



A navegação a vapor na Amazônia, uma luta pela memória (1850-1900)

CAIO GIULLIANO DE SOUZA PAIÃO*

“Sabe o senhor: sertão é onde o pensamento da gente se forma mais forte que o poder do lugar. Viver é muito perigoso...” (João Guimarães Rosa; *Grande Sertão: veredas*; pg. 51.)

Nos relatos que justificam o implemento da navegação a vapor na Amazônia, é constantemente colocado o “lugar” como a determinação que condicionaria a ação do homem. Nas falas de difusão do projeto, somente o barco a vapor seria capaz de vencer as correntezas, subir os rios e fazer levar o homem mata adentro.

A epígrafe, que é fala de Riobaldo, relata a resistência diante da interpretação determinista do “lugar”. Para o personagem, é o pensamento do homem que “se forma” diante do lugar, não seria a natureza que condicionaria a ação, é o homem que se faz diante da dificuldade, e a partir da sua experiência, “forma” o seu pensamento. Assim como retratam o rio Amazonas, na historiografia e na documentação, a partir da sua dificuldade de navegação, o rio Liso do Sussuarão também era apresentado como intransponível para Riobaldo e Diadorim. No entanto, em determinado momento do romance, se torna transponível, não por fatores externos aos dois, mas pela condição de pensamento que se formou nas ações das personagens.

Não fora o barco a vapor que tornou navegável o Amazonas, de outra forma, negaríamos as diversas experiências de navegação que antecederam a chegada dessas embarcações. O que torna navegável um “rio intransponível”, é a potência de agir de homens e mulheres em ação no tempo, independentes de condicionamentos geográficos ou tecnológicos.

Antonio Candido afirmou que o “mais bonito” no *Grande Sertão* é a extrema ambigüidade, “as coisas são e não são” no sertão de Rosa.¹ E pela ambigüidade, o romancista

* Mestrando em História Social pela Universidade Federal do Amazonas. Agência financiadora: CAPES.

¹ Utilizo-me aqui de um depoimento de Antonio Candido sobre Guimarães Rosa, originalmente relatado para o documentário *Os nomes do Rosa*, dirigido por Pedro Bial. A fala fora publicada em texto, posteriormente, pela Nova Fronteira, em uma coletânea para uma nova edição de *Grande Sertão: veredas*. É sob a transcrição desse depoimento que irei referendar as citações.

transcendeu o sertão, tornando-o palco para os problemas e dramas *do* homem, ou seja, o sertão seria *o* mundo, não somente um espaço regional de limites geográficos. Segundo Antonio Candido, Guimarães Rosa transcendeu o regionalismo, através do próprio

regionalismo, o *Grande Sertão*, “não se tratava mais de regionalismo porque eu entendo que se pode considerar como regionalista propriamente dito o romance, o conto em que o que sobressai é o choque do exotismo” (CANDIDO, 2001: 20). Uma das principais características do regionalismo, seria sua linguagem documentária, que busca organizar o espaço para construir sua diferença, ou sua semelhança. Essa última, traçada de acordo com o lugar de origem daquele que documenta. Marcos Silva, ao levantar o problema historiográfico do regional, nos alerta das perdas possíveis em abordagens que evidenciem estritamente o peculiar, o pitoresco, em razão das questões mais gerais, que centralizariam o debate teórico da historiografia:

Afinal, há usos do regional que uma historiografia tem feito com resultados pouco frutíferos. Pensar em alguma História Regional requer atender às questões teóricas mais gerais que a pesquisa histórica tem colocado. Caso contrário, a História Regional se manterá como campo marginalizado do debate teórico em seu universo de conhecimento (SILVA, 1997:212).

Ter esse alerta em vista é crucial, pois na documentação analisada, a regionalização é um dos argumentos centrais para o implemento da navegação a vapor, colocada como uma proposta de inserção da Amazônia, aos limites territoriais do Império Nacional, que visava construir uma identidade geográfica. Nosso objetivo, é analisar o processo histórico de implemento do vapor, na região dita amazônica, superando a noção do regionalismo, levando em conta, a ambigüidade das experiências humanas que carregam a atividade.

O regionalismo, enquanto conjunto de idéias buscaria marcar a diferença do lugar, em prol de um projeto político, que se sustenta na construção da noção de fronteira, mas que se pretende ser construído pela semelhança: o vapor seria esse elo de igualdade, de conexão entre o regional e o “universal”, sempre assentado sobre a idéia de que a região é a determinante do homem. Quando redimensionamos essa perspectiva, encontrando nas fontes, outros modos de vida, outras formas de navegar, resistências e conformismos. Encontramos homens que sobrevivem a partir de pensamentos “mais fortes que o poder do lugar”.

Segundo Antonio Candido, o determinismo fazia parte do pensamento de naturalistas e positivistas do século XIX. Muitos desses intelectuais foram viajantes pela Amazônia. No período, a “teoria dos meios”, defendia o homem como resultado do meio, da terra de onde vivia e se relacionava. Aqui, nos lembramos da passagem de Euclides da Cunha pela região, experiência que levou o intelectual a registrar sua interpretação a partir dessas idéias, conforme retrata a seguir:

Tudo vacilante, efêmero, antinômico, na paragem estranha onde as próprias cidades são errantes, como os homens, perpetuamente a mudarem de sítio,

deslocando-se à medida que o chão lhes foge roído das correntezas, tombando nas ‘terras caídas’ das barreiras... (CUNHA, 2003: 49).

Tal pensamento defendia que a natureza condicionaria o homem, e este condicionaria sua luta pela sobrevivência, a partir do reflexo da natureza em suas ações. Foi por meio de interpretações como essa, que a Amazônia foi registrada como uma “terra sem história”, onde os homens refletiriam a morosidade do tempo da floresta: a “preguiça”, sendo condição da espera pela terra, assim como a rusticidade ou a agressividade, seria também alterável de acordo com o clima (CUNHA, 2003: 49). Diante disso, a navegação a vapor, foi proposta como a superação da determinação da natureza sobre a ação do homem. A “*impetuosidade do rio refletia-se nos seus habitantes.*”, dizia um viajante europeu, sobre a dificuldade de civilizar os habitantes da região amazônica (AVÉ-LALLEMANT, 1980: 94).

Antonio Candido expõe que em Euclides da Cunha, encontramos esse “esquema determinista” do período: “Quer dizer, a terra condiciona o homem, o homem condiciona a luta. Seria mais ou menos isso o que diriam os pensadores daquele tempo.” (CANDIDO, 2001: 20). Porém, para o autor, a terra, o homem, a luta, também estão em Guimarães Rosa,

só que aí, não há nenhuma relação causal. A terra não condiciona o homem e o homem não condiciona a luta, os três estão mais ou menos postos no mesmo plano. Há uma terra, há uma luta, todos embaralhados. E não se pode dizer que o homem é fruto daquele meio, não existe no *Grande Sertão: veredas* essa idéia. O homem de certa maneira faz o meio, o meio faz o homem, o homem faz a luta, mas a luta faz o homem, quer dizer, a maneira de vida faz o homem, mas o homem é quem faz a maneira de vida. (CANDIDO, 2001: 23)

Diante dessa observação, nos lembramos de Edward P. Thompson, e a noção do “fazer-se” humano a partir da experiência (THOMPSON, 2010: 09). O homem, em relação social, vivencia a experiência em termos sociais e culturais, e a partir da relação, “se faz” como sujeito. Esse apontamento sugere uma perspectiva histórica, em que os homens, enquanto seres reais e pensantes estão à frente da história, em lugar do meio, ou das idéias, fatores que relegam à inércia, a ação transformadora dos homens. É no sentido de enfatizar a ação de transformação dos homens, para além do meio, ou da máquina, que norteamos nossa abordagem.

No resgate do projeto de navegações, as autoridades construía a memória sobre o vapor a partir do político e do econômico, figurando interpretações deterministas e estruturais, construções marcadas pelos interesses de produção dessas falas, não isentas de intencionalidades de registros. Discutiremos a produção dessa memória e sua disposição nas fontes, podendo evidenciar seus lugares de produção. Diante desse problema, assume importância a sugestão observada pelas autoras:

(...) é de fundamental importância que sejam esclarecidos os lugares de onde cada um fala, pensando o saber já construído não como o real ou como o retrato fiel do passado, mas como um conhecimento construído a partir de pressupostos e de interesses, procurando desvendar as razões de ser e aparecer do objeto. (VIEIRA; PEIXOTO; KHOURY, 2003: 69).

Tal produção de memória resultou em interpretações laudatórias, que evidenciavam a narrativa histórica pelo olhar de diferentes atores sociais, que percebiam o momento “de acordo com as posições que ocupavam nas relações de poder então vigentes.” (SILVA, 1982: 43). Razão que nos desafia a questionar o passado apresentado como dado, prestes a ser narrado, ou exposto. Sendo que as narrativas encontradas nas fontes, foram organizadas e dispostas, a partir de um critério relativo às dimensões sociais da produção dessa memória.

Muitas vezes, a navegação é lembrada na documentação e na historiografia, para evocar uma memória vinculada a momentos econômicos e políticos, legitimando projetos e gestões administrativas. Emerge dessa memória, visões cristalizadas do processo, que são organizadas para expurgar crises e conflitos, dando lugar a uma “sucessão harmônica de ‘fatos’, em que impera a ‘cordialidade’ entre as partes e agem apenas ‘grandes nomes’.” (SILVA, 1982: 10). Nesse contexto, são gestados os silêncios de outros sujeitos, que ficam à margem da narrativa, ocultando assim, outras possibilidades. No trabalho de problematizar essa memória a partir das fontes, somos marcados pela proposta da historiadora Déa R. Fenelon, quando defende que “o debate historiográfico que propomos deverá produzir memórias, dotando-as da mesma força do esquecimento ao qual estiveram relegadas.” (FENELON; MACIEL; ALMEIDA; KHOURY: 2004: 03).

No sentido de produzirmos memórias, questionando tais narrativas, buscamos evidenciar que a navegação a vapor é carregada de significados e experiências humanas, para além do hegemônico, encontrando o que foi registrado nas “franjas do discurso”, como diria Michel de Certeau (CERTEAU, 1982: 16). Dialogar com as fontes, de acordo com esse critério, pode nos revelar muito mais sobre a sociedade que construiu a navegação a vapor, do que sobre si mesma, enquanto tecnologia (MACIEL, 2001: 129).

As outras memórias de viagem, ou outras experiências de navegação, podem evidenciar outras histórias sobre o processo de inserção da atividade na região, nos colocando diante de um problema: as especificidades, contradições, violências e exploração que sem o ocultamento de tais, uma memória de modernidade e progresso financeiro não encontraria sustentáculos. Nesse sentido, expressamos as indagações: Quais memórias são construídas

acerca da navegação a vapor na Amazônia? E se a história é também a luta pela memória, quem disputa a memória de navegação, e quais são seus alicerces principais? Oferecendo sentido às fontes de que dispomos, trabalhamos para dialogar com essas inquietações.

A memória que é construída acerca da navegação a vapor na Amazônia, reflete interesses e expectativas dos setores dominantes da região. É possível percebermos que essa navegação é construída pelas falas das autoridades, buscando legitimar práticas e ideologias do mundo capitalista, fazendo da máquina a vapor o símbolo de um novo momento. Pouco se fala de seus trabalhadores, ou de outras experiências de navegação que foram deixadas de lado, para que o vapor assumisse uma posição simbólica.

Na lembrança do presidente João Wilkens de Mattos, a chegada do barco a vapor no Amazonas, foi a chegada do “principal motor da civilização moderna”, que viria para curar a “paralisia” econômica que “tolhia os membros” da Província (MATTOS, 1869: 642). A potência da tecnologia, assim como sua superioridade a demais embarcações vão sendo construídas na fala oficial, na imprensa, e nos roteiros e relatos de diversos viajantes. A tecnologia vai sendo posta como uma possibilidade de superação da natureza, e construída como um determinismo para o transporte. Para o vice-presidente Manuel Miranda, somente o barco a vapor poderia navegar o Amazonas: “(...) pois vós bem conheceis que as violentíssimas correntes do Amazonas só cedem ante esse poderoso veículo, por quanto as canoas, que fazem as viagens daqui para o Pará de 15 a 20 dias, consomem na volta, no tempo das cheias, três meses e as vezes mais.” (MIRANDA, 1852: 134).

Essas visões se naturalizaram nas leituras a tal ponto de dificilmente se falar das navegações a vapor, sem enfatizar sua potência de superação dos meios naturais, característica que é enfatizada como a condição do crescimento econômico. Segundo as autoridades, a abertura dos rios por essa navegação facilitaria o transporte, aumentando o comércio interior e internacional. Na historiografia, é comum encontrarmos a atividade associada à economia, assim como é analisada a partir das disputas políticas e diplomáticas, em torno da abertura dos rios para o livre comércio. Emerge de algumas dessas leituras, o protagonismo em personalidades políticas ou empresariais, resultando em abordagens personalistas.

Arthur Reis, em *História do Amazonas*, realiza um breve relato sobre o início das navegações a vapor. Seguindo a tendência, sublinhou aqueles em que considerou protagonistas do momento: “Tenreiro Aranha e Mauá tinham dado à Província a navegação para o interior; Tavares Bastos e Brito Amorim deram-na para o exterior.” (REIS, 1989: 222).

As observações do historiador, se assemelham com as de Avé-Lallemant, no século XIX, sobre o barão de Mauá:

Então um homem de raro tino comercial e arrojado espírito de iniciativa, a par da sólida cultura, sentiu o que faltava ao rio e a sua longínqua província ocidental. (...) Irineu Evangelista de Souza, Barão de Mauá, a quem o Brasil, nos últimos tempos, deve especialmente todos os seus progressos materiais, viu também que só pela força do vapor se poderia tornar possível o impossível (AVÉ-LALLEMANT, 1980: 60).

O próprio barão de Mauá irá referir-se em sua autobiografia, como tendo sido encarregado de uma “missão civilizadora” ao fundar sua empresa de navegação a vapores no Amazonas. Mauá, elogiando a si próprio, revela como se deu as condições para a assinatura do privilégio de atuação de sua Companhia de Navegação e Comércio. Resultado de intensos debates parlamentares, a concessão teve seu início em 1853. Na sua exposição, o autobiografado comenta que se privilegiou da amizade de um dos parlamentares:

Foi uma das grandes empresas que criei. (...). Amigo pessoal de um dos ministros deste período de descrença, fui instado para encarregar-me da missão civilizadora, que esse fato levava em suas entranhas, e aceitei um contrato pelo qual modestos favores me foram concedidos, avultando, porém, entre eles, o privilegio exclusivo da navegação do Amazonas e seus afluentes, (...). (Visconde de Mauá, 1998: 130).

Para termos uma dimensão do poder de legitimação dessa memória, construída sob o elogio à personalidade, em 2011, publicou-se pela Fundação Ulysses Guimarães uma nova organização do “*Exposição aos Credores*”, seguida de “*O meio circulante no Brasil.*”, a auto-biografia empresarial de Mauá, sob o título comemorativo de *Mauá: o desafio inovador numa sociedade arcaica*. (SILVA; NEVES; MARTINS, 2011). Os textos introdutórios da obra foram produzidos, sob a reverberação de uma história pautada na ação empreendedora do pioneirismo empresarial, revelando logo no título, um julgamento histórico em que se buscam definir, vencedor (inovador) e perdedor (arcaico).

A produção dessas falas configura análises históricas, que seguem tendências da classe dominante, que ao relegar as navegações na Amazônia, aos olhares da ideologia empresarial, defendem ideais de unidade nacional, e de internacionalização, podendo ocultar conflitos internos e cotidianos. Foi seguindo essa tendência, que a criação da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas foi construída discursivamente pelas narrativas ancoradas na figura do protagonismo de Mauá, tendo na abertura do rio Amazonas ao comércio estrangeiro, o cenário das discussões.

Essa tendência de abordagem pode ser encontrada ainda em Arthur Reis, onde o tema das navegações a vapor aparece de forma específica como um capítulo intitulado *A navegação do Amazonas*, em *A Amazônia e a cobiça internacional*. A obra segue a proposta de análise

histórica em um processo explicativo, de como e porquê, a Amazônia constituiu-se como objeto de cobiça e disputa, tanto de pessoas como de países. Reis problematiza os “perigos nacionais” de se perder os domínios da região para potências estrangeiras (REIS, 1968). A discussão acerca da unificação da Amazônia, a partir da abertura dos rios, desloca a divisão interna da sociedade, que é a luta de classes, para uma divisão internacional, construída pelas ideias regionalistas, que ao evidenciar o espaço como determinação, oculta as contradições das dimensões sociais do cotidiano daquele período. Passa-se, dessa forma, a privilégios de análise em que se sobressai o espírito empreendedor, a iniciativa, o pioneirismo e o culto à personalidade, conceitos que ocultam outras interpretações desse processo histórico.

Antonio Loureiro apresenta outra interpretação constante sobre o tema, fazendo da navegação a vapor uma determinante da economia política: “Sem dúvida, foi a navegação a vapor que viabilizou a Província do Amazonas, incorporando os seus seringais ao mercado internacional e tirando-a do isolamento pelas facilidades de transporte.” (LOUREIRO, 2007: 188). Tal interpretação, se aproxima da, do já citado presidente, João Wilkens de Mattos: “Sem a navegação a vapor, o vasto Amazonas, embora com uma administração própria, não daria um passo. Suas imensas riquezas, por falta de fácil e seguro transporte, continuariam ocultas nos desertos.” (MATTOS, 1869) Leituras como essas, revelam certas memórias como sendo hegemônicas, acabando por ser ecos de leituras similares das documentações do período.

Portanto, a memória das navegações a vapor, vai sendo construída historicamente, como um marco inovador de determinadas administrações políticas. As embarcações modernas, na fala das autoridades, vêm associadas às melhorias que a tecnologia garantiria no escoamento da produção, e na movimentação do comércio. Também, o vapor é construído no sentido simbólico do avanço e do progresso, expectativas gestadas por atores sociais, que ocupavam posições de interesse na atividade. A construção da escrita sobre a navegação a vapor foi resultado de disputa.

Ao mesmo tempo em que essa ideologia almejada, é construída para legitimar uma realidade também almejada, esses discursos entram em disputa pela memória acerca da navegação a vapor. Ou seja, a idealização positiva da energia a vapor, só pode ser sustentada pela negação de outras formas de navegação, como a de velas, experiências que evidenciam outras memórias, outras experiências humanas:

A navegação a vela pelo rio Amazonas diminui, à proporção que toma maior incremento o serviço dos transportes por meio de paquetes a vapor. (...) Mas se não tem crescido o numero dos transportes, tem estes pelo menos aumentado de capacidade, acomodações e rapidez. De tudo isto vem que os antigos barcos a vela, tão acanhados, e tão morosos em vencer a imensa

distancia que separa as duas capitais, tenham ido sendo abandonados a pouco e pouco pelos carregadores (LACERDA, 1865: 229).

Adolpho Lacerda dizia essas palavras na década de 60 do século XIX, período de crescimento da circulação de paquetes a vapor, assim como de maior abertura no comércio. Para as autoridades, que visavam construir a tecnologia como o símbolo de uma memória, outras possibilidades de navegação, como o remo, ou a vela, assim como práticas e experiências humanas associadas, são deixadas de lado para inaugurar um momento de elogio à modernidade, materializada em uma nova tecnologia.

Nosso esforço aqui é mostrar que a nova tecnologia também se torna uma nova forma de exploração econômica e dominação política, como observa Thompson: “a inovação do processo capitalista, é quase sempre experimentada pela plebe como uma exploração, a expropriação de direitos de usos costumeiros, ou a destruição violenta de padrões valorizados de trabalho e lazer.” (THOMPSON, 1998: 19) A experiência de exploração, se inova com o barco a vapor, ao mesmo tempo em que a memória sobre esse processo histórico, é anuviada pelos discursos oficiais, gerando exclusões sociais.

No entanto, não podemos excluir as possibilidades de ambigüidades no processo histórico. Podemos observar que essa tecnologia é construída por essas falas, como a solução para a superação da natureza. No entanto, essas embarcações permanecem devedoras dos saberes nativos, de sujeitos que assumem essa navegação e a resignificam. Sujeitos que a partir de suas experiências históricas, conferiram novos valores ao vapor. Afinal, é o conhecimento adquirido através de outras formas de navegar, que vai permitir a possibilidade do vapor na região. Assim como esses navios são reivindicados em alguns momentos pela população, ainda que não tenham participado do ato de implemento político do projeto.

No decorrer da atividade, os sujeitos lutaram pelo acesso a essa melhoria do navegar. Em 1910, moradores da vila de Canutama, elaboraram um abaixo-assinado contra a Companhia de Navegação, que não interrompia seus trajetos para socorrer passageiros doentes e necessitados de transporte:

Numerosas vezes temos visto o habitante dos núcleos de população à margem do Purus, atacado de graves moléstias, cuja etiologia é indiscutivelmente amazonense, ansioso de um navio que o retire do meio em que foi inficionado, alongar angustiosas e desesperadas vistas para o que desce do alto rio e alteroso passa em frente à casa onde está seu leito de quase morto; muitas vezes tempos visto, alma fera coração insensível, o respectivo comandante não atender aos acenos que lhes fazem de terra para atracar ou (torpíssimo ato!) recusar-se a receber o doente que mãos caridosas levaram-lhe de canoa, à bordo (O correio do Purus, 1910: 01).

O jornal *O correio do Purus* publicou, que diante do problema, os moradores elaboraram um abaixo-assinado contra a prática, fazendo entregar nas mãos do Ministro da Marinha no Rio de Janeiro.² Essa experiência pode nos evidenciar que ainda que a tecnologia pudesse oferecer o risco da destruição de modos de vida, os sujeitos lutaram por essa melhoria, dando forma política a suas participações. A memória das navegações a vapor é construída sob o ocultamento desses momentos de conflito e de luta por direitos.

A construção da memória das navegações a vapor partiria de um projeto político ocultado na ideologia do protagonismo de homens célebres, e também no da máquina, construída como potência. Nesses discursos, o vapor, por si só, seria o responsável pela movimentação da economia e pelo ensino do “amor ao trabalho”. A embarcação moderna e mais rápida assumiria, nessas falas, a frente da história, possibilitando uma nova experiência em um modelo capitalista de produção. Tais idéias excluíaam juntamente com a tecnologia naval passada, toda uma memória histórica que não interessaria. A memória sobre os vapores na Amazônia é construída sob o signo da contradição, em que a tecnologia, poderia ser aplicada igualmente como em outros projetos de modernização de transportes. Alguns intelectuais do período traçaram o comparativo de efeito, entre a navegação a vapor na Amazônia, e as estradas de ferro norte-americanas. No entanto, defendendo que a região não precisaria de trens, pois teriam nos rios, suas “estradas naturais”. Na primeira publicação da *Revista do Amazonas* em 05 de abril de 1876, é o editorial da revista que afirma:

É nosso empenho: Provar que a navegação a vapor é o mais arrojado e mais pronto elemento de progresso d’esta província, que de bem poucas estradas e de caminhos de ferro precisa, pois possui estradas naturais que são os rios navegáveis, em muitos dos quais penetram vapores de grande calado, tornando assim muito fácil o transporte dos produtos naturais e agrícolas. A navegação a vapor é para o Amazonas o que tem sido as estradas de ferro para os Estados Unidos. Aonde chega o vapor, parece que por encanto surgem os povoados, desenvolve-se o comércio, a industria se anima, o amor ao trabalho se adquire. (*Revista do Amazonas*, 1876: 03)

“A navegação a vapor é para o Amazonas o que tem sido as estradas de ferro para os Estados Unidos”. O parâmetro de interpretação buscou paralelos em outra experiência histórica, não levando em conta as peculiaridades sociais, prezando a padronização do transporte. No *Álbum O Estado do Amazonas*, a propaganda para atração de imigrantes estrangeiros, difundia esse mesmo argumento sobre a navegação a vapor: “As estradas de ferro amazonenses são esses labirintos de rios que se cruzam em todas as direções.” (*Album*

² Segundo o artigo d’*O Correio do Purus*, foi no *Jornal do Commercio* do Rio de Janeiro que se publicou uma matéria referente ao abaixo-assinado de Canutama. Até o momento não localizamos o referido jornal.

O Estado do Amazonas, 1899: 09).³ A memória construída nessas falas, se pauta na noção de semelhança, evidência das expectativas desses sujeitos, que buscavam em experiências externas às suas possibilidades, alcançar um ideal para o transporte.

É importante não sermos convencidos pela noção exclusiva da semelhança, um dos padrões de interpretação, utilizado nos discursos sobre a história das navegações amazônicas. Jean Chesneaux comenta acerca desses fracassos das transferências de modelos interpretativos: “É perda de tempo tentar implantar artificialmente, numa certa formação social, estruturas e elementos de vida coletiva tomados de empréstimo a uma outra formação social, com a finalidade de moldar a primeira a partir da segunda.” (CHESNEAUX, 1995: 61) Tal padronização, produziria o lugar da idéia em detrimento da experiência histórica, negando outras possibilidades.

Thompson comenta sobre a importância da noção de “tipicidade” de uma experiência histórica. Para esse historiador, “toda experiência histórica é obviamente, em certo sentido, única” (THOMPSON, 2001: 78), o que torna problemático analisá-la de acordo com a importação de interpretações exteriores, sem que se caia na armadilha do estruturalismo, a inércia da interpretação histórica. Nesse sentido, Eric Hobsbawm define que os padrões estruturais funcionais, expõem o que as sociedades têm em comum, porém, como historiadores, nosso trabalho seria mostrar o que elas não têm em comum (HOBSBAWM, 2013: 115). A partir dessa interpretação, poderíamos observar a tipicidade, a partir da diferença. No nosso caso específico, observamos as expectativas, que partem das semelhanças (construídas no vapor, como símbolo moderno e universal), e as diferenças (as especificidades que tornaram a navegação diferente), resultando no choque entre aquilo que se construiu como ideia, e o que foi vivenciado a partir da experiência.

Essa busca por caminhos no campo ideológico para atingir certas projeções de futuro almejado, gera o conflito entre o campo de contradições estabelecido, tendo o mundo concebido em oposição ao vivido. Características que, como bem observou Foot Hardman, são oriundas de um projeto de padronização do Estado moderno, um projeto de progresso. O historiador propõe a abertura do conceito de “máquina”, ultrapassando as noções de técnica, apoiadas sob a ideia de progresso e civilização, para ser interpretado no campo material da política, e na formação do Estado Nacional: “(...) vale refletir sobre a configuração essencial

³ O álbum, de caráter publicitário para o Amazonas, possuía o objetivo de atrair imigrantes italianos para o Amazonas. Fora elaborado pelo jornalista Bertino de Miranda Lima, com ilustrações e a arte de Arturo Luciani. No texto, as dificuldades de plantio na região, seriam superadas pela criatividade e gênio do futuro imigrante. A riqueza dos elementos naturais, a potência da navegação a vapor e abundância de rios, são utilizadas como atrativos. *Álbum O Estado do Amazonas*. Genova: Stabilimento tipo-litografico ditta A. Montorfano, 1899, pg. 09.

do Estado-máquina no Brasil, que se constituiu, ao mesmo tempo, como aparelho material de dominação e como construção nacional-mítica de uma comunidade imaginada (...)” (HARDMAN, 1992: 299).

Problematizar a ideologia dominante construída no discurso das navegações, podem nos remeter aos ocultamentos e silenciamentos de diversas outras expressões humanas. Para a defesa dessa expectativa ideológica, os produtores dessas falas desconstroem, o que consideravam como um “anacronismo”, ou seja, nosso trabalho nos leva a discutir não somente o processo histórico de transformação da navegação, mas também nos leva a questionar a própria noção de história disputada por essas ideias.

Bibliografia

- Álbum O Estado do Amazonas*. Genova: Stabilimento tipo-litografico ditta A. Montorfano, 1899.
- AVÉ-LALLEMANT, Robert (1812 – 1824). *No rio Amazonas*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1980, pg. 94.
- Baixo Amazonas*. Santarém, 01 de julho de 1872.
- CANDIDO, Antonio. *Depoimento*. In: CALLADO, Antonio; PIGNATARI, Décio; CAMPOS, Haroldo de, ROCHA, Paulo Mendes da, SANT’ANNA, Sérgio. *Depoimentos sobre João Guimarães Rosa e sua obra*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2001.
- CERTEAU, Michel de. *A Escrita da História*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1982.
- CHESNEAUX, Jean. *Devemos fazer tabula rasa do passado?: sobre a história e os historiadores*. Tradução de Marcos A. da Silva. São Paulo: Editora Ática, 1995.
- CUNHA, Euclides da. *Amazônia – Um paraíso perdido*. Manaus: Editora Valer / Governo do Estado do Amazonas / EDUA, 2003.
- Fala do vice-presidente da Província, Manoel Gomes Corrêa de Miranda em 05 de setembro de 1852.
- FENELON, Déa Ribeiro; MACIEL, Laura A.; ALMEIDA, Paulo R. de e KHOURY, Yara A. (orgs.). *Muitas memórias, outras histórias*. 1 ed. São Paulo: Olho d’Água, 2004.
- HARDMAN, Francisco Foot. *Antigos modernistas*. In: NOVAES (org.), Adauto. *Tempo e História*. São Paulo: Companhia das Letras/Secretaria Municipal de Cultura, pp. 289-305, 1992.
- HOBBSBAWM, Eric J. *Sobre história*. São Paulo: Companhia das Letras, 2013.
- LOUREIRO, Antonio. *O Amazonas na Época Imperial*. Manaus: Valer, 2007.
- MACIEL, Laura Antunes. *Cultura e tecnologia: a constituição do serviço telegráfico no Brasil*. In: *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 21, n° 41, pp. 127-144, 2001.
- REIS, Artur César Ferreira. *A Amazônia e a cobiça internacional*. Rio de Janeiro: Gráfica Record Editora, 1968.
- REIS, Artur César Ferreira. *História do Amazonas*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1989.
- Relatório do presidente Adolpho de Barros Cavalcanti de A. Lacerda em 08 de maio de 1865.
- Relatório do presidente João Wilkens de Mattos em 04 de abril de 1869.
- Revista do Amazonas* de 05 de abril de 1876.
- ROSA, João Guimarães. *Grande Sertão: veredas*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2001.
- SILVA, Elisiane; NEVES, Gervásio Rodrigo e MARTINS, Liana Bach (org.). *Mauá: o desafio inovador numa sociedade arcaica*. Brasília: Fundação Ulysses Guimarães, 2011.

- SILVA, Marcos A. *Contra a chibata: marinheiros brasileiros em 1910*. São Paulo: Brasiliense, 1982.
- SILVA, Marcos A.. "A *História e seus limites*". *História & Perspectivas*. Uberlândia: 6: 59/65, jan/jun 1992. OBS.: republicado na *Revista da USP*. São Paulo: 33, mar/maio, pp. 209/216, 1997, pg. 212.
- THOMPSON, Edward P. *A formação da classe operária inglesa: a árvore da liberdade*. Vol. 1. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2010.
- THOMPSON, Edward P. *As peculiaridades dos ingleses e outros artigos*. Campinas: Editora da Unicamp, 2001.
- THOMPSON, Edward P. *Costumes em comum*. São Paulo: Companhia das letras, 1998.
- VIEIRA, Maria do Pilar de Araújo; PEIXOTO, Maria do Rosário da Cunha; KHOURY, Yara Maria Aun. *A pesquisa em História*. São Paulo: Editora Ática, 2003.
- Visconde de Mauá. *Autobiografia: "Exposição aos Credores"*, seguida de "O meio circulante no Brasil.". Rio de Janeiro: Topbooks, 1998.