaram os filhotes” das centopeias. Porém, “as centopeias” atacavam as formigas “ferozmente”, em sua defesa e dos filhotes. Os humanos que observaram a cena não tiveram muitos sentimentos positivos pelas centopeias, pois logo em seguida trataram de matar uma das “criaturas repugnantes” enquanto a outra conseguiu escapar, “e sua progênie foi deixada para fritar ao sol”<sup>209</sup>.

Brown reconheceu que a produção da lenha impactava insetos e pequenos animais, mas não deu importância para esse fato. Não se preocupou em matar seres que considerava “criaturas repugnantes”. Um tratamento para esse pequeno animal tal qual o destinado contra os insetos desde o início do período moderno, “classificados conforme o homem os achava fisicamente belos” os répteis, insetos e anfíbios “eram especialmente detestados, embora as razões para essa repugnância raramente fossem articuladas com clareza”<sup>210</sup>.

<sup>206</sup> NERY, Santa-Anna. **O país das amazonas**. Brasília: Edições do Senado, p. 258, 2018 (original de 1889).

<sup>207</sup> CUNHA, Raymundo Cyriaco Alves da. **Pequena Chorographia da Província do Pará pelo 1º Tenente-Ajudante da Guarda Nacional – Professor titulado pela Escola Normal e Conferente da Recebedoria da Mesma Província**. Belém: Typ. do Diário de Belém, p. 45, 1887.

<sup>208</sup> BROWN, Charles Barrington; LIDSTONE, William. **Fifteen thousand Miles on the Amazon and its tributaries**. London: Edward Stanford, p. 354, 1878.

<sup>209</sup> Ibidem.

<sup>210</sup> THOMAS, Keith. THOMAS, Keith. **O homem e o mundo natural: mudanças de atitude em relação às plantas e aos animais (1500-1800)**. Tradução de João Roberto Martins Filho. São Paulo: Companhia das Letras, p. 78-79, 2010.



Para a “repugnante” centopeia sobrevivente, restou apenas a tentativa de fuga para salvar a si mesma. Em alguns casos, a pilha de lenha a ser embarcada tornava-se o esconderijo possível. Foi um desses animais que gerou incômodo na viagem a vapor do casal Agassiz.

Elizabeth Agassiz, na região do Amazonas em dezembro de 1865, não ignorou seu encontro com uma “criatura” compreendida por ela como “nada agradável”. Seus escritos revelam o impacto de ter, pela manhã do dia 29, “uma enorme escolopendra de cerca de um pé de comprimento, parada, pertinho de mim”.

O temor da viajante apresentou a cena como um quase conflito épico entre humano e centopeia. Aos olhos de Elizabeth Agassiz, “as suas patas, inúmeras, pareciam estar prestes a se porem em movimento e os seus dois chifres ou palpos se alongavam com uma expressão ameaçadora”. A observadora foi enfática em considerar que “Esses animais não são só medonhos de se ver”, apresentando também o sentimento de repugnância mencionado anteriormente, mas acrescentou que “sua mordedura é também dolorosa sem ser contudo muito perigosa”.

No embate contra a “ameaçadora” centopeia, Elizabeth Agassiz afastou-se “devagarinho do sofá”, local em que se dera o encontro, preocupada em não “assustar o meu horripilante vizinho”, pois não queria que o pequeno animal fugisse. Por conta de sua distração, a centopeia “não tardou em ser vítima da ciência”. A viajante conseguiu capturar o animal “embaixo dum pote grande de vidro”. Posteriormente a transferindo para recipiente com álcool. Após o diálogo de Agassiz com o Capitão do vapor, fica evidente a normalidade que era as centopeias entrando juntamente com o combustível em vapores que navegavam os rios amazônicos no século XIX. No escrito da viajante consta que:

O Capitão Faria me disse que essas centopeias são frequentemente levadas para os navios com a lenha, em que se escondem de preferência, mas que raramente são vistas, salvo se são importunadas e expulsas de seu esconderijo; dispensaríamos de bom grado semelhantes visitas.<sup>211</sup>

A centopeia que se deparou com Elizabeth Agassiz, após sair de seu esconderijo em meio às achas de lenha, provavelmente acabou se tornando um espécime a ser analisada cientificamente pelo casal de viajantes. Teria por acaso se tornado uma “vítima da ciência”. Outros animais, os de maior porte, apareciam também como vítimas nas dinâmicas de lenha. Diferente da centopeia que foi vítima da ciência, estes acabavam vítimas do trabalho forçado.

<sup>211</sup> AGASSIZ, Luiz. AGASSIZ, Elizabeth Cary. **Viagem ao Brasil: 1865-1866**. Tradução de Edgar de Mendonça. Brasília: Senado Federal, p. 313, 2000.

Em um conto de Inglês de Sousa, *O Missionário*, o autor representou a presença desses animais maiores forçados ao trabalho de tração da lenha no ambiente de Belém. Em um fim de tarde, entre as “panelas de tacacá e de quibebe”, o “pixé” - mau cheiro - dos “resíduos do Ver-o-peso” e os cocheiros que “estalavam o chicote”, via-se que na capital da Província do Pará:

Um instante de repouso se dava na vida da capital provinciana. Ao longe o chiar dos carros de lenha que se retiravam pela estrada fora, ao passo vagaroso dos bois, evocava idéias do sossego e tranquilidade da roça, aumentando a melancolia vaga que fazia nascer a hora crepuscular da tarde, ao derradeiro eco do toque da Ave-Maria, pausadamente badalada pelo sino grande da sé.<sup>212</sup>

As carroças que carregavam a lenha para a capital da Província distanciavam-se no fim do dia. Os responsáveis por sustentar o movimento de tais “carros de lenha” eram justamente os bois, que ganhavam, nas palavras do autor, a característica de vagarosos. Animais que auxiliavam no transporte da lenha a ser consumida provavelmente pelos fogões de casas, instituições do governo e fornos de estabelecimentos comerciais como padarias. Passos que deixavam de ser vagarosos quando agredidos pelo carroceiro, ou quando os “bois, picados por [...] insectos, accelevavam a marcha”<sup>213</sup>.

Também é essa espécie não humana que o Inglês de Sousa mencionou quando exibiu um cenário matinal no Amazonas, momento em que bois eram levados para se alimentar antes de iniciar o dia de trabalho. Dessa vez o combustível não seria carregado para queimar em cozinhas, mas abasteceria os depósitos de lenha destinada aos vapores. Na obra, o autor não omitia o caminhar dos bois carregadores de lenha:

Já seis horas! As janelas da sala, abertas de par em par, ofereciam franca passagem à brisa úmida repassada de aromas sutis de flores campestres. Da rua vinha um rumor vago de portas que se abriam e de vozes raras e espaçadas. Ao longe chiava um carro de bois, descendo para o pasto, sob o aguilhão do lenhador que fornecia os depósitos da Companhia do Amazonas.<sup>214</sup>

Esse chiar característico dos carros que carregavam lenha é destacado também por José Veríssimo. No ambiente de Óbidos, na Província do Pará, o escritor representou uma tarde comum em que, após o horário de almoço, em meio ao “monótono silencio” era possível escutar “o som agudo do chiar monótono de um carro, retardado certamente na sua volta do

<sup>212</sup> SOUSA, Inglês de. *O Missionário* – vol. 2. 2ª ed. Rio de Janeiro: Laemmert & Cia., p. 371, 1899.

<sup>213</sup> FRIAS, David Correia Sanches de. *Uma viagem ao Amazonas*. Lisboa: Typographia de Mattos Moereira e Cardoso, p.171, 1883.

<sup>214</sup> SOUSA, Inglês de. *O Missionário* – vol. 1. 2ª ed. Rio de Janeiro: Laemmert & Cia., p. 303, 1899.

lago, carregado de lenha”<sup>215</sup>. A carroça, que aparentemente era puxada por algum animal não humano, produzia ruídos em decorrência do peso do combustível que era carregado.

Os bois de tração ganhavam características para além de “vagarosos”. Inglês de Sousa também definiu alguns como “mansos bois de carro”, outros dessa espécie eram taxados de “vagabundos” pelo mesmo escrito, quando “passavam lentamente” sem estarem em seu trabalho cotidiano de tração de carroças.

O termo “manso” não foi apenas utilizado pelo escritor em sua obra. Afinal, ele representava, já nas províncias do Pará e Amazonas do século XIX, um traço de personalidade admirado nos animais de carga. Possuir um animal “manso” era uma expectativa real que os humanos da região amazônica mantinham para os bois empregados na tração das carroças.

Em anúncios de venda, para gerar interesse nos possíveis compradores, as publicidades de jornais não apresentavam apenas o tipo de animal oferecido, mas também se preocupavam em ressaltar o detalhe de que estavam disponíveis para venda “bois mansos, para carroça”<sup>216</sup>, ou mesmo “bonitos bois mansos para carro”<sup>217</sup>, unindo a ideia de que possuiriam valor estético, saúde e bons resultados no trabalho. Também chamariam atenção aqueles “bois mansos muito grandes e próprios para carro”<sup>218</sup>.

Tais animais parecem ter sido muito frequentes carregadores de lenha em carroças por cidades do Pará e Amazonas. Vestígios disso ficam visíveis em anúncios de comerciantes que manifestavam possuir “bois e carro” para o fornecimento de “agua e lenha a qualquer hora”<sup>219</sup>. Esse fluxo de bois transportadores de lenha também emerge como normal em notícias que citavam situações como o acidente ocorrido com o “menor Francisco”, em Santarém no Pará, quando praticava o “açoute aos bois da carroça que guiava, a qual continha trezentas achas de lenha verde”<sup>220</sup> e caiu debaixo das rodas da carroça.

Apesar de a saúde e beleza dos bois serem expectativas de alguns compradores, no ambiente de cidades como Belém e Manaus a realidade era muitas vezes de animais “velhos e

<sup>215</sup> VERÍSSIMO, José. O Bôto I. In: VERÍSSIMO, José. **Scenas da vida amazônica**. Rio de Janeiro: Laemmert, p. 8, 1899. (Publicado ainda em 1883 na Revista Amazônica).

<sup>216</sup> LEILÕES – DE ANIMAES MUARES E BOIS MANSOS. **Jornal Diário de Belém**, Belém, ano XIX, n. 57, p. 3, 13 de mar. 1886.

<sup>217</sup> CAVALLOS E BOIS. **Jornal Diário de Notícias**, Belém, ano XI, n. 216, p. 3, 20 de set. 1890.

<sup>218</sup> DE 6 BOIS MANSOS. **Jornal Diário de Belém**, Belém, ano X, n. 123, p. 2, 02 de jun. 1877.

<sup>219</sup> ATENÇÃO. **Jornal Monte-Alegrense**, Monte Alegre (PA), ano 2, n. 47, p. 4, 13 de jun. 1886.

<sup>220</sup> DESASTRE. **Diário de Notícias**, Belém, ano IX, n. 249, p.3, 06 de nov. 1888.

famintos empregados nos serviços de tração”<sup>221</sup>, além de serem forçados por meio de açoites a aumentarem seus esforços.

O escritor Marques de Carvalho, inclusive, introduz a cidade de Belém, no início do romance *Hortência*, entre o sol da tarde e os galos cantando em quintais, com a imagem de um “velho e magro boi preto” machucado que “arrasta a passos cadenciados de escravo infeliz uma carroça”<sup>222</sup>. Além de cansado, o animal precisava suportar em seu corpo as “pancadas” geradas “com a ponta de uma corda” pelo carroceiro.

O caminhar dos bois nesse romance é comparado com o caminhar de um “escravo infeliz”. Na escrita de Marques de Carvalho, em uma perspectiva semelhante, esses bois de tração são reconhecidos como trabalhadores submetidos de forma compulsória pelos desejos e agressões humanos. Os bois também são mencionados dessa forma na obra de Inglês de Sousa, que ainda vai além. Esse autor se propõe a imaginar o que se passaria na mente de bois submetidos ao controle humano.

Não eram bois de tração e sim gado criado para servir de alimento, mas Inglês de Sousa representou uma ideia de possível liberdade desejada por esses animais, submetidos totalmente à vontade dos humanos. Em seu escrito, os bois aprisionados vislumbravam a ideia de liberdade dentro de um curral no Amazonas:

Em frente, ficava o curral do gado vacum, onde os bois, contemplando com o olhar triste a verde relva luzidia do campo e as folhas claras do arrozal da beira do rio, pareciam mordidos do desejo de se atirar pelo sítio fora, numa orgia de liberdade e de folhas verdes.<sup>223</sup>

Tal representação humana sobre esses bois de abate poderia ser replicada para os de tração. Ambos poderiam ser vistos como esperançosos pela liberdade. Os bois de tração até de forma mais acentuava, pois sofriam com o peso das carroças cheias de lenha, ou de outro material, e com as pesadas punições físicas dos carroceiros.

Juntamente com esses bovinos estariam os equinos, em alguns momentos parecendo buscar sua própria liberdade. Mulas e burros, cavalos e éguas, também eram obrigados a executarem a penosa função de puxar carroças cheias de lenha. É justamente uma mula a

<sup>221</sup> VIEIRA, David Durval Jesus. **A cidade e os “bichos”**: poder público, sociedade e animais em Belém (1892-1917). Dissertação (Mestrado em História Social). Programa de Pós-Graduação em História Social (UFPA) - Belém, p. 43, 2015.

<sup>222</sup> CARVALHO, Marques de. **Hortência**. Belém: Fundação do Pará Tancredo Neves/Secretaria do Estado de Cultura, p. 27, 1989 (original de 1888).

<sup>223</sup> SOUSA, Inglês de. **O Missionário - vol. 2**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Laemmert & Cia., p. 254, 1899.

protagonista de um caso em Belém, no ano de 1882, que aos olhos humanos poderia parecer uma revolta dela contra o cativo.

Em uma manhã de sábado, por volta das 10h30, um carroceiro chamado Antonio Labyrintho trafegava com sua carroça pela “estrada de Bragança”, em Belém. Carregando combustível para comercializar, a carroça se encontrava “cheia de lenha”. Quem executava o trabalho físico de puxar o carro com as achas de lenha era um animal da família *Equidae*. O equino tratava-se de uma mula.

O carroceiro decidiu parar o trajeto no marco da légua, onde pretendia encontrar algum “descanso” em frente a uma taberna. Após algum tempo, retornou seu trajeto, mas dessa vez, já descansado, o humano se divertia com o ato de gerar incômodo na mula responsável pela tração da carroça.

Antonio “ao prosseguir sua jornada divertiu-se alguns momentos em tocar na mula da carroça e vel-a coucear”. A mula teve então de suportar, além do pesado carregamento de lenha, os ataques feitos pelo carroceiro para seu próprio divertimento. Porém, o equino não permitiu o incômodo por muito tempo.

Essa ação de coicear da mula, e dos demais equinos, está diretamente relacionada com o seu processo de irritação. É uma manifestação da raiva do animal. Respondendo a uma violência sofrida pode “coicear ou morder”<sup>224</sup>. O animal, provavelmente cansado do trabalho e nervoso com os ataques do homem, manifestava seus sentimentos de descontentamento com os coices. Após uma das investidas de Antonio contra a mula, esta conseguiu finalizar totalmente os ataques do carroceiro.

Utilizando a única arma que lhe era possível, a mula da carroça conseguiu acertar em seu dominador “um dos couces” o qual “apanhou-o pouco acima do abdômen”. O golpe foi grave e certo. O humano que se divertia atacando a mula sofreu com uma investida inesperada e violenta. De tão violento, o ataque da mula atingiu o homem “tão fatalmente que 5 minutos depois era Labyrintho cadáver”<sup>225</sup>. O animal, antes subjulgado pelo carroceiro, não suportou o tratamento recebido e conseguiu ocasionar a morte do humano que o tentava dominar.

---

<sup>224</sup> PISA, João Paulo Novelletto. **A relação humano-cavalo: análise científica e literária das emoções dos equinos em dois clássicos da literatura.** Dissertação (Mestrado em Agroecossistemas). Programa de Pós-Graduação em Agroecossistemas (UFRS). – Florianópolis, p. 38, 2020.

<sup>225</sup> MORTE INESPERADA. **Jornal Diário de Belém**, Belém, ano XV, n. 176, p. 2, 08 de ago. 1882.

É possível supor que violências geradas para simples divertimento dos carroceiros não fossem tão incomuns. Indícios disso, para além do caso da mula incomodada pelo carroceiro, são notícias como a que informava sobre o lenhador Antonio José Moreira que armado “com uma espingarda”, em Belém, “matou por diversão um cachorro”<sup>226</sup>. Este Antonio, que trabalhava como lenhador, pode ter sido também um carroceiro que transportava o combustível pelas ruas com o auxílio de um animal de tração. Levando em conta o fato de o homem ter matado de forma tão violenta um cão apenas “por diversão”, é de se considerar que possíveis animais de tração que trabalhassem em sua carroça não teriam um bom tratamento.

Com o objetivo de facilitar o controle do animal, buscava-se, assim como ocorria com os bovinos, mulas que tivessem a característica de serem “mansas”. Um anúncio de 1881 é bem explícito em revelar o interesse dos clientes, quando oferece para leilão “uma mulla mansa acostumada a serviço de carroça”<sup>227</sup>. A tentativa de possuir animais mansos empregados no cotidiano de tração visava diminuir possíveis dificuldades para o carroceiro no processo de domá-los. Pretendia-se evitar situações como o descontrole da carroça, pela dificuldade de controlar o equino. Em 1886, por exemplo, descreve-se um condutor de “carroça” puxada por “dous burros” que teve “imperícia” de controlá-la. Isso ocasionou uma batida dos burros contra uma calçada. O impacto acabou resultando na quebra da “perna de um dos animaes”<sup>228</sup>.

Os Cavalos se tornavam outros seres os quais direcionavam essa preocupação. Precisavam, assim como mulas e burros, se submeter ao domínio do carroceiro para o cumprimento do trabalho de carga esperado pelos humanos. A partir da década de 70 do século XIX no Pará e Amazonas começa a se ampliar o ordenamento das formas de controle desses animais de tração. As proibições sobre o descarregamento de produtos como lenha em praças e calçadas se relacionavam também com o controle dos animais de tração. No Código de Posturas Municipais de Manaus, em 1872, já apareciam estratégias de controle sobre os espaços que os animais de tração poderiam circular. Sempre proibidos de vagar sozinhos

---

<sup>226</sup> NOTICIARIO – O INDIVIDUO ANTONIO JOSÉ MOREIRA, LENHADOR [...]. **Jornal O Liberal do Pará**, Belém, ano XIX, n. 205, p. 2, 12 de set. 1899.

<sup>227</sup> LEILÕES - DE UMA MULLA. **Jornal Diário de Belém**, Belém, ano XIV, n. 109, 17 de mai. 1881.

<sup>228</sup> POBRE ANIMAL!. **Jornal Diário de Notícias**, Belém, ano VII, n. 236, p. 2, 17 de out. 1886.

pelas ruas, também não ficava permitido “o ensino de animais para veículos, nas ruas e praças da cidade e somente permitido nas estradas”<sup>229</sup>.

Também em 1872 em Manaus estipulava-se a proibição de “espancar animais nas ruas e praças públicas, e carregal-os com excessivo peso”, assim como não ficava permitido em carroças “o emprego de animal demasiadamente magro ou doente”. Quando os carroceiros tinham de descarregar a lenha ou outro produto, eram obrigados a fazer tão somente “à mão e de modo que não estrague ou destrua as calçadas”<sup>230</sup>.

Nas décadas seguintes essas proibições continuaram, no Pará e Amazonas, e entre as preocupações estava essa manutenção estética das ruas, protegendo as calçadas também contra os animais de carroças. Dentro dessa lógica, obrigava-se que os carroceiros impedissem o “trotar ou galopar” dos animais. Com objetivo de facilitar o desejado, o Código de Posturas Municipais de Belém previa, em 1882, que “É proibido empregar no serviço de carros ou de carroças cavallos ou quaesquer animais que não estejam mansos”<sup>231</sup>.

Esse controle a respeito dos animais de carga se relacionava diretamente com as pretensões de modernização e embelezamento das cidades, que cresciam na região ao longo das últimas décadas do século XIX, juntamente com o crescimento econômico e a mudança dos hábitos culturais, principalmente nas capitais do Pará e Amazonas<sup>232</sup>. Quando a legislação proibia a circulação de animais de carga muito magros, estava mais preocupada com a paisagem do ambiente urbano e da boa execução do trabalho do que com a qualidade de vida desses seres. Porém, a ausência de reflexão dos políticos a respeito da alimentação adequada desses animais de carga gerou problemas, pelo menos no Amazonas.

Assim como trabalhadores humanos, os não humanos empregados no desgastante trabalho de tração das carroças de lenha também precisavam de sustento. A alimentação desses seres apareceu como motivo de questionamento do Código de Posturas em Manaus, no ano de 1870. Uma medida que proibiu a circulação de cavalos, bois, mulas e outros animais,

---

<sup>229</sup> CÓDIGO DE POSTURAS MUNICIPAIS - ART. 25. **Jornal Amazonas**, Manaus, ano VI, n. 447, p. 2, 03 de jul. 1872.

<sup>230</sup> CÓDIGO DE POSTURAS MUNICIPAIS - ART. 83; ART. 84; ART. 85. **Jornal Amazonas, Manaus**, ano VI, n. 447, p. 4, 03 de jul. 1872.

<sup>231</sup> CÓDIGO DE POSTURAS MUNICIPAIS - ART. 81; ART. 83. **Jornal O Liberal do Pará**, Belém, ano XIV, n. 208, p. 1, 16 de set. 1882.

<sup>232</sup> VIEIRA, David Durval Jesus. **A cidade e os “bichos”**: poder público, sociedade e animais em Belém (1892-1917). Dissertação (Mestrado em História Social). Programa de Pós-Graduação em História Social (UFPA) - Belém, p. 45, 2015.

pelas ruas da capital do Amazonas acabou criando grande complicação para a alimentação dos que eram empregados em carroças.

Foi por conta disso que se questionou como ficaria “o serviço dos carros de condução”. Levantava-se a afirmação de que a proibição da circulação de animais de tração ocasionou a falta de “agoa para beber”, pois “inanimados os animaes por falta da alimentação do capim” das ruas e praças “não poderão trabalhar”<sup>233</sup>. Solicitava-se tempo suficiente para que os donos de tais animais pudessem solucionar o fornecimento da comida para os bovinos e equinos, sem a qual não conseguiriam conduzir água, e também lenha. Provavelmente por outras reclamações semelhantes e com a observação do problema, anos depois o texto da Lei foi modificado, dando reconhecimento específico para a importância da alimentação dos animais de carga. Ao proibir a “divagação do gado vacum e cavallar” já se permitiam “as pastagens” nas regiões dos “subúrbios da cidade, além das praças de S. Sebastião e quartéis”<sup>234</sup>. Estavam estipulados locais que os animais de tração poderiam habitar para se alimentarem, desde que fossem “acompanhados de vigias”<sup>235</sup>.

A questão da alimentação dos bovinos, mulas e burros de tração parecia ser solucionada a partir da obtenção de capim para pastagem. Mesmo o gado que seria consumido era tido como bem alimentado quando lhe estava disponível capim para “lhe dar alimentação” juntamente com “agoa para beber”<sup>236</sup>. Logo, locais adequados para “plantações de capim”<sup>237</sup> eram suficientes, aos olhos humanos, para os bovinos de tração ou que eram criados para o abate. Apenas os cavalos que em alguns casos precisavam ser alimentados com, para além do capim, “milho” e “farellos de trigo”<sup>238</sup>, talvez pela característica biológica dessa espécie, com maiores necessidades nutricionais<sup>239</sup>.

Bem alimentados ou não, esses equinos e bovinos eram personagens cotidianos em ambientes do Pará e Amazonas. Frequentemente puxando carroças, proibidos de circular livremente, trabalharam de forma forçada ao longo do século XIX e ainda no XX eram muito numerosos em Belém e Manaus. No Álbum do Amazonas 1901-1902, animais empregados na tração aparecem no primeiro plano de uma fotografia referenciada como “Uma paisagem”,

<sup>233</sup> NOTICIARIO. **Jornal O Catechista**, Manaus, ano IX, n. 468, p. 1, 26 de nov. 1870.

<sup>234</sup> CAMARA MUNICIPAL. **Jornal Commercio do Amazonas**, Manaus, ano XII, n. 32, p. 3, 28 de out. 1880.

<sup>235</sup> CAMARA MUNICIPAL. **Jornal Amazonas**, Manaus, ano xiv, n. 376, p. 3, 18 de jan. 1880.

<sup>236</sup> BELÉM, 12 DE JANEIRO DE 1870. **Jornal O Liberal do Pará**, Belém, ano II, n. 8, 12 de jan. 1870.

<sup>237</sup> CAMPO DE DEPOSITO DE GADO. **Jornal Amazonas**, Manaus, ano XVII, n. 862, p. 4, 22 de abr. 1883.

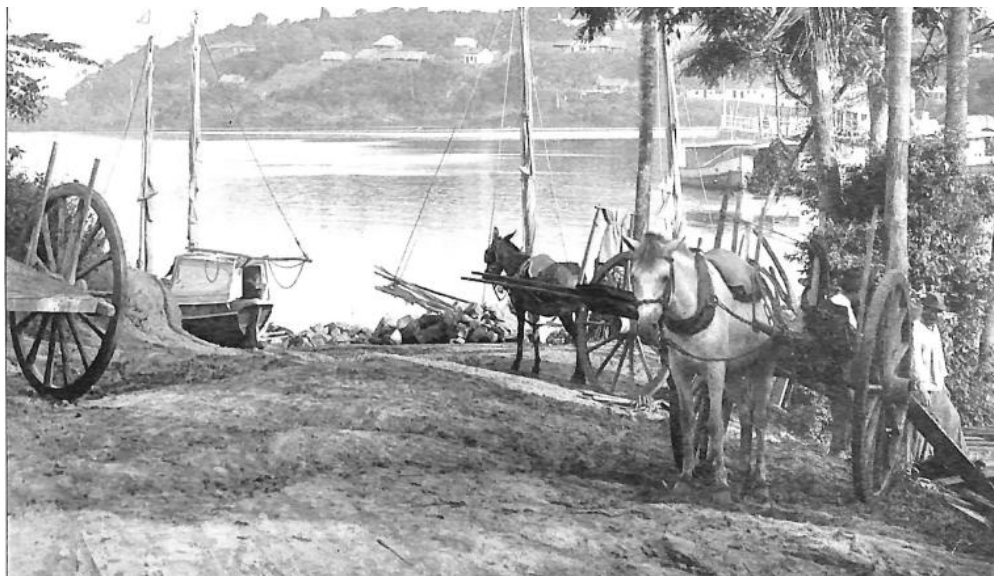
<sup>238</sup> AVIZOS DIVERSOS. **Jornal A Epocha**, Belém, ano II, n. 289, p. 3, 24 de dez. 1859.

<sup>239</sup> DEAN, Warren. **A ferro e fogo: a história e a devastação da Mata Atlântica brasileira**. Tradução de Cid Knipel Moreira. São Paulo: Companhia das Letras, p. 93, 1996.



Figura 16. Descrição bem sugestiva quando se considera que esses seres faziam parte do cenário social vivenciado no Pará e Amazonas.

**Figura 16:** Animais de tração em Manaus, 1901-1902.



Fonte: FIDANZA, F. A. *Album do Amazonas*, 1901-1902.<sup>240</sup>

Na fotografia, os encarregados do árduo trabalho de carga podem ser vistos parados e presos em suas carroças, em Manaus. Após algum tempo do registro fotográfico, é de se supor, foram novamente submetidos aos afazeres do dia. Esses trabalhadores não humanos, muitas vezes empregados no transporte de lenha, eram vistos amplamente de forma utilitária. Sua falta de alimento se tornava um problema apenas porque com isso os objetivos humanos, de transportar produtos como a lenha, não seriam alcançados como o esperado.

Tais seres não poderiam ser muito magros, nem agredidos em público, pois criariam uma cidade visualmente desagradável. Deveriam receber alimento suficiente para conseguir realizar bem sua função. Algumas vezes os animais que puxavam as carroças “caminham com desembaraço, após o descanso da noite inteira”, recebendo então do carroceiro “um olhar benévolo”<sup>241</sup>, mas em outras recebiam agressões quando se negavam a andar em decorrência do cansaço pelo trabalho já realizado. A pretensão “estética da cidade moderna”<sup>242</sup>, que se ampliava em Belém e Manaus entre as décadas de 80 e 90 do século XIX, também fazia com

<sup>240</sup> NERY, Silvério. **Album do Amazonas** [fotos de F. A. Fidanza], 1901-1902. Manaus: [s.n.], p. 22, 1902.

<sup>241</sup> CARVALHO, Marques de. **Hortência**. Belém: Fundação do Pará Tancredo Neves/Secretaria do Estado de Cultura, p. 106, 1989 (original de 1888).

<sup>242</sup> MIRANDA, Leila Mourão. A Belém de águas e ilhas. In: MIRANDA, Leila Mourão; NETO, José Maia Bezerra; NUNES, Francivaldo Alves. **Estudos Amazônicos em Revista, volume 3**. Belém: Editora Cabana, p. 24, 2024.

que animais magros e agredidos fossem indesejados aos olhos do público. Aos humanos, só interessava a boa execução da tarefa, fosse ela transportar água ou entregar carregamentos de lenha, e os “valores estéticos”<sup>243</sup> de grupos com maior poder aquisitivo.

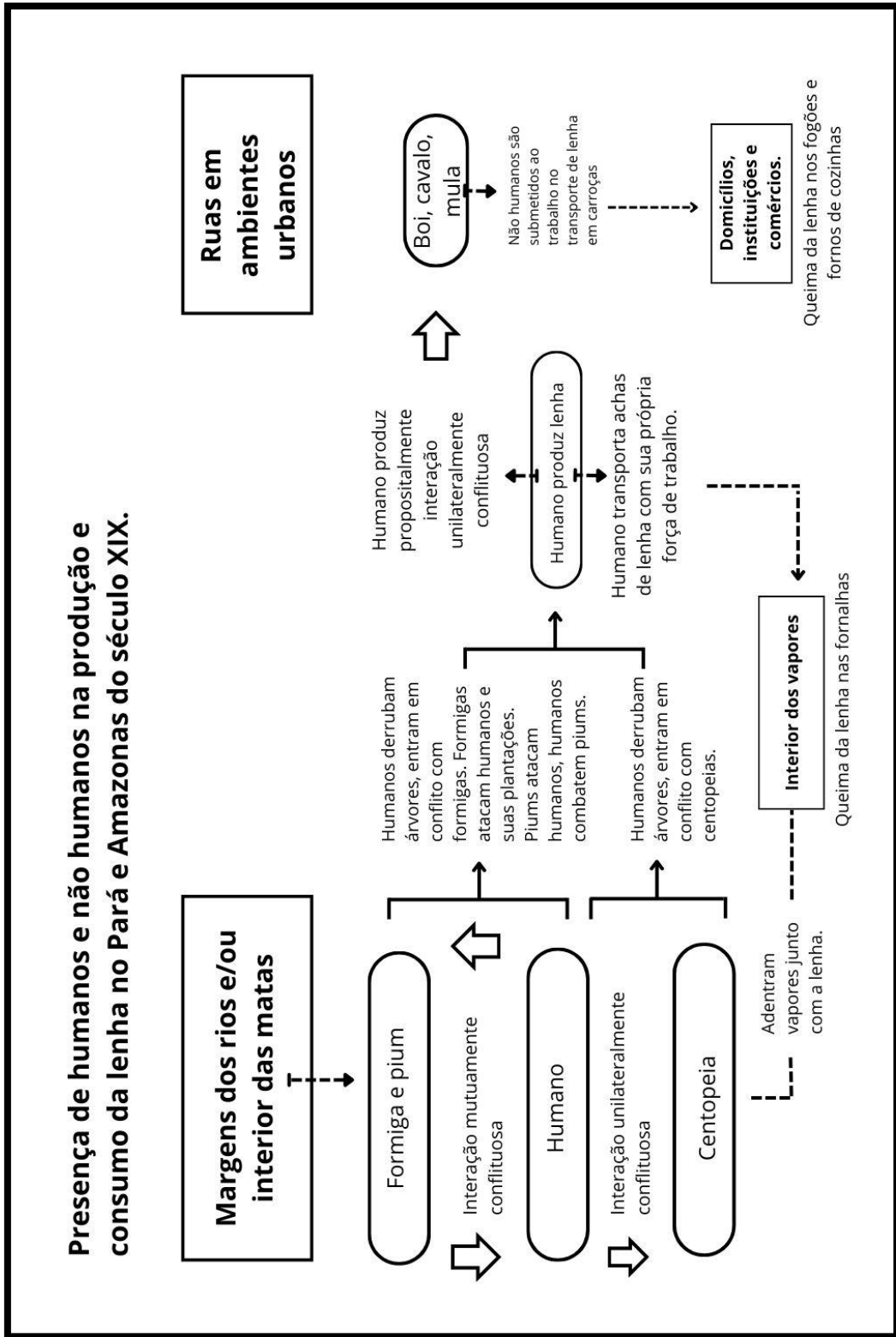
Como ficou visível ao longo deste capítulo, o processo de produção e consumo da lenha envolvia muita interação de humanos e não humanos. Desenvolvia-se uma complexa relação de trabalho humano e de outros animais. As margens dos rios, interiores das matas ou ruas de localidades mais habitadas, eram ambientes que no Pará e Amazonas os humanos e não humanos se relacionavam em torno do combustível mais importante do período. Em meio aos conflitos dos humanos entre si, acabavam por interagir de forma proposital ou não com outras espécies animais. Para os humanos alguns eram indesejados, como as centopeias nos vapores, outros eram vistos como força de trabalho, como os equinos que transportavam a lenha para uso nas cozinhas. Na cena da crônica de Paul de Kock, da senhora comprando a lenha (Figura 1), um cavalo aparece como personagem entre os vendedores de lenha e a compradora. Nada impede que em situação semelhante estivesse entre as achas uma centopeia, buscando refúgio.

Nas Províncias amazônicas do século XIX, diversas espécies acabavam interagindo em torno da lenha. Humanos algumas vezes criavam conflitos de forma unilateral, como no caso das centopeias incomodadas com a extração da lenha, e dos animais de tração submetidos ao trabalho forçado e ainda agredidos fisicamente. Em outros momentos entravam em conflito mútuo, como com as formigas e os piums, como pode ser visto de forma resumida em diagrama na Figura 17. No lado esquerdo do diagrama aparecem os não humanos que interagem com humanos nas margens dos rios na produção de lenha, ao centro os humanos geram relação conflituosa com outros animais ao transportarem o combustível pelas ruas, no lado direito as espécies que sofrem com o trabalho forçado de transporte. Relações que fizeram parte do cotidiano amazônico naquele período, e estão presentes ainda nos dias de hoje. No próximo e último capítulo, essa interação humana com outras espécies também será tema. Agora com mais ênfase para as espécies de árvores utilizadas para combustão. Essas não eram representadas como “inimigas” ou “mansas”, como ocorria com formigas e mulas, mas em categorias como de “boa lenha” ou “de má qualidade” para o processo de combustão.

---

<sup>243</sup> VIERIA, David Durval Jesus. Movendo o “progresso”: carroceiros, boleiros e animais de tração em Belém (1897-1911). In: MIRANDA, Leila Mourão; NETO, José Maia Bezerra; NUNES, Francivaldo Alves. **Estudos Amazônicos em Revista**, volume 3. Belém: Editora Cabana, p. 65, 2024.

Figura 17: Diagrama da interação entre humanos e não humanos na produção e consumo da lenha.



Fonte: Autor, 2024.

### **CAPÍTULO III – “[...] as nossas matas calvas e estragadas”: seleção de espécies, utilidade e beleza nos ambientes de corte da lenha**

A escolha da madeira a ser utilizada como lenha sempre foi um processo complexo. No campo da Antracologia, área de estudos sobre os vestígios de material lenhoso utilizado em sociedades humanas antigas, pesquisadores se esforçam para compreender as dinâmicas humanas no que diz respeito à coleta e queima de madeira<sup>1</sup>. Os resultados obtidos permitem o entendimento de que mesmo em grupos humanos antigos existia uma dinâmica de seleção das espécies que eram transformadas em lenha. Considerava-se comprimento, diâmetro, ou demais condições da madeira a ser queimada. A coleta de galhos ou o corte de árvores para a sua posterior queima é um processo cognitivo humano de seleção de recursos desde as sociedades ditas pré-históricas<sup>2</sup>.

Em períodos mais recentes, lenhadores na Inglaterra mantinham um olhar de seleção que chegava até mesmo a fornecer personalidades humanas para as árvores que seriam ou não abatidas. As frutíferas eram tratadas com o termo “esposa” enquanto uma que não frutificasse seria chamada de “solteirona” ou “viúva”. Quando estivesse “velha para render madeira aproveitável” aquele tronco seria chamado de “velho caduco”<sup>3</sup>. E por “madeira aproveitável” referiam-se provavelmente a respeito da madeira que poderia ser utilizada nos processos de construção ou produção naval e de móveis. Afinal, como visto no capítulo 1 desta Dissertação, a lógica que via uma árvore “fraca, ou podre, e sem esperanças de servir”<sup>4</sup> muitas vezes era a mesma que vislumbrava uma madeira a ser usada como lenha.

Nas investigações antropológicas realizadas na Amazônia do tempo presente, verifica-se que mesmo quando os indivíduos expressam verbalmente a ideia de que “qualquer uma” madeira “serve” para a queima, na prática diversas características são consideradas no processo de seleção da lenha. No processo de combustão para a produção de alimentos, por

---

<sup>1</sup> THERY-PARISOT, Isabelle; HENRY, Auréade; CHRZAZVEZ, Julia. Contribuição da experimentação à compreensão das práticas sociais em antracologia: gestão e uso da lenha em sociedades pré-históricas. **Cadernos do LEPAARQ (UFPEL)**, v. 13, n. 25, p. 512, 2016.

<sup>2</sup> FANT, David Gordon. Prehistoric firewood exploitation: a case study from the Carolinian Biotic Province. Master (Anthropology), Department of Anthropology of Western Michigan University – Kalamazoo, p. 11, 1986.

<sup>3</sup> THOMAS, Keith. THOMAS, Keith. **O homem e o mundo natural: mudanças de atitude em relação às plantas e aos animais (1500-1800)**. Tradução de João Roberto Martins Filho. São Paulo: Companhia das Letras, p. 312-313, 2010.

<sup>4</sup> Manuscrito referente a um carregamento de lenha e ao uso que ele terá. **DOCUMENTO – 50**, [S.I.], [s. d.], 1p. Orig. Ms. Coleção Portugal. Loc. original – I-32, 25, 011 nº 010. Disponível em: <https://bndigital.bn.gov.br>.

exemplo, torna-se significativo o fato de a madeira gerar “muita fumaça”, pois nessa situação é substituída. Pondera-se também a respeito da capacidade de a madeira manter o fogo por mais tempo e de iniciar a combustão mais facilmente<sup>5</sup>.

No século XIX, nas Províncias do Pará e Amazonas, reflexões semelhantes no processo de selecionar as espécies de árvores que seriam transformadas em lenha também faziam parte do cotidiano. Quando os lenhadores adentravam as matas selecionavam as árvores que transformariam em achas. Também quando viajantes tinham de produzir sua própria lenha faziam o mesmo. Aqueles que pretendiam comprar combustível, pequenos negociantes que visavam revender ou os consumidores finais, não deixavam de observar qualidades ou defeitos na lenha oferecida. Em muitas situações, a espécie da árvore fazia diferença. Algumas eram vistas como mais adequadas para a queima do que outras.

A seleção das árvores muitas vezes era limitada oficialmente. Porém, não por conta da espécie que pertenciam, mas pela propriedade que ocupavam. Na realidade, as fontes indicam que a propriedade foi mais definidora, nas Províncias do Pará e Amazonas, de proibições contra o corte do que a espécie da árvore, mesmo que fossem “madeiras de Lei”. Por outro lado, as preocupações com a arborização de cidades como Belém e Manaus, que ampliavam desde a década de 70 do século XIX, parecem ter ocasionado certa dificuldade para os habitantes realizarem a produção de lenha.

Emergiram legislações que previam a proibição não apenas do corte de árvores ao redor da cidade e nas margens dos rios, mas também a proibição contra a extração de galhos. Aparentemente é nas décadas de 70 e 80 do século XIX que crescem preocupações a respeito do corte de árvores para a queima, não apenas com um interesse utilitário pelo combustível, mas também de manutenção estética das cidades, juntamente com as políticas de arborização.

Neste capítulo final, busca-se então dissertar a respeito da seleção de espécies que eram utilizadas como lenha para queima nos vapores ou cozinhas do Pará e Amazonas, assim como abordar os limites que possivelmente se tornaram empecilhos para a produção de lenha por alguns indivíduos, mas também fornecer alguma atenção sobre a preocupação do período que apontava a produção de lenha como prejudicial esteticamente, por conta do desflorestamento que gerava.

---

<sup>5</sup> CAROMANO, Caroline Fernandes. **Botando lenha na fogueira**: um estudo Etnoarqueológico do fogo na Amazônia. Tese (Doutorado em Arqueologia e Etnologia). Programa de Pós Graduação em Arqueologia (USP) – São Paulo, p. 68, 2017.

## 1. “paracaúba, páo-mulato, maçaranduba, e outras” para gerar combustão

Quinta-feira, 18 de Abril [1872] Hoje ficamos sem combustível. [...] Em poucos minutos, os marinheiros estavam ocupados enfiando seus machados americanos [...] em troncos de dimensões adequadas. [...] As árvores selecionadas não eram todas da mesma espécie, mas foram preferidas as capironas. Algumas tinham uma seiva leitosa, que jorrava a cada corte na casca, e outras exalavam um suco vermelho, com aparência de sangue, enquanto uma delas tinha forte cheiro de cânfora.<sup>6</sup>

No relato de Robert Clough, quando em parada de seu vapor para a produção de lenha em um rio na Província do Amazonas, o viajante manteve alguma atenção para o processo de seleção e corte das árvores que seriam posteriormente utilizadas como combustível na embarcação. Seguindo a forma que os demais viajantes estrangeiros do período registravam o tema, Clough direcionou um olhar de curiosidade sobre a produção de lenha. Construído como um detalhe sem grande importância para o viajante, o escrito é um vestígio sobre o processo cognitivo, que ocorria na mente dos lenhadores do Pará e Amazonas do século XIX, para seleção das espécies a serem transformadas em lenha e utilizadas em navios a vapor, ou mesmo para queima em cozinhas.

As linhas desse viajante são algumas das poucas que permitem mais diretamente uma reconstrução mental da cena que ocorria no momento de seleção e transformação das árvores em lenha. Processo muito comum pelas matas amazônicas naquele período, principalmente após a introdução da navegação a vapor. Apesar disso, - talvez justamente por ser tão comum - pouco registrado de forma detalhada. Clough menciona explicitamente apenas um tipo de árvore, mas forneceu atenção para detalhes que permitem a reflexão a respeito das outras espécies selecionadas no momento em que aqueles responsáveis pelo corte pensavam e escolhiam os troncos a serem derrubados.

Logo no início de sua descrição a respeito da seleção das espécies, Robert Clough descreve abertamente a existência de um processo mental dos lenhadores na dinâmica de escolha. Os seus registros confirmam a existência de árvores “preferidas” para aquele momento de produção da lenha. Porém, mesmo com as “preferidas”, o processo de seleção não definiu exclusivas, pois as árvores cortadas em achas “não eram todas da mesma espécie”.

Na situação presenciada por Clough, as “preferidas” para no processo de seleção e derrubada foram as “capironas”. O termo era utilizado no período para a espécie

---

<sup>6</sup> CLOUGH, Robert Stewart. *The Amazons: diary of a twelve month's journey*. London: South American Missionary Society, p. 169. 1873.

*Calycophyllum spruceanum*, nativa da região amazônica. A árvore era chamada dessa forma, “Capirona”, mais frequentemente no Peru, pois nas províncias do Império do Brasil era mais conhecida como “Páo-mulato”<sup>7</sup>.

No livro do botânico francês Henri Baillon, “A História Natural das Plantas” (1881), essa árvore aparece com a descrição de “uma árvore Brasileira”. A Capirona é descrita por Baillon como possuidora de uma casca “facilmente separável da madeira”<sup>8</sup>. Algo que poderia ser compreendido como uma característica vantajosa quando a árvore fosse pensada para ser transformada em achas de lenha.

Afinal, a retirada da casca seria conveniente tanto se existisse o interesse de manter as achas armazenadas para secar, principalmente considerando que a retirada da casca permite uma secagem mais rápida<sup>9</sup>, quanto se a pretensão fosse utilizar o combustível logo após o corte – como era o caso da lenha para o vapor de Clough. Isso possivelmente auxiliaria na combustão mais eficaz ao não queimar a lenha com a umidade presente na casca. O nome pelo qual a Capirona era e ainda é conhecida no Brasil, “Páo-mulato”, está justamente relacionado com a “cor escura da casca, que se descama em tiras”<sup>10</sup>.

Essa facilidade na retirada da casca somava-se com a altura e circunferência médias da espécie, que também seriam facilidades para aqueles envolvidos na derrubada e posterior divisão dos troncos em achas. Na apresentação de madeiras do Brasil, na Exposição Internacional de 1867, a árvore “Páo-mulato” era descrita com um “Tronco de 10 a 13 metros de altura com perto de um metro de diâmetro”<sup>11</sup>. É inclusive essa a medida, mais especificamente 12 metros, do tronco que Robert Clough registrou sendo cortado pelos lenhadores<sup>12</sup>.

Em 1853, em relato de viagem publicado por um jornal da Província do Pará, o “Páo-mulato” também aparece entre as espécies selecionadas para a produção de combustível ao

<sup>7</sup> SPRUCE, Richard. On Five new plants from Eastern Peru - IV. CAPIRONA, a new genus of RUBIACEAE. **Journal of the proceedings of the Linnean Society of London – vol. III**. London: Taylor and Francis, p. 201, 1859.

<sup>8</sup> BAILLON, Henri. **The Natural History of Plants – vol. VII**. London: L. Reeve & Co., p. 345, 1881.

<sup>9</sup> VITAL, Benedito Rocha; DELLA LUCIA, Ricardo Marius; VALENTE, Osvaldo Ferreira. Estimativa do teor de umidade de lenha para carvão em função do tempo de secagem. **Revista Árvore**, vol. 9, n. 1, p. 10-27, 1985.

<sup>10</sup> BALDIN, Talita; MARCHIORI, José Newton Cardoso. Anatomia da madeira de *Calycophyllum spruceanum* (Benth.) K. Schum. E *Calycophyllum spruceanum* F. Brasiliensis K. Schum. **Balduinia**, n. 50, p. 17, 2015.

<sup>11</sup> ALEMÃO, Francisco Freire; SERRÃO, Custodio Alves; NETTO, Ladislau; GAMA, João de Saldanha da. **Breve notícia sobre a collecção das madeiras do Brasil apresentada na Exposição Internacional de 1867**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, p. 24, 1867.

<sup>12</sup> CLOUGH, Robert Stewart. Op. cit., p. 169.

longo da viagem a vapor entre a Província do Amazonas e o Peru. No trajeto da embarcação, ficou contabilizado que “tomou lenha, perfazendo o total de 42:600 achas” e as espécies derrubadas para isso foram “no geral de madeiras rijas, como sejam paracaúba, páo-mulato, maçaranduba, e outras, se bem que de qualidade mais inferior”<sup>13</sup>.

Nessa fonte histórica, diferente da produzida por Clough, outras espécies utilizadas como lenha na fornalha do vapor são mencionadas por nome. Árvores com características bastante diferentes. Tipos que também podem ter sido utilizados no vapor de Robert Clough, mas que o viajante não registrou nominalmente, por não saber ou não achar interessante o suficiente para tal.

A Paracaúba, primeira espécie mencionada entre as “madeiras rijas”, é de difícil identificação exata quanto seu nome científico. Algumas vezes é identificada como *Lecointea amazonica* e em outras como *Vouacapoua americana*. Mesmo no “Ensaio de índice geral das madeiras do Brazil”, produzido por André Rebouças e José Rebouças no ano de 1878, a Paracaúba aparece sem identificação de sua “classificação botânica”. Também sem outro termo usado para se referir a mesma árvore. Sua distribuição em solo brasileiro, segundo o mesmo ensaio, seria na “província do Pará”<sup>14</sup>.

Apesar de a *Vouacapoua americana* já ter sido registrada como de uso na obtenção de energia<sup>15</sup>, provavelmente a Paracaúba mencionada tratava-se da *Lecointea amazonica*, pois essa espécie possui características que seriam reconhecidas como mais benéficas no processo de corte e queima. Tal árvore possui uma altura mediana e são raros os exemplares com grande porte. Além de a madeira dessa espécie apresentar um agradável aroma de rosa quando queimada é reconhecida sua capacidade de produzir “carvão de grande poder calorífico”<sup>16</sup>.

Sabe-se atualmente que sua madeira resistente e pesada pode ser encontrada tanto no Pará quanto no Amazonas, em solo úmido. Essa característica do habitat é outro indício que a

<sup>13</sup> TREZE DE MAIO. **Jornal Treze de Maio**, Belém, ano XIV, n. 252, p. 3, 12 de nov. 1853.

<sup>14</sup> REBOUÇAS, André; REBOUÇAS, José. Paracaúba. **Ensaio de índice geral das madeiras do Brazil – 3º fascículo (M a Y)**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, p. 1103, 1878.

<sup>15</sup> FONSECA, Cristina Neves; LISBOA, Pedro L. B.; URBINATI, Cláudia Viana. A xiloteca (Coleção Walter A. Eagler) do Museu Paraense Emílio Goeldi. **Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi – série Ciências Naturais**, v. 1, n. 1, p. 77, 2005.

<sup>16</sup> LOUREIRO, Arthur A.; SILVA, Marlene Freitas da. Contribuição para o estudo dendrológico de cinco leguminosas da Amazônia. **Acta Amazônica**, v. 3, p. 28, 1973.



Paracaúba não seria a *Vouacapoua americana*, que também é conhecida como Acapu, pois essa espécie é reconhecida como habitual de matas de terra firme<sup>17</sup>.

Enquanto a *Lecointea amazonica* é comum em solos expostos às cheias dos rios a *Vouacapoua americana* não é habitual de solos expostos a enchentes e vazantes. Logo, é mais provável que no processo de seleção e derrubada das árvores a *Lecointea amazonica* estivesse mais próxima das margens.

Conseqüentemente, seria possível produzir com ela uma lenha considerada de boa combustão ao mesmo tempo em que se diminuiria a distância de transporte das achas de lenha até a margem ou interior do navio. Diferente seria a dinâmica de obtenção da *Vouacapoua americana*, para a qual seria indispensável adentrar um pouco mais profundamente na mata, aumentando a distância entre o ambiente de produção da lenha e do vapor necessitado de combustível. Aumentando o tempo de transporte do combustível, algo que - como foi demonstrando nos capítulos anteriores - era tido como um grande problema para a navegação a vapor na Amazônia do século XIX.

Da mesma forma que a Paracaúba, considerando-a como da espécie *Lecointea amazonica*, é encontrada em solos úmidos e tem seu desenvolvimento relacionado com o movimento dos rios amazônicos, com o Pau-mulato, da espécie *Calycophyllum spruceanum* mencionada anteriormente, ocorre o mesmo. Essa espécie é “condicionada à dinâmica dos rios, sendo frequentemente encontrada em praias de várzeas e em clareiras de matas de solos argilosos”<sup>18</sup>.

A terceira espécie mencionada no registro de viagem de 1853 mantém uma diferença comparada com a Paracaúba e Pau-mulato. A “Maçaranduba”, *Manilkara huberi*, é uma espécie que ocorre na região amazônica, mas em mata pluvial de terra firme, e raramente em mata de “várzea pouco inundável”<sup>19</sup>. O que dá a entender que a intervenção no ambiente para a produção de lenha com as árvores dessa espécie ocorria a partir da entrada um pouco mais profunda na mata. Por opção ou necessidade, adentrava-se pela mata e o lenhador responsável

<sup>17</sup> MORAES, V. H. F. Comportamento hídrico de *Vouacapoua americana* Aubl (acapu) e *Licania macrophylla* Benth (anoerá), nas condições de mata amazônica de terra firme. **Instituto de Pesquisas e Experimentação Agropecuárias do Norte (INPEAN) – série: Botânica e Fisiologia Vegetal**, v. 1, n. 1, p. 7, 1970.

<sup>18</sup> SANTOS, A. B.; RIBEIRO-OLIVEIRA, J. P.; CARVALHO, C. M. Sobre a botânica, a etnofarmacologia e a química de *Calycophyllum spruceanum* (Benth.) Hook. F. ex K. Schum. **Revista Brasileira de Plantas Mediciniais**, v. 18, p. 386, 2016.

<sup>19</sup> LORENZI, Harri. **Árvores brasileiras: manual de identificação e cultivo de plantas arbóreas nativas do Brasil**. São Paulo: Editora Plantarum, p. 315, 1998.

selecionava a Maçaranduba como objeto da derrubada. Aparentemente a obtenção de lenha dessa espécie poderia gerar o “maior afã”<sup>20</sup>, como mencionado por Marcos Pereira Sales ainda em 1853, para o “transporte das matas para o porto da Povoação” onde o combustível “deve ser embarcado”.

Porém, considerando que as pesquisas recentes demonstram a grande capacidade de poder calorífico dessa espécie<sup>21</sup>, é de se considerar que a queima da Maçaranduba nas fornalhas dos vapores era muito bem vista pelos maquinistas e foguistas no interior das embarcações. Madeira com capacidade de gerar mais calor seria, sem dúvidas, uma madeira caracterizada como de boa qualidade. Era frequente a percepção da lenha como um problema aos vapores, como ficou claro no capítulo 1 desta Dissertação, pois se levantava o fato de que:

A navegação a vapor exige, por agora, o uso da lenha na falta de depósitos de carvão de pedra; ora a lenha occupa demasiado espaço sobre o convez do navio e debaixo delle. Um vapor mediano, carecendo de 300 a 400 achas por hora, ou 4 a 6,000 por dia, não póde deixar de parar de 24 em 24 horas para de novo receber combustivel.<sup>22</sup>

O volume da lenha ocupava mais espaço que o carvão mineral, ou “carvão de pedra”, e isso acarretava desconforto ou falta de espaço para o transporte de produtos. A espécie da árvore transformada em achas para queimar poderia ser uma auxiliadora ou empecilho, na falta do carvão. Acreditava-se que a tecnologia das fornalhas não era feita para lenha, por conta de danificar as fornalhas ou não gerar o vapor esperado, mas algumas espécies amazônicas conseguiam contornar o problema.

Com algumas espécies possuindo melhor capacidade de combustão, seria possível diminuir a quantidade necessária de achas e melhorar a velocidade do vapor. Emergiram inclusive reflexões e propostas de utilização de caroços como fonte de energia. Registros do século XIX revelam que o caroço da palmeira Inajá, *Attalea maripa*, e o do Babaçu, *Orbignya oleifera*, foram idealizados e testados como um auxílio para a lenha ou mesmo possibilidade da substituição total dela.

No trajeto do vapor “Madeira” pela Província do Amazonas, para estudar a navegação do rio Madeira em 1869, foi registrada uma parada em Crato para “ajuntar caroços de Auassú

<sup>20</sup> SALES, Marcos Pereira de. **Jornal Treze de Maio**, Belém, ano XIV, n. 258, p. 1, 26 de nov. 1853.

<sup>21</sup> NOBRE, João Rodrigo Coimbra; NAPOLI, Alfredo; BIANCHI, Maria Lúcia; TRUGILHO, Paulo Fernando; URBINATI, Claudia Viana. Caracterização elementar, química e energética de resíduos de *Manilkara huberi* (Maçaranduba) do Estado do Pará. In: **XIV Encontro Brasileiro em Madeiras e em Estruturas de Madeira**. Natal, 9p, 2014.

<sup>22</sup> FRIAS, David Correia Sanches de. **Uma viagem ao Amazonas**. Lisboa: Typographia de Mattos Moereira e Cardoso, p. 95, 1883.

[babaçu] e fazer lenha”. Os tripulantes receberam a sugestão de nativos a respeito do uso desse caroço para a combustão, que “disserão serem fortes como o carvão”.

No final da viagem, ida e volta de Manaus até Crato, o consumo anotado do vapor foi de 87 mil e 850 achas de lenha, 55 toneladas de carvão e 190 alqueires de caroço de babaçu<sup>23</sup>. Considerou-se que as 55 toneladas de carvão correspondiam a 45 mil achas e os 190 alqueires de caroços a 5 mil achas de lenha. É possível que os caroços de babaçu tenham contribuído com a produção calorífica ao longo da viagem, pois atualmente os caroços das diversas espécies de babaçu são realmente vistos como possível substituto energético, com suposta capacidade de diminuir a derrubada de árvores<sup>24</sup>.

Apesar disso, não foi o suficiente para gerar, nos registros do vapor Madeira, enfáticas recomendações oficiais para o seu uso. Com maior destaque, o caroço de Inajá foi apresentado no relato de Bernardo da Costa e Silva, quando propunha uma modificação na fonte energética. O viajante português foi enfático em apresentar que:

[...] em vez da lenha que consomem os vapores, podiam substituí-la pelo caroço da palmeira inajá, e outros, com que defumam a borracha, por alimentar um calor mais forte que a lenha, e talvez igual ao carvão Cardiff, caroço que tanto abunda por toda a floresta do paiz, e que certamente ficava mais barato, atendendo á sua força calórica, visto que o milheiro de achas de lenha custa de vinte e cinco a quarenta mil reis.<sup>25</sup>

O caroço de Inajá era, na proposta do português, uma possibilidade de otimização na produção de energia. Além de melhor combustão, os caroços supostamente gerariam menos gastos para a economia da navegação a vapor. É de se considerar também que o emprego de caroços, substituindo a queima das achas de lenha, poderia ser visto como menos prejudicial para a manutenção da tecnologia das fornalhas, que em alguns momentos era descrita como não preparada para a contenção da lenha.

Alguns caroços ganhavam, pelo menos em alguns relatos que se preocuparam em registrar e sugerir sua utilização, uma posição comparável ao carvão mineral. E o carvão

<sup>23</sup> LISBOA, J. Miguel [Engenheiro]. p. 6; p. 7; p. 10; p. 11. In: MATTOS, João Wilkens. *Província do Amazonas [Anexo O - Relatório apresentado á Assembleia Legislativa na segunda sessão da décima-quarta legislatura pelo Ministro Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque]*. Rio de Janeiro: Typographia Universal de E. & H. Lammert. 1870.

<sup>24</sup> ALBIERO, Daniel; MACIEL, Antonio José da Silva; LOPES, Antonio Cândido; MELLO, Claudia Assad; GAMERO, Carlos Antonio. Proposta de uma máquina para colheita mecanizada de babaçu (*Orbignya phalerata* Mart.) para a agricultura familiar. *Acta Amazonica*, vol. 37, n. 3, p. 339, 2007.

<sup>25</sup> SILVA, Bernardo da Costa e. *Viagens no sertão do Amazonas: do Pará á costa do mar pacífico pelo Amazonas, Bolívia e Peru*. Porto (Portugal): Typ. de Arthur José de Sousa & Irmão, p. 178, 1891.

mineral, como já foi exposto no capítulo 1, era a expectativa energética no uso de vapores na Amazônia do século XIX.

Aparentemente, bem mais presente do que a proposta de uso dos caroços foi a preocupação em classificar algumas espécies de árvores como mais ou menos propícias para o uso como lenha. Ainda em 1888, na preparação das espécies nativas de árvores para a Exposição de 1889, as árvores foram tratadas na Província do Pará como “Madeiras” e separadas em “classes”. Foram divididas no total de três classes. Cada uma das quais separando seus usos. É possível observar as representações criadas a respeito do uso das árvores nas províncias amazônicas, quando:

Os diversos specimens estavam collocados por classes, com os respectivos nomes e fins mais apropriados.

1ª CLASSE. – Madeiras de trabalho próprias para marcenaria, as quaes podem ser reduzidas a laminas e são susceptíveis de poimento, por serem injectadas de matérias corantes, que as tornarão mais apreciadas.

2ª CLASSE. – Madeiras duras que servem para contrucções civis e navaes e tambem para a carpintaria, e as mais ordinárias são boas para a lenha.

3ª. CLASSE. – Madeiras brancas, em geral mais porosas e mais leves; servem para bahus, caixões, forros de casas e outras applicações semelhantes.

Na primeira classe foram expostas 43 especies; na 2ª 87 e na 3ª, 80. Ao todo 210 qualidades.<sup>26</sup>

Nitidamente eram separadas considerando o possível interesse de uso que cada espécie seria capaz de gerar. Curiosamente nenhuma qualidade medicinal é mencionada, mas as definições partiam de preocupações produtivas. Seja para o apreço estético da coloração das madeiras, resistência para a construção ou leveza para itens menores ou de menor interesse econômico. Na segunda “classe” de madeiras é fornecido destaque para aquelas com qualidade energética, “boas para a lenha”. O emprego do termo “ordinarias” gera alguma dúvida. Pode ter sido empregado para se referir a (1) espécies mais frequentemente encontradas no ambiente ou (2) espécies que não serviam tão bem para as qualidades mencionadas anteriormente – que não seriam tão “duras” ou tão próprias para construções civis e navais.

Considerando as poucas espécies citadas como pertencentes da “2ª Classe”, é de se ponderar que a primeira opção esteja mais próxima do significado que se pretendia expressar com o emprego do termo “Madeiras [...] ordinárias”. Afinal, as mencionadas eram plantas comuns nos ambientes tanto do Pará quanto no Amazonas, mas que não eram “ordinárias” no segundo sentido, pois eram também reconhecidas no século XIX como “duras” e úteis nas

<sup>26</sup> O PARÁ NA EXPOSIÇÃO DE 1889. *Jornal Diário de Belém*, Belém, ano XXI, n. 209, p. 2, 18 de set. 1888.

construções civis e até mesmo construções navais. Apesar dessas utilizações algumas delas eram utilizadas como lenha.

Mencionadas como fazendo parte da segunda classe encontravam-se “Castanheira” (*Bertholletia excelsa*), “Annauerá” (*Licania macrophylla*), “Maparajuba” (*Manilkara bidentata*), “Anany” (*Symphonia globulifera*), “Maçaranduba” (*Manilkara huberi*), “Murucy” (*Byrsonima chrysophylla*), “Tatajuba” (*Manclura tinctoria*) e “Acariquara” (*Minquartia guianensis*).

Destas destacam-se a Maçaranduba (*Manilkara huberi*) e “Acariquara” (*Minquartia guianensis*). A Maçaranduba era descrita como uma madeira “rija” ou “dura”. Essa espécie aparecia na publicação de 1876 da Revista Amazônica, citada em meio a outras madeiras. Seguindo a lógica de incentivar o “aproveitamento econômico das potencialidades da floresta”<sup>27</sup>, a revista divulgava um registro do escritor Bento de Figueiredo Tenreiro Aranha (1769-1811) sobre uma “Viagem de Barcellos a maloca dos índios xirianas”, não datado.

No escrito, Tenreiro Aranha ressaltava que o “valle do Amazonas” era “opulento e prodigioso por sua floresta”. Na região seria possível encontrar “finas e ricas madeiras de construção, marcenaria e tinturaria etc”. Com informações dos indígenas “xirianas”, segundo o próprio Aranha, foi possível classificar alguns “vegetaes” da região do rio “Demeuny”, no Amazonas, entre os quais estavam aqueles úteis “Para a construção e marcenaria”. A Maçaranduba e Pau-mulato apareciam entre eles.

Por sua vez, a árvore “Acariquara” (também grafada em outros registros como “Acaricoára” ou “Acaricuara”), considerada anteriormente como da segunda “classe” de madeiras, era a segunda mencionada entre as espécies propícias para serem usadas na construção e marcenaria, no mesmo registro de Tenreiro Aranha<sup>28</sup>. Também era mencionada como adequada para a “Construção civil” em um Catálogo de 1862, sobre os “productos naturaes e industriaes” do Amazonas apresentados na Exposição Nacional<sup>29</sup>. Nesse mesmo catálogo a Maçaranduba e a Paracaúba são citadas como próprias “Para a construção naval”.

<sup>27</sup> CARDOSO, Antonio Alexandre Isidio. **O Eldorado dos Deserdados**: indígenas, escravos, migrantes, regatões e o avanço rumo ao oeste amazônico no século XIX. Tese (Doutorado em História Social), Programa de Pós-Graduação em História Social (USP) - São Paulo, p. 107, 2018.

<sup>28</sup> ARANHA, Bento de Figueiredo Tenreiro. Rio Demeuny – Viagem de Barcellos a Maloca dos índios Xirianas. In: **Revista dos Amazonas**. Manaus: Typ. do Commercio do Amazonas, ano I, n. 6, p. 87-88, 15 de set. 1876.

<sup>29</sup> DIAS, Antonio Gonçalves; COUTINHO, J. M. da Silva; MOREIRA, Antonio José. In: **Império do Brasil. Catálogos dos productos naturaes e industriaes remettidos das províncias do Império do Brasil que figurarão na Exposição Nacional**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, p. 76, 1862.

As espécies Maçaranduba e “Acariquara” poderiam então, a partir do momento em que se constata que eram “duras” e úteis para a construção civil e naval, ser retiradas daquelas consideradas como “Madeiras [...] ordinarias”. No entanto, ambas eram igualmente reconhecidas como árvores adequadas para a queima como combustível. O que faz parecer que o termo “Madeiras [...] ordinarias” tratava sobre a abundância das espécies na região.

A Maçaranduba, como foi possível verificar anteriormente, era uma madeira tratada como das que mais serviam para a produção da lenha consumida nos vapores. Juntamente com a Paracaúba e Pau-mulato, aparentemente participava do grupo de espécies preferidas no momento de seleção e corte do combustível, sendo preferíveis ante outras “de qualidade mais inferior”<sup>30</sup>. O uso da madeira de “Acaricoára” era catalogado também como sendo de combustível, da mesma forma que Maçaranduba e “Páo mulato”<sup>31</sup>.

No Catálogo de Produtos Naturais e Industriais, registrando aqueles que “figurarão na Exposição Nacional” de 1862, a divulgação de madeiras realizada pela Província do Pará se privou a manifestar o uso das madeiras para construção civil, naval, marcenaria ou tinturaria. A Província do Amazonas, de forma diferente, forneceu alguma atenção para as madeiras utilizadas como combustível.

De forma semelhante à classificação realizada no Pará – em 1888, preparando a Exposição de 1889 - para essa Exposição de 1862 o Amazonas selecionou “Madeiras”, da “magesosa vegetação que enriquece e reveste os valles, margens e alagados (igapós)”, entre a “grande variedade nas espécies” e as dividiu segundo os usos. Foi construída a divisão em quatro grupos. Tais grupos eram formados por árvores (1) “Para construção naval”; para a (2) “Construção civil”; as frequentemente usadas para (3) “Marcenaria”; e aquelas (4) “Madeiras empregadas como combustível”.

Na última categoria, que registrava as transformadas em lenha, não definia as espécies a partir do termo “classe”, diferente do realizado no Pará em 1888. Ao invés de criar 1ª, 2ª e 3ª “Classe” entre as espécies, quando tratou do combustível o documento separou as árvores em “Primeira espécie” e “Segunda espécie”. A tabela a seguir, Tabela 3, demonstra de forma mais direta a divisão realizada na exposição construída no documento, tentando identificar a espécie ou gênero científico (que não aparecem na exposição de 1862).

<sup>30</sup> TREZE DE MAIO. *Jornal Treze de Maio*, Belém, ano XIV, n. 252, p. 3, 12 de nov. 1853.

<sup>31</sup> DIAS, Antonio Gonçalves; COUTINHO, J. M. da Silva; MOREIRA, Antonio José. In: *Império do Brasil. Catálogos dos productos naturaes e industriaes remettidos das províncias do Império do Brasil que figurarão na Exposição Nacional*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, p. 76, 1862.

**Tabela 3:** Tabela de madeiras usadas como lenha, Província do Amazonas, 1862.

<b>Tabela de madeiras empregadas como combustível na Província do Amazonas</b>		
Nome	Espécie	Combustão
<b>PRIMEIRA ESPÉCIE</b>		
Acaricoára	<i>Minquartia guianensis</i>	12 a 13 libras de vapor
Cacoarana	Não identificada	12 a 13 libras de vapor
Guaraná	<i>Paullinia cupana</i>	12 a 13 libras de vapor
Maçaranduba	<i>Manilkara huberi</i>	12 a 13 libras de vapor
Muirapyranga	<i>Brosimum paraense Huber</i>	12 a 13 libras de vapor
Macucuba	Não identificada	12 a 13 libras de vapor
Páo de lacre	<i>Vismia brasiliensis</i>	12 a 13 libras de vapor
Páo mulato	<i>Calycophyllum spruceanum</i>	12 a 13 libras de vapor
Taixizeiro da matta	Não identificada, mas provavelmente uma espécie conhecida pela mirmecofilia.	12 a 13 libras de vapor
<b>SEGUNDA ESPÉCIE</b>		
Ananará	Não identificada.	7 a 8 libras de vapor
Abiorana	<i>Pouteria lasiocarpa</i> [?]	7 a 8 libras de vapor
Carumury	Não identificada	7 a 8 libras de vapor
Embirana	<i>Cavanillesia umbellata</i> [?]	7 a 8 libras de vapor
Puruhy	<i>Alibertia sorbilis</i> [?]	7 a 8 libras de vapor
Tatapiririca	<i>Tapirira guianensis</i>	7 a 8 libras de vapor
Taixizeiro do igapó	Não identificada, mas provavelmente uma espécie conhecida pela mirmecofilia.	7 a 8 libras de vapor
Uaruma-assú	Família das <i>Amomeas</i>	7 a 8 libras de vapor

Fonte: Autor baseado em Exposição Nacional de 1862.<sup>32</sup>

<sup>32</sup> DIAS, Antonio Gonçalves; COUTINHO, J. M. da Silva; MOREIRA, Antonio José. In: Império do Brasil. **Catálogos dos productos naturaes e industriaes remettidos das províncias do Império do Brasil que figurarão na Exposição Nacional.** Rio de Janeiro: Typographia Nacional, p. 76, 1862.

Entre as árvores da “Primeira Espécie” é de se notar a presença da “Acaricoára”, Maçaranduba e “Páo mulato”. A ausência da Paracaúba também é significativa, principalmente considerando que ela é mencionada após a Maçaranduba quando o mesmo documento apresenta as madeiras de “construção naval”.

A menção de plantas frutíferas, como Guaraná, “Abiorana” e “Puruhy” (considerando que as duas últimas sejam realmente das espécies *Pouteria lasiocarpa* e *Alibertia sorbilis*<sup>33</sup>), é chamativa. Especialmente quando o Guaraná é definido como pertencente da “Primeira espécie”, pois o mesmo documento reconhece nessa espécie, em outro momento, a possibilidade de o distrito de Maués, no Amazonas, “prosperar” por “meio deste ramo de commercio”. Ressaltando-se que na Província do Amazonas apenas em Maués se preparava “o guaraná, tal qual aparece no mercado”. Aquele que:

Prepara-se colhendo-se os cachos, não muito maduros, separando os fructos, e tirando-lhes por meio d’água o pericarpo, torrando as sementes á fogo brandom e levando-as ao pilão, onde, á proporção que se vão reduzindo a pó, vai-se-lhe deitando um pouco d’água para dar-lhe a consistência que o faz servir para pães, figuras de toda a qualidade<sup>34</sup>.

O fruto do Guaraná era matéria prima de produtos alimentícios, seu uso como lenha parece estranho quando se considera a possibilidade de gerar uma mínima concorrência com o comércio de seus derivados e mesmo com o abastecimento interno. Quando lembramos que a questão alimentícia no Amazonas foi uma constante preocupação e causa de crises naquela Província ao longo da segunda metade do século XIX<sup>35</sup>, produzindo diversos debates políticos<sup>36</sup>, a queima de espécies frutíferas, consumidas por humanos da região e que permitiam a produção de um item tão fundamental como o pão, gera algum estranhamento.

Como já ficou nítido, o uso da Maçaranduba, Pau-mulato, Acaricoára e Paracaúba, também geraria algum nível de concorrência com outras áreas de produção, tais como as necessidades de madeira para as construções, embarcações ou marcenaria. Afinal eram

---

<sup>33</sup> A coluna de “Espécies” da tabela foi construída a partir da busca de fontes do século XIX ao tempo presente que faziam referência aos nomes mencionados na fonte. O símbolo de interrogação em algumas espécies significa que não existe certeza se o termo faz realmente referência à espécie em questão. Nas ausentes desse símbolo significa que existe – na percepção do autor desta Dissertação - maior possibilidade de serem tais espécies.

<sup>34</sup> IMPÉRIO DO BRASIL. **Catálogos dos productos naturaes e industriaes remettidos das províncias do Império do Brasil que figurarão na Exposição Nacional**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, p. 76, 1862.

<sup>35</sup> MACEDO, Sidiana da Consolação Ferreira de. **Daquilo que se come: uma história do abastecimento e da alimentação em Belém (1850-1900)**. Dissertação (Mestrado em História). Programa de Pós Graduação em História Social (UFPA) – Belém, 2009.

<sup>36</sup> PEREIRA, Ludimilla Gomes. **Dilemas do Abastecimento na Província do Amazonas 1852-1889**. Dissertação (Mestrado em História). Programa de Pós-Graduação em História (UFAM) - Manaus. 2018.



madeiras consideradas como as melhores para a lenha ao mesmo tempo em que eram classificadas como muito adequadas para essas outras funções.

Daquelas com espécies não identificadas, não foi possível apreender mais além do fato de serem utilizadas como combustível, não sendo possível identificar outros possíveis usos. As intituladas de “Cacoarana” e “Carumury” não foram encontradas em outras fontes ou produções do presente ou do passado. Existe a possibilidade de “Macucuba”, também sem identificação na tabela, ser outra denominação para “Macucu” (*Chimarrhis turbinata*). Considera-se isso por conta de que a espécie Macucu, também chamada de “Pau de remo”, foi encontrada em outras fontes sendo oferecida como acha de lenha de “madeiras fortes”<sup>37</sup>. Era tida como uma madeira empregada em “construções civis” e especialmente “na fabricação de remos”<sup>38</sup>.

Outra referência de Ananará, primeira árvore mencionada entre as de “Segunda espécie” e também sem identificação na tabela, só foi encontrada na obra “O Amazonas – Esboço histórico, chorographico e estatístico até o anno de 1903”, de Lopes Gonçalves (advogado de Manaus e posteriormente Deputado Federal). Gonçalves mencionou a espécie, entre outras citadas, como útil na construção civil e possuindo “5 ou 8 metros de altura e 68 a 70 centímetros de diâmetro”<sup>39</sup>. Curiosamente o termo “ananará” aparece apenas na tradução para o inglês, presente no livro (que é bilíngue), pois no texto em português o termo é “auanará” – o que pode indicar ser outra espécie ou apenas um erro de digitação na obra.

Na tabela é de se ressaltar também as árvores “Taixizeiro da mata”, da “Primeira espécie”, e “Taixizeiro do igapó”, na “Segunda espécie”. Apesar de não ter sido possível a identificação de suas espécies, sugere-se que tenham sido nomeadas de tal forma em decorrência de sua relação de interação com formigas. Da mesma forma que o “Pau-formiga”, mencionado no capítulo 2, é muito possível que ambos “taixizeiros” fossem conhecidos pela relação de mirmecofilia. Árvores do gênero *Pseudomyrmex* reconhecidas por abrigar formigas em seu tronco e galhos. Poderiam então ser espécies desejadas para a combustão na navegação, mas com a dificuldade extra para o lenhador, que enfrentaria formigas.

<sup>37</sup> ATENÇÃO. **O Liberal do Pará**, Belém, ano V, n. 63, p. 2, 19 de mar. 1873.

<sup>38</sup> ALEMÃO, Francisco Freire; SERRÃO, Custodio Alves; NETTO, Ladislau; GAMA, João de Saldanha da. **Breve noticia sobre a collecção das madeiras do Brasil apresentada na Exposição Internacional de 1867**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, p. 25, 1867.

<sup>39</sup> GONÇALVES, Lopes. CHAPTER V – THE BOTANICAL KINGDOM. In: **O Amazonas (The Amazon) - Esboço histórico, chorographico e estatístico – with english translation**. Ney York: Published by Hugo J. Hanf, p. 19 [parte em português]; p. 17 [parte em inglês], 1904.

O documento realiza a separação das espécies em “Primeira” e “Segunda” considerando suas características no processo de combustão. Aquelas designadas como “Primeira espécie” são descritas como madeiras “extrahidas das mattas, possuindo um poder calorífico pouco inferior ao dos combustíveis mineraes”. Já aquelas de “Segunda espécie” sofriam com “perda de grande parte do [poder] calórico”.

Ainda apresentava o dado de que a “Primeira espécie” “não vem com abundancia ao mercado” ao passo que a “Segunda espécie” “he da que geralmente se fornece aos vapores que navegação nesta província [do Amazonas]”. Porém, essa afirmação é questionável em medida que outras fontes registram o uso mais frequente daquelas mencionadas como de “Primeira espécie”. Maçaranduba e Pau-mulato, por exemplo, parecem ter sido tipos comuns transformados em lenha tanto no Pará quanto no Amazonas.

Nessa descrição das espécies usadas como combustível ainda emerge uma explicação a respeito de um motivo ambiental que faria as espécies de “Primeira” serem mais desejáveis do que as de “Segunda”. Enquanto a Maçaranduba e outras seriam “extrahidas das mattas”, provavelmente se referindo a solos de terra firme e menos úmidos, Ananará e os demais tipos da “Segunda espécie” seriam “extrahidas dos lugares alagados (igapós), contendo bastante humidade”<sup>40</sup>. Essa presença de mais umidade gerava menor qualidade na combustão. Seria um elemento que direcionaria a representação de uma lenha como “boa” ou “ruim”.

No registro de Marcos Pereira de Sales, Major do Corpo de Engenheiros, ainda no início da década de 1850, essa problemática da lenha úmida fica bem explícita em um determinado trecho. Quando narrava o recebimento de 21 mil e 673 achas de lenha no trajeto de ida de Belém para Manaus, destacava que “era toda muito sêcca e boa, e por isso produzia melhor effeito”. Mas o combustível recebido no retorno, no total de 11 mil e 760 achas, apesar de melhores “dimensões”, comprimento e diâmetro mais adequados, precisou “ser ajudada com algum carvão para activar-lhe a combustão”.

A lógica de Pereira de Sales é justamente que, diferente das achas utilizadas na ida que eram secas e boas, aquelas queimadas no retorno foram reconhecidas como “muito verde e humida”. Reconhecia que, com a caldeira do vapor dependendo da combustão da lenha, na

---

<sup>40</sup> DIAS, Antonio Gonçalves; COUTINHO, J. M. da Silva; MOREIRA, Antonio José. In: Império do Brasil. **Catálogos dos productos naturaes e industriaes remettidos das províncias do Império do Brasil que figurarão na Exposição Nacional**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, p. 76, 1862.

lenha “verde” grande parte da sua capacidade de queima seria “subtrahida na evaporação da seiva, a qual, enquanto dura, veda queimar-se o lenho”<sup>41</sup>.

Em outro registro, realizado por João Wilkens de Mattos (então Secretário do Governo da Província do Amazonas) no ano de 1854, a umidade da lenha aparece como problema quando se encontrava “encharcada d’ágoa”. No entanto, antes de Wilkens de Mattos levantar esse fator como causador do “pouco vapor” gerado pela lenha, o autor manifestava que a lenha “encharcada” era uma soma ao fato de o combustível “não ser da melhor qualidade”. Considerava que “alem de não ser da melhor qualidade” a lenha ainda “achava-se encharcada”<sup>42</sup>. O mesmo autor registra ter recebido “achas de boa lenha” em certa parada do vapor, mas em outra parada adquiriram achas que produziam “mui pouco vapor”.

Seguindo essa mesma lógica de qualificar a lenha segundo suas características, uma publicidade de 1889, em um jornal da Província do Pará, buscava chamar a atenção de compradores ofertando um combustível com as qualidades esperadas. Dizia-se:

Muita atenção

Lima & C.<sup>a</sup>, com estabelecimento de seccos e molhados, por grosso e a retalho, no lugar denominado Porto Alegre, a margem direita do rio Guajará, foz do rio Bujará [...] Só vendo-se poderá acreditar. Aos srs. Commandantes dos vapores: temos constantemente um deposito de lenha secca e de primeira qualidade, que vendemos por 20:000 rs. o milheiro, ou 2:000 rs. o cento.<sup>43</sup>

O recurso empregado no texto do proprietário de depósito de lenha toma a estratégia de divulgar um produto que supostamente seria de achas secas “e de primeira qualidade”. Verifica-se então que a definição de uma lenha “boa” estaria relacionada não apenas com o fato de ser seca – processo que tinha a ver com o armazenamento para a secagem -, mas existiria um fator anterior a isso. O combustível de Marcos Pereira de Sales, por exemplo, além de ser de lenha seca era de “boa”. A madeira úmida foi um fator que aos olhos de João Wilkens de Mattos estava “além” do fato prévio de a lenha não ser “da melhor qualidade”, estar encharcada de água era apenas um acréscimo de prejuízo da combustão.

<sup>41</sup> SALES, Marcos Pereira de. Descrição e roteiro de viagem do Vapor – Marajó -, desde a Capital do Pará até a Cidade da Barra Capital da Província do Amazonas pelo Capitão do Imperial Corpo D’Engenheiro. In: MARTINS, Francisco Gonçalves. **Ministério do Império do Brasil, Relatório do ano de 1852 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 1ª sessão da 9ª legislatura**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, p. 4 (p. 214 do Relatório Total), 1853.

<sup>42</sup> MATTOS, João Wilkens de [Secretario do Governo]. **ROTEIRO da primeira viagem do Vapôr “Monarcha”, desde a Cidade da Barra do Rio Negro, Capital da Província do Amazonas, até a povoação de Nauta, na República do Perú**. Manaus: Typographia de M. S. Ramos, p. 6-7, 1854.

<sup>43</sup> MUITA ATENÇÃO. **Jornal O Liberal do Pará**, Belém, ano XIX, n. 56, p. 2, 09 de mar. 1889.

Somando isso com o anúncio do depósito oferecendo lenha de “primeira qualidade”, nota-se que o cognitivo dos indivíduos interessados no combustível, em sua compra ou venda, já definia uma qualidade anterior ao estado que a lenha se encontrava armazenada. O problema não era apenas ela estar molhada, que seria um problema de armazenamento. Afinal, mesmo sem isso ela já era reconhecida como não “da melhor qualidade”. Sem dúvidas essa representação a respeito da lenha estava diretamente relacionada com as espécies das árvores transformadas em achas. Antes de ela ser “ruim” ou “boa” por estar ou não molhada, sua aceitação seria definida por conta de pertencer a uma ou outra espécie.

A umidade das achas, gerada por chuva ou pela subida dos rios, poderia então ser somada com a umidade natural das próprias espécies, segundo algumas noções do período, gerada pelo seu ambiente de existência. Abiorana e Puruhy seriam de “Segunda espécie” por supostamente possuírem “bastante humidade” e em consequência disso produziam pouco calor nas fornalhas dos vapores.

Essa seleção e catalogação, feito na prática e passados verbalmente ou registrados por escrito, de árvores para lenha a partir de suas espécies não foi realizada de forma imediata, junto com a instalação da navegação a vapor na região amazônica. As fontes permitem afirmar que um complexo processo cognitivo e de experimentação ocorreu nas mentes dos interessados, fossem comandantes dos vapores ou funcionários do governo que pretendiam contribuir com a ampliação da navegação.

Possivelmente o conhecimento dos indígenas sobre as espécies nativas foi auxiliador. Sobretudo quando consideramos a presença desses entre a tripulação, muitas vezes como foguistas, como já foi comentado no capítulo 2. Porém, a preocupação com a ausência de carvão mineral para uso nas caldeiras das embarcações a vapor produziu uma necessidade regional. O carvão era apenas uma contribuição, pois a lenha era o combustível fundamental, como já ficou explícito ao longo de toda esta Dissertação. Por conta do uso de achas de lenha nas caldeiras, uma tecnologia vista como adequada ao carvão apenas, em muitos momentos não gerar a potência esperada, surgiu nas províncias do Pará e Amazonas a prática de experimentação das madeiras.

Uma dinâmica de seleção consciente das espécies empregadas no combustível ocorria também dentro das embarcações, para além das reflexões sobre comprimento e circunferência mencionadas no capítulo 1. A lenha se tornou um objeto de análise das experimentações

quase científicas ocorridas nos vapores. Para tanto, a tripulação fazia uso das próprias ferramentas disponíveis no interior dos vapores.

Marcos Pereira Salles e João Wilkens de Mattos mencionam diretamente o instrumento tecnológico que possibilitou as experimentações dos diferentes tipos de lenha. A tripulação do vapor de Salles só conseguiu verificar que a lenha “produzia melhor effeito” ou então que “nunca produzia tantas polegadas de vapor como a outra”<sup>44</sup>, e os tripulantes do vapor de Mattos a constatarem que a lenha gerava apenas “dés polegadas” de vapor, por conta em um instrumento nomeado de “Manômetro”.

Apenas com essa tecnologia os envolvidos na navegação do Amazonas e Pará conseguiram realizar experiências que transformavam em números os conhecimentos e opiniões, por vezes indígenas, sobre a queima de cada tipo de madeira. Essa ferramenta foi essencial para a produção da lista de “Primeira espécie” e “Segunda espécie” de lenha apresentada pelo Amazonas no Catálogo para Exposição de 1862. A coluna “Combustão” presente na Tabela 3 exibe os dados presentes nessa lista. O número presente para cada espécie foi obtido no interior de uma embarcação a vapor. Constava:

PRIMEIRA ESPECIE

[...] Produzem 12 a 13 libras de vapor, funcionando o engenho a tres quartos da força, o que reconheceu-se por experiencias feitas no vapor de guerra Pirajá, cujas caldeiras são tubulares, machina da força nominal de 40 cavallos, e com fornalhas apropriadas para queimar carvão fossil ou de pedra. [...]

SEGUNDA ESPECIE

[...] Produzem sete a oito libras de vapor, funcionando o engenho a um terço da força. As experiencias forão feitas attendendo-se nas considerações sobre o vapor e de que acima tratei.<sup>45</sup>

No interior do Pirajá, que navegava pelo Amazonas desde pelo menos 1861, as fornalhas do vapor foram usadas conjuntamente com o manômetro. A partir da forma que funcionavam tanto as caldeiras quanto o manômetro, as experimentações das diferentes espécies de lenha produziram resultados que permitiram a divisão de árvores entre “Primeira” e “Segunda” espécie.

As que produziam 12 “libras de vapor” na caldeira estavam no primeiro grupo, das madeiras mais desejadas, enquanto as que geravam apenas 7 libras eram as que menos

<sup>44</sup> SALES, Marcos Pereira de. **Jornal Treze de Maio**, Belém, ano XIV, n. 255, p. 2, 19 de nov. 1853.

<sup>45</sup> DIAS, Antonio Gonçalves; COUTINHO, J. M. da Silva; MOREIRA, Antonio José. In: **Império do Brasil. Catálogos dos productos naturaes e industriaes remettidos das províncias do Império do Brasil que figurarão na Exposição Nacional**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, p. 76, 1862.

agradavam. Essa consideração foi realizada levando em conta a queima da lenha na caldeira, uma tecnologia que pode ser descrita como:

[...] o aparelho de troca de calor, no qual a água contida em tubos ou em uma câmara se transforma em vapor ao receber o calor de gases quentes provenientes da queima de combustível em uma fornalha. A caldeira é, portanto, um gerador de vapor. É constituída de duas partes distintas: as câmaras de combustão e de vapor. O vapor produzido nas caldeiras é conduzido para a máquina a vapor que aciona o eixo propulsor do navio e para as máquinas auxiliares (bombas de alimentação, de lubrificação, turbo-ventilação etc.).<sup>46</sup>

Descrição semelhante ao que aparece na “Descrição das Máquinas a vapor e a sua aplicação á navegação para uso dos alumnos da Marinha”, publicado em 1842 com autoria do Primeiro Tenente da Armada em Portugal, J. J. G de Mattos Corrêa. Por sua vez, o manual apresentava também a ferramenta do manômetro como um “instrumento” que consistia em um “tubo recurvado” que continha “uma porção de mercúrio” e possuía um visor no qual seria possível identificar “as diferentes pressões” da caldeira. Com isso:

Nas maquinas a vapor, o manômetro adapta-se ás caldeiras, e mais geralmente ao tubo que conduz o vapor ao cylindro, a fim de patentear constantemente a sua força expansiva: os fogueiros [foguistas] tem nelle um meio fácil e seguro para regularem a applicação do combustível, e evitam-se por este modo os desastres, que, particularmente nas altas pressões, podem resultar de um excesso de calor.<sup>47</sup>

A reflexão sobre o uso da lenha no interior dos vapores estava diretamente relacionada com a existência do manômetro. Com a quantificação do vapor produzido, em geral usando a unidade de libra por polegada quadrada, a tripulação conseguia elaborar soluções e propostas direcionadas para o melhor emprego do combustível. No capítulo 1 foi mencionado o controle da divisão das achas no interior dos vapores, uma tarefa realizada a partir da observação possibilitada pelo manômetro que fornecia a visualização em números da potência de vapor gerada pelo uso da madeira na queima.

O registro do Conde Rozwadowski explicita essa ferramenta quando relata, em sua viagem a vapor pela Província do Amazonas, a qualidade da lenha como “ruim”:

[...] tendo lenha fraca e verde, não deixou desenvolver nas caldeiras bastante pressão de vapor, como demonstrou a experiência desta viagem, onde só raras vezes se conseguia no manômetro ter 4 polegadas, enchendo mesmo continuamente a fornalha. Certamente conseguia-se o melhoramento desta condição, sendo as achas

<sup>46</sup> SOUZA, Carlos Celestino Rios e. **Arqueologia subaquática**: identificação das causas de naufrágios nos séculos XIX e XX na costa de Pernambuco. Tese (Doutorado em Arqueologia), Programa de Pós-Graduação em Arqueologia (UFPE) – Recife, p. 168-169, 2010.

<sup>47</sup> CORRÊA, J. J. G. de Mattos [Primeiro Tenente da Armada – Portugal]. **Descrição das Máquinas a vapor e a sua aplicação á navegação para uso dos alumnos da Marinha**. Lisboa: Imprensa Nacional, p. 18-19, 1842.

cortadas apropriadamente ao comprimento das fornalhas, cabendo mais combustível no mesmo tempo, e desenvolvendo por tanto maior porção de calorico.<sup>48</sup>

Essas viagens se transformavam em um exercício de experimentação. O emprego da lenha e a busca por seu melhor uso criou nas mentes dos envolvidos com a navegação, nas Províncias do Pará e Amazonas, a necessidade de testar não apenas o tamanho das achas que produziam melhores resultados no manômetro, como expõe o relato do Conde, mas também a percepção de que se fazia importante experimentar as diferentes espécies de árvores. Buscaram-se espécies que quando queimadas faziam o dispositivo apontar o maior número possível.

A ausência do carvão e a força de alguns rios da região, que também atuavam dificultando as viagens contra a corrente, foram incentivadores para o cognitivo desses sujeitos se preocuparem com a abordagem quase científica da queima da lenha, realizando algumas menções ou listas sobre as madeiras que mais produziam lenha. Diferentes tipos de lenha eram jogados na fornalha e a tripulação se dividia em abastecer o fogo e observar o manômetro. Na Fig. 12, é possível observar pessoas, entre eles o maquinista do navio a vapor, em volta desse instrumento de medição.

A qualidade da lenha sem dúvidas foi examinada muitas vezes por indivíduos de diferentes grupos étnicos que se mantiveram atentos aos números exibidos nessa ferramenta. Uma cena semelhante ao exibido na imagem, que é do ano de 1917 e apresenta um vapor que comporia a frota de navios no Pará, era provavelmente comum nas embarcações do século XIX que navegavam pelos rios da região. Tentavam domar a Natureza por meio dos conhecimentos da Física e Engenharia. Alguns indivíduos, enquanto foguistas indígenas ou negros abasteciam a fornalha com Maçaranduba, Pau-mulato e outras madeiras, verificavam e registravam os números do manômetro.

Esse instrumento acaba podendo ser visto como muito significativo perante a lógica existente de “domar as forças da natureza, empregando-as em seu proveito e aperfeiçoamento”<sup>49</sup>. Afinal, o vapor produzido pelo combustível poderia ser quantificado. Os números resultantes dessa quantificação eram então usados para verificar quais tamanhos de lenha seriam melhores ou piores para a moderna tecnologia. Também foram utilizados para

---

<sup>48</sup> ROZWADOWSKI, Florestan (Conde). Relatório da viagem do Vapor Marajó da cidade a Barra do Rio Negro á povoação de Nauta na República do Peru. In: FERRAZ, Luiz Pedreira do Couto. **Documentos anexos ao relatório do Ministério do Império do Brasil – Apresentado a Assembleia Geral Legislativa**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, p.7, 1854 (p. 99 do Relatório Total).

<sup>49</sup> TRANSCRIPÇÃO. **Jornal Amazonas**, Manaus, ano VI, n. 367, p. 2, 02 de set. 1871.

definir quais as espécies de árvores eram de “Primeira” e aquelas que estavam com qualidade de “Segunda”.

**Figura 18:** Manômetro usado para conferir o vapor na embarcação.



**Fonte:** Jornal Estado do Pará, 1917.<sup>50</sup>

Aparentemente o conhecimento indígena, que contribuía para a seleção das espécies a serem usadas na queima, era testado pelo uso do manômetro e transformado em números. Estruturava-se então um valor de uso para cada espécie de árvore a ser cortada em achas e jogada na fornalha. Isso acarretava inclusive diferença de valores no processo de compra e venda. O próprio relatório do Amazonas de 1862 menciona a existência de uma diferença nos custos de cada grupo de espécies. Enquanto as árvores de “Primeira espécie” eram comercializadas “cada milheiro de achas 40\$”, aquelas compreendidas como “Segunda espécie” em seu valor de venda adquiriam “cada milheiro de achas 30\$”<sup>51</sup>. Ao que parece o custo do milheiro de lenha aos vapores realmente sofria alterações dependendo da qualidade

<sup>50</sup> A nossa marinha mercante. **Jornal Estado do Pará**, Belém, ano VII, n. 2309, p. 1, 04 de set. 1917.

<sup>51</sup> DIAS, Antonio Gonçalves; COUTINHO, J. M. da Silva; MOREIRA, Antonio José. In: Império do Brasil. **Catálogos dos productos naturaes e industriaes remettidos das províncias do Império do Brasil que figurarão na Exposição Nacional**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, p. 76, 1862.



das achas. Isso também estava atrelado com a seleção das espécies, como é exibido pelo relatório de 1862.

No interior das cidades como Belém e Manaus, a espécie da lenha também foi uma questão a ser considerada. Até onde se sabe, não seria possível medir em números, da mesma forma que se fazia nos vapores, a qualidade da lenha usada nas cozinhas. O que resulta na simples análise de observação da madeira. Tanto visualmente e de forma tátil as achas, antes da compra e combustão, quanto observando o processo de queima de cada tipo. Apesar de o manômetro não ser uma ferramenta para as casas e vendedores de lenha nos ambientes urbanos, os tipos de lenha eram também julgados. Não existia uma numeração em “polegadas de vapor” para as achas, mas as espécies tinham suas qualidades consideradas.

Alguns anúncios em jornais, especialmente da Província do Pará, permitem verificar a existência de lógica envolvendo a seleção de espécies no processo de compra da lenha em ambiente urbano. Achas de lenha a serem queimadas nas cozinhas de domicílios, instituições do governo ou mesmo por negócios que necessitassem desse combustível (como padarias, restaurantes e hotéis).

Nesse sentido, no ano de 1867 um jornal de Belém publicava o texto anunciando “Lenha”. Divulgava-se que “Na Caieira do Castello á Doca do Reducto, compra-se lenha grossa de umiry, mangue, xiriúba, meraximbé, e de outras madeiras fortes; a cordas, ou contadas”<sup>52</sup>. Sem dúvidas a exibição dos tipos de madeiras não ocorria por acaso. Era intencional para definir qualidade. A madeira de “mangue” (*Rhizophora mangle L.*) inclusive era uma espécie chegava a ser defendida como um tipo que “desenvolve mais gaz que o próprio carvão”<sup>53</sup>.

Outro anúncio de Belém, esse do ano de 1873, fornecia aos compradores “lenha branca em achas grossas” e especificava algumas entre “outras madeiras fortes”. Entre essas estavam “umiry”, mencionada no anúncio de 1867, e “páo de remo”, outro termo para o frequente Pau-mulato. O anunciante pretendia alcançar também o consumo doméstico das cozinhas, pois ressaltava o serviço de entrega enfatizando que “Manda-se por tambem em casa dos consumidores, mediante ajuste”<sup>54</sup>.

<sup>52</sup> LENHA. **Jornal do Pará**, Belém, ano V, n. 143, p. 3, 23 de jun. 1867.

<sup>53</sup> NOGUEIRA, José Maria. Relatório de Viagem ao Amazonas (Rio Negro) ao Pará, 1843. **Jornal do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**. Rio de Janeiro: Typographia de João Ignacio da Silva, p. 388, 1865.

<sup>54</sup> ATENÇÃO. **O Liberal do Pará**, Belém, ano V, n. 63, p. 2, 19 de mar. 1873.

Este julgamento de espécies para as cozinhas parece ter sido construído com a experiência do uso de lenha a esse fim. Porém, na compra das achas o julgamento visual e tátil também foi uma realidade. Foi possível encontrar uma fonte do ano de 1876 que é bem reveladora a respeito disso.

Trata-se de uma notícia em um jornal paraense de julho de 1876. O jornal publicou, supostamente a pedido de um assinante, um caso de “Arbitrariedade” envolvendo um carroceiro e um lavrador. O carroceiro, chamado José Joaquim, teria se comprometido com a compra de “lenha de um lavrador no porto do sal”. Em um primeiro momento, apenas uma situação cotidiana em que um carroceiro compra lenha de um lavrador para revender, algo já mencionado no capítulo 2.

Porém, um conflito se iniciou entre o lavrador e o carroceiro. O motivo foi justamente a qualidade da lenha observada pelo carroceiro no momento da entrega do carregamento. José Joaquim teria se comprometido a comprar a lenha do lavrador após verificar a qualidade de uma amostra da lenha ofertada. No entanto, negou finalizar a compra após “ter verificado que toda a lenha não era igual a amostra”. Isso foi o suficiente para o lavrador buscar o sistema legal em busca de apoio para a conclusão da transação. Quando o subdelegado foi acionado tratou de “chamar o carroceiro” e teria se seguido o diálogo:

- Por que razão não fica V. com a lenha que justou?
- Não fico, respondeu o carroceiro, por Ella não ser igual a amostra que sérvio de base para o ajuste.
- Ou V. fica com a lenha, ou vae para a cadêa;
- O sr. sudelegado não póde obrigar a ficar com um objecto contra minha vontade, assim como não me póde mandar para a cadêa não tendo eu commettido crime algum.<sup>55</sup>

A revolta que motivou a publicação do caso teria ocorrido por conta de o carroceiro de fato ter sido preso ao se negar a comprar a lenha que havia acertado com o lavrador. Nessa situação fica nítida a análise visual e tátil do carroceiro sobre o carregamento de lenha que iria comprar, pois não chegou a queimar a lenha que seria entregue. Antes disso percebeu que não possuía a mesma qualidade da amostra fornecida. José Joaquim provavelmente estava preocupado com a melhor combustão possível das achas, mesma preocupação dos comandantes de vapores. Possivelmente as espécies tiveram algum grau de influência na observação do carroceiro, considerando que por si só já mudariam as características visuais e táteis da lenha.

---

<sup>55</sup> ARBITRARIEDADE. *Diário de Belém*, Belém, ano IX, n. 158, p. 1, 16 de jul. 1876.

## 2. “a lenha que necessitar [...] sem prejudicar as propriedades particulares”

Apesar de existir esse processo cognitivo complexo nos indivíduos envolvidos na produção, comercialização e uso da lenha, no que diz respeito à seleção das árvores a serem usadas na queima, não foram encontrados documentos que definissem obrigatoriedade de uma ou mais espécies a serem cortadas e vendidas – tanto para as embarcações a vapor, estrada de ferro ou cozinhas de instituições. Como, por exemplo, ocorre em documentos canadenses para a compra de lenha a servir de combustível nas linhas do sistema ferroviário<sup>56</sup> que pediam “madeira dura” e exclusivamente de “nogueira, carvalho branco, bordo duro, faia, bétula preta ou pau-ferro [tipo *Olneya*, não confundir com o pau-ferro encontrado do Brasil e Bolívia]”<sup>57</sup>.

Por outro lado, fica evidente na prática desenvolvida no Pará e Amazonas, mesmo não necessariamente expresso na burocracia textual de solicitações ou comprovantes de pagamentos, que a seleção de espécies utilizadas para queimar era muito mais diversificada. Algo que acontecia tanto para testar melhoria energética quanto pela variedade de espécies disponíveis no processo de seleção das árvores.

A documentação produzida no período, a que foi possível ter acesso, permite identificar que as espécies utilizadas como lenha não sofreram de controle entre 1850 e 1888. Não foram encontradas, no Pará e Amazonas, reclamações ou discussões a respeito de espécies de árvores que eram proibidas de serem cortadas, em decorrência de sua espécie, com o fim específico da queima. Também não foram encontrados discursos em favor de, especificamente, algum controle sobre as espécies a serem transformadas em achas.

Outro fator parece que foi o definidor sobre o controle das árvores derrubadas para servirem de combustível. Não as espécies que pertenciam, mas o espaço que ocupavam. Afinal, nas fontes do período é verificável que a preocupação com o controle da propriedade emergia como maior definidor no processo de controle no corte das árvores para queimar. A falta de permissão de uso das terras devolutas e o respeito perante terras particulares poderiam impedir a produção de lenha.

---

<sup>56</sup> O Canadá na década de 1860 ainda utilizava a lenha como combustível principal das ferrovias, mas nos anos finais da década de 1870 inicia a substituição pelo carvão – até mesmo substituindo tecnologias por aquelas adaptadas especificamente ao carvão. Ver: MACFADYEN, Joshua. These well-wooded towns: supplying fuel Wood to central canandian urban markets, 1867-1921. **Histoire sociale/Social History**, v. LIV, n. 111, p. 283-309, september, 2021.

<sup>57</sup> GRAND TRUNK RAILWAY COMPANY OF CANADA [microfilm]. **Tender for firewood**. [s.n.]. Arquivo da University of Alberta Library Canandian Institute for Historical Microreproductions. Disponível em: [https://archive.org/details/cihm\\_56102/page/n7/mode/2up](https://archive.org/details/cihm_56102/page/n7/mode/2up). Acesso em abril de 2024.

Reclamações publicadas em jornais, por proprietários que acreditavam ter seu direito afetado, demonstram alguns embates sobre a derrubada de madeira para lenha em terrenos de terceiros. Entre as décadas de 50 e 80 do século XIX já era possível observar, no Pará e Amazonas, discursos de proprietários clamando pela defesa de seu “sagrado direito de propriedade”<sup>58</sup> ou daqueles preocupados em “respeitar o direito de propriedade”<sup>59</sup>. Algumas dessas discussões estavam diretamente ligadas com reclamações sobre produção de lenha sem autorização em propriedades particulares.

Nas décadas de 1870 e 1880 aparecem casos bem diretos sobre o tema. Como o aviso publicado em um jornal de Belém no ano de 1871. O texto se preocupava em ressaltar que “Qualquer pessoa que for encontrada fazendo lenha, colhendo cacao ou tirando seringa nos terrenos do Cacoalinho de nossa propriedade sem previamente ter obtido a devida licença, será processado conforme a lei”<sup>60</sup>.

Essa ideia de conformidade com a lei, para tolher a ação de produção de lenha sem autorização, também foi um recurso utilizado por Antonia Balbina de Souza Almeida em 1874. Declarou em sua publicação no jornal, “para que ninguém alegue ignorância para o futuro”, que não fornecia permissão “á pessoa alguma que tire barro, lenha e madeiras” em suas propriedades localizadas no rio Maguary “districto de Bemfica”. Antonia Almeida ainda ameaçava “que usará dos meios que a lei lhe faculta para com aquelle que deixar de respeitar o direito de propriedade”<sup>61</sup>.

Dessa mesma forma e usando de estrutura textual semelhante, a proprietária Rozalina Victoria Sympson d’Amorim, viúva de Henrique Barbosa de Amorim, em jornal do Amazonas no ano de 1886:

[...] previne que ninguem vá metter-se nas terras do sitio Guajará na margem esquerda do Amazonas, abaixo do Jutuarana e acima do Taboca, nem nelles fação derrubadas, tirem lenha ou madeira, sob pena de proceder contra os invasores criminalmente, visto como taes terras pertencem á sua filha Maria da Conceição Sympson d’Amorim [... Faz-se esta prevenção afim de que de futuro não se allegue ignorância.<sup>62</sup>

<sup>58</sup> A PEDIDOS – PROTESTO. **Jornal Amazonas**, Manaus, ano IV, n. 180, p. 4, 21 de ago. 1869.

<sup>59</sup> A PEDIDO – AO EXM. SR. PRESIDENTE DA PROVINCIA. **O Liberal do Pará**, Belém, ano IV, n. 14, p. 2, 19 de jan. 1872.

<sup>60</sup> ANNUNCIOS DIVERSOS – AVISOS. **Diário de Belém**, Belém, ano IV, n. 11, p. 2, 14 de jan. 1871.

<sup>61</sup> D. ANTONIA BALBINA DE SOUZA ALMEIDA. **O Liberal do Pará**, Belém, ano VI, n. 258, p. 3, 14 de nov. 1874.

<sup>62</sup> PREVENÇÃO. **Jornal do Amazonas**, Manaus, ano XII, n. 1263, p. 3, 21 de ago. 1886.

No ano de 1888 o problema persistia para alguns proprietários. Gregorio Thaumaturgo da Trindade e Souza foi um desses. Para tentar contornar a situação de invasão e produção de lenha em sua propriedade no distrito de Bujaru, publicou um protesto em defesa de seus direitos como proprietário em jornal do Pará. Em três números diferentes o jornal exibia o mesmo:

Protesto

O abaixo assignado, dono dos terrenos da fazenda Tampurangam do districto de Bujarú, protesta contra o facto de estarem fazendo roçado e tirando lenha nos seus terrenos; e desde já responsabilisa, por qualquer prejuízo que com isso possa ter, aos que, sem o seu consentimento, têm estragado os ditos terrenos e bemfeitorias.

Frequenzia do Bujarú, 10 de outubro de 1888.

Gregorio Thaumaturgo da Trindade e Souza 1-3.<sup>63</sup>

Nota-se que o proprietário ressalta a possibilidade de o roçado e a retirada da lenha em suas terras produzirem “prejuízo”. Trata então de responsabilizar aqueles que usassem de sua propriedade “sem o seu consentimento”. Ao fim ainda menciona expressamente que esses de fato já criaram danos ao “estragar” seus terrenos.

Outra manifestação aparece no ano de 1881, mas apresentando uma diferença grande quando comparadas com aquelas mencionadas anteriormente. Em um jornal de a Província do Pará, o proprietário não apresentava apenas personagens sem nome em sua reclamação. Seu texto era direcionado nominalmente para o homem que “invadiu as suas terras”. Também pagando três publicações no jornal, João Lourenço Paes de Souza apresentava seus problemas:

O abaixo assignado protesta contra o Sr. João Ferreira Campos de (Maracá-cuera) que invadiu as suas terras de Taxy-miranda, no furo do Pinheiro, e nella fez duas derrubadas, uma para impedir a passagem do batelão do barro, e outra por detraz de casas edificadas nos mesmos terrenos, carregando para seu estabelecimento a lenha e madeira da derrubada.

Em tempo fará valer seus direitos ante a justiça do paiz – Pará, 12 de maio de 1881. – João Lourenço Paes de Souza. 1-3.<sup>64</sup>

O invasor terá se beneficiado de forma ilegal das árvores existentes na propriedade de João de Souza, que pretendia fazer “valer seus direitos”. A figura de pessoas adentrando sem autorização e produzindo lenha aparece de forma similar nos casos anteriores. Porém, em uma situação que parou no jornal a pedido de um dos envolvidos, no ano de 1888, não mantinha essa mesma estrutura.

<sup>63</sup> PROTESTO. *Diário de Notícias*, Belém, ano IX, n. 239, p. 3, 23 de out. 1888.

<sup>64</sup> ANNUNCIOS – O ABAIXO ASSIGNADO. *Diário de Belém*, Belém, ano XIV, n. 107, p. 1, 14 de mai. 1881.

Naquele ano, Ignacio Thomas de Andrade buscava esclarecer um conflito de propriedade com Luiz Antonio Pereira de Miranda. Ocorrido no “lugar Ananindeua”, o caso dizia respeito ao uso indevido dos terrenos de Ignazio de Andrade por Luiz de Miranda. Diferente do que foi visto anteriormente, Miranda não era um invasor, mas Andrade explicava a questão em seu reclame:

[...] resolvemos portanto trazer o facto á publicidade.  
Miranda é locatário de uma parenta nossa, que por nosso consentimento permittimos ao seu fallecido marido construir em nosso terreno uma pequena casa, onde actualmente está elle estabelecido, sem direito, porém, de utilizar-se de nossas mattas.<sup>65</sup>

O último trecho adiantava o problema principal. Apesar de Luiz de Miranda ocupar o terreno com consentimento dos proprietários, o argumento era de que o homem não possuiria o direito de utilizar dos recursos disponíveis nas “mattas” da propriedade. Pelo que fica evidente no texto, Miranda sabia da condição de estabelecer moradia sem outras vantagens, e:

Apesar, porém, que no dia 7 do corrente fomos avizados de que Miranda já há muito tempo fazia lenha em nossos terrenos, sem que para isso tivesse permissão nossa. Immediatamente fomos ao matto e lá encontramos effectivamente Miranda estragando as nossas mattas com as derrubadas que fazia e pedimos a elle que nós declarasse por ordem de quem fazia elle aquellas derrubadas.<sup>66</sup>

Na suposta confrontação com Miranda, no exato momento em que o homem realizava o corte de árvores para possivelmente comercializar achas de lenha, os proprietários solicitam verbalmente aquilo que as reclamações anteriores também mencionam: autorização. Percebe-se que sem a permissão de donos do terreno não seria possível produzir lenha legalmente. Algo que Miranda ignorava, pois segundo Ignacio de Andrade, quando foi questionado:

Respondeu-nos que de seu modo próprio entendeu fazer lenha nos terrenos, sem que para isso nos prestasse a menor satisfação, e que, se nós lhe impedíssemos a continuação d’esse serviço, que tinha para nós um bom revolver, o qual se achava com elle em punho, se duvidássemos muito, alli mesmo nos mostraria a força de seu valor.<sup>67</sup>

A questão principal era a extração de lenha sem autorização na propriedade. O locatário, Miranda, acreditava possuir o direito de realizar a derrubada de árvores, ao passo que os locadores não pretendiam autorizar tal uso de suas terras.

Ao fim do documento publicado no jornal, a reclamação ainda protestava “contra os prejuízos e danos que temos sofrido em nossas mattas”. Enfatizava, igualmente aos

<sup>65</sup> SOLICITADOS. *Diário de Notícias*, Belém, ano IX, n. 37, p. 3, 16 de fev. 1888.

<sup>66</sup> *Ibidem*.

<sup>67</sup> *Ibidem*.

proprietários anteriores, que fariam “valer os nossos direitos”, pois esses teriam sido “infamemente violentados por esse individuo perante as autoridades do paiz”<sup>68</sup>.

Também foi a retirada de lenha que deflagrou um conflito violento entre uma mulher e seu cunhado. O direito de uso da propriedade estava em questão, mas desta vez ambos os interessados possuíam permissão de uso das terras, pois eram moradores e parentes. O caso ocorrido na freguesia de Bom Intento, no distrito de Curuçá, em 1871, terminou com uma morte.

Os principais envolvidos foram Thereza da Paixão e seu cunhado Pedro Botelho. No cenário inicial, Thereza se encontrava em casa quando “dous escravos” de Pedro chegaram tentando “cortar folhas de palmeiras ao pé de sua moradia”. A mulher não aceitou a ação. Seu argumento era de que precisava das palmeiras “para cobrir sua caza do forno”.

Acrescentava ainda que seria mais fácil para eles “cortar mais longe” as palmeiras que precisavam, pois ela já era uma pessoa com “60 annos e não podia por esse motivo ir mais longe cortal-as”. Essa interferência aparentemente funcionou e os dois escravizados, que estavam seguindo a ordem de Pedro Botelho, realizaram a retirada das folhas em outro lugar.

No dia seguinte Thereza da Paixão foi em direção à “sua roça com seu machado”. Usando essa ferramenta pretendia “cortar alguma lenha para casa”. Optou por realizar o corte das árvores em um espaço próximo da “casa de forno de Pedro Botelho”. O conflito a respeito do corte da lenha se deu nesse momento. Pedro interferiu no trabalho de Thereza questionando sobre o direito que a mulher possuiria para derrubar as palmeiras que usaria como lenha. Então:

[...] foi quando aquelle [Pedro Botelho] perguntou-lhe se as palmeiras q’ existiam por alli tinham sido plantadas por Ella, ao que respondeu-lhe a pobre mulher que essas não, mas que as que estavam ao pé de sua casa se não forão plantadas por Ella forão pelos seos antepassados q’ tinham deixado o q’ elles possuíam (pois Pedro era cunhado de Thereza).<sup>69</sup>

O homem questionava o direito de uso das árvores por parte de Thereza. Ela, por sua vez, acionava uma ideia de direito fornecido pelos “antepassados”. Com isso, sua ideia era de que mesmo que as palmeiras localizadas perto da casa de forno de Pedro Botelho não tivessem sido plantadas diretamente por ela – como tinham sido as palmeiras de sua casa, que

<sup>68</sup> SOLICITADOS. *Diário de Notícias*, Belém, ano IX, n. 37, p. 3, 16 de fev. 1888.

<sup>69</sup> A PEDIDO – PARA O SR. DR. CHEFE DE POLICIA VER. *O Liberal do Pará*, Belém, ano III, n. 274, p. 2, 08 de dez. 1871.

os escravizados de Pedro tentaram cortar -, também era portadora do direito de transforma-las em lenha. Afinal, seus antepassados tinham preparado esse recurso para ela, que estaria apenas exercendo seu direito de uso.

O homem não aceitou pacificamente o argumento. Quando Thereza se retirava foi atacada por Pedro. Derrubada no chão, quando tentou se levantar sofreu novamente com um “empurrão” que a fez “cahir de costas por cima de uma porção de madeiras”. Além disso, Pedro “deu-lhe uns socos sobre os peitos”. Thereza, “Levantando-se ella como pôde”, foi para casa, mas adoeceu. Antes de falecer, segundo o jornal, “disse que o causador de sua morte era seu cunhado Pedro Botelho, em consequência das pancadas que lhe deu”<sup>70</sup>.

Esses casos em torno da extração de madeira para lenha não eram exclusivos de proprietários de terras. No período podem ser encontrados registros de terras nacionais, ou devolutas, envolvidas em problemas com a derrubada ilegal de madeira, possivelmente tanto para usos na construção quanto para a queima. Em 1880, por exemplo, Negrão & Irmão foram processados pela derrubada de madeira “em terrenos nacionaes”, em Abaeté no Pará, sem a devida autorização. Como não conseguiram comprovar que as madeiras foram “tiradas em terrenos propios” foi sugerido que o produto das derrubadas fosse entregue ao “arsenal de marinha”<sup>71</sup>.

Para evitar situações como essa, indivíduos, como Domingos Pereira Lima, já se preocupavam em 1855 com a solicitação para “fazer transportar diversas madeiras do Districto de Cayrari”<sup>72</sup> até a capital da Província do Pará de forma oficialmente autorizada. Afinal, a retirada de madeira, em especial da lenha, em terrenos que não fossem próprios geravam inclusive gratificações em busca dos lenhadores responsáveis. É com esse intuito que apareceram trinta chamadas de “ATENÇÃO” em um jornal de Belém. No ano de 1875 o jornal publicava um texto informando que “Gratifica-se com 50\$ réis a pessoa que prender em flagrante e com as devidas formalidades a qualquer ladrão de lenha, devastador dos terrenos marginaes da estrada de Bragança”<sup>73</sup>. A produção de lenha sem autorização, como pode se ver, era uma realidade cotidiana na região amazônica da segunda metade do século XIX.

<sup>70</sup> A PEDIDO – PARA O SR. DR. CHEFE DE POLICIA VER. **O Liberal do Pará**, Belém, ano III, n. 274, p. 2, 08 de dez. 1871.

<sup>71</sup> SECÇÃO LIVRE – COM VISTA Á S. EXC. O SR. DR. PRESIDENTE DA PROVINCIA. **O Liberal do Pará**, Belém, ano XII, n. 222, p. 2, 01 de out. 1880.

<sup>72</sup> PORTARIA. **Jornal Treze de Maio**, Belém, ano XVII, n. 569, p. 2, 23 de out. 1855.

<sup>73</sup> ATENÇÃO. **Jornal A Regeneração**, Belém, ano III, n. 6, p. 3, 20 de mai. 1875.



O limite de propriedade para extração de madeiras poderia inclusive envolver proprietários particulares contra a ação sem autorização de órgãos do governo. Em 1876, José Antonio Pereira de Farias, proprietário de terras no Aurá reclamava “Para evitar, que se continue a tirar madeiras nas terras do Aurá”, pois autoridades como o inspetor do Arsenal da Marinha ordenavam derrubadas em sua propriedade. Antonio de Farias alegava ainda que iria “usar dos meios legais no caso de se continuar no abuso de tirar madeiras, sem licença previa”<sup>74</sup>. Nesse caso era o proprietário que solicitava ao órgão do governo a devida autorização para a prática de extração.

Nos casos mencionados anteriormente fica visível que o respeito pela propriedade, seja de terras “nacionais” ou de particulares, era a principal questão quando se tratava de impedimento ou facilitação do corte de árvores. Fosse para o uso na construção ou para a queima, seria necessário possuir a devida permissão de obtenção de recursos no local utilizado para a derrubada.

É nesse sentido que algumas solicitações de ampliação de propriedades aparecem. Baseando o argumento na necessidade por lenha e na incapacidade do terreno em fornecer as árvores suficientes para as derrubadas, alguns donos de terras faziam requerimentos para adquirir maior extensão da propriedade. Um requerimento de 1856 demonstra o funcionamento desses pedidos, que poderiam ser de fato criados pela necessidade de maior estoque de árvores para produção de combustível, ou usados como estratégia visando apenas o acúmulo de terras:

Dito [Requerimento] de Manoel dos Passos Costa Galante, pedindo a posse das terras contiguas á sua olaria na Cidade de Obidos, e bem assim licença para cortar lenha nas mesmas terras para o serviço da dita sua olaria. – Ao Senr. Juiz Municipal de Obidos, para informar.<sup>75</sup>

Com essa mesma lógica de Manoel Galante, João Augusto também enviou requerimento para a Província do Pará argumentando que:

[...] não sendo o terreno da fazenda Cacoalinho sufficiente para fornecer barro e lenha para aquelle estabelecimento de sua propriedade, requeria por aforamento perpetuo o fundo do mesmo terreno pela rua da Conceição até a travessa do Juruna, em continuação do que foi ultimamente concedido ao cirurgião Albuquerque, bem como os que ficão no fundo deste.<sup>76</sup>

<sup>74</sup> PARA EVITAR, QUE SE CONTINUE A TIRAR MADEIRA. **O Liberal do Pará**, Belém, ano VII, n. 266, p. 2, 22 de nov. 1876.

<sup>75</sup> DESPACHOS. **Jornal Treze de Maio**, Belém, ano XVII, n. 846, p. 3, 25 de set. 1856.

<sup>76</sup> LIBERAL DO PARÁ – BELEM 20 DE JULHO DE 1881. **O Liberal do Pará**, Belém, ano XIII, n. 161, p. 2, 20 de jul. 1881.

A suposta necessidade por mais combustível se tornava então um aparente forte argumento para fornecer embasamento aos requerimentos de proprietários que pretendiam ampliar suas terras. Provavelmente a introdução da navegação a vapor, na segunda metade do século XIX, influenciou os proprietários e o posicionamento das províncias para a aceitação dos pedidos.

Existem indícios de que alguns compradores possuíram interesses na compra de terrenos planejando lucrar com a produção e comercialização de lenha a ser oferecida aos vapores. Valentim Vela, habitante da Província do Amazonas, parece ter pensado com essa mentalidade em 1883, ano em que foi mencionado no jornal “requerendo por compra um terreno devoluto no rio Jutahy [afluente do Solimões]”<sup>77</sup>.

O mesmo Valentim Vela publicou, no ano seguinte, um anúncio de jornal em que:

Os abaixo assignados declaramos ao corpo commercial desta [Amazonas] e da praça do Pará, que nesta data contrahiram uma sociedade commercial, sito no lugar denominado Foz do Jutahy no rio Solimões, cuja firma girará sob a razão de Valentim Vela & Pereira da qual ambos farão uso.

Declaram mais terem montado um magnífico deposito de lenha no mesmo lugar e para isso chamam a atenção dos Srs. commandantes dos vapores.

Foz do Jutahy, 4 de fevereiro de 1884.

Valentim Vela.

Lazaro Monge Pereira.<sup>78</sup>

Com o interesse de compra do terreno no Rio Jutai em 1883 somado ao anúncio de um “magnífico depósito de lenha” em 1884, localizado em um sítio com nome que sugere ser na região em que o Rio Jutai desemboca no Rio Solimões (apesar de anunciar apenas ser “no rio Solimões”), é de se considerar uma preocupação prévia de Valentim Vela com a comercialização de combustível.

É muito provável que outras formas de produção de renda também estivessem nos planos de Valentim, mas ao que parece ele compreendeu que a região era propícia ao florescimento de um depósito de lenha e a partir disso manteve a expectativa de lucros ao comprar “terreno devoluto no rio Jutahy” – como ficou evidente nesta Dissertação, o Rio Jutai realmente mantinha fluxo de embarcações a vapor e, em consequência disso, presença de estabelecimentos para venda de combustível.

<sup>77</sup> DESPACHO DO MEZ DE MARÇO – DIA 3. **Jornal Amazonas**, Manaus, ano XVII, n. 845, p. 2, 11 de mar. 1883.

<sup>78</sup> OS ABAIXO ASSIGNADOS. **Jornal Amazonas**, Manaus, ano XVIII, n. 1011, p. 4, 04 de mai. 1884.

É possível que tenha comprado mais terrenos antes da criação da sociedade com Lazaro Monge Pereira, mas é fato que ainda em 1896 continuava requerendo compra de “um terreno a margem esquerda do rio Jutahy”<sup>79</sup>. Nas duas compras de terras por Valentim Vela, ambas no Jutaí em 1896, seguia-se o rito de divulgar o interesse em adquirir o espaço, em seus detalhes de dimensões e localização, para outros possíveis já proprietários da terra se manifestarem contra a compra. Algo que não era incomum, mas que se feito posteriormente poderia prejudicar os negócios da venda de lenha ou demais usos da propriedade - como a extração da seringa, que ainda no início do século XX era uma espécie que despertava o desejo de compradores de terras<sup>80</sup>.

A Seringueira (*Hevea brasiliensis*), inclusive, parece ter sido uma espécie privilegiada quando se tratava de transformação de árvores em achas. Apesar de não terem sido encontradas discussões sobre espécies proibidas de usar para a queima, duas aparecem com proibição de derrubar, o que logicamente acarreta na impossibilidade de uso da sua madeira como lenha. Na Província do Amazonas, em 1872, o Código de Posturas da Câmara Municipal da Villa de Serpa apresentava um capítulo sobre “árvores e animaes damninhos”. Nos artigos 13 e 14 regulamentava o corte de seringueiras e andirobeiras decretando que:

Art. 13 – É expressamente prohibido o derrubamento de arvores de seringa, e ninguem poderá faser roçados nas proximidades de seringaes, ou neles atacar fogo, sob pena de 20\$ réis de multa ou oito dias de prisão por cada arvore cortada ou queimada.

Art. 14 – É egualmente prohibido o derrubamento da arvore denominada – andirobeira – salvo se for para lavoura.<sup>81</sup>

É facilmente compreensível a proibição do corte das seringueiras, pois a economia das províncias do Pará e Amazonas começava a ganhar muito com a produção da borracha, que dependia dessas árvores em pé para o processo de obtenção do látex. A derrubada dessa espécie, para qualquer uso, seria visto como um grande prejuízo. Supõe-se que árvore de andiroba (*Carapa guianensis*) foi protegida por conta de sua possibilidade medicinal<sup>82</sup> e comercial, a partir do óleo de andiroba, que no século XIX era utilizado para cura ou produção de energia e sabão.

<sup>79</sup> REPARTIÇÃO DE TERRAS. **Diário Oficial**, Manaus, ano IV, n. 654, p. 3, 28 de fev. 1896.

<sup>80</sup> ESTEVES, Carlos Leandro. Fazendo divisas em terrenos alheios: um estudo preliminar sobre posse, propriedade da terra e conflitos em intendências municipais no Pará entre fins do século XIX e início do XX. **Revista Maracanan**, n. 23, p. 43-44, 2020.

<sup>81</sup> CODIGO DE POSTURAS DA CAMARA MUNICIPAL DA VILLA DE SERPA – CAPITULO VI – DAS ARVORES E ANIMAES DAMNINHOS. **Jornal Amazonas**, Manaus, ano VI, n. 448, p. 1, 06 de jul. 1872.

<sup>82</sup> MENEZES, Antônio José Elias Amorim de. O histórico do sistema extrativo e a extração de óleo de andiroba cultivado no município de Tomé-Açu, Estado do Pará. In: **Congresso da Sociedade Brasileira de Economia e Sociologia Rural**, n. 42, p. 4, 2005.

Apesar disso, o motivo contra o corte de tais espécies não estava relacionado diretamente com a queima. Afinal, a proibição do corte era total. Não se proibia apenas a sua transformação em achas, mas também em tábuas, em embarcações ou construções civis. O controle do corte das árvores para queimar, na maioria das vezes, parece ter ignorado a espécie de cada tronco. Por isso que a Maçaranduba e o Pau-mulato, que eram espécies tidas como muito úteis na construção civil, podiam ser queimados livremente nas fornalhas dos vapores. O direito de uso da propriedade, pelo que os indícios indicam, foi mais importante na definição de quais árvores podiam ou não ser cortadas.

Documentos que são expressões significativas disso são os contratos das províncias com as companhias de navegação. O Império e as Províncias do Pará e Amazonas parecem ter considerado apenas o direito de propriedade quando elaboraram e deram continuidade à navegação a vapor na região. O contrato de 1868 que estabelecia a navegação nos rios Madeira, Purus e Negro, no Amazonas, apresentava cláusula específica sobre a obtenção de combustível.

Expressamente manifestava que “Fica também concedida á companhia permissão para cortar a lenha que for necessária para o consumo dos seus vapores nos terrenos devolutos sites as margens dos rios”<sup>83</sup>. Em outro contrato, no ano de 1873, o texto era mais explícito sobre a sua preocupação com a manutenção da propriedade privada, o que ressaltava a ausência de menção aos tipos de árvores que poderiam ou não ser cortados:

CLAUSULA 20

Para facilitar a aquisição de combustível para os vapores, fica também concedida a companhia permissão para cortar a lenha que necessitar para o consumo dos seus vapores nos terrenos adjacentes ás margens dos rios do seu trajecto, sem prejudicar as propriedades particulares.<sup>84</sup>

Essa ausência de controle das espécies que poderiam ser queimadas foi o que permitiu uma reclamação em jornal paraense, do ano de 1876, contra “a devastação desses milhares de páos úteis que são todos os annos destruídos pelo fogo não só em terras particulares, como até nas do Estado”<sup>85</sup>. Nitidamente utilitária, a reclamação defendia um melhor aproveitamento da madeira do que apenas uso como lenha ou queima no processo de preparar a lavoura.

Preocupação que nos leva para a próxima e última seção deste capítulo.

<sup>83</sup> CLAUSULAS PARA A NAVEGAÇÃO DOS RIOS MADEIRA, PURÚS E NEGRO, Á QUE SE REFERE O DECRETO N. 3,898 DESTA DATA. In: REGO, Jacintho Pereira do. **Exposição [...] no dia 24 de agosto de 1869**. Manaus: Typographia do Amazonas, p. 89, 1869.

<sup>84</sup> PARTE OFFICIAL – ACTOS DO GOVERNO DA PROVINCIA. **Boletim Oficial**, Manaus, ano I, n. 21, p. 2, 01 de abr. 1873.

<sup>85</sup> COUSAS DA EPOCHA. **O Liberal do Pará**, Belém, ano VIII, n. 278, p. 1, 07 de dez. 1876.

### 3. “lenhadores e carvoeiros, que entendem de si para si”

Estas duas ultimas estações são necessárias para fornecerem combustível ao Vapôr, que difficilmente achará em Villa Bella e Serpa toda a lenha que precisa para quase 60 horas de navegação, e mesmo porque interessa ao Governo e ao Paiz o dividir o córte da lenha por muitos pontos, afim de não vermos brevemente as nossas matas calvas e estragadas ao redor das povoações.<sup>86</sup>

Em alguns registros, como o do jesuíta André João Antonil em suas observações sobre os engenhos de açúcar no Brasil colônia, a constatação do grande consumo de lenha não gerou grandes incômodos. Mesmo constatando que as fornalhas dos engenhos funcionavam como “bocas verdadeiramente tragadoras de matos”<sup>87</sup> - sendo necessários escravizados específicos para a função de abastecimento do combustível (os chamados “metedores de lenha”) –, o jesuíta ainda mantinha crença na “imensidade dos matos” do Brasil. Essa, por sua vez, era geradora, para Antonil e outros, de uma “sensação de inesgotabilidade dos recursos naturais”<sup>88</sup>.

No entanto, ainda em 1780 emergiam preocupações com “a falta das madeiras, das lenhas e dos capins” perto de povoações<sup>89</sup>. Emergiam também tentativas utilitárias, em 1798, para “economia das lenhas, particularmente nas fornalhas dos engenhos de açúcar, inculcando o método de queimar as canas já moídas”<sup>90</sup>.

A maioria dos comentários a respeito da produção de lenha e desflorestamento, levantados na historiografia do Brasil que menciona o tema, exhibe uma visão direcionada ao melhor aproveitamento dos recursos. As críticas contra o corte de árvores para a queima estavam relacionadas ou com a manutenção dessa prática (que com o fim dos matos ao redor das povoações impediria ou aumentaria o custo da produção de lenha) ou com o aproveitamento da madeira para outras funções.

É de se reconhecer que “a crítica ambiental na Amazônia não foi muito intensa no período anterior a 1888” - o que inclui a crítica do corte de lenha, mas ao mesmo tempo se compreende que isso “não significa que ela não tenha existido”<sup>91</sup>. Na realidade, a preocupação

<sup>86</sup> SALES, Marcos Pereira de. Descrição e roteiro da viagem do vapôr Marajó, desde a capital do Pará até a cidade da Barra, Capital da Província do Amazonas, pelo Dr. Marcos Pereira de Sales, Major do corpo de Engenheiros. **Treze de Maio**, Belém, ano XIV, n. 257, p. 2, 24 de nov. 1853.

<sup>87</sup> ANTONIL, André João. **Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas**. Brasília: Senado Federal, p. 143, 2011.

<sup>88</sup> PÁDUA, José Augusto. **Um sopro de destruição: pensamento político e crítica ambiental no Brasil escravista, 1786-1888**. Rio de Janeiro: Zahar, p. 74, 2002.

<sup>89</sup> Ibidem, p. 75.

<sup>90</sup> Ibidem, p. 57.

<sup>91</sup> Ibidem, p. 203.

utilitária com a derrubada de árvores a serem utilizadas como combustível parece não apenas ter sido existente entre 1850 e 1888 nas Províncias do Pará e Amazonas, mas também foi acompanhada de críticas interessadas em fatores estéticos da manutenção arbórea.

O escrito do engenheiro Marcos Pereira de Sales, exposto no início desta seção, é um exemplo significativo. Observando o início da introdução da navegação a vapor na região amazônica, Marcos de Sales atentou e não se privou de comentar a respeito dos danos observados. A nova tecnologia dos vapores seria vantajosa, aos olhos de muitos, mas também pareceu perigosa na visão do engenheiro.

Por conta disso deixou registrado, em 1853, a sua proposta de dividir os pontos que os vapores seriam abastecidos com o combustível. Aparecia como fator principal de sua orientação a crítica contra um processo de derrubadas sem controle das árvores a serem transformadas em lenha. A divisão do “córte de lenha” por muitos pontos ao longo do rio seria, em suas palavras, de interesse não apenas das províncias amazônicas, mas também era importante ao “Paiz”.

Sua perspectiva elencou dois aspectos, a partir de termos que levantam fatores utilitários e estéticos. Marcos Pereira de Sales orientou o controle do corte do combustível tendo em vista que em pouco tempo, com o grande consumo indispensável de lenha aos vapores em cada parada, as matas próximas das povoações se encontrariam “calvas e estragadas”<sup>92</sup>.

O processo minimamente mais organizado de produção do combustível pareceu nas reflexões de Sales uma necessidade para a manutenção da beleza, evitando matas “calvas”, e utilidade das matas da região, impedindo que fossem “estragadas”. Provavelmente o engenheiro tinha em vista tanto as árvores das margens dos rios quanto do interior das matas. A reflexão sobre o desflorestamento que seria gerado pela introdução da navegação a vapor ocasionou, como pode ser observado no registro de Marcos de Sales, a preocupação com a estética das matas, mas também com a manutenção da sua utilidade.

Ao que parece, o emprego da lenha como combustível da navegação a vapor gerou em outras regiões do Império do Brasil preocupações semelhantes. No ano de 1851, em uma discussão no Senado do Império, a questão da navegação a vapor na Bahia, Sergipe e Alagoas

---

<sup>92</sup> SALES, Marcos Pereira de. Descrição e roteiro da viagem do vapôr Marajó, desde a capital do Pará até a cidade da Barra, Capital da Província do Amazonas, pelo Dr. Marcos Pereira de Sales, Major do corpo de Engenheiros. **Treze de Maio**, Belém, ano XIV, n. 257, p. 2, 24 de nov. 1853.

gerou debates a respeito do uso de combustível. Enquanto Antonio Dantas de Barros Leite, Senador natural de Alagoas, defendia o emprego da lenha como preferível ao do carvão, Francisco Gonçalves Martins, Senador natural da Bahia, enfatizava que “uma embarcação destinada principalmente à carga não pode preferir o combustível da lenha, que ocuparia todo local reservado para aquela”<sup>93</sup>. Além disso, Gonçalves Martins ressaltava que “Nem devemos querer que se empregue esse combustível, porque é o estrago das nossas matas”<sup>94</sup>.

A presença de reflexões que relacionavam criticamente o a produção de lenha para os vapores, ou outros usos, com matas “estragadas” possivelmente foi mais frequente do que os documentos aparentam, mesmo na região do Pará e Amazonas. Os autores que mencionam a questão a registram geralmente em meio a interesses de melhor aproveitamento de recursos. É o caso dos escritos do Tenente Rufino Luiz Tavares.

Tavares atuou como comandante de vapor na região amazônica na década de 1860, além de ter participado ativamente do cotidiano no Pará e Amazonas, fundando inclusive uma sociedade em 1864<sup>95</sup>. Sua experiência nos vapores e possivelmente a interação com outros intelectuais auxiliaram na produção de seu estudo a respeito do Rio Tapajós, publicado no ano de 1876.

Nas observações de Rufino Tavares os “Productos espontâneos da natureza” são enfatizados como motivo de atenção. Esses gêneros “de produção espontânea da natureza existentes com abundancia no Tapajoz” eram, na visão do Tenente, “de summa importancia e nelles a riqueza do Estado póde encontrar uma fonte perenne de prosperidade”<sup>96</sup>.

Entre essas riquezas, Tavares destacava as “madeiras” muito “diversas” presentes no Tapajós e em toda a Província do Pará. Enfatizava ainda que “Nenhuma outra região foi mais prodigamente favorecida de madeiras”. Porém, Rufino Tavares não se privou de revelar sua tristeza com a falta de “medidas enérgicas” com o objetivo de “evitar que a devastação das matas continue”.

---

<sup>93</sup> SESSÃO EM 22 DE AGOSTO DE 1851 – Presidência do Sr. Cândido José de Araújo Vianna. **Anais Do Senado do Império do Brasil (Livro 4)**. Brasília: Senado Federal, p. 479, 1978.

<sup>94</sup> Ibidem.

<sup>95</sup> NUNES, Francivaldo Alves. O Rio Tapajós na memória do Tenente Rufino Luiz Tavares (1876): elemento de riqueza, via de comunicação e de estabelecimentos agrícolas e industriais. **Sertão História**, v. 1, n. 2, p. 78-93, 2022.

<sup>96</sup> TAVARES, Rufino L. **O Rio Tapajoz**: memória onde se estuda semelhante tributário do Amazonas [...]. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, p. 18, 1876.

A perspectiva da “devastação” que entristecia o Tenente é revelada em seguida, por suas próprias palavras. Criticava que mesmo no processo de preparação “Para um insignificante roçado” o “machado, o fogo e a incúria nada respeitam”. Derrubando e queimando a região para preparar o solo, “derrubam-se muitas vezes árvores tão valiosas e colossaes” que apenas uma, segundo o Tavares, conseguiria superar o valor de toda a produção do roçado.

Em seu escrito menciona ainda que a legislação em vigor precisaria de “alguma reforma”, pois seria necessário “tornar aproveitável nossas vastas florestas como industria, evitando sua destruição”. A lógica de Rufino Tavares era, evidentemente, utilitária. Visava o melhor aproveitamento das madeiras. Perder para a queima os troncos de árvores “valiosas” seria contraproducente para a economia das províncias e do Império.

Dentro dessa noção ele se preocupou em chamar atenção para a ampliação da “navegação” por “barcos movidos a vapor” pela região, o que ocasionava o crescimento de “depósitos de lenha para combustível” ao longo dos rios. Sua preocupação com tais depósitos era com a atuação “sem escolha de qualidade”.

Defendia que na província do Pará existiam madeiras com capacidade suficiente de combustão para as fornalhas, e que conseguiriam produzir energia aproximada a do carvão mineral, mas argumentava que seria indispensável fazer a seleção daquelas “Entre centenas de espécies, com pouca aplicação na construção naval e civil”. Novamente revelando sua lógica utilitária. Acreditava algumas espécies não deveriam ser queimadas nas fornalhas, mas não para manter a beleza das matas e sim para possibilitar um suposto melhor uso da madeira, seja no comércio de exportação ou produção para uso interno.

Preocupou-se ainda em realizar uma seleção de quais seriam recomendáveis para a queima nos vapores. São citadas as madeiras do “Anany – Ajará – Anderoba-rana – Curipirana – Jutahi – Jacamum – Mucucu – Páo-mulato – e Pacaxi”<sup>97</sup>. Foi categórico em expressar sua proposta e os danos que seriam gerados caso as autoridades competentes não tomassem atitudes:

Sejam estas e outras nas mesmas condições, as permitidas aos extractores de lenha, que não se atreverão pôr á venda a lenha, fabricada de madeiras de lei, como fazem de continuo e impunemente. Se continuar a predominar tão extranhavel desleixo

---

<sup>97</sup> TAVARES, Rufino L. **O Rio Tapajoz**: memória onde se estuda semelhante tributário do Amazonas [...]. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, p. 19, 1876.



por parte das autoridades encarregadas de semelhante ramo do serviço publico, isso importará para o futuro na decadência e esterilidade do paiz.<sup>98</sup>

Enquanto Marcos de Sales utilizou dos termos “calvas” e “estragadas”, definindo valores estéticos e também de usos, a escrita de Rufino Tavares explicita a visão utilitária de seu pensamento a respeito da transformação de árvores em lenha. A preocupação de Tavares parece ser tão somente a “decadência” e “esterilidade” do Império. O fator essencial seria o uso dos “Productos espontaneos da natureza” que gerassem melhores rentabilidades para as províncias amazônicas e ao Império.

No entanto, é de se ponderar a possibilidade de o escrito do Tenente enfatizar isso por conta de ser a pretensão principal do trabalho, mas que possivelmente valores estéticos também estivessem presentes em seus pensamentos. Um forte indício de que o apreço não utilitário também fizesse parte das preocupações de Tavares é o fato de o próprio ter afirmado que o tema da “devastação das matas” seria uma conveniente oportunidade “para entrar em mais largas considerações, se outro não fosse o fim do presente trabalho”<sup>99</sup>.

Logo, fica nítido que a fonte não permite acesso aos outros pensamentos de Rufino Tavares a respeito do tema, justamente por conta de o objetivo do trabalho ser, na visão do próprio autor, outro. Entre esses pensamentos, que não se pode ter acesso, talvez estivesse o interesse estético em impedir que as matas ficassem “calvas”. O que aproximaria a perspectiva do Tenente com a manifestada pelo engenheiro Marcos Pereira de Sales. Uma de 1876, em momento já avançado da navegação a vapor, e outra de 1853, quando a necessidade por combustível para as fornalhas ainda começava a ser realidade nos rios amazônicos.

É inegável que o processo de corte de árvores para uso como combustível gerou incômodos em pensadores das províncias do Pará e Amazonas. Mesmo que muitos não tenham aprofundado alguma discussão a respeito do tema em seus trabalhos, como Rufino Tavares, outros escritos se transformam em registros de sentimentos gerados a partir da observação visual da lenha em achas. Um pequeno fragmento presente no conto “O Boto II”, do autor paraense José Veríssimo publicado na Revista Amazônica de 1883, demonstra a presença de tais sentimentos. Ao descrever o cenário de um porto em Óbidos, no Pará, a parada para o combustível em uma embarcação é apresentada:

<sup>98</sup> TAVARES, Rufino L. **O Rio Tapajoz**: memória onde se estuda semelhante tributário do Amazonas [...]. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, p. 19, 1876.

<sup>99</sup> Ibidem, p. 18-19.

[...] negociantes, que forão buscar suas cargas, passageiros que desembarcavam ou embarcavam. Quatro grandes batelões atropelados de lenha regularmente cortada em achas iguaes, tinham já atracado ao navio, dous por banda, e forneciam-lhe o mantimento para as fomalhas, á custa das mattas preciosas d'aquelles sítios.<sup>100</sup>

Entre passageiros e negociantes, um breve comentário de José Veríssimo que expressa a angústia pela derrubada das árvores, “mattas preciosas”, em consequência da navegação a vapor pelos rios da Província do Pará. Veríssimo manifesta certo tom de tristeza ao descrever a “lenha regularmente cortada em achas iguaes” que servia como mantimento de todo o funcionamento da embarcação. Veríssimo, assim como Marcos Pereira de Sales, aparenta considerar valores para além dos utilitários quando observa a utilização das árvores como lenha. Afinal, considera que a lenha é gerada prejudicando matas, pois seriam geradas à sua custa.

Com base em fontes históricas como essas, é possível compreender que a percepção visual sobre a quantidade da lenha – que significava derrubada das matas – vivenciada por pensadores da região produziu receios não utilitários a respeito do corte das árvores em achas de lenha. Uma realidade verificável tanto no início da navegação a vapor, com Pereira de Sales em 1852, e ao longo do uso dessa tecnologia nas décadas posteriores, como no caso de Veríssimo em 1883. Documentos como o de Rufino Tavares deixam vestígios sobre a maior presença de tais reflexões no Pará e Amazonas, mas na opção pelo não registro, pois a preocupação em tais documentos não abarcaria, pela ótica de seus produtores, a discussão do tema.

É possível então que na preocupação de Tavares Bastos com a “devastação das mattas vizinhas dos povoados” que “vai encarecendo o preço da lenha” e em sua proposta de “substituição da lenha pelo carvão de pedra”<sup>101</sup> estivesse somada a preocupação com a manutenção das matas. O “carvão de pedra” seria então uma forma de resguardar o arvoredo da região. Talvez pensando como o Senador Gonçalves Martins, e notando no uso da lenha para os vapores “o estrago das nossas matas”<sup>102</sup> para além do interesse mencionado com o “preço” do combustível. Sentimentos de preocupação com o belo aparentemente eram suscitados quando certos indivíduos se deparavam com as árvores em forma de acha.

<sup>100</sup> VERISSIMO, José. SCENAS DA VIDA AMAZONICA - O BOTO II. In: **Revista Amazonica**. Pará: Escriptorio da Revista Amazonica, ano I, Tomo I, nº 6 – agosto, p. 187, 1883.

<sup>101</sup> BASTOS, Aureliano Cândido Tavares. **O Valle do Amazonas**: estudo sobre a livre navegação do Amazonas, estatística, produções, comércio, questões fiscaes do Valle do Amazonas. Rio de Janeiro: B. L. Garnier, Livreiro Editor, p. 255, 1866.

<sup>102</sup> SESSÃO EM 22 DE AGOSTO DE 1851 – Presidência do Sr. Cândido José de Araújo Vianna. **Anais Do Senado do Império do Brasil (Livro 4)**. Brasília: Senado Federal, p. 479, 1978.

O belo, sinônimo de “Formoso” segundo dicionário do século XIX<sup>103</sup> (aquilo que era agradável aos sentidos e termo muito utilizado para o mundo natural), presente no ambiente do Pará e Amazonas era reconhecido em algumas árvores. Como a “grande beleza” reconhecida por Santa-Anna Nery no “pau-precioso” (*Mesilodaphne preciosa*)<sup>104</sup>. Também reconheciam o belo na visão em conjunto das diferentes árvores, como Elizabeth Agassiz defendeu quando escreveu que “a beleza da paisagem [dos rios do Amazonas] reside toda nas florestas”<sup>105</sup>. A derrubada da mata em grande número para as fornalhas dos navios afetava, pelo menos para a percepção de alguns indivíduos, a manutenção estética. O risco era que as “mattas preciosas” acabassem perdendo beleza ao ficarem “calvas” por conta da produção de lenha. A existência de alguma preocupação com isso é compreensível mesmo no momento inicial da navegação a vapor. Afinal, o consumo de combustível exigia a derrubada de árvores. Estas ficavam amontoadas e bem visíveis, gerando em certos momentos reflexões sobre o futuro das matas que forneciam esse alimento aos vapores. A Tabela 4 exhibe algumas cifras que buscam expressar visualmente esse cenário de derrubadas em um trajeto a vapor.

**Tabela 4:** Consumo de lenha em uma viagem a vapor de ida e volta em 1853 e uma estimativa de árvores cortadas.

Local de abastecimento - Ida	Achas	Estimativa de árvores derrubadas	Local de abastecimento - Volta	“Achões” de lenha	Estimativa de árvores derrubadas
Manaus	3.000	300	Tabatinga	1.408	140
Ega	4.000	400	São Paulo	450	45
Fonte-Boa	2.500	250	Tonantins	1.030	103
Tonantins	1.400	140	Fonte-Boa	3.950	395
Amaturá	1.400	140	Ega	1.364	136
Oliveira	3.822	382	Alvellos	2.082	208
Tabatinga	2.500	250			
<b>TOTAL</b>	18.622	1.862	<b>TOTAL</b>	10.284	1.027

Fonte: Autor baseado em dados de João Wilkens de Mattos e Robert Clough. 2024.

<sup>103</sup> PINTO, Luiz Maria da Silva. **Dicionário da Língua Brasileira**. Ouro Preto: Typographia da Silva, p.152, 1832.

<sup>104</sup> NERY, Santa-Anna. **O país das amazonas**. Brasília: Edições do Senado, p.123, 2018 (original de 1889).

<sup>105</sup> AGASSIZ, Luiz. AGASSIZ, Elizabeth Cary. **Viagem ao Brasil: 1865-1866**. Tradução de Edgar de Mendonça. Brasília: Senado Federal, p. 166, 2000.

Nessa tabela, Tabela 4, os dados tratam sobre o consumo de combustível do vapor utilizado pelo Conde Rozwadowski e João Wilkens de Mattos em viagem de Manaus até Nauta (Peru) em 1853, levando em conta apenas as paradas realizadas no Amazonas. A estimativa a respeito da quantidade de árvores é realizada a partir da informação do viajante Robert Clough, que registrou a transformação de uma árvore (com tronco de doze metros) em um total de dez achas de lenha<sup>106</sup> - medindo cada uma cerca de 1,20 metros de comprimento. Esse valor é próximo dos 1,14 metros registrados quando Conde Rozwadowski refletiu sobre as melhores proporções para os combustíveis nas fornalhas dos vapores<sup>107</sup>. A categoria de “Achões”, mencionada na coluna cinco, foi construída pelo Comandante da embarcação para descrever, segundo o próprio documento que apresenta o consumo do vapor<sup>108</sup>, aquelas que valem por “duas achas das dimensões” mais frequentes.

Fica evidente que o número de árvores utilizadas pode então ter sido maior do que o apresentado nessa estimativa da Tabela 4 (até por conta de os “achões” terem sido considerados apenas como uma acha), não apenas nessa viagem, mas nas muitas outras que ocorreram entre as décadas de 1850 e 1880 nas Províncias do Pará e Amazonas. Os indícios permitem considerar que esse número total de 2.889 árvores derrubadas para a lenha, utilizada na viagem de ida e volta, esteja próximo do real na Amazônia do século XIX, talvez com cifras um pouco para mais ou para menos.

A quantidade de árvores que necessitavam ser derrubadas para a produção da lenha era, como ficou nítido, significativa em cada parada. Considerando como correta a afirmação do engenheiro Marcos Pereira de Sales, de que em média eram normalmente embarcadas 4 mil achas em cada parada<sup>109</sup>, é igualmente correto sustentar que eram cortadas, pelos indivíduos que se transformavam em lenhadores, em média o equivalente a 400 árvores de

<sup>106</sup> CLOUGH, Robert Stewart. **The Amazons: diary of a twelve month's journey**. London: South American Missionary Society, p. 169. 1873.

<sup>107</sup> ROZWADOWSKI, Florestan (Conde). Relatório da viagem do Vapor Marajó da cidade a Barra do Rio Negro á povoação de Nauta na República do Peru. In: FERRAZ, Luiz Pedreira do Couto. **Documentos anexos ao relatório do Ministério do Império do Brasil – Apresentado a Assembleia Geral Legislativa**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, p.7, 1854 (p. 99 do Relatório Total).

<sup>108</sup> MATTOS, João Wilkens de (Secretario Província do Amazonas). Demonstração comparativa dos mappas apresentados pelo Commandante do Vapor Marajó, e o Conde Florestan, do combustível que o mesmo Vapor recebeu nos diversos pontos [...]. In: FERRAZ, Luiz Pedreira do Couto. **Documentos anexos ao relatório do Ministério do Império do Brasil – Apresentado a Assembleia Geral Legislativa**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, [Tabela] página não numerada, 1854 (p. 189 do Relatório Total).

<sup>109</sup> SALES, Marcos Pereira de. Descrição e roteiro de viagem do Vapor – Marajó -, desde a Capital do Pará até a Cidade da Barra Capital da Província do Amazonas pelo Capitão do Imperial Corpo D’Engenheiro. In: MARTINS, Francisco Gonçalves. **Ministério do Império do Brasil, Relatório do ano de 1852 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 1ª sessão da 9ª legislatura**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, p. 9 (p. 219 do Relatório Total), 1853.

doze metros por parada de um vapor. Algo que explicaria o interesse desse mesmo engenheiro em recomendar como interesse do Império e das províncias amazônicas o controle sobre o corte da lenha. Realizando a divisão desse corte em diferentes áreas se evitaria, na ideia de Pereira de Sales, as matas calvas e estragadas pelo menos ao redor das povoações.

No entanto, é de se reconhecer o fato intrigante de que o tema não recebeu grande destaque nos escritos como o de Rufino Tavares. Afinal, além do grande consumo gerado em cada parada dos vapores, a seleção das espécies a serem cortadas para a produção de lenha também se tornou uma questão de preocupação.

Diferente de uma preocupação estética com o desflorestamento das matas, o receio da com a queima de certas espécies de árvores foi baseado mais enfaticamente em expectativas utilitárias para o melhor aproveitamento econômico das madeiras. Essa busca por melhor aproveitamento de determinadas espécies de árvores fica evidente em um documento de 1858, o qual a Província do Pará fez circular por meio de jornal.

Tratava-se de uma articulação do governo para executar as exigências do Ministério da Marinha, que entre 1857 e 1858 realizou solicitações ao Pará a respeito do controle de alguns tipos de madeiras. Em fevereiro de 1858 o Ministério da Marinha encaminhava comunicado ao Presidente do Pará no qual enfatizava que “ficou muito reduzido o numero das madeiras cujo corte é prohibido”<sup>110</sup>. O documento emergia em resposta aos “inconvenientes apontados” pelo governo do Pará a respeito dessa proibição, e para contorná-los o Ministério ainda acrescentava a permissão de “as madeiras que as enchentes arrastarem ser aproveitadas pelos particulares” desde que fossem tomadas “as cautelas necessárias para que com esse pretexto não estabeleção elles [os particulares] córtes nas matas do Estado”<sup>111</sup>.

Buscando o cumprimento dessas orientações, a Província manifestava ainda em setembro de 1858 o desejo do “vice presidente da província” em “conciliar a execução das ordens que prohibem o cóрте de madeiras reaes” com o funcionamento econômico da província, para que não sofressem “os moradores dos districtos de fora e a lavoura”<sup>112</sup>. Autorizava então “fazer roçados em terras próprias”. Porém, a atenção e cuidado deveria ser grande, pois a condição era “que não corte nem offenda por qualquer modo nesses roçados,

---

<sup>110</sup> PARTE OFFICIAL – MINISTERIO DA MARINHA. **Jornal do Commercio**, Rio de Janeiro, ano XXXIII, n. 59, p. 1, 02 de mar. 1858.

<sup>111</sup> Ibidem.

<sup>112</sup> PARTE OFFICIAL – GOVERNO DA PROVINCIA. **Jornal Gazeta Official**, Belém, ano I, n. 103, p. 1, 13 de set. 1858.

nenhum dos páos reaes – peroba, sucupira, piquiá, jaqueira, angelim, peroba branca, pontumujú e itauba”. O motivo era que essas madeiras estariam, por definição do Ministério da Marinha, “reservadas para as construções navaes do estado”<sup>113</sup>.

Pelo que aparenta, a preocupação da Província do Pará era a possibilidade das proibições do corte e dano dessas madeiras dificultarem a economia interna, em especial na lavoura. Um temor compreensível, principalmente quando se considera que muitas madeiras acabavam queimadas no processo de preparo do solo para a lavoura. Foi inclusive esse o argumento do dono de depósito de lenha, Lucas de Oliveira Pinheiro, quando defendeu a compra de lenha dos colonos de Tarumã-miry, no Amazonas. Lucas Pinheiro, como mencionado no capítulo 2, defendeu que quando se abrem roçados invariavelmente “derrubão grandes madeiras que seriam devoradas pelo fogo”, ele por sua vez comprava essa mesma madeira já transformada em achas de lenha<sup>114</sup>.

Enquanto o Ministério da Marinha pretendia resguardar madeiras para a construção naval, a Província do Pará se preocupava com o funcionamento econômico de outros setores, provavelmente vistos como mais benéficos em curto prazo. Isso auxilia a compreender o pequeno controle sobre as espécies derrubadas para servirem de combustível aos vapores, tanto no Pará quanto no Amazonas. Os contratos com as companhias de navegação no Amazonas são exemplos dessa aparente inexistência de limite de espécies que poderiam ser cortadas, pois apenas enfatizava a proibição de realizar cortes em propriedades particulares, como foi explicitado anteriormente neste capítulo. Apesar dessas tentativas de controle por parte do Ministério, parece que na prática a derrubada de madeiras proibidas continuou frequente.

Vestígios disso aparecem em 1876, quando o Arsenal de Marinha do Pará solicitou ao Ministério de Marinha, por ofício, “pranchões de peroba branca” para suas obras. A solicitação foi prontamente recusada pelo Ministério. Em sua resposta, o Ministério de Marinha, no Rio de Janeiro, enfatizava com certa ironia o fato de que “é de admirar que uma província que possui as melhores madeiras de construção se lembre de exigir-as desta córte”<sup>115</sup>. O jornal que divulgou tal situação não se privou de comentar o alto custo de

<sup>113</sup> PARTE OFFICIAL – GOVERNO DA PROVINCIA. *Jornal Gazeta Oficial*, Belém, ano I, n. 103, p. 1, 13 de set. 1858.

<sup>114</sup> LUCAS DE OLIVEIRA PINHEIRO E O AMAZONAS. *Jornal do Amazonas*, Manaus, ano III, n. 221, p. 3, 10 de jan. 1878.

<sup>115</sup> FACTOS DIVERSOS - COUSAS DA EPOCHA. *Jornal O Liberal do Pará*, Belém, ano VIII, n. 278, p. 1, 07 de dez. 1876.

transporte da madeira do Rio de Janeiro para o Pará, que superaria muito os altos custos da “aquisição da madeira extrahida das nossas mattas”.

Ressaltou ainda que comprando madeira local “anima-se a industria provincial, e oppõe-se um embaraço natural á devastação desses milhares de páos uteis que são todos os annos destruídos pelo fogo não só em terras particulares, como até nas do Estado”<sup>116</sup>. A queima de madeiras “úteis” continuava. O fogo destruidor mencionado pelo jornal teria que considerar, e provavelmente considerou, não apenas as madeiras queimadas no preparo da lavoura, mas também para aquelas queimadas como lenha.

A preocupação com danos contra a madeira, em terras particulares e devolutas, em outros momentos sustentava o argumento também no direito de uso da propriedade, para além do melhor aproveitamento da madeira. Em 1882, na Província do Pará, a questão da propriedade foi o motivo principal para a reclamação a respeito do “roubo de madeira” ao longo da “estrada de Bragança”. Reconhecia-se até certa legitimidade em situações que o roubo de madeira era realizado “por um ou outro necessitado, que, com medo e cautella, entrava em um terreno para fazer uma corda de lenha ou tirar algum pau para vender e assim supprir necessidades de sua família”<sup>117</sup>. Por outro lado, enfatizava que o roubo de madeira na região havia tomado “gigantescas proporções”, com grupos se reunindo “para cortar a torto e a direito páos de todas as qualidades, fazendo enormes estradas pelas mattas para condução de lenha, de carvão, de toros de madeira etc”<sup>118</sup>.

Diferentes espécies de árvores eram derrubadas, “de todas as qualidades”, mas a inquietação principal não se tratava da busca pela melhor utilização dos tipos de madeira roubados. O clamor pela ação oficial de repressão contra esses “vândalos” que “chegam a ameaçar os donos dos terrenos” visava em primeiro lugar que a província fosse capaz de “garantir o direito de propriedade”, combatendo aqueles que estavam “devastando o domínio alheio”. O temor não estava relacionado com as espécies de árvores derrubadas pelos “vândalos”. Motivo maior de incômodo do que a derrubada de “peroba branca” ou “angelim”, nesse caso, era que fosse “garantido o direito de propriedade contra o roubo que o persegue”<sup>119</sup>.

---

<sup>116</sup> FACTOS DIVERSOS - COUSAS DA EPOCHA. *Jornal O Liberal do Pará*, Belém, ano VIII, n. 278, p. 1, 07 de dez. 1876.

<sup>117</sup> BILHETE POSTAL. *Jornal Diário de Notícias*, Belém, ano III, n. 21, p. 2, 26 de jan. 1882.

<sup>118</sup> *Ibidem*.

<sup>119</sup> *Ibidem*.

Ignorava-se a beleza das matas quando se defendia o melhor uso das madeiras “úteis” para a construção naval, ou quando o problema fundamental levantado era o da manutenção do direito de propriedade. Essas perspectivas divergiam de visões como a de José Veríssimo, que, ao que parece, apresentava o desejo de manutenção estética ao destacar o prejuízo sofrido pelas matas com a produção de combustível.

Valores estéticos semelhantes também estavam presentes nas expectativas de arborização em cidades da Província do Pará e do Amazonas, em especial a partir da década de 1870. Afinal, no período de ampliação do comércio da borracha os “valores, os códigos e os rituais da cultura da belle époque”<sup>120</sup> que se espalhavam e inspiravam pensadores e políticos da região amazônica. Nos anos seguintes, a questão da arborização continuaria com sua relevância, tornando-se um “ponto importante do projeto urbanístico”<sup>121</sup> do intendente Antônio Lemos entre 1897 e 1911, mas tomava espaço já nas décadas de 1870 e 1880.

Entre tais valores estavam o da manutenção de uma beleza estética e o de busca por saúde humana. Em 1878, defendendo que a “principal condição da prolongação da vida é a pureza do ar que se respira”, uma coluna aparentemente original recomendava, entre outras orientações, a “arborização das praças e ruas largas” considerando que as “árvores grandes” eram úteis “purificadores do ar”<sup>122</sup>.

Mesclavam-se preocupações estéticas e com a saúde pública em 1888, quando se enfatizava para os políticos de Belém – elogiados como representantes “das modernas organizações políticas” – que a “utilidade das árvores” estava “demonstrada entre nós, em razão da esthetica, em razão da hygiene e em razão da publica commodiade”<sup>123</sup>. A estética estaria no valor visual da arborização, a higiene em seu benefício para a saúde e a comodidade estaria em proteger as estradas “batidas pelo sol”, pois nem pelas praças seria viável “atravessar do meio dia ás 2 horas da tarde”<sup>124</sup>.

Apesar da tentativa de explicitar benefícios da arborização, no mesmo ano reclamações registravam que o “melhoramento da hygiene” ou “a esthetica, nem a

<sup>120</sup> COELHO, Geraldo Mártires. Na Belém da belle époque da borracha (1870-1910): dirigindo os olhares. **Revista Escritos**, ano V, n. 35, p.141, 2011.

<sup>121</sup> SARGES, Maria de Nazaré. **Belém: riquezas produzindo a belle-époque (1870-1912)**. 2 ed. Belém: Paka-Tatu, p. 163, 2002.

<sup>122</sup> HYGIENE PUBLICA. **Jornal O Liberal do Pará**, Belém ano X, n. 219, p. 1, 26 de setembro de 1878.

<sup>123</sup> DIÁRIO DE BELÉM - BELÉM, 11 DE FEVEREIRO DE 1888. **Jornal Diário de Belém**, Belém, ano XXI, n. 34, p. 2, 11 de fev. 1888.

<sup>124</sup> *Ibidem*.



commodidade do povo”<sup>125</sup> pareciam ser suficientes para que os políticos ampliassem o processo de arborização. Mesmo que desde o início da década de 1880 a “verba para a arborização”<sup>126</sup> já estivesse em pauta e com execuções tanto em Belém quanto em Manaus, capital em que em 1883 apareciam propostas de “fazer cercas de ferro para resguardar a arborização da cidade”<sup>127</sup>.

Na cidade de Belém, em 1888, a questão da proteção do arvoredo levou em conta inclusive os danos ocasionados contra as cercas que protegiam as árvores plantadas. A sugestão de 1883 em Manaus talvez levasse em conta situações como as que ocorriam em Belém, quando as cercas de madeira “que se fizeram” para proteger as árvores “foram em parte consumidas pelo fogo dos vizinhos”<sup>128</sup>. Ou seja, eram transformadas em lenha provavelmente para o consumo nas cozinhas. As próprias árvores da “arborização da cidade”, em Manaus, pereciam “não por falta de tracto, mas por pessoas daninhas que as decotão ou arrancam”<sup>129</sup>. Impossível confirmar o motivo de tal atitude das “pessoas daninhas”, mas dependendo das características das árvores, poderiam também ser vistas como combustível disponível.

O uso de cercas como lenha poderia ser uma realidade ocasionada pela existência de algum grau de dificuldade em obtenção desse combustível. É de se considerar que mesmo em 1868 apareciam normas em Manaus estipulando que:

Art. 1º - Fica prohibido o córte de arvores, varas, e arbustos maiores de cinco palmos em todos os riachos ou igarapés que ficarem dentro dos limites da cidade e nos seus suburbios, em uma zona de sessenta palmos de largura a partir do leito dos mesmos riachos ou igarapés. O infractor incorrerá na pena de vinte mil reis de multa ou quatro dias de prisão.

[...]

Art. 3 – Tambem fica prohibido o córte de arvores nas margens dos igarapés das caxoeiras grande e pequena contiguas a esta cidade, máxime nos logares que servem de logradouros publicos. O infractor incorrerá na multa de trinta mil réis ou oito dias de prisão.<sup>130</sup>

<sup>125</sup> DIÁRIO DE BELÉM – BELÉM, 30 DE JANEIRO DE 1888. **Jornal Diário de Belém**, ano XXI, n. 25, p. 2, 31 de jan. 1888.

<sup>126</sup> GAZETILHA POLITICA. **Jornal O Liberal do Pará**, Belém, ano XIV, n. 228, p. 2, 15 de out. 1882.

<sup>127</sup> CAMARA MUNICIPAL – 2ª SESSÃO ORDINARIA EM 3 DE OUTUBRO DE 1883. **Jornal do Amazonas**, Manaus, ano IX, n. 882, p. 2, 06 de jan. 1884.

<sup>128</sup> DIÁRIO DE BELÉM - BELÉM, 11 DE FEVEREIRO DE 1888. **Jornal Diário de Belém**, Belém, ano XXI, n. 34, p. 2, 11 de fev. 1888.

<sup>129</sup> CAMARA MUNICIPAL – MANAOS 21 DE JANEIRO DE 1882. **Jornal do Amazonas**, Manaus, ano VIII, n. 653, p. 2, 26 de jan. 1882.

<sup>130</sup> EDITAES – POSTURAS PROVISORIAS. **Jornal do Rio Negro**, Manaus, ano II, n. 64, p. 2, 18 de mar. 1868.

Código de posturas que, ao que parece, fora construído a partir de ideias contra a derrubada de árvores e em favor da melhoria na saúde pública, da temperatura na cidade e manutenção dos rios e igarapés. No entanto, isso em alguma medida dificultaria a produção de lenha para o consumo doméstico, mais ainda com o artigo 5 do Código de Posturas de 1872 que proibia “cortar arvores, que sejam fructíferas ou não” em “estradas, margens de rios ou terras devolutas”<sup>131</sup> da capital da Província do Amazonas.

A continuidade de derrubadas e da fiscalização contra elas permanecia ainda em 1881, pois a Câmara de Manaus buscava tratar “da arborização” enquanto direcionava esforços “ao mesmo tempo no sentido de impedir as derrubadas de mattas”<sup>132</sup> em diferentes pontos da cidade. É evidente que ao bloquear o acesso ao combustível em terrenos devolutos, e obviamente a extração de lenha já ser proibida em terras particulares, seriam criados problemas para o funcionamento de cozinhas de pequenas propriedades. Estas teriam que funcionar com lenha coletada – considerando que as normas não impediam a coleta de galhos e troncos caídos –, com achas compradas (produzidas em áreas mais distantes) ou com combustível resultante da violação das normas – fosse extraindo galhos, derrubando árvores ou mesmo roubando cercas para abastecer o fogo no preparo dos alimentos.

Problemas na obtenção de lenha causavam situações como a registrada em um alerta do ano de 1867, quando se informava para dois proprietários a existência de um “morador” que estaria consumindo “seus cercados” em Belém. O morador cozinhava e comia “bons guizados”, e queimando os cercados “não compra nem mandar fazer lenha muito longe de sua porta”<sup>133</sup>, usufruindo então da propriedade dos alertados. Talvez também queimando cercas de madeira, possivelmente semelhantes com as que protegiam árvores na Figura 19, a seguir.

A presença do cavalo na fotografia, realizada em Manaus, é um registro que auxilia na compreensão sobre os motivos para as cercas. Afinal, “sem os amparos das cercas” a “plantação de arvores” poderia ser prejudicada pelos “cavallos, bois, cabras, carneiros, porcos, cães” que vagassem pelas ruas. Seriam estes sujeitos, além dos humanos, possíveis destruidores da arborização recém-plantada – fosse comendo ou pisoteando as mudas. Chegava-se a argumentar que caso fossem cumpridos os códigos que proibiam essas espécies “vagando” pela cidade seria reduzida a despesa com arborização, pois “não tem a Camara

---

<sup>131</sup> PARTE OFFICIAL – LEI N. 247 – DE 1 DE JUNHO DE 1872. **Jornal Amazonas**, Manaus, ano VI, n. 447, p. 1, 03 de jul. 1872.

<sup>132</sup> SERVIÇOS MUNICIPAES. **Jornal Amazonas**, Manaus, ano XVI, n. 633, p. 3, 05 de out. 1881.

<sup>133</sup> PREVINE-SE. **Jornal do Pará**, Belém, ano V, n. 62, p. 3, 15 de mar. 1867.

necessidade de cercas”. Enquanto não fosse cumprida seriam indispensáveis as “cercas para defesa das árvores”<sup>134</sup> contra os não humanos que circulassem pelas ruas.

Ainda em 1889 essa lógica vigorava fortemente. Tanto que a câmara da capital da Província do Pará divulgou para o conhecimento de todos naquele ano que os “fiscaes dos districtos desta capital fazem sciente aos proprietários de vaccas leiteiras que d’ora em diante estes animaes não podem transitar nas ruas desta capital” a menos que estivessem controlados com o “bocal de couro ou panno forte”, facilitando o domínio sobre o ser. O motivo para isso era explicado em seguida. A preocupação era “afim de não prejudicarem a arborização que se está fazendo”<sup>135</sup>. A alimentação e circulação desses animais deveriam então ser controladas para a proteção do plantio de árvores.

**Figura 19:** Cercas protegendo arborização e cavalo ao fundo.



Fonte: FIDANZA, F. A. Album do Amazonas, 1901-1902.<sup>136</sup>

O clamor público, que emergia nos jornais do período, tratava o processo de arborização como uma estratégia de grande importância para a estética e saúde urbana. Pedia-se para a Câmara em Belém, no ano de 1876, “cuidados para as arvores” enfatizando que

<sup>134</sup> DIÁRIO DE BELÉM – BELÉM, 24 DE DEZ. DE 1884 – A ARBORIZAÇÃO DA CIDADE. **Jornal Diário de Belém**, Belém, ano XVII, n. 294, p. 2, 24 de dez. 1884.

<sup>135</sup> CAMARA MUNICIPAL. **Jornal O Liberal do Pará**, Belém, ano XIX, n. 115, p. 4, 22 de mai. 1889.

<sup>136</sup> NERY, Silvério. **Album do Amazonas** [fotos de F. A. Fidanza], 1901-1902. Manaus: [s.n], p. 56, 1902.

“Não há vista mais agradável nem mais sã hygiene que a das arvores”<sup>137</sup>. As plantas seriam beleza para os olhos e saúde para os corpos.

No entanto, além dos cavalos, bois e vacas, outro grupo aparecia como inimigo da arborização urbana. Humanos que atuavam especificamente no corte de árvores. Os lenhadores e carvoeiros são mencionados desde pelo menos 1869, na Província do Pará, como empecilhos para a efetivação da conservação das matas.

Quando se propunha a criação de um bosque na “estrada de Bragança”, “aproveitando-se para elle a floresta ali existente”, argumentava-se que um projeto desse tipo era conveniente não apenas para “a salubridade”, mas também para o “conforto” e importante para a “harmonia do bello”<sup>138</sup>. Para essa “enovação”, a mesma proposta ressaltava ser necessário modificar “hábitos e costumes formados” a respeito do tema.

Entre esses costumes encontrados na região estaria o hábito dos lenhadores e carvoeiros. A sugestão era muito direta e considerava o combate contra esses sujeitos como questão primordial para uma efetiva política de arborização, pois:

Pensamos ser impossível a conservação do arvoredado do bosque e do das cortinas das ruas e travessas, se artigos de posturas, que a camara deve a respeito promulgar, não ficarem acompanhados de uma vigilancia efficaz: os nossos lenhadores e carvoeiros não conhecem moral nem lei ante as quaes devem suspender os golpes do machado derrubador; o que parece não acontecer só connosco, porém tambem nos paizes da Europa, onde são pagos guardas florestaes para a vigilancia e conservação das florestas publicas.<sup>139</sup>

Os lenhadores e carvoeiros seriam indivíduos violadores da “moral” e da “lei”. Pelos seus braços se realizavam “os golpes do machado derrubador” que impediriam a concretização da conservação do bosque que estava sendo proposto. Não apenas dele, mas também de toda a arborização pelas “ruas e travessas”. Lenhadores e carvoeiros seriam os inimigos da beleza das matas na região amazônica e também das florestas da Europa. Essa articulação, que reconhecia os lenhadores como problema regional e também europeu, revela que os pensadores no Pará e Amazonas observavam de forma reflexiva o cenário europeu. Buscavam na Europa valores para se inspirar e soluções contra dificuldades que emergissem no processo local de instauração de tais valores.

<sup>137</sup> FACTOS DIVERSOS – AOS SONHOS DO GRAM-PARÁ. *Jornal O Liberal do Pará*, Belém, ano VIII, n. 263, p. 1, 18 de nov. 1876.

<sup>138</sup> AINDA ESTRADA DE BRAGANÇA. *Jornal Diário de Belém*, Belém, ano II, n. 268, p. 1, 25 de nov. 1869.

<sup>139</sup> *Ibidem*, p. 2.

Com isso, acreditava-se que ao “adoptar o pensamento de marginalizar as nossas estradas com arvoredo da floresta” era indispensável compreender que “nem bosque nem cortinas ficarão em pé, se não crear uma vigilancia protectora”. Isso deveria ser realizado brevemente considerando que “agora mesmo, já essa floresta [que serviria de bosque] está sendo tocada pelos aborrecidos”. Não se deixava dúvida sobre quem seriam esses “aborrecidos”. Enfaticamente revelava sua identidade, “isto é”, os “taes lenhadores e carvoeiros, que entendem de si para si, ser conveniente escalvarem os nossos arredores convertendo as nossas mattas a carvão e lenha”<sup>140</sup>.

Lenhadores, juntamente com os carvoeiros, estavam reconhecidos como sujeitos que, com seu costume de pensarem apenas em si mesmos, geravam prejuízos para o arvoredo. Convertiam-se em empecilhos, e por conta da existência deles era “preciso combater este pernicioso costume”<sup>141</sup> para apenas assim efetivar projetos como a manutenção de um bosque e conservação do arvoredo. Ignorava-se a condição dos lenhadores e os motivos que gerava a busca pela produção de achas de lenha. Aquilo que tais lenhadores pensavam sobre sua própria prática não é possível ter acesso, pois as fontes não reproduzem suas falas e pensamentos. É acessível apenas aquilo que alguns pensaram sobre tais sujeitos. Enquanto eles buscavam seu sustento diário, pensando em si e em suas famílias, aqueles que escreviam nos jornais os descreviam como individualistas, que entendiam “de si para si”, e empecilhos para a manutenção da beleza ao transformar o arvoredo em lenha.

A presença desses sujeitos, que viam na derrubada das árvores a possibilidade de adquirir sua renda com a venda de achas ou mesmo de toras de madeira, continuava como realidade nos anos seguintes. O bosque proposto ainda continuava como uma discussão política em busca de efetivação. Em 1870, divulgando explicações sobre os terrenos na “estrada de Bragança” que iriam “servir de bosque de recreio á população”, era mencionada a aprovação pela Câmara do início da preparação “do bosque”. Porém:

Em virtude desta deliberação da camara, o sr. José Bento, então presidente da província [...], recomendava á camara, que constando-lhe q’ a ponta da matta virgem, pertencente ao patrimônio da camara e que se acha destinada para ser tratada e conservada como bosque, estava sendo devastada pelos lenhadores, chamava a atenção da camara para esse assumpto [...].<sup>142</sup>

<sup>140</sup> AINDA ESTRADA DE BRAGANÇA. *Jornal Diário de Belém*, Belém, ano II, n. 268, p. 2, 25 de nov. 1869.

<sup>141</sup> *Ibidem*.

<sup>142</sup> O LIBERAL DO PARÁ – BELÉM 23 DE AGOSTO DE 1870. *Jornal O Liberal do Pará*, Belém, ano II, n. 188, p. 1, 23 de ago. 1870.

No ano de 1887 também eram mencionados os “estragos” gerados em terrenos, de propriedade do governo e de particulares, “pelos carvoeiros e lenhadores”<sup>143</sup>. Da mesma forma, em 1891 ainda se comentava com preocupação sobre a “devastação dos lenhadores”<sup>144</sup> nas matas pensadas como parte da política de conservação e de “recreio” para a população. Destruição facilitada, supostamente, por conta da falta de fiscalização.

Essa representação dos lenhadores, como personagens de destruição da arborização amazônica, aparece de forma enfática em uma suposta reflexão do Barão de Santarém a respeito da relação humana nas florestas da região. Miguel Antonio Pinto Guimarães (1808-1882), o Barão de Santarém, foi um político nascido e atuante em Santarém, na Província do Pará. Principal nome no Partido Conservador na região do Tapajós e Baixo Amazonas<sup>145</sup>. No ano de 1882, o jornal *A Constituição* publicou um longo texto em sua homenagem no mês seguinte ao seu falecimento.

De forma elogiosa, as linhas lembravam sobre sua “vida comercial” promissora, de sua humildade mesmo após receber “da nossa ínclita Princesa Isabel” o título de Barão de Santarém, e sobre sua atuação política como um “Político de ideias adiantadas e moderado” além de tolerante “ao adversário”. Em determinado trecho da homenagem um suposto diálogo com o Barão de Santarém era rememorado. Contava-se sobre o dia em que o Barão conversava a respeito de “uma apreciação injusta que os adversários fizeram de um dos seus actos na administração da provincia”<sup>146</sup>.

Nessa situação o Barão de Santarém teria refletido sobre “estas florestas virgens” do Pará. Em sua argumentação descrevia o cenário no qual se via “Alli, um tronco gigante, de alguma samaumeira, que o machado do lenhador abateu; além, o flanco da montanha descarnado pelo alvião do cavador”<sup>147</sup>. As ferramentas de trabalho do lenhador e do “cavador” apareciam na mente do Barão para representar o momento em que “o Omnipotente” observa “sua obra” sendo “multilada”. Questiona então se “não será um orgulho insensato do homem” continuar “seus actos imperfeitos” de destruição mesmo

<sup>143</sup> COMUNICADO. *Jornal O Liberal do Pará*, Belém, ano XVII, n. 291, p. 2, 25 de dez. 1887.

<sup>144</sup> RELATORIO - INTENDENCIA MUNICIPAL DE BELEM - BOSQUE MUNICIPAL. *Jornal A República*, Belém, ano II, n. 453, p. 2, 02 de set. 1891.

<sup>145</sup> OLIVEIRA, Sidney Augusto Canto. Instrução pública no Baixo Amazonas e Tapajós: dificuldades e desafios na implantação das primeiras escolas no Império. Dissertação (Mestrado em Educação). Programa de Pós-Graduação em Educação (UFOPA) – Santarém, p. 67, 2021.

<sup>146</sup> A CONSTITUIÇÃO – O BARÃO DE SANTARÉM. *Jornal A Constituição*, Belém, ano IX, n. 201, p. 1, 14 de set. 1882,

<sup>147</sup> *Ibidem*.

quando outros tentam impedir. Dessa forma, deixa a compreensão de que pretendeu realizar algum controle sobre o uso das matas, vendo no lenhador um dos destruidores.

O diálogo possivelmente teria ocorrido em 1874, pois a homenagem menciona que esse diálogo aconteceu pouco tempo depois de o Barão deixar o cargo de 2º Vice Presidente na Província do Pará, fato que ocorreu na primeira metade daquele ano<sup>148</sup>. Curiosamente essa preocupação com as florestas convertidas em lenha foi omitida do seu Relatório entregue ao 1º Vice Presidente da Província em 1870<sup>149</sup>. Assim como Rufino Tavares omitiu o tema de seu escrito alegando que era outro o objetivo do documento, o Barão de Santarém pode ter pensado o mesmo. Aparentemente ambos refletiam e se manifestavam, mesmo que em conversas privadas e não registradas por escrito, contra a derrubada de árvores pelos lenhadores.

Essas reflexões que observavam no desflorestamento um risco para a manutenção da beleza, em especial das matas, não encontrava o mesmo impacto estético quando se deparava com a manutenção do sistema escravista. As mentes que clamavam contra a derrubada de árvores pelo machado do lenhador conseguiam, ao mesmo tempo, manter a aceitação de humanos submetendo violentamente outros humanos à condição de servidão.

Não compreendiam nisso um ataque contra a “obra” do “Omnipotente”. A “harmonia do bello” era infringida, aos olhos desses, quando árvores eram transformadas em lenha, mas não quando outros humanos, negros e indígenas, eram transformados em escravos. Os jornais que mencionaram sobre a questão dos lenhadores e a manutenção das árvores, como O Liberal do Pará e Diário de Belém, eram os mesmos que publicavam anúncios de “compra, venda e aluguel de escravos”<sup>150</sup>. A própria figura do Barão de Santarém revela essa coexistência entre ideias de conservação das matas e a escravidão. Afinal, ele era grande proprietário de escravizados em Santarém, sendo proprietário de “50 escravos”<sup>151</sup>, e chegou a

---

<sup>148</sup> GALVÃO, Miguel Arcanjo. **Relação dos cidadãos que tomaram parte no Governo do Brazil no período de março de 1808 a 15 de novembro de 1889**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, p. 92, 1894.

<sup>149</sup> GUIMARÃES, Miguel Antonio Pinto. Relatório com que o Excellentíssimo Senhor Coronel Miguel Antonio Pinto Guimarães, Segundo Vice – Presidente da Província do Pará [...]. Pará: Typographia do Diário do Gram-Pará, 9p., 1870.

<sup>150</sup> LAURINDO JUNIOR, Luiz Carlos. Maré de mudanças, continuidades latentes: a comercialização de escravos através da imprensa periódica na Belém de fins do XIX (1871-1888). **Revista Latino-Americana de História**, v. 2, n. 9, p. 142, 2013.

<sup>151</sup> SOUSA, Rodrigo Caetano. **A derrocada da escravidão em Santarém, Província do Grão-Pará: significados da liberdade e a dinâmica das alforrias (1871-1888)**. Dissertação (Mestrado em História). Programa de Pós-Graduação em História (UFAM) – Manaus, p. 52, 2023.

ser acusado de, juntamente com seus sobrinhos, escravizar indígenas<sup>152</sup>. Marcos Pereira Salles, ao mesmo tempo em que pedia pela proteção das matas contra o corte desordenado lamentava pela falta de escravizados na Província do Amazonas para realizarem a produção da lenha aos vapores<sup>153</sup>.

Coexistindo, pelo que as fontes indicam, de forma pacífica com o sistema de escravidão, é possível que a preocupação com o desflorestamento gerado com a produção de lenha tenha sido mais frequente do que aparenta, nas Províncias do Pará e Amazonas entre 1850 e 1888. Certo receio pela derrubada de árvores para produção de combustível, somando o interesse por manutenção de saúde e do visual estético, preparava o cenário para as políticas de arborização que cresceriam na década 1890 em ambas as províncias.

Aparentemente a navegação a vapor, que consumia grandes quantidades de lenha em cada parada, e a queima de lenha nas cozinhas, que também demandava muitas achas, contribuiu com o desenvolvimento de desejos pela manutenção arbórea. Estes desejos foram responsáveis, na passagem do século XIX para o XX, pela ampliação dos projetos de arborização e críticas contra o desflorestamento. A transformação das árvores em achas de lenha parece ter sido um ponto significativo na produção de reflexões na Amazônia do século XIX, mesmo que muitos desses pensamentos não tenham sido amplamente registrados em documentos passíveis de serem acessados nos dias atuais.

É de se concordar que “no contexto de um estoque tão gigantesco como o da Amazônia” o “esgotamento das florestas”<sup>154</sup> não se tornou um motivo de ênfase nos relatórios de governo e nos escritos de pensadores da região. No entanto, parece que o temor das matas “calvas” e “estragadas” pairou pela região ao passar dos anos em que os indivíduos se deparavam com grandes pilhas de lenha a serem devoradas pelas fornalhas. Outros sujeitos que podem ter temido a destruição das matas, mas não produziram escritos sobre isso, eram os membros dos diversos grupos indígenas da região. Afinal, com a navegação a vapor “o modo

---

<sup>152</sup> LAURINDO JUNIOR, Luiz Carlos. **Rios de escravidão**: tráfico interno e o mercado de escravos do Vale do Amazonas (1840-1888). Tese (Doutorado História Social). Programa de Pós-Graduação em História Social (USP) – São Paulo, p. 299, 2022.

<sup>153</sup> SALES, Marcos Pereira de. Descrição e roteiro da viagem do vapôr Marajó, desde a capital do Pará até a cidade da Barra, Capital da Província do Amazonas, pelo Dr. Marcos Pereira de Sales, Major do corpo de Engenheiros. **Treze de Maio**, Belém, ano XIV, n. 258, p. 1, 26 de nov. 1853.

<sup>154</sup> PÁDUA, José Augusto. **Um sopro de destruição**: pensamento político e crítica ambiental no Brasil escravista, 1786-1888. Rio de Janeiro: Zahar, p. 203, 2002.



de vida desses índios e também o equilíbrio ecológico da região”<sup>155</sup> foi modificado no processo de produção de combustível.

Temores que não impediram de, ainda nos primeiros anos do século XX, ser registrada a “devastação das mattas”, no Pará, para a “extração de lenha” a ser usada na “capital” e como “combustível para a Estrada e ferro”<sup>156</sup>. Ou mesmo de continuarem, no Amazonas, elaborando projetos para “portos de lenha”, permitindo até mesmo – caso se fizesse necessária – a extração em terras do governo considerando que “o concessionário não poderá utilizar-se de árvores vivas e próprias á construcção, denominadas madeiras de lei ou de outras uteis por seus fructos e resinas”<sup>157</sup>. A lenha, fonte indispensável de combustível ainda no século XX (*in natura* ou transformada em carvão vegetal), seguia como motivo de muitas derrubadas no Pará e Amazonas.

Por conta disso, continuavam em cidades como Belém e Manaus cenas como a da ilustração do livro de Paul de Kock, Figura 1. Vendedores de lenha oferecendo seu produto, pessoas necessitadas de combustível selecionando as achas para comprar. A lenha era transportada para o interior das cozinhas por cavalos, bois ou outros não humanos, forçados ao pesado trabalho. Também permanecia, no interior das matas ou nas margens dos rios, a presença de homens e mulheres de diferentes grupos étnicos empunhando machados, derrubando e rachando troncos de variadas espécies, passando cada acha de mão em mão até o interior das embarcações. Em torno das achas de lenha se desenvolviam essas complexas dinâmicas sociais, de forma livre ou compulsória, com diferentes humanos e não humanos. Trabalhos como este, e outros interessados no mesmo tema<sup>158</sup>, contribuem para a compreensão cada vez maior a respeito da complexidade existente na Amazônia do XIX.

---

<sup>155</sup> HENRIQUE, Marcio Couto. **Sem Vieira nem Pombal**: índios na Amazônia do século XIX. Rio de Janeiro: EdUERJ, p. 87, 2018.

<sup>156</sup> HUBER, J. MATTAS E MADEIRAS AMAZONICAS III. In: HUBER, J. **Boletim do Museu Goeldi (Museu Paraense) de Historia Natural e Ethnographia**, v. VI, p. 158, 1909.

<sup>157</sup> TRABALHOS MUNICIPAES - PROJECTO N. 2. **Jornal O Correio do Purús**, Labrea, ano XIII, n. 17, p. 1, 27 de fev. 1910.

<sup>158</sup> PAIÃO, Caio Giulliano; LEAL, Davi Avelino. Trabalhadores e impacto ecológico: os portos de lenha e o uso dos recursos naturais pela navegação a vapor na Amazônia (da segunda metade do século XIX ao início do século XX). **Navigator**, v. 19, n. 37, p. 46-58, 2023.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Algo de lenha para hacer una fogata,  
Yo soy el Individuo.  
[...]  
Pero no: la vida no tiene sentido.<sup>1</sup>

Pesquisas como a que esta Dissertação apresentou contribuem tanto para a historiografia sobre a Amazônia, produzindo conhecimento histórico, quanto podem servir de ferramenta para temáticas muito enfatizadas nos dias atuais. Compreender a realidade histórica de tempos passados auxilia na elaboração de soluções de problemáticas ambientais e sociais que permanecem, mas também contribui na reflexão sobre o sentido existencial no tempo presente.

Tal como o “indivíduo” de Nicanor Parra, que começa seu processo de vida coletando lenha e no último verso acredita que a “vida não tem sentido”, diversos sujeitos históricos tratados nesta Dissertação podem ter chegado perto de concluir o mesmo ao longo de suas vidas. Indivíduos de diferentes grupos indígenas, quando forçados ao pesado trabalho de cortar lenha, negros submetidos ao sistema da escravidão, forçados a cozinhar para seus “senhores” e ainda assim acusados como incendiários ao supostamente não controlarem a lenha no fogão, ou mesmo donos de depósitos de lenha falidos ou tomados pelo tédio, podem ter chegado ao ponto de acreditar no mesmo que o “indivíduo” da antipoesia de Parra.

Diversas vidas que, observando sentido ou não, atuaram nas dinâmicas da lenha. Produzindo, comercializando ou utilizando o combustível. Muitas contradições aparecem nas interações em torno da lenha na Amazônia do século XIX. Como ficou evidente no primeiro capítulo, o processo burocrático para adquirir lenha em uma região tida como rica em arvoredo é evidentemente uma contradição. O próprio uso da lenha como combustível emergia como contradição em medida que se buscava a modernidade da tecnologia a vapor, mas sem o recurso do carvão mineral. A lenha era representada então como um elemento rústico e inadequado para as fornalhas da nova máquina. Ao mesmo tempo, mantinha-se como o principal e incontestado combustível para as cozinhas da região. É assim que a lenha se tornava “acha” e ganhava valor de compra e venda.

---

<sup>1</sup> PARRA, Nicanor. Soliloquio del individuo. In: PARRA, Nicanor. **Obra gruesa**. Santiago de Chile: Editorial Universitaria, S. A. , p. 61-64, 1969. (Em português: Alguma lenha para fazer uma fogueira,/ Eu sou o Indivíduo/ Porém não: a vida não tem sentido).

Nesse processo, a partir da introdução da navegação a vapor, donos de depósito de lenha investiam capital nesse novo mercado. Enquanto pequenos negociantes produziam a lenha que ofereciam aos compradores, visando adquirir renda para suas necessidades imediatas, donos de depósitos de lenha, evitando empregar sua própria força física, buscavam submeter de forma forçada ou não outros sujeitos ao corte e transporte desse material, visando não necessidades imediatas e sim a oportunidade de aumentar seus lucros e riqueza. Com o segundo capítulo ficou evidente a presença de diversos sujeitos históricos que fizeram parte de forma forçada ou não dessas dinâmicas de lenha.

O negro escravizado Gaspar e o indígena Macario foram dois desses entre os inúmeros não nomeados. A estrutura do Diretório dos índios na região foi inclusive utilizada por donos de depósito de lenha na busca por braços a serem empregados na produção da lenha que seria comercializada. O interesse por imigrantes também foi presente e, apesar de a causa principal ser a produção agrícola, também se relacionava com a busca por mão de obra para o corte de combustível aos vapores. Migrantes, em especial com os problemas ambientais no atual Nordeste da década de 1870, chegaram a ser os indivíduos responsáveis por empunhar os machados. Enquanto humanos usavam machados para o corte, animais não humanos eram afetados com as derrubadas, entre formigas e centopeias. Cavalos e bois, por sua vez, trabalhavam de forma forçada no transporte do material, em grande medida para domicílios e instituições, a ser queimado no preparo dos alimentos.

Dentro dessas complexas interações entre humanos e não humanos também estavam formas de representar as diferentes espécies vegetais a serem utilizadas na queima. Maçaranduba, Paracaúba e outras espécies ganhavam qualidades de “boas” ou “ruins”, e até mesmo foram divididas em “classes”. Para além daquelas com melhor combustão, a preocupação era com a manutenção da propriedade privada. Afinal, o grande controlador contra as derrubadas não parece ter sido a espécie das árvores e sim o direito de uso da propriedade. No entanto, ainda nas décadas de 1870 e 1880 as fontes permitem compreender a ampliação de preocupação contra o corte de árvores para uso como lenha e reclamações contra lenhadores e carvoeiros. Uma percepção que parece ter iniciado ainda no período de introdução da navegação a vapor, em decorrência da grande quantidade de lenha utilizada em cada viagem, e que posteriormente acarretaria políticas de arborização no Pará e Amazonas. Não apenas com interesses econômicos, mas também estéticos, de manutenção da beleza, como apresentado no terceiro capítulo.

Com todas essas considerações a lenha continua queimando. Seja nas indústrias, nas padarias ou residências. A importância da lenha para a vida atual ainda permanece, apesar de diferente do que foi no passado. Em momentos de crise econômica ela aparece como recurso indispensável, substituindo o gás de cozinha, em outras situações aparece como elemento crucial na obtenção de melhor sabor ao alimento.

Assim como hoje a presença da lenha na sociedade é complexa, no século XIX, quando era o principal combustível, tornava-se ainda mais complexa. Por conta disso, esta Dissertação não teve o objetivo de esgotar o tema. Muito ainda pode ser descoberto sobre a vida que se desenvolvia em torno desse combustível no Pará e Amazonas do século XIX. Compreender e explicar essa realidade contribui com a produção historiográfica, mas também com a compreensão e atuação do tempo presente. As perspectivas da História Social e da História Ambiental possibilitam valiosos caminhos e conseqüentemente a produção de novos saberes a respeito da temática, não omitindo a presença de cavalos, formigas, plantas e rios.

Ao construir esses conhecimentos a respeito do passado é inevitável refletir a complexidade da existência no presente, percebendo sua construção histórica. A partir disso, construir sentidos e amenizar problemas. Como o problema de não saber algo e querer obter tal conhecimento. Algo que, nas palavras da Doutora Denise Rollemberg em alguns de seus textos, é o que motiva o historiador, “o conhecimento, a vontade de saber”. Problemas mais violentos como um humano submetendo outro humano ao trabalho forçado, existente também nos dias de hoje. Ou ainda os danos, em curto e longo prazo, para humanos e não humanos com o desmatamento descontrolado.

Isso pode contribuir para atuações conscientes nas interações sociais e ambientais. Refletir os problemas das sociedades atuais tendo em vista a movimento humano ao longo do tempo também permite atentar para o histórico dos problemas, usar soluções que existiram ou inventar novas. Aprender sobre a história, que foi feita por muitos sujeitos, ajuda o indivíduo a construir um sentido para o seu ser no mundo. Construir sentidos mesmo que concordando com a conclusão final do “indivíduo” do poeta chileno. Buscando amenizar os problemas da vida apesar da falta de sentido na própria vida. Procurar alguma lenha para fazer uma fogueira, iluminar a escuridão e cozinhar um agradável alimento.

## Fontes

### ***BIBLIOTECA NACIONAL – BRASIL: [bndigital.gov.br](http://bndigital.gov.br)***

- Jornal A Constituição, Belém  
 Jornal A Epocha, Belém  
 Jornal A Regeneração, Belém  
 Jornal A República, Belém  
 Jornal Correio Paraense, Belém  
 Jornal Diário de Belém, Belém  
 Jornal Diário de Notícias, Belém  
 Jornal Diário do Commercio, Belém  
 Jornal Estado do Pará, Belém  
 Jornal do Pará, Belém  
 Jornal Gazeta Official, Belém  
 Jornal O Cathechista, Belém  
 Jornal O Liberal do Pará, Belém  
 Jornal Treze de Maio, Belém  
 Jornal Monte-Alegrense, Monte Alegre (PA)  
 Jornal do Baixo-Amazonas, Santarém (PA)  
 Jornal A Voz do Amazonas, Manaus  
 Jornal Amazonas, Manaus  
 Jornal Boletim Official, Manaus  
 Jornal Diário de Manaus, Manaus  
 Jornal do Amazonas, Manaus  
 Jornal do Commercio, Manaus  
 Jornal do Rio Negro, Manaus  
 Jornal Estrella do Amazonas, Manaus  
 Jornal O Correio do Purús, Labrea (AM)  
 Jornal Publicador Maranhense, São Luís  
 Jornal Correio Official, Goiás  
 Jornal Gazeta Paranaense, Curitiba  
 Novo Mundo: periódico ilustrado do progresso, Rio de Janeiro  
 HUBER, J. **Boletim do Museu Goeldi (Museu Paraense) de Historia Natural e Ethnographia**, v. VI, p. 158, 1909.  
 MANUSCRITO referente a um carregamento de lenha e ao uso que ele terá. **Documento – 50**, [S.I.], [S.D.], 1p. Origem: Manuscritos Coleção Portugal. Loc. Original – I-32, 25, 011 nº 010. [Manuscrito].  
 SALES, Marcos Pereira de. Descrição e roteiro de viagem do Vapor – Marajó -, desde a Capital do Pará até a Cidade da Barra Capital da Província do Amazonas pelo Capitão do Imperial Corpo D’Engenheiro. In: MARTINS, Francisco Gonçalves. **Ministério do Império do Brasil, Relatório do ano de 1852 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 1ª sessão da 9ª legislatura**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1853.

### **BIBLIOTECA DIGITAL DO SENADO FEDERAL – BRASIL: [www2.senado.leg.br](http://www2.senado.leg.br)**

- TAVARES, Rufino L. **O Rio Tapajoz: memória onde se estuda semelhante tributário do Amazonas [...]**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1876.  
 BIARD, François Auguste. Deux années au Brésil. Paris: Libr. de. L. Hachette, p. 423, 1862.  
 NERY, Santa-Anna. **O país das amazonas**. Brasília: Edições do Senado, 2018 (original de 1889).

FORTE, Ernesto Mattoso Maia. **Do Rio de Janeiro ao Amazonas e Alto Madeira:** itinerário e trabalhos da Comissão de Estudos da Estrada de Ferro do Madeira Mamoré: impressões de viagem por um dos membros da comissão. Rio de Janeiro: Typ. a Vapor de Soares & Niemeyer, p. 56, 1885.

MORAIS, Raimundo. *Meu Dicionário de cousas da Amazônia*. Brasília: Senado Federal, p. 160, 2013. (original de 1931).

AGASSIZ, Luiz. AGASSIZ, Elizabeth Cary. **Viagem ao Brasil: 1865-1866**. Tradução de Edgar de Mendonça. Brasília: Senado Federal, p. 201, 2000.

**ARQUIVO NACIONAL TORRE DO TOMBO – PORTUGAL: [antt.dglab.gov.pt](http://antt.dglab.gov.pt)**

Planta de depósito de carvão e lenha, situada na rua do Arco de Alcântara, nº 53-54, em Lisboa. Ministério do Reino (Portugal), Coleção de plantas, mapas e outros documentos iconográficos. Código de Referência: PT/TT/MR/1/202. [Pedido de reprodução].

**HARVARD LIBRARY – USA: [library.harvard.edu](http://library.harvard.edu)**

BROWN, Charles Barrington; LIDSTONE, William. **Fifteen thousand Miles on the Amazon and its tributaries**. London: Edward Stanford. 1878.

HERNDON, Lewis; GIBBON, Lardner. **Exploration of the Valley of the Amazon**, made under direction of the Navy Department. Washington: Robert Armstrong. 1853.

**MUNCHENER DIGITALISIERUNGSZENTRUM DIGITALE BIBLIOTHEK – DEUTSCHLAND: [digitale-sammlungen.de](http://digitale-sammlungen.de)**

FONSECA, José da; ROQUETE, J. I. **Diccionario da Lingua Portugueza**. Paris: Casa de V<sup>a</sup>. J. P. Aillaud, Monlon e C<sup>a</sup>, 1856.

PORTUGAL. MARIA I - Eu A Rainha, faça saber aos que este Alvara virem, p. 7, 1790. [Local: Munchen, Bayerische Staatsbibliothek].

**EUROPEANA – UNIÃO EUROPEIA: [europeana.eu](http://europeana.eu)**

FRISCH, Albert. **Eine Küche der Ticunas, welche, der Feuersgefahr wegen, stets in einer Entfernung von der "Maloca" liegt**. Fotografia, 1867. [Coleção Alphons Stübel; Museu de Geografia Regional de Leipzig].

**INSTITUTO MOREIRA SALLES – BRASIL: [acervos.ims.com.br](http://acervos.ims.com.br)**

FRISCH, Albert. **La cuisine de la malocca**. Fotografia, 1867. [Acervo Instituto Moreira Salles].

**CENTER FOR RESEARCH LIBRARIES – DIGITAL DELIVERY SYSTEM – USA: [crl.edu](http://crl.edu)**

Relatórios, Exposições e Falas de Presidentes de Província do Pará.

Relatórios, Exposições e Falas de Presidentes de Província do Amazonas.

Relatórios e Exposições de Presidentes de Província de Goiás.

ARANHA, Bento de Figueiredo Tenreiro. Rio Demeuny – Viagem de Barcellos a Maloca dos índios Xirianas. In: **Revista dos Amazonas**. Manaus: Typ. do Commercio do Amazonas, ano I, n. 6, p. 87-88, 15 de set. 1876.

ARAÚJO, José Thomaz Nabuco [Ministro da Justiça - Brasil]. **Relatório do ano de 1855 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 4ª sessão da 9ª legislatura**. Rio de Janeiro: Empreza da Associação Typographica Nacional do Diario, 1856.

CARVALHO, Joaquim José de. N 1 – CORPO DE BOMBEIROS – MAPPA DOS INCENDIOS OCORRIDOS DESDE 1º DE JANEIRO ATÉ O FIM DE DEZEMBRO DE 1874 - Directoria Geral do Corpo de Bombeiros, em 1º de fevereiro de 1875. In: JUNIOR, José Fernandes da Costa Pereira Junior. **ANNEXOS do Relatório apresentado a Assembleia Geral Legislativa pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas [Império do Brasil], José Fernandes da Costa Prereira Junior**. Rio de Janeiro: Typographia Americana, 1875.

LISBOA, J. Miguel [Engenheiro]. p. 6; p. 7; p. 10; p. 11. In: MATTOS, João Wilkens. Província do Amazonas [**Anexo O - Relatório apresentado á Assembleia Legislativa na segunda sessão da décima-quarta legislatura pelo Ministro Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque**]. Rio de Janeiro: Typographia Universal de E. & H. Lammert. 1870.

MACEDO, Manoel Buarque de. **NAVEGAÇÃO - VI. Relatório Apresentado á Assembleia Geral na Terceira sessão da décima sétima legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Agricultura Commercio e Obras Publicas**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1880.

NIEMEYER, Carlos Conrado de. Fábrica de Ferro de Ypanema. In: SINIMBÚ, João Lins Vieira Cansansão de. **Ministério da Agricultura do Império do Brasil – Relatório do ano de 1877 apresentado a Assembleia Geral Legislativa na 1ª sessão da 17ª legislatura**. Rio de Janeiro: Imprensa Industrial – De João Paulo Ferreira Dias, 1878.

### ***ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO PARÁ – PARÁ, BRASIL***

Obras Públicas. Repartição de Obras Públicas – Provincial. Ofícios Diversos. 1850, 1860, 1870, 1880.

AZAMBUJA, Bernardo Augusto Nascentes de. **Contratação em Portugal de 500 colonos para a vila de Óbidos**, cópia 4ª secção [Barão de Mauá]. Ministério dos Negócios do Império. 30 de out. 1854. Arquivo Público do Estado do Pará. Obras Públicas (Ofícios Diversos – 1855-1857; NA 06) – Repartição de Obras Públicas Provinciais. 1855. [Manuscrito].

FERRAZ, Luís Pedreira do Couto. Ofício, 14 de fev. 1855. Arquivo Público do Estado do Pará. Obras Públicas (Ofícios Diversos – 1855-1857; NA 06) – Repartição de Obras Públicas Provinciais. 1856. [Manuscrito].

FERRAZ, Luís Pedreira do Couto. Ofício, 16 de jul. 1856. Arquivo Público do Estado do Pará. Obras Públicas (Ofícios Diversos – 1855-1857; NA 06) – Repartição de Obras Públicas Provinciais. [Manuscrito].

### ***BIBLIOTECA PÚBLICA ARTHUR VIANA, OBRAS RARAS – PARÁ, BRASIL***

ABREU, José Coelho da Gama e (Barão do Marajó). **A Amazonia – As Provincias do Pará e Amazonas e o Governo Central do Brazil**. Lisboa: Livraria Antiga e Moderna, p. 63, 1883.

Banquete na inauguração dos trabalhos para a iluminação a gaz. Pará: Typographia do Jornal do Amazonas, 1863.

CUNHA, Raymundo Cyriaco Alves da. **Pequena Chorographia da Província do Pará pelo 1º Tenente-Ajudante da Guarda Nacional – Professor titulado pela Escola Normal e**

**Conferente da Recebedoria da Mesma Província.** Belém: Typ. do Diário de Belém, p. 45, 1887.

NERY, Silvério. **Album do Amazonas** [fotos de F. A. Fidanza], 1901-1902. Manaus: [s.n.], p. 22, 1902.

PARÁ. **Album do Pará em 1899, parte descritiva de Henrique Santa Rosa e fotografias de F. A. Fidanza.** Belém: [s.n.], p. 59, 1899.

SOUSA, Inglês de. **O Missionário – vol. 1.** 2ª ed. Rio de Janeiro: Laemmert & Cia., p. 303, 1899.

SOUSA, Inglês de. **O Missionário – vol. 2.** 2ª ed. Rio de Janeiro: Laemmert & Cia., p. 303, 1899.

VERÍSSIMO, José. **Scenas da vida amazônica.** Rio de Janeiro: Laemmert., 1899.

### ***BIBLIOTECA FRAN PAXECO – GRÊMIO LITERÁRIO PORTUGUÊS – PARÁ,***

#### ***BRASIL***

Jornal Correio dos Pobres.

Jornal O Monarchista Paraense.

#### **GOOGLE BOOKS: [books.google.com](https://books.google.com)**

KOCK, Paul de. **La grande ville:** nouveau tableau de Paris. Paris: Maresco-Libraire-Éditeur, p. 43, 1844. [Google Books: [books.google.com](https://books.google.com)].

NOGUEIRA, José Maria. Relatório de Viagem ao Amazonas (Rio Negro) ao Pará, 1843.

**Jornal do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro.** Rio de Janeiro: Typographia de João Ignacio da Silva, 1865. [Google Books: [books.google.com](https://books.google.com)].

FRIAS, David Correia Sanches de. **Uma viagem ao Amazonas.** Lisboa: Typographia de Mattos Moereira e Cardoso, 1883. [Google Books: [books.google.com](https://books.google.com)].

SILVA, Bernardo da Costa e. **Viagens no sertão do Amazonas:** do Pará á costa do mar pacífico pelo Amazonas, Bolívia e Peru. Porto (Portugal): Typ. de Arthur José de Sousa & Irmão, 1891. [Google Books: [books.google.com](https://books.google.com)].

BASTOS, Aureliano Cândido Tavares. **O Valle do Amazonas:** estudo sobre a livre navegação do Amazonas, estatística, produções, comércio, questões fiscaes do Valle do Amazonas. Rio de Janeiro: B. L. Garnier, Livreiro Editor, p. 95, 1866. [Google Books: [books.google.com](https://books.google.com)].

ROZWADOWSKI, Florestan (Conde). Relatório da viagem do Vapor Marajó da cidade a Barra do Rio Negro á povoação de Nauta na República do Peru. In: FERRAZ, Luiz Pedreira do Couto. **Documentos anexos ao relatório do Ministério do Império do Brasil – Apresentado a Assembleia Geral Legislativa.** Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1854. [Google Books: [books.google.com](https://books.google.com)].

LABRE, Antonio R. P. **Rio Purus.** Notícia. Maranhão: Typ. do Paiz, M.F.V. Pires, p. 27, 1872. [Google Books: [books.google.com](https://books.google.com)].

BARRETO, José Velloso. **Roteiro da navegação do rio Amazonas:** do Pará até Iquitos. Lisboa: Typographia de J. H. Verde, 1878. [Google Books: [books.google.com](https://books.google.com)].

CLOUGH, Robert Stewart. **The Amazons:** diary of a twelve month's journey. London: South American Missionary Society, p. 169. 1873. [Google Books: [books.google.com](https://books.google.com)].

MORAES, José Feliciano Rodrigues de (Engenheiro). Relatório Exploração do rio das Mortes em Goyaz em 1886 ao 1º vice-presidente da província de Goyaz. In: Revista da Sociedade de Geographia do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, Tomo V, 3º Boletim, p. 153, 1889. [Google Books: [books.google.com](https://books.google.com)].



ALEMÃO, Francisco Freire; SERRÃO, Custodio Alves; NETTO, Ladislau; GAMA, João de Saldanha da. **Breve noticia sobre a collecção das madeiras do Brasil apresentada na Exposição Internacional de 1867**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, p. 24, 1867. [Google Books: books.google.com].

REBOUÇAS, André; REBOUÇAS, José. Paracaúba. **Ensaio de índice geral das madeiras do Brazil – 3º fascículo (M a Y)**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, p. 1103, 1878. [Google Books: books.google.com].

DIAS, Antonio Gonçalves; COUTINHO, J. M. da Silva; MOREIRA, Antonio José. In: Império do Brasil. **Catálogos dos productos naturaes e industriaes remetidos das províncias do Império do Brasil que figurarão na Exposição Nacional**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, p. 76, 1862. [Google Books: books.google.com].

### **OUTROS**

AMORIM, Annibal. **Viagens Pelo Brasil**: com oitenta gravuras; do Rio ao Acre; aspectos da Amazônia; do Rio a Mato Grosso. Rio de Janeiro: Livraria Garnier, p. 176, 1917. [archive.org].

**ANNAES DO SENADO DO IMPÉRIO DO BRASIL - SESSÃO EM 22 DE AGOSTO**. Rio de Janeiro: Typographia do Correio Mercantil, volume III, 1859. [Senado do Brasil: www25.senado.leg.br].

BATES, Henry Walter. **O naturalista no Rio Amazonas - 1º volume**. Tradução de Candido de Mello-Leitão. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1944 (original de 1863). [Biblioteca Digital de Obras Raras – UFRJ: bdor.sibi.ufrj.br]

BATES, Henry Walter. **O naturalista no Rio Amazonas - 2º volume**. Tradução de Candido de Mello-Leitão. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1944 (original de 1863). [Biblioteca Digital de Obras Raras – UFRJ: bdor.sibi.ufrj.br].

CARVALHO, Marques de. Hortência. Belém: Fundação do Pará Tancredo Neves/Secretaria do Estado de Cultura, 1989 (original de 1888). [Acervo pessoal].

CHAMBERLAIN, Henry. Largo da Gloria (desenho). [Biblioteca Digital Luso-Brasileira: bdlb.bn.gov.br].

DEBRET, Jean Baptiste. **Voyage pittoresque et historique au Brésil – 2 Tome**. Paris: Firmin Didot Frés, 1835. [Acervo Biblioteca Nacional do Brasil: acervobndigital.gov.br].

DECRETO N. 1.104, DE 03 DE JANEIRO DE 1853 - TITULO III – DISPOSIÇÕES GERAES. **Coleção das Leis do Império do Brasil**. Tomo 16, Parte 2ª, Secção 1ª, p. 30, 1853. [Câmara dos Deputados do Brasil: www2.camara.leg.br].

DESBEAUX, Emilio. As perguntas de Susana – Capítulo XVIII. **Jornal da Infância: semanário ilustrado**, n. 17, 1883.

Grand Trunk Railway Company of Canada: firewood required to be delivered on western district during the winter of 1877-8, 1878. [University of Alberta Libraries – Microfilm: archive.org].

MATTOS, João Wilkens de [Secretario do Governo]. **ROTEIRO da primeira viagem do Vapôr “Monarcha”, desde a Cidade da Barra do Rio Negro, Capital da Província do Amazonas, até a povoação de Nauta, na República do Perú**. Manaus: Typographia de M. S. Ramos, p. 6-7, 1854. [Biblioteca Brasileira Guita e José Mindlin].

PINTO, Luiz Maria da Silva. **Diccionario da Língua Brasileira**. Ouro Preto: Typographia da Silva, 1832. [Biblioteca Brasileira Guita e José Mindlin].

SESSÃO EM 22 DE AGOSTO DE 1851 – Presidência do Sr. Cândido José de Araújo Vianna. **Anais Do Senado do Império do Brasil (Livro 4)**. Brasília: Senado Federal, p. 479, 1978. [Senado do Brasil: www25.senado.leg.br].

## Referências

- ALBIERO, Daniel; MACIEL, Antonio José da Silva; LOPES, Antonio Cândido; MELLO, Claudia Assad; GAMERO, Carlos Antonio. Proposta de uma máquina para colheita mecanizada de babaçu (*Orbignya phalerata* Mart.) para a agricultura familiar. **Acta Amazonica**, vol. 37, n. 3, p. 337-346, 2007.
- ALVES, Raimundo Nonato Brabo; JÚNIOR, Moisés de Souza Modesto. **Demanda de lenha para torragem de farinha de mandioca nos biomas Amazônica, Cerrado e Caatinga**. Belém (PA): Embrapa Amazônia Oriental, p. 14-17, 2017.
- AMARAL, Gustavo Correiro; VARGAS, André Barbosa; ALMEIDA, Fábio Souto. Avaliação das interações da fauna de formigas em diferentes usos do solo. **Biodiversidade Brasileira**, v. 11, n. 1, p. 1-10, 2021.
- AMORE, Priscila Santesi Bianchini. **Abraham Gesner e os primórdios da indústria petrolífera no século XIX**. Dissertação (Mestrado em História da Ciência). Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC) – São Paulo, 81p, 2017.
- ANTONIL, André João. **Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas**. Brasília: Senado Federal, p. 143, 2011.
- ARAGÃO, Solange de. **Ensaio sobre a casa brasileira do século XIX**. São Paulo: Blucher, 300p, 2017.
- ARRAIS, Cristiano Alencar. Imaginação histórica e pensamento mediado na obra de R. G. Collingwood. In: **XXV Simpósio Nacional de História** – ANPUH, Fortaleza, 9 p, 2009.
- BAILLON, Henri. **The Natural History of Plants – vol. VII**. London: L. Reeve & Co., p. 345, 1881.
- BALDIN, Talita; MARCHIORI, José Newton Cardoso. Anatomia da madeira de *Calycophyllum spruceanum* (Benth.) K. Schum. E *Calycophyllum spruceanum* F. Brasiliensis K. Schum. **Balduínia**, n. 50, p. 16-23, 2015.
- BARRIGA, Letícia Pereira. **Entre Leis e Baionetas: independência e cabanagem no Médio Amazonas (1808-1840)**. Dissertação (Mestrado em História Social) – Programa de Pós-Graduação em História Social (UFPA) – Belém, 2014.
- BATISTA, Regina Célia Corrêa. **Dinâmica populacional e atividade madeireira em uma vila da Amazônia: a vila de Moju (1730-1778)**. Dissertação (Mestrado em História Social) - Programa de Pós-Graduação em História Social (UFPA) – Belém, 2013.
- BEZERRA NETO, José Maia. Histórias urbanas de liberdade: escravos em fuga na cidade de Belém, 1860-1888. **Afro-Ásia**, n. 28, p. 226, 2002.
- BEZERRA NETO, José Maia. Nas terras do Cabo Norte: fugas escravas e histórias de liberdade nas fronteiras da Amazônia setentrional (século XIX). In: In: CHAMBOULEYRON, Rafael; ALONSO, José Luis Ruiz-Peinado. **T(r)ópicos de História: gente, espaço e tempo na Amazônia (séculos XVII a XXI)**. Belém: Editora Açai, p. 163-181, 2010.

BEZERRA NETO, José Maia. **Por todos os meios legítimos e legais**: as lutas contra a escravidão e os limites da abolição (Brasil, Grão-pará: 1850-1888). Tese (Doutorado em História Social). Universidade Católica de São Paulo – São Paulo, 2009.

BEZERRA NETO, José Maia. Um passeio pela história do Pará oitocentista: sociedade, economia e política. In: BEZERRA NETO, José Maia. **Por uma história mercantil do Pará**. Belém: Editora Cordovil E-books, p. 58-84, 2021.

BONILLA, Oiara. Cosmologia e organização social dos Paumari do médio Purus (Amazonas). **Revista de Estudos e Pesquisas**, FUNAI, Brasília, v.2, n.1, p.7-60, jul. 2005.

BRAGA, Bruno Miranda. **Chão de Vidas, Rios de Memórias**: Histórias Indígenas do Amazonas Imperial 1845-1888. Tese (Doutorado História Social). Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. 2022.

BRAGA, Bruno Miranda. Milhares de braços úteis: o trabalho indígena na Manaus Provincial (1858-1880). **Canoa do Tempo**, Manaus, v. 9, n. 1, p. 76-98, 2017.

BRAGA, Bruno Miranda. Os índios, a catequese e a civilização no Amazonas (1845-1898): entre o fracasso e a resistência. **Muiraquitã**: revista de Letras e Humanidades, v. 4, n. 1, p. 39-47, 2016.

BRITO, Roberta Kelly Lima de. **Vapores de Mauá**: a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas (1852-1871). 2018. 183 f. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal do Amazonas - Manaus, 2018.

BROWN, Charles Barrington; LIDSTONE, William. **Fifteen thousand Miles on the Amazon and its tributaries**. London: Edward Stanford, p. 486, 1878.

CABRAL, Diogo de; CESCO, Susana. Árvores do rei, floresta do povo: a instituição das ‘madeiras-de-lei no Rio de Janeiro e na ilha de Santa Catarina (Brasil) no final do período colonial. **Luso-Brazilian Review**, vol. 44, n. 2, p. 50-86, 2007.

CABRAL, Diogo de Carvalho; CESCO, Susana. Notas para uma história da exploração madeireira na Mata Atlântica do Sul-Sudeste. **Ambiente & Sociedade**, v. 11, n. 1, p.33-48, 2008.

CANCELA, Cristina Donza; COSME, João Santos Ramalho. Entre fluxos, fontes e trajetórias: imigração portuguesa para uma capital da Amazônia (1850-1920). **Estudos Ibero-Americanos**, v. 42, n. 1, p. 232-254, 2016.

CARDOSO, Antonio Alexandre Isidio. **O Eldorado dos Deserdados**: indígenas, escravos, migrantes, regatões e o avanço rumo ao oeste amazônico no século XIX. Tese (Doutorado em História Social), Programa de Pós-Graduação em História Social (USP) - São Paulo, p. 107, 2018.

CARDOSO, Antonio Alexandre Isidio. Os migrantes cearenses e o horizonte amazônico no século XIX. **Revista História**, v. 4, n. 1, p. 68-87, 2012.

CAROMANO, Caroline Fernandes. **Botando lenha na fogueira**: um estudo Etnoarqueológico do fogo na Amazônia. Tese (Doutorado em Arqueologia e Etnologia). Programa de Pós Graduação em Arqueologia (USP) – São Paulo, 2017.

CARVALHO, Francisquinha Laranjeira; CAVALCANTE, Maria do Espírito Santo Rosa. Rio Araguaia: o caminho dos sertões. **História Revista**, v. 14, n. 2, p. 3, 2009.

CARVALHO, Miguel Mundstock Xavier de. **História do desmatamento da Floresta com Araucária**: agropecuária, serrarias e a Lumber Company (1870-1970). São Paulo: Editora Dialética, EPUB não paginado, 2023.

CAVALCANTE, Ygor Olinto Rocha. Entre quarteirões, ribeiras e igarapés: resistência escrava, fronteiras e espacialidades afro-amazônicas (c. 1850- c. 1880). **Revista Eletrônica da ANPHLAC**, n. 16, p. 26-56, 2014.

CAVALCANTE, Ygor Olinto Rocha. “Solicito meios para obter a liberdade”: histórias e lutas no caso da escravidão (Brasil, Amazonas: séc. XIX). **Revista Latino-Americana de História**, v. 2, n. 9, p. 10-30, 2013.

CAVALCANTE, Ygor Olinto Rocha. “Uma viva e permanente ameaça”: resistência, rebeldia e fugas de escravos no Amazonas Provincial (c. 1850 – c. 1882). Dissertação (Mestrado em História). Programa de Pós-Graduação em História (UFAM) – Manaus, p. 44, 2013.

COELHO, Geraldo Mártires. Na Belém da belle époque da borracha (1870-1910): dirigindo os olhares. **Revista Escritos**, ano V, n. 35, p.141-168, 2011.

COLLINGWOOD, R. G (Robin George). **Human nature and human history** [Communicated 20 May 1936]. New York: Haskell House Publishers Ltd., 1976.

COSTA, Álvaro Antonio Prazeres da Costa. **Tipos Ideais em Raízes do Brasil**. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Sociologia (UFPE) – Recife, 2008.

COSTA, Daiane; BARBOSA, David. **Um quinto das famílias brasileiras já usa lenha ou carvão para cozinhar**. O Globo, 2019. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/economia/umquinto-das-familias-brasileiras-ja-usa-lenha-ou-carvao-para-cozinhar-1-23682555>. Acesso em 16 de abr. 2023.

COSTA, Edilaine Vieira. Nos tempos de Capanema, a saúva e os direitos de monopólio. **Cadernos de História da Ciência**, v. 7, n. 1, p. 103-112, 2011.

COSTA, Felipe Melo da. **A Tecnologia estrutural do engenheiro Francisco Bolonha em Belém-PA**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo (UFPA) – Belém, 2016.

COSTA, Jéssyka Sâmia Ladislau Pereira. **Por todos os cantos da cidade**: escravos negros no mundo do trabalho na Manaus oitocentista (1850-1884). Dissertação (Mestrado em História). Programa de Pós-Graduação em História (UFF) – Rio de Janeiro. 2016.

DEAN, Warren. **A ferro e fogo**: a história e a devastação da Mata Atlântica brasileira. Tradução de Cid Knipel Moreira. São Paulo: Companhia das Letras. 1996.

DURÁN, Claudia Marcela Vanegas. Los pueblos de indios y El abasto de leña de lãs ciudades de Tunja y Santafé, siglos XVI y XVII. **Fronteras de la Historia**, vol. 20, n. 2, p. 92-122, 2015.

EMMI, Marília Ferreira. Fluxos migratórios internacionais para a Amazônia brasileira do final do século XIX ao início do século XX: o caso dos italianos. **Papers do NAEA**, v. 18, n. 1, 27p., 2009.

ENGEMANN, Carlos et al. Consumo de recursos florestais e produção de açúcar no período colonial: o caso do engenho do Camorim, RJ. In: OLIVEIRA, Rogério Ribeiro de (Org.). **As marcas do homem na floresta: história ambiental de um trecho de Mata Atlântica**. Rio de Janeiro: Ed. PUC-Rio, p. 119-140, 2010.

ESTEVES, Carlos Leandro. Fazendo divisas em terrenos alheios: um estudo preliminar sobre posse, propriedade da terra e conflitos em intendências municipais no Pará entre fins do século XIX e início do XX. **Revista Maracanan**, n. 23, p. 34-58, 2020.

FANT, David Gordon. **Prehistoric firewood exploitation: a case study from the Carolinian Biotic Province**. Master (Anthropology), Department of Anthropology of Western Michigan University – Kalamazoo, 92p, 1986.

FAULHABER, Priscila. A territorialidade Miranha nos rios Japurá e Solimões e a fronteira Brasil-Colômbia. **Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi - série Antropologia**, v. 12, n. 2, p. 286. 1996.

FIABANDI, Adelmir. História dos principais surtos epidêmicos do Brasil: a cólera segundo Pereira Rego e Azevedo Sodré. In: BEZERRA NETO, José Maia; LAURINDO JUNIOR, Luiz Carlos; LOBO, Marcelo Ferreira. **Escravidão & Liberdade no Brasil Setentrional**. Ananindeua: Editora Cabana, p. 167-187, 2022.

FIGUEIRÔA, Silvia Fernanda de Mendonça. Ciência e tecnologia no Brasil Imperial: Guilherme Schüch, Barão de Capanema (1824-1908). **Varia História**, v. 21, n. 34, p. 437-455, 2005.

FILHA, Amélia Santos Mota. Método e História em Max Weber: a ética protestante e o espírito do capitalismo. **Revista de História**, v. 35, n. 72, p. 483-500, 1967.

FLANDRIN, Jean-Louis; MONTANARI, Massimo. **História da Alimentação**. São Paulo: Estação Liberdade, 1998.

FONSECA, Cristina Neves; LISBOA, Pedro L. B.; URBINATI, Cláudia Viana. A xiloteca (Coleção Walter A. Eagler) do Museu Paraense Emílio Goeldi. **Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi – série Ciências Naturais**, v. 1, n. 1, p. 65-140, 2005.

GADDIS, John. **Paisagens da História: como os historiadores mapeiam o passado**. Tradução de Marisa Rocha Motta. Rio de Janeiro: Campus, 2003.

GALVÃO, Miguel Arcanjo. **Relação dos cidadãos que tomaram parte no Governo do Brazil no período de março de 1808 a 15 de novembro de 1889**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, p. 92, 1894.

GIULI, Matteo. Morfologia social e contextualização topográfica: a micro-história de Edoardo Grendi. **Revista Brasileira de História**, v. 37, n. 76, p. 137-162, 2017.

GOMES, Flavio dos Santos. “Para Matar a Hidra”: uma história de Quilombos do Recôncavo da Guanabara - Séc. XIX. **Revista Estudos e Pesquisas sobre as Américas**, 2 (3), p. 1-31, 1994.

GONÇALVES, Lopes. CHAPTER V – THE BOTANICAL KINGDOM. In: **O Amazonas (The Amazon) - Esboço histórico, chorographico e estatístico – with english translation**. Ney York: Published by Hugo J. Hanf, p. 19 [parte em português]; p. 17 [parte em inglês], 1904.

GUIMARÃES, F. Nery; RODRIGUES, Bichat Almeida. O puru-puru da Amazônia (Pinta, Carete, Mal de Pinto, etc). **Memórias do Instituto Oswaldo Cruz**, v. 46, p. 135-197, 1948.

GUIMARÃES, Luiz Antonio Valente. **As casas & as coisas**: um estudo sobre a vida material e domesticidade nas moradias de Belém – 1800-1850. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em História Social (UFPA) – Belém. 2006.

HARDMAN, Francisco Foot. **Trem Fantasma**: a modernidade na selva. São Paulo: Companhia das Letras. 1988.

HENRIQUE, Márcio Couto. A perspectiva indígena das missões religiosas na Amazônia (Século XIX). **Revista História Social**, n. 25, p. 133–156, 2015.

HENRIQUE, Márcio Couto. Presente de branco: a perspectiva indígena dos brindes da civilização (Amazônia, século XIX). **Revista Brasileira de História**, v. 37, n. 75, p. 197, 2017.

HENRIQUE, Marcio Couto. **Sem Vieira nem Pombal**: índios na Amazônia do século XIX. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2018.

HENRIQUE, Márcio Couto; MORAIS, Laura Trindade de. Estradas líquidas, comércio sólido: índios e regatões na Amazônia (século XIX). **Revista História**, São Paulo, n. 171, p. 49-82, 2014.

HERCULANO-HOUZEL, Suzana. **Cozinho, logo existo**. Folha de São Paulo. 21 de jul. 2013. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/ilustrissima/2013/07/1313540-cozinho-logo-existo.shtml> Acesso em 01 de abr. 2023.

KANDA, Sayako. Coal, Firewood and Plant Stalks: avaliability of fuel and development of industries in early nineteenth-century Bengal. **Kyoto Working Papers on Area Studies: G-COE Series**, n. 53, p. 1-20, 2009.

KARASCH, Mary. Catequese e cativo: Política indigenista em Goiás, 1780-1889. Tradução de Beatriz Perrone-Moisés. In: CUNHA, Manuela Carneiro da. **História dos índios no Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, p. 397-412, 1992.

KETTLE, Wesley Oliveira. **Ciclopes e profetas no vale amazônico**: visões de natureza no tempo das demarcações (1750-1799). Tese (Doutorado em História). Programa de Pós-Graduação em História Social (UFRJ) - Rio de Janeiro, p. 219, 2015.

KODAMA, Kaori. A presença dos vulgarizadores das ciências na imprensa: a *Sciencia* para o Povo (1881) e seu editor, Felix Ferreira, **Tempo**, v. 25, n. 1, p. 46-71, 2019.

LACERDA, Franciane Gama. Uma “artéria necessária” para o progresso: a Estrada de Ferro de Bragança (Pará, 1883-1908). **Revista Brasileira de História & Ciências Sociais – RBHCS**, vol. 10, n. 19, jan.-jul., p. 226-248, 2018.

LAURINDO JUNIOR, Luiz Carlos. O tempo de não trabalho dos escravos e a construção de territórios negros na cidade de Belém (1871-1888). In: BEZERRA NETO, José Maia;

LAURINDO JUNIOR, Luiz Carlos. **Escravidão urbana e abolicionismo no Grão-Pará (século XIX)**. Jundiaí: Paco Editorial, não paginado (MOBI), 2020.

LAURINDO JUNIOR, Luiz Carlos. Maré de mudanças, continuidades latentes: a comercialização de escravos através da imprensa periódica na Belém de fins do XIX (1871-1888). **Revista Latino-Americana de História**, v. 2, n. 9, p. 141-162, 2013.

LAURINDO JUNIOR, Luiz Carlos. **Rios de escravidão: tráfico interno e o mercado de escravos do Vale do Amazonas (1840-1888)**. Tese (Doutorado História Social). Programa de Pós Graduação em História Social (USP) – São Paulo. 2022.

LEITE, Antônio Dias. **A energia no Brasil**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2007.

LEITE, Carlos Henrique Ferreira. Teoria, metodologia e possibilidades: os jornais como fonte e objeto de pesquisa histórica. **Escritas: Revista do Curso de História de Araguaína**, v. 7, n.1, p. 03-17, 2015.

LIMA LEANDRO, Leonardo Milanez de; SILVA, Fábio Carlos da. A estrada de ferro de Bragança e a colonização da zona bragantina no estado do Pará. **Novos Cadernos NAEA**, v. 15, n. 2, p. 143-174, 2012.

LOMBARDI, Thais Tartalha do Nascimento. **Trajetórias na Transamazônica: estratégias de vida e trabalho em uma área rural amazônica**. Dissertação (Mestrado em Antropologia). Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social (UNICAMP) – Campinas, p. 16, 2009.

LOPES, Siméia de Nazaré. **O comércio interno no Pará oitocentista: atos, sujeitos sociais e controle entre 1840-1855**. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (UFPA), 2002.

LORENZI, Harri. **Árvores brasileirtas: manual de identificação e cultivo de plantas arbóreas nativas do Brasil – vol. 2**. São Paulo: Editora Plantarum. 1998.

LOUREIRO, Arthur A.; SILVA, Marlene Freitas da. Contribuição para o estudo dendrológico de cinco leguminosas da Amazônia. **Acta Amazônica**, v. 3, p. 17-31, 1973.

LUCA, Tânia Regina de. “A história dos, nos e por meio dos periódicos”. In: PINSKY, Carla Bassanezi (org.). **Fontes Históricas**. 2 Ed. São Paulo: Contexto, p. 111-153, 2010.

MACÊDO, Sidiana da Consolação Ferreira de. **A cozinha mestiça: uma história da alimentação em Belém (Fins do século XIX a meados do XX)**. Tese (Doutorado em História Social). Programa de Pós-Graduação em História Social (UFPA) – Belém, 2016.

MACÊDO, Sidiana da Consolação Ferreira de. **Daquilo que se come: uma história do abastecimento e da alimentação em Belém (1850-1900)**. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós Graduação em História Social (UFPA) – Belém, 2009.

MACÊDO, Sidiana da Consolação Ferreira de. O comércio do Pará no século XIX e a Junta Comercial do Pará. In: BEZERRA NETO, José Maia. **Por uma história mercantil do Pará**. Belém: Editora Cordovil E-books, p. 85-104, 2021.

MACÊDO, Sidiana da Consolação Ferreira de; BEZERRA NETO, José Maia. Quitandas e quitadeiras: um olhar sobre a venda de comida em Belém, século XIX. In: BEZERRA NETO, José Maia; LAURINDO JUNIOR, Luiz Carlos; LOBO, Marcelo Ferreira. **Escravidão & Liberdade no Brasil Setentrional**. Ananindeua: Editora Cabana, p. 128-145, 2022.

MACÊDO, Sidiana da Consolação Ferreira de; BEZERRA NETO, José Maia. Escravos de forno e fogão – a cozinha da escravidão e práticas alimentares em Belém (séc. XIX). In: BEZERRA NETO, José Maia; LAURINDO JUNIOR, Luiz Carlos. **Escravidão urbana e abolicionismo no Grão-Pará (século XIX)**. Jundiaí: Paco Editorial, não paginado (MOBI), 2020.

MACFADYEN, Joshua. These well-wooded towns: supplying fuel Wood to central canandian urban markets, 1867-1921. **Histoire sociale/Social History**, v. LIV, n. 111, p. 283-309, september, 2021.

MACHADO, Diego Ramon Silva. **No rastro dos ovos: uma história da exploração e uso da tartaruga da Amazônia (Podocnemis expansa Schweigger, 1812), 1727-1882**. Tese (Doutorado em História das Ciências). Programa de Pós-Graduação em História das Ciências e da Saúde (FIOCRUZ) - Rio de Janeiro, 2016.

MADUREIRA, Marcelo Silva. **Plantas com nectários extraflorais são protegidas por formigas?**. Dissertação (Mestrado em Entomologia). Programa de Pós-Graduação em Entomologia (UFV) – Viçosa, 2004.

MARILICÁN, Matías Gonzáles. El bosque nativo aún impera em el borde costero de la región de La Araucanía, entre 1866 y 1912: matices a um discurso de destrucción florestal “Massiva” em El Sur de Chile. **Historia Ambiental Latinoamericana y Caribeña (HALAC)**, vol. 10, n. 2, p. 227-254, 2020.

MARTINS, Marcos Lobato. A política florestal, os negócios de lenha e o desmatamento: Minas Gerais, 1890-1950. **Historia Ambiental Latinoamericana y Caribeña (HALAC)**, vol. 1, n. 1, p. 29-54, 2011.

MARX, Karl. **Os despossuídos**. Tradução de Nélio Schneider. São Paulo: Boitempo. 2017.

MENEGOTTO, Renato Gilberto Gama. D.F. Rocco, um construtor em Porto Alegre, Brasil: sobre casas urbanas, imigrantes italianos e difusão da arquitetura. **História Unisinos**, v. 22, n. 4, p. 673-684, 2018.

MENEZES, Antônio José Elias Amorim de. O histórico do sistema extrativo e a extração de óleo de andiroba cultivado no município de Tomé-Açu, Estado do Pará. In: **Congresso da Sociedade Brasileira de Economia e Sociologia Rural**, n. 42, 11p., 2005.

MIRANDA, Leila Mourão. A Belém de águas e ilhas. In: MIRANDA, Leila Mourão; NETO, José Maia Bezerra; NUNES, Francivaldo Alves. **Estudos Amazônicos em Revista, volume 3**. Belém: Editora Cabana, p. 13-33, 2024.

MIRANDA, Leila Mourão. Sobre história, sustentabilidade e crise energética. **Revista Brasileira de História**. São Paulo, v. 43, n. 92, p. 15-28, 2023.

MONTEIRO, Ana Maria Reis de Goes; FERREIRA, Kelen Gracielle Magri. A Economia Doméstica e a contribuição feminina na Arquitetura Moderna. **Thésis**, São Paulo, v. 7, n. 13, p. 44-63, 2022.

MORAES, V. H. F. Comportamento hídrico de Vouacapoua americana Aubl (acapu) e Licania macrophylla Benth (anoerá), nas condições de mata amazônica de terra firme. **Instituto de Pesquisas e Experimentação Agropecuárias do Norte (INPEAN) – série: Botânica e Fisiologia Vegetal**, v. 1, n. 1, 19p., 1970.



NASCIMENTO, Paulo de Oliveira. **Nas terras do “norte distante”**: a legislação fundiária, a propriedade rural e a política imperial na Província do Amazonas (c. 1850- c. 1880). Tese (Doutorado em História). Programa de Pós-Graduação em História (UFPE) - Pernambuco, p. 177, 2023.

NETO, Provino Pozza. **Ave Libertas**: ações emancipacionistas no Amazonas Imperial. Dissertação (Mestrado em História Social). Programa de Pós-Graduação em História (UFAM) - Manaus, p. 18, 2011.

NOBRE, João Rodrigo Coimbra; NAPOLI, Alfredo; BIANCHI, Maria Lúcia; TRUGILHO, Paulo Fernando; URBINATI, Claudia Viana. Caracterização elementar, química e energética de resíduos de *Manilkara huberi* (Maçaranduba) do Estado do Pará. In: **XIV Encontro Brasileiro em Madeiras e em Estruturas de Madeira**. Natal, 9p, 2014.

NUNES, Francivaldo Alves. **A semente da colonização**: um estudo sobre a Colônia Agrícola Benevides (Pará, 1870-1889). Dissertação (Mestrado em História Social) – Programa de Pós-Graduação em História Social (UFPA), 2008.

NUNES, Francivaldo Alves. Direitos de propriedade em aldeamentos e colônias agrícolas na Amazônia (1840-1880). **Tempo**, volume 22, n. 39, p. 154-174, 2016.

NUNES, Francivaldo Alves. O Rio Tapajós na memória do Tenente Rufino Luiz Tavares (1876): elemento de riqueza, via de comunicação e de estabelecimentos agrícolas e industriais. **Sertão História**, v. 1, n. 2, p. 78-93, 2022.

NUNES, Francivaldo Alves. **Sob o signo do moderno cultivado**: Estado Imperial e agricultura na Amazônia. Tese (Doutorado História Social/Contemporânea). Programa de Pós-Graduação em História (UFF) - Niterói, 2011.

OLIVEIRA, Darlin Milene Sousa. Navegação a vapor e o avanço sobre os territórios indígenas na fronteira do Brasil com o Peru (1851-1857). In: **Anais Eletrônico do XIII Encontro Estadual de História**: "História e mídias: narrativas em disputas", 14p, 2020.

OLIVEIRA, Sidney Augusto Canto. Instrução pública no Baixo Amazonas e Tapajós: dificuldades e desafios na implantação das primeiras escolas no Império. Dissertação (Mestrado em Educação). Programa de Pós-Graduação em Educação (UFOPA) – Santarém, 2021.

PÁDUA, José Augusto. **Um sopro de destruição**: pensamento político e crítica ambiental no Brasil escravista, 1786-1888. Rio de Janeiro: Zahar, 2002.

PAIÃO, Caio Giulliano; LEAL, Davi Avelino. Trabalhadores e impacto ecológico: os portos de lenha e o uso dos recursos naturais pela navegação a vapor na Amazônia (da segunda metade do século XIX ao início do século XX). **Navigador**, v. 19, n. 37, p. 46-58, 2023.

PANACHUK, Lilian; CARVALHO, Adriano. Modelagens do barro em sítios Tupiguarani. In: PROUS, André; LIMA, Tânia Andrade. **Os ceramistas Tupiguarani – Volume II, elementos decorativos**. Belo Horizonte: Superintendência do IPHAN em Minas Gerais, p. 57-84, 2010.

PARISOT, Isabelle Thery; HENRY, Auréade; CHRZAVZEZ, Julia. Contribuição da experimentação à compreensão das práticas sociais em antracologia: gestão e uso da lenha em

sociedades pré-históricas. **Cadernos do LEPAARQ (UFPEL)**, vol. 3, n. 25, p. 510-536, 2016.

PARRA, Nicanor. Soliloquio del individuo. In: PARRA, Nicanor. **Obra gruesa**. Santiago de Chile: Editorial Universitaria, S. A., p. 61-64, 1969.

PATTERSON, Captain Howard. *Illustrated Nautical Dictionary Unabridged*. New York: Publication Offices. 1891.

PEREIRA, Ludimilla Gomes. **Dilemas do Abastecimento na Província do Amazonas 1852-1889**. Dissertação (Mestrado em História). Programa de Pós-Graduação em História (UFAM) - Manaus. 2018.

PERLIN, John. **História das Florestas**: a importância da madeira no desenvolvimento da civilização. Tradução de Marija Mendes Bezerra. Rio de Janeiro: Editora Imago, 490p, 1992.

PINHO, João Tavares et al. **Sistemas híbridos**: soluções energéticas para a Amazônia,. Brasília: Ministério de Minas e Energia, p. 28, 2008.

PISA, João Paulo Novelletto. **A relação humano-cavalo**: análise científica e literária das emoções dos equinos em dois clássicos da literatura. Dissertação (Mestrado em Agroecossistemas). Programa de Pós-Graduação em Agroecossistemas (UFRS). – Florianópolis. 2020.

RADKAU, Joachim. **Wood - A History**. Cambridge: Polity, livro digital não paginado, 2012.

RICCI, Magda. Nação e revolução: a Cabanagem e a experiência da ‘brasilidade’ na Amazônia (1820-1840). In: CHAMBOULEYRON, Rafael; ALONSO, José Luis Ruiz-Peinado. **T(r)ópicos de História**: gente, espaço e tempo na Amazônia (séculos XVII a XXI). Belém: Editora Açaí, p. 141-162, 2010.

ROLLEMBERG, Denise. **Resistência**: memória da ocupação nazista na França e na Itália. São Paulo: Alameda, 2016.

SALLES, Vincente. **O negro no Pará, sob o regime de escravidão**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas e Universidade Federal do Pará, 1971.

SAMPAIO, Patrícia Melo. Política Indigenista no Brasil Imperial. In: GRINBERG, Keila e SALLES, Ricardo. (Orgs.) **O Brasil Imperial (1808-1889)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, p. 178, 2009.

SANTOS, A. B.; RIBEIRO-OLIVEIRA, J. P.; CARVALHO, C. M. Sobre a botânica, a etnofarmacologia e a química de *Calycophyllum spruceanum* (Benth.) Hook. F. ex K. Schum. **Revista Brasileira de Plantas Mediciniais**, v. 18, p. 383-389, 2016.

SANTOS, Dominique Vieira Coelho dos. Acerca do conceito de representação. **Revista de Teoria da História**, v. 6, n. 2, p. 27-53, 2011.

SANZ DE LA HIGUERA, Francisco J. Aproximación a los combustibles vegetales – carbón y leña – como Proxy-data climático em El siglo XVIII y principios del XIX. **Revista de Historia Moderna**, vol. 32, p. 333-358, 2014.

SARGES, Maria de Nazaré. **Belém: riquezas produzindo a belle-époque (1870-1912)**. 2 ed. Belém: Paka-Tatu, p. 14, 2002.

SEIRINIDOU, Vaso. Joachim Radkau, Wood - A History. **Historein**, n 13, p. 114-118, 2013.

SERT, Özlem. Water, Firewood, and Disease in Nineteenth-Century Istanbul. **Arcadia**, n. 45, (Autumm), 6 p., 2020.

SIEFERLE, Rolf Peter. **The Subterranean Forest: energy systems and the Industrial Revolution**. Translated by Michael Ossman. Cambridge: The White Horse Press, p. 25, 2010.

SILVA, Edil Pedrosa da. O cotidiano dos viajantes nos caminhos fluviais de Mato Grosso no século XIX. **Revista Navigator**, v. 2, n. 4, p. 24-41, 2006.

SILVA, João Luiz Máximo da. **Cozinha Modelo - O Impacto do gás e da eletricidade na casa paulistana 1870-1930**. São Paulo: Edusp, 216p, 2008.

SILVA, João Luiz Maximo da. Transformações no espaço doméstico – o fogão a gás e a cozinha paulistana, 1870-1930. **Anais do Museu Paulista**, São Paulo, v. 15, n. 2, p. 197-220, 2007.

SOTTOMAYOR, Fernando. **A Indústria dos Fósforos: das origens ao monopólio (1862-1926)**. Dissertação (Mestrado em História Contemporânea). Departamento de História e de Estudos Políticos Internacionais (Universidade do Porto) - Porto (Portugal), 113p, 2011.

SOUSA, Rodrigo Caetano. **A derrocada da escravidão em Santarém, Província do Grão-Pará: significados da liberdade e a dinâmica das alforrias (1871-1888)**. Dissertação (Mestrado em História). Programa de Pós-Graduação em História (UFAM) – Manaus, 2023.

SOUZA, Carlos Celestino Rios e. **Arqueologia subaquática: identificação das causas de naufrágios nos séculos XIX e XX na costa de Pernambuco**. Tese (Doutorado em Arqueologia), Programa de Pós-Graduação em Arqueologia (UFPE) – Recife, p. 168-169, 2010.

SPRUCE, Richard. On Five new plants from Eastern Peru - IV. CAPIRONA, a new genus of RUBIACEAE. **Journal of the proceedings of the Linnean Society of London – vol. III**. London: Taylor and Francis, p. 201, 1859.

STADEN, Hans. **Viagem ao Brasil**. Tradução de Alberto Löfgren. Rio de Janeiro: Fundação Darcy Ribeiro, p. 43, 2014 (original de 1557). Disponível em: <https://fundar.org.br/publicacoes/biblioteca-basica-brasileira/viagem-ao-brasil/>.

SUGIYAMA, S.; YAMADA, Izumi. From Firewood to Coal: deforestation and the development of the Silk Reeling Industry in Modern Japan. In: SUGIYAMA, S. **Economic History of Energy and Environment**, p. 3-39, 2015.

THERY-PARISOT, Isabelle; HENRY, Auréade; CHRZAZVEZ, Julia. Contribuição da experimentação à compreensão das práticas sociais em antracologia: gestão e uso da lenha em sociedades pré-históricas. **Cadernos do LEPAARQ (UFPEL)**, v. 13, n. 25, p. 510-536, 2016.

THOMAS, Keith. THOMAS, Keith. **O homem e o mundo natural: mudanças de atitude em relação às plantas e aos animais (1500-1800)**. Tradução de João Roberto Martins Filho. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

THOMPSON, Edward Palmer. **Senhores e caçadores**: a origem da lei negra. Tradução de Denise Bottmann. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

TILLY, Charles. A história social anglo-americana desde 1945. Tradução de Octacílio Nunes. **Tempo Social**, v. 24, p. 13-32, 2012.

TURNER, S. Collingwood and Weber vs Mink: history after cognitive turn. **Journal of the Philosophy of History**, n. 5, p. 230-260, 2011.

UHLIG, Alexandre; GOLDEMBERG, José; COELHO, Suani Teixeira. O uso do carvão vegetal na indústria siderúrgica brasileira e o impacto sobre as mudanças climáticas. **Revista brasileira de energia**, v. 14, n. 2, p. 67-85, 2008.

VIEIRA, David Durval Jesus. **A cidade e os “bichos”**: poder público, sociedade e animais em Belém (1892-1917). Dissertação (Mestrado em História Social). Programa de Pós-Graduação em História Social (UFPA) - Belém, 2015.

VIEIRA, David Durval Jesus. Movendo o “progresso”: carroceiros, boleiros e animais de tração em Belém (1897-1911). In: MIRANDA, Leila Mourão; NETO, José Maia Bezerra; NUNES, Francivaldo Alves. **Estudos Amazônicos em Revista, volume 3**. Belém: Editora Cabana, p. 61-81, 2024.

VITAL, Benedito Rocha; DELLA LUCIA, Ricardo Marius; VALENTE, Osvaldo Ferreira. Estimativa do teor de umidade de lenha para carvão em função do tempo de secagem. **Revista Árvore**, vol. 9, n. 1, p. 10-27, 1985.

WARDE, Paul. Firewood consumption and energy transition: a survey of sources, methods and explanations in Europe and North America. **Historia Agraria**, n. 77, abr., p. 7-32, 2019.

WEINBERGER, Elisabeth. **Waldnutzung und Waldgewerbe in Altbayern im 18 und beginnenden 19 Jahrhundert**. Stuttgart: Steiner, p. 42, 2001.

WORSTER, Donald. Para fazer história ambiental. Tradução de José Augusto Drummond. **Revista Estudos Históricos**, v. 4, n. 9, 198-215, 1991.

ZANETTE, Eduardo Netto; CAMILO, Silvio Parodi Oliveira. Uma análise histórica da exploração do carvão mineral no Sul de Santa Catarina: do desenvolvimento socioeconômico a recuperação ambiental. **Seminário de Ciências Sociais Aplicadas**, v. 6, n. 6, 11p, 2018.

