

# Macabéa

Revista Eletrônica do Netlli, Volume 3, Número 2, Jul.-Dez. 2014

## MODERNIDADE MANCA: A PARIS DOS TRÓPICOS<sup>1</sup>



## FAULTY MODERNITY: THE PARIS OF THE TROPICS

Luís Adriano de Souza CEZAR  
UNIVERSIDADE FEDERAL DE PELOTAS, Brasil

[RESUMO](#) | [INDEXAÇÃO](#) | [TEXTO](#) | [REFERÊNCIAS](#) | [CITAR ESTE ARTIGO](#) | [O AUTOR](#)  
RECEBIDO EM 08/08/2014 • APROVADO EM 06/02/2015

---

### Abstract

---

This article presents the modernization process that Manaus was submitted during the first decades of the Rubber Boom. Thus, it leads to the debate the novel *Relato de um certo Oriente* (1989), by Milton Hatoum, and the historical-economic speech, in which are observed the causes and effects of the financial and urban adventure in the Amazon jungle.

---

### Resumo

---

Este artigo apresenta o processo de modernização a que Manaus esteve submetida durante as primeiras décadas do Ciclo da Borracha. Para tanto, leva ao debate o romance *Relato de um certo Oriente* (1989), de Milton Hatoum, e o discurso histórico-econômico, por conta do qual se dá ver as causas e os efeitos de uma aventura financeira e urbanística em plena selva amazônica.

**KEYWORDS:** Manaus. Rubber Boom. Modernization. *Relato de um certo Oriente*.

**PALAVRAS-CHAVE:** Manaus. Ciclo da Borracha. Modernização. *Relato de um certo Oriente*.

---

## Texto integral

---

### Manaus sob a lente de uma Hasselblad

As câmeras fotográficas Hasselblad são famosas, sobretudo, por conta da sua parceria com a NASA. Em 1962, os tripulantes da primeira viagem espacial americana carregaram consigo uma Hasselblad 500C com algumas modificações para torná-la resistente às viagens em órbita. Neil Armstrong, em 1969, fotografou seu passeio lunar com uma Hasselblad EDC. E desde 1972, quando o último homem pisou na superfície lunar, há doze exemplares dessa câmera à espera de alguém para conferir se as lentes suportaram todos esses anos sem gravidade. A história da Hassel, todavia, antecede – e muito – a da corrida espacial. Criada em 1841 pelo sueco Victor Hasselblad, a marca é um clássico não só por ter clicado os primórdios da aventura humana no espaço, mas, especialmente, por ter nascido em quase concomitância com a fotografia; ainda hoje, os modelos da Hassel são a referência e o desejo de qualquer fotógrafo que se intitule profissional.

Seis décadas antes do “maior passo da humanidade”, o mundo experimentava o alvorecer de um século que apregoava a conquista da técnica sobre a natureza; enfim, o homem poderia superar os males sociais por meio da tecnologia. Talvez a Primeira Guerra Mundial, logo ali, em 1914, tenha esfriado um pouco os ânimos... Mas o ser humano, com suas indústrias e sua rede de comércio ampliando-se por todo o globo, deixava de lado o cavalo, as carroças e as charretes para dirigir automóveis pelas avenidas das grandes cidades que se desenvolviam desde o século anterior. Além do carro, das metrópoles e da prosperidade advinda do progresso material, o homem também assistia a si mesmo em movimento nas telas do cinema. Havia a euforia da triunfante sociedade burguesa, testemunhada, desde o princípio, pelas lentes das Hasselblad que se alastravam mundo afora.

Também sob o visor de uma Hasselblad, desvela-se a Manaus enquadrada por Gustav Dorner. O alemão de Hamburgo, amigo íntimo de Emilie e viajante experimentado dos rios amazônicos, compôs, munido de sua caixa preta atada à cintura, um acervo de surpresas da vida manauara e de seus arredores: “retratos de um solitário, de um mendigo, de um pescador, de índios [...], de pássaros, flores e multidões” (HATOUM, 2008, p. 53). Nada escapava ao sistema ótico de Dorner, tampouco os transatlânticos que agitavam o Manaus Harbour no início do século passado. No convés desses navios ou nos jardins dos casarões da cidade, reuniam-se as famílias dos poderosos barões da borracha; em tempos de uma abundância monetária jamais experimentada pelo Norte brasileiro, os donos do destino das populações urbana e ribeirinha queriam eternizar o fáustico momento de riqueza da incipiente capital amazonense.

Nas mãos habilidosas de Dorner, a lendária Hasselblad registra de modo incessante as cenas mais singulares do dia a dia amazônico. Desde o vaivém de um núcleo urbano que se erige em plena selva até a infinitude de rios, animais e plantas do interior. Ainda que a câmera seja manejada por uma personagem que, à primeira vista, mostra-se absorvida por um profundo sincretismo cultural (neste ponto, é preciso lembrar que o próprio Dorner, em um dos momentos nos quais lhe é propiciada a narração, destaca o estranhamento oriundo de um estrangeiro rezando Ave-Maria em nhengatu), a Hassel não omite um dado fundamental da narrativa: os olhos azuis que regulam a lente são de um europeu. Este, talvez, não carregue consigo as limitações eurocêntricas de outrora, quando Pero Vaz de Caminha redigiu a *Carta a El-Rei* ou quando os primeiros viajantes que chegaram à região amazônica, como Frei Gaspar de Corvajal e Pe. Cristóbal de Acuña, construíram relatos cujos pontos de vista não se furtavam de aspectos fantasiosos ou de conotações naturalistas; não obstante é, ainda assim, estrangeiro.

E de tal modo estrangeiro que o alemão se surpreende e se revela hipnotizado com a raridade da orquídea vermelha de Emir; tão estrangeiro que, diante das insinuações perversas a propósito da morte do amigo libanês, distancia-se culturalmente e enuncia: “É assim a vida na província [...]” (HATOUM, 2008, p. 59). Aqui, província assume uma acepção demasiado carregada de conotações negativas: Manaus ainda é lugar do atraso; embora fantasiada de cidade moderna, com aspirações de Paris das Selvas, os costumes manauaras do início do século revelam uma espécie de sociabilidade em que o burburinho a respeito da vida alheia recebe proporções que podem prejudicar a reputação de uma pessoa ou de toda uma família. Com esse mesmo viés, Dorner utiliza termo correlato, “vida provinciana” (HATOUM, 2008, p. 102), para se referir aos disparates que o davam como pai da menina surda-muda Soraya Ângela.

A Hasselblad empunhada por Gustav Dorner, além de revelar um botânico apaixonado pelas mais variadas espécies de orquídea existentes na flora amazônica e um intelectual atento aos costumes dos manauaras, também mimetiza o ponto de vista de um estrangeiro que se mostra consciente da própria singularidade em relação aos demais moradores de Manaus. Por conta dessa distância cultural, da voz de Dorner saem observações deveras pertinentes a propósito das formas de sociabilidade que se moldavam em uma Manaus do princípio do século XX.

Além do comentário acerca dos hábitos de província da capital amazonense, o fotógrafo alemão também focaliza a perversa relação existente entre os empregados – caboclos e indígenas – e os senhores – comerciantes e famílias envolvidas nos negócios da borracha. Todavia, este ponto é assunto para um próximo artigo... Por ora, ganhará realce justamente a Manaus mediada pela Hasselblad de Dorner. Este, arrebatado pela orquídea nas mãos de Emir, interrompe sua marcha e não resiste a fotografar a flor raríssima. Mal sabia o fotógrafo que essa imagem também eternizaria um dos últimos instantes do libanês. Do coreto da praça, o irmão de Emilie ruma para o fundo do rio, e o alemão Gustav Dorner, para uma das tantas casas que abrigavam famílias abastadas de Manaus. Cabia ao imigrante europeu, com a sua moderna câmera sueca, captar os melhores ângulos da família Ahler. Esta é apenas um exemplo ficcionalizado das

inúmeras que assomaram como detentoras de vultosas fortunas advindas dos altos preços da borracha amazônica no mercado exterior.

Ao relatar os momentos que antecedem ao suicídio de Emir, Dorner também enseja a representação de uma Manaus a pleno vapor durante o Ciclo da Borracha. Importante destacar, neste passo, a descrição feita pelo fotógrafo a respeito do dia a dia do imigrante libanês. Nesse breve relato, é possível observar o intenso movimento de embarcações no porto da então Capital da Borracha:

A vida de Emir parecia se reduzir a esses passeios matinais: depois da travessia do igarapé, a caminhada até a praça Dom Pedro II, a rua dos grandes armazéns, a visão dos mastros, das quilhas e das altas chaminés, o apito grave do Hildebrand, que trazia passageiros de Liverpool, Leixões e das ilhas da Madeira, talvez Emir soubesse o destino do navio: Nova York, Los Angeles, alguma cidade portuária do outro hemisfério, nostalgia do além-mar. (HATOUM, 2008, p. 56).

Aqui, por meio do olhar de Emir, um verdadeiro *flâneur* vagueando da manhã a noite pelas ruas e pelos igarapés manauaras, evidencia-se um Manaus Harbour em contato direto com importantes portos exportadores da época, os quais, conforme o excerto, situavam-se na Inglaterra, em Portugal e nos Estados Unidos. Assim, compreende-se que a capital amazonense estava inserida no intenso dinamismo econômico que florescia na sociedade europeia e na norte-americana.

Nesse período, primeira década do século XX, em que se observa o ápice do sistema de liberalismo econômico, o comércio internacional expandia-se de modo considerável a fim de suprir a exigência por consumidores dos países já industrializados. Esse alargamento dos mercados, por sua vez, só era possível em virtude de três fatores fundamentais. O primeiro deles relaciona-se ao aperfeiçoamento técnico da indústria – que permitia a realização de uma intensa e constante produção de itens ligados a inovações tecnológicas recentes, como o automóvel, por exemplo. Já o segundo pode ser compreendido como consequência imediata do anterior; devido a esse aprimoramento, também houve melhorias nos sistemas de transporte, em especial nos navios e transatlânticos que realizavam a interlocução – apesar das longas distâncias – entre os dois polos do mercado mundial: as áreas de industrialização e as áreas de produção de matéria-prima. Finalmente, o terceiro fator está associado ao crescimento das populações europeia e norte-americana – zonas de ascendente industrialização – e à oportunidade dada pelo próprio liberalismo econômico de outros países participarem das transações comerciais.

Configurado o sistema de interação econômica, o mundo assumiu o contorno a seguir: de um lado, os países produtores de artigos industrializados; de outro, os países produtores de matérias-primas indispensáveis aos primeiros. Nesse contexto, ganha realce o recém-nascido Brasil republicano do período. Após se livrar de alguns entraves inerentes à condição imperial, sobretudo os

ideológicos, o país que se apresentava na transição de séculos destacava-se como um grande produtor de matéria-prima e de gêneros alimentares tropicais, a saber, a borracha, o café, o cacau, o algodão. E o primeiro artigo adquiria importância fundamental, pois havia o imperativo da crescente indústria automobilística, ávida de látex para as diversas fases de sua produção.

### **O fausto gomífero e a construção de uma Paris nos trópicos**

As transformações das capitais paulista e fluminense, que se deram na passagem de séculos, representam a consequência mais imediata da nova mentalidade que impelia a elite política brasileira. Esta se mostrava influenciada, sobretudo, pela ideologia positivista que seus membros traziam das escolas francesas, em especial a Escola Politécnica de Engenharia, e esforçava-se para inserir a incipiente República Brasileira no intenso processo de reformas sociais e econômicas que se alastravam desde a Europa. Todavia, esse ritmo de modernização não se restringiu apenas à parte sul do Brasil; também o Norte, durante os anos iniciais do século passado, prosperou de modo sem precedentes em sua história. Enquanto na faixa próxima ao litoral desenvolveram-se o Rio de Janeiro e São Paulo, na região amazônica, tomaram forma duas cidades surpreendentemente modernas e imponentes: Belém e Manaus.

Beneficiadas pelos lucros obtidos com a exportação de borracha para o mercado mundial, as capitais do Pará e do Amazonas, durante pouco mais de trinta anos, experimentaram a “euforia e o triunfo da sociedade burguesa” (DAOU, 2004, p. 7) em um período que entrou para a história sob a alcunha de *Belle Époque*. A Segunda Revolução Industrial erigira a potências mundiais, ao lado da França e da Inglaterra, os Estados Unidos e a Alemanha. Nesses países, cujos índices demográficos haviam acompanhado o progresso da indústria e o consequente crescimento urbanístico, instaurou-se uma necessidade premente por matéria-prima e por gêneros alimentícios. Nesse contexto, países que outrora pareciam alheados dos avanços técnicos e materiais proporcionados pelo furor da indústria entraram no circuito econômico mundial como fornecedores das exigências de consumo das sociedades americana e europeia; no caso brasileiro, o País se tornou uma área abastecedora de café, borracha, cacau, mate, algodão e fumo. Especialmente dos dois primeiros produtos, os quais, na primeira década do século XX, representavam cerca de 75% das exportações brasileiras. Dessa maneira, o entusiasmo propiciado pelo liberalismo econômico aportara nos países tropicais; e as elites paraense e amazonense acreditaram na eternidade da *Belle Époque*.

Esse progresso do Norte brasileiro, entretanto, não se deve apenas a fatores externos. Além da destacada ascensão republicana – responsável, entre outras coisas, por uma nova mentalidade nas decisões políticas e econômicas do país – é preciso ressaltar a importância interna da abertura dos rios da bacia amazônica à navegação universal em 1867. Já desde os meados do século XIX, a Corte brasileira apresentava medidas a fim de diminuir o isolamento nacional e internacional da então província do Grão-Pará. Por conta da formação da província do Amazonas em 1850, houve ações cada vez mais intensas no sentido de confirmar a presença

monárquica na região. Uma das mais importantes é o consentimento do monopólio da navegação a vapor ao Barão de Mauá. Dessa maneira, a partir de 1852, por meio da parceria entre uma companhia inglesa, a *Amazon Steam Navigation Company Limited*, e o maior homem de negócios do período imperial, o navio a vapor torna-se o elemento de conexão entre a região amazônica e outras áreas brasileiras. Esse extraordinário avanço tecnológico permite a diminuição das distâncias e, sobretudo, a circulação de pessoas e de mercadorias. Mas é com a abertura universal dos portos que as províncias da Amazônia ingressam, de fato, em uma dinâmica de trocas simbólicas e comerciais com outras partes do mundo. Assim, tais empreendimentos levados a cabo ainda nos anos da Monarquia lançaram as bases para que nos anos vindouros os rios da bacia amazônica se transformassem no maior corredor de exportação de borracha do mundo.

O auge da produção gomífera brasileira se deu na primeira década do século XX, quando o látex da *Hevea brasiliensis* chegou a dominar 28% dos índices de exportação brasileira. Tendo como destino preponderante as linhas de produção da indústria automobilística, a borracha de procedência amazônica se tornou um imprescindível componente industrial após um histórico dos mais diversos experimentos. Utilizada pelos indígenas desde tempos imemoriáveis para a confecção de calçados, mantos, seringas e bolas, a borracha foi aproveitada industrialmente pela primeira vez em 1770, ano em que Priestley constatou a capacidade da goma em apagar traços de lápis. Já em 1823, Mackintosh dissolveu-a em essência de hulha, permitindo a composição de vestimentas impermeáveis. Poucos anos depois, em 1842, Goodyear, nos Estados Unidos, e Hancock, na Inglaterra, descobriram, simultaneamente, o processo da vulcanização, por meio do qual a borracha adquiriu flexibilidade e se tornou inalterável a quaisquer níveis de temperatura. Em 1850, a borracha passou a revestir aros de roda; e, finalmente, em 1890, houve a introdução do pneumático nessa última aplicação, o que contribuiu de modo definitivo para que a borracha se transformasse em uma das mais importantes matérias-primas da indústria automobilística.

Na virada de séculos, por exigência do mercado consumidor internacional, o Brasil, ou sendo mais específico, a Amazônia brasileira, cuja reserva de *Hevea brasiliensis* era abundante e de excelente qualidade, tornou-se o destino de um imenso contingente humano que ansiava por riquezas anunciadas pelo *ouro branco amazônico*. Em virtude disso, a produção brasileira, que, em 1827, constava de apenas 31 toneladas, ingressou em um acelerado ritmo de crescimento. De 1880 a 1910, a exportação saiu das míseras 7000 para 34 500 toneladas; e em 1912, chegava-se ao ápice da produção: 42 000 toneladas. De região marcada pelo atraso, as duas maiores cidades do Norte brasileiro passaram a ocupar uma posição privilegiada no diálogo com as principais capitais mundiais, especialmente, Londres e Paris. Dessa maneira, são introduzidos de modo avassalador os valores da sociedade europeia em plena selva amazônica.

Nas últimas décadas do século XIX, Belém era a principal cidade da região; com uma elite ligada à terra, de grandes proprietários rurais e pecuaristas, a antiga capital da província do Grão-Pará possuía uma relevante organização urbana. Distante disso, entretanto, estava Manaus. Erguida a capital da província do Amazonas em 1850, Manaus, nesse momento, ainda se chamava Barra do Rio

Negro e somente recebeu o atual nome em 1856, em homenagem a uma das principais tribos indígenas da região, os Manaós. Até a década de 1880, a morfologia social manauara fazia dela muito mais uma aldeia do que propriamente uma cidade. As ruas eram estreitas e entrecortadas por igarapés, havia a exclusividade de um pequeno comércio com aspirações bastante tímidas e boa parte da população dedicava-se à vida na mata em atividades de coleta, caça e pesca. Enquanto no Rio de Janeiro proclamava-se a República, em Manaus não se vislumbravam perspectivas positivas para o futuro:

Manaus não era de modo algum objeto de admiração por parte da elite que ali vivia, que falava da cidade como uma “aldeia” e sonhava com um espaço urbano em tudo distante do que ela evocava de mais forte: a presença impertinente da natureza por toda a parte. Às vésperas da proclamação da República, a cidade permanecia acanhada, constrangida espacialmente pelo rio, para onde estava voltada. (DAOU, 2004, p. 35).

Essa reduzida e incipiente elite manauara possuía consciência do seu descompasso em relação a Belém e às capitais sulinas, São Paulo e Rio de Janeiro. Por essa razão, ansiava por reformas liberais que pudessem modificar o quadro de isolamento sobre o qual residia a capital amazonense. Uma das primeiras medidas nesse sentido foi a abertura dos portos à navegação universal, o que não só contribuiu para o aumento na circulação de pessoas e de mercadorias na região, como também possibilitou uma interlocução mais imediata com a Europa e com o Rio de Janeiro. Graças a isso, diversos viajantes estrangeiros passaram a frequentar os rios amazônicos, entre eles, naturalistas e negociantes interessados, cada um a seu modo, nas riquezas da selva. Além das pessoas que entravam na imensa bacia hidrográfica da Amazônia, também merece destaque a constante saída de crianças de famílias abastadas da região para serem educadas no Velho Continente e nas escolas cariocas. Tal prática resultou em uma verdadeira reforma nos costumes, afinal, quando voltavam dos grandes centros culturais da época, esses jovens traziam consigo um novo sistema de valores – de feições eminentemente afrancesadas – o qual passou a ser cultivado como índice de distinção e de prestígio social.

Assim, desde as últimas décadas sob a vigência do sistema monárquico, compunha-se uma elite amazônica cada vez mais identificada com os símbolos de modernidade emanados pela sociedade europeia. As condições, para que esse grupo se *inserisse* de vez nos ares de civilização apregoados pela ascensão burguesa, tornaram-se de fato ideais a partir de 1890, quando a borracha passou a ser utilizada ostensivamente pela indústria automobilística. Em acréscimo a isso, internamente o Brasil vivia o nascimento da República, por conta da qual houve a consagração de um espírito de negócios voltado ao enriquecimento e à prosperidade material. Também é de fundamental importância destacar que a mudança do regime monárquico para o republicano conferiu mais autonomia às antigas províncias, pois a descentralização do novo sistema deixava nos Estados os

lucros obtidos com as exportações. Desse modo, no Pará e no Amazonas, inaugurava-se um período de imensa prosperidade para as suas finanças.

Nesse contexto, aportam em solo amazônico empresas europeias e norte-americanas que visavam à exploração do negócio da borracha. O mito do Eldorado renascia no imaginário internacional com um aspecto de verdade jamais experimentado, e aventureiros e comerciantes das mais variadas nacionalidades agitaram-se em direção às terras da Amazônia com ânsia de fortuna rápida e fácil. Assim, ao sabor da empolgação e de um afobado desejo de enriquecimento a qualquer custo, iniciava o Ciclo da Borracha – um dos períodos de maior complexidade na história brasileira. Em virtude dele, os destinos de Belém e de Manaus foram marcados para sempre: arquitetura, ruas, habitantes e mentalidade, nada voltaria a ser como antes. Os eventos que compõem as três décadas de prosperidade financeira são de tal modo movidos por exageros e sentidos contraditórios que, segundo Prado Júnior (1981), o drama da borracha brasileira é mais assunto de novela romanesca que de história econômica.

E não faltam obras literárias, filmes, tampouco novelas e minisséries que incorporam os dramas do Ciclo da Borracha como tema central de seus enredos. Um exemplo disso é o romance *A Selva* (de 1930), do português Ferreira de Castro, adaptado em 2002 para os cinemas. Além disso, também há o clássico teuto-peruano, *Fitzcarraldo* (de 1982), e boa parte da produção literária do escritor manauense Márcio Souza. Dessa maneira, conforme observa Freire (2006), o fastígio da produção gomífera é um dos assuntos mais recorrentes na literatura amazônica. Embora de modo algum restrita ao ambiente da Amazônia ou marcada por um regionalismo limitador e artificial, a obra de Milton Hatoum representa uma Manaus que exhibe, além dos sinais de uma pujança anterior, as ruínas de um mundo estagnado após a decadência econômica. Sendo assim, os romances de Hatoum – desde *Relato de um certo Oriente* – vão pouco a pouco ampliando a lente de análise sobre a Manaus do século XX. Por essa razão, quando Dorner relata à neta de Emilie<sup>2</sup> os passeios de Emir pelo movimentado Manaus Harbour, desvela-se, sutilmente, o espírito de uma época em que a capital amazonense imaginara ter acertado o passo com as grandes civilizações europeias. Tratar, por conseguinte, da cidade de Manaus, especialmente pela via de um romance hatoumniano, exige, em primeiro lugar, a compreensão desse fenômeno modernizador a que se viu submetida a antiga Barra do Rio Negro.

Tal surto de modernização, permitido pela abundante entrada de capital estrangeiro na região amazônica, não só satisfaz os anseios da pequena elite da época, como se mostrou em sintonia com a nova mentalidade republicana. Esta, além do mesmo desejo por ascensão material que movia os abastados de Manaus, cogitava levar adiante um projeto de interiorização do território brasileiro. O espírito positivista da elite intelectual e política brasileira, cujo processo de gestação remonta a meados do século XIX, havia sido fundamental para que os militares depusessem Dom Pedro II e instaurassem a República. No poder, a partir de 1889, os positivistas, ansiosos por se livrarem da herança colonial que se evidenciava em nossa arquitetura e em nosso traçado urbano, deram os primeiros passos no sentido de reconfigurar e modernizar as cidades brasileiras. A Europa se tornou o centro de referência; Paris, o paradigma de civilização, e as nossas

idades, em especial, as litorâneas, conforme a expressão cunhada por Euclides da Cunha, tornaram-se ainda mais *copistas* no esforço de acompanhar as evoluções da sociedade industrial. Com a primeira Constituição republicana, em 1891, ficou evidente o desejo de conquistar e reconfigurar o interior por meio da reforma urbanística, pois nessa Magna Carta se preceituou a transferência, em momento apropriado, da Capital Federal. A zona reservada possuía 14.400 km<sup>2</sup> e situava-se no Planalto Central, uma das regiões menos povoadas do território brasileiro. Dessa maneira, quando a borracha amazônica foi alavancada a matéria-prima da indústria automobilística, o Governo Federal vislumbrou a possibilidade de dinamizar a economia de outra imensa e, até certo ponto, abandonada parcela do território brasileiro – que, desde os tempos monárquicos, clamava por inserção nos rumos econômicos do País.

Com efeito, graças à virada ideológica da República e ao desenvolvimento do comércio internacional de gêneros tropicais e de matérias-primas para a indústria, tanto Belém, quanto Manaus ingressaram no cenário econômico-político da Nação. Especialmente Manaus, que, em pouco mais de trinta anos, pulou de inexpressiva aldeia para capital mundial da borracha. Fundada em 1669 como fortaleza Barra de São José do Rio Negro, a capital amazonense guarda suas origens mais remotas em expedições portuguesas que visavam ao apresamento indígena e à defesa da região. Do século XVII até o XVIII, pouco ou quase nada se fez a fim de que esse povoamento revelasse alguma evolução além da simples subsistência; por lá, viviam indígenas, em sua maioria reduzidos de suas tribos, e alguns moradores brancos. E, “ao se iniciar o século 19”, segundo o historiador Mesquita (2006, p. 26), “a região do Amazonas estava mergulhada no marasmo e na decadência”. Em menos de um século, portanto, a principal cidade da região adquire um novo *status*: de lugarejo provinciano passa a uma cidade moderna, com ares europeus.

Ao passo que os experimentos com a borracha aprimoravam os usos da goma, as atenções da indústria, ávida por matéria-prima, voltavam-se para a Amazônia – a maior reserva mundial do produto. Por essa razão, desde as primeiras décadas do século XIX, a exportação amazônica de borracha apresentava um tímido, porém, constante crescimento. Mas, em 1890, quando a borracha, por conta da introdução do pneumático, tornou-se essencial para o desenvolvimento da indústria automobilística, os seringais amazônicos reacenderam a chama do Eldorado no imaginário europeu. Desse modo, com a repentina valorização da borracha no mercado internacional, Manaus ingressou em um período de verdadeira abundância e foi uma das poucas cidades brasileiras a experimentar os mesmos ares da *Belle Époque* que agitavam as grandes capitais europeias.

Esse momento áureo da produção gomífera, conforme Mesquita (2006), pode ser dividido em três fases. A primeira delas estende-se de 1892 a 1900, quando houve a introdução de diversas mudanças na fisionomia de Manaus. A segunda, por sua vez, corresponde à década inicial do século XX e revela uma cidade já bastante modificada e capaz de usufruir dos benefícios da fase anterior. A terceira, finalmente, inicia-se a partir de 1910 e apresenta a decadência do negócio da borracha. Em pouco mais de trinta anos, os seringais brasileiros perderam o

monopólio da produção para os asiáticos, e a elite financeira de Manaus dissolveu-se com a mesma velocidade com que havia ascendido.

A última década do século XIX assistiu a uma completa reconfiguração da capital amazonense. Aliada à mentalidade republicana de transformações urbanísticas e financiada pelo capital estrangeiro, a reforma foi empreendida, inicialmente, pelo jovem governador Eduardo Ribeiro. Homem de seu tempo, nele se resumiam três figuras que haviam sido essenciais para a ascensão republicana – engenheiro, militar e, naturalmente, positivista. Não é surpreendente, portanto, que esse governante, decantação perfeita do espírito do novo sistema, tenha levado adiante uma política de *embelezamento* da capital amazonense nos moldes da que fora assumida por Haussman na Paris pós-Revolução Burguesa. Em quatro anos, de 1892 a 1896, Eduardo Ribeiro inseriu a antiga Barra de São José do Rio Negro em um intenso processo de modernização conservadora que, apesar das inegáveis melhorias na infraestrutura manauara, relegou à segregação socioespacial uma imensa legião de desfavorecidos. De modo semelhante à dinâmica parisiense e a que se daria poucos anos depois no Rio de Janeiro, a reforma manauara beneficiou o grupo dominante a quem se destinara a gerência do vultoso capital conquistado pela exportação do látex amazônico.

Durante o primeiro governo sob o regime republicano, Manaus foi planejada e constituída para atender a demanda do capital internacional. E não é de modo algum exagerado utilizar o termo *constituída*, já que, seguindo o argumento de Mesquita (2006), no Ciclo da Borracha, houve a construção de uma nova Manaus – o período áureo da extração gomífera significa o (re)nascimento de uma cidade. A fim de transformar a capital amazonense atrativa para os investimentos estrangeiros, Eduardo Ribeiro encarnou o espírito demolidor de Haussmann e iniciou a grande transformação manauara, a qual foi ampliada por seus sucessores e fez de Manaus, já na virada do século, a segunda maior cidade da Amazônia:

Sistemas de abastecimento de água e captação de esgoto, telefonia, luz elétrica e linhas de bonde formavam a infraestrutura da nova cidade. Além do aterramento de alguns igarapés (que se tornavam vias públicas), construíram-se praças, pontes, dois grandes hospitais, residências suntuosas (como o palacete da família Scholz, atualmente um grande centro cultural), e edifícios públicos monumentais, como o Teatro Amazonas, o Palácio da Justiça, o Mercado Municipal Adolpho Lisboa, a Alfândega, o Instituto Benjamin Constant, o Ginásio Amazonense, a Biblioteca Pública e tantos outros. (NUNES; HATOUM, 2006, p. 55).

Além da construção do Teatro Amazonas – o símbolo máximo da faustiana elite manauense dos tempos áureos da borracha –, o governo de Eduardo Ribeiro se destaca, sobretudo, pela implementação de uma política urbana excludente. Com o intento de organizar o espaço da cidade moderna a que se aspirava, a urbanização levada a cabo por Ribeiro, na prática, representou uma estratégia política interessada em favorecer a elite extrativista e determinada a retirar do

convívio cidadão os aliados do processo de modernização manauara: índios, mestiços pobres, idosos, doentes mentais, alcoólatras, desempregados, etc. Por conta dessa política conservadora e justamente para confirmá-la, os administradores locais outorgaram, em 1896, mesmo ano em que se inaugurou o Teatro, o Código de Posturas Municipais. Neste documento, cujo objetivo era disciplinar o uso do espaço urbano, foram restritos hábitos e posturas considerados em desacordo com a modernização empreendida na antiga Barra do Rio Negro. Como destaca Dias (2007), em virtude de tais decisões – de caráter absolutamente elitista – ocorre a descaracterização de Manaus, pois seus costumes, memórias e tradições são substituídos por um modo de vida cegamente importado da Europa.

Em acréscimo aos banhos de igarapés, atividade até então moralmente aceita pela esfera pública, o ponto de vista burguês, que norteava esse instrumento de controle, também proibiu jogos ao ar livre, os quais poderiam danificar linhas telefônicas, telegráficas e de iluminação pública. A serviço da administração municipal (esta, por sua vez, dependente do grupo extrativista dominante), houve a militarização do espaço físico de Manaus; e a polícia, por conseguinte, tornou-se a grande auxiliar no combate aos infratores do Código de Posturas. Em detrimento dos hábitos e saberes locais, a Municipalidade ainda transformou em violação:

[...] partir lenha, cozinhar, estender roupa e ferrar animais nas ruas; chegar às janelas, ou andar em público indecentemente vestido, ou em completa nudez; conduzir carroças ou carrocinhas de mão sem o registro do número na Secretaria de Polícia. Também fica proibido vender leite sem a devida matrícula; caçar nas proximidades da cidade e subúrbios; transitar com animais de qualquer tipo nos passeios das ruas; cercar os quintais com cerca de madeira; pescar pirarucus, tucunarés e tartarugas fora da época determinada. (DIAS, 2007, p. 43).

Por conta do caráter extrativista da economia amazônica, cujo ponto de escoamento se tornou o moderno porto flutuante Manaus Harbour, a maior parte dos trabalhadores diretamente ligados à produção da borracha viviam embrenhados nos seringais que se espalhavam em abundância pela selva. Apesar disso, na capital do negócio da borracha, passou a existir a necessidade de um conjunto bastante diversificado de trabalhadores que pudessem dar conta das atividades de circulação e de consumo e ainda dos serviços de infraestrutura da aldeia que se modernizava. Dessa maneira, Manaus se transformou em um grande centro de absorção de mão de obra.

Antonio Risério, ao tratar do crescimento paulistano em virtude da exportação de café, afirma que “uma cidade precisa ter sorte” (RISÉRIO, 2012, p. 308). O destino de São Paulo se liga diretamente à crise do café do Vale do Paraíba e às epidemias que, nas últimas décadas do século XIX, devastaram Santos e Campinas. Caso essas regiões (por onde a lavoura cafeeira se espalhou e se desenvolveu de tal modo que se tornaram rivais mais competentes que a capital da

província) não houvessem enfrentado tais embaraços, São Paulo não teria encontrado oportunidades de se converter no principal centro urbano do país. De maneira semelhante se deu a disponibilidade de mão de obra para a extração de borracha nos seringais amazônicos. Em virtude da arrasadora seca nordestina na qual se estima a morte de mais de 500 mil pessoas entre os anos de 1877 e 1880, a Amazônia brasileira foi invadida por uma imensa e desesperada corrente migratória. Assim sendo, os miseráveis do Nordeste engrossaram as fileiras de trabalhadores que, em sua maioria, selaram a própria morte ao se entregarem às desumanas rotinas de extração de látex nos seringais aprofundados na floresta amazônica.

O sucesso da Manaus que se erguia sob os ditames da economia gomífera é dependente, em boa medida, da catástrofe nordestina. Sem o braço do migrante cearense, pernambucano ou paraibano, o rudimentar sistema de exploração não teria obtido o mesmo êxito. Todavia, não só de nordestinos se fez a população manauara que de 8.500 habitantes em 1850 saltou para 50.300 habitantes já em 1890; também se deu um incremento considerável de imigrantes portugueses, espanhóis, franceses, libaneses, ingleses, alemães, etc. Ou seja, pessoas de todo o mundo depositaram em Manaus a esperança de enriquecerem graças ao *fausto* da borracha amazônica. Vale ressaltar que o lugar social e os postos de trabalho de cada um desses novos moradores são bastante distintos. Os ingleses ficaram responsáveis pelos serviços de exportação e pelos empreendimentos de engenharia; a presença britânica, na história manauense, foi de tal modo relevante que a Manaus dos primeiros anos do século passado também é referida como a *Manaus dos ingleses*. Aos árabes, portugueses e espanhóis, couberam, no mais das vezes, as atividades ligadas ao comércio. Já aos brasileiros pobres, oriundos do Pará, do Maranhão e dos Estados atingidos pela seca do Nordeste, restou a escravidão por dívidas adquiridas nos barracões.

Antes do apogeu da borracha, havia em Manaus o senso de coletivo. Apesar de uma pequena elite atrelada ao comércio, os grupos que delineavam a população – ricos e pobres; brancos e índios; mamelucos e mestiços – experimentavam a conciliação entre o homem, a natureza e o trabalho. Entretanto, com a entrada maciça de investimentos estrangeiros e o conseqüente processo migratório, a sociedade manauara se estratifica, e o antigo espaço de integração cede a vez a uma perversa configuração de classes. Nesse sentido, a tríade seringalista, seringal e seringueiro é o exemplo mais completo da exploração a que estiveram subjugados os trabalhadores pobres – na maior parte nordestinos – durante o ápice da extração gomífera.

No primeiro vértice do triângulo está o seringalista, o dono dos seringais. Estas são imensas áreas de selva por onde se espalham as seringueiras, uma das dez espécies de árvores das quais se retira o látex. Os seringalistas viviam no centro de Manaus, e, em seu favorecimento, eram implantadas as políticas públicas – tanto as municipais, quanto as estaduais. Afundados no interior, sobreviviam os seringueiros, o imenso contingente de homens cuja responsabilidade era extrair a goma das árvores e levá-la para os barracões. Nestes espaços, o látex era coagulado e transformado em bolas que, dessa maneira, seriam posteriormente exportadas para os mercados norte-americano e europeu. Nos barracões também havia as

ferramentas necessárias para o trabalho na selva e os itens básicos para a sobrevivência do seringueiro (comida, vestimentas, remédios, etc.), tudo isso, naturalmente, cobrado a um preço exorbitante. Dessa maneira, o miserável trabalhador contraía dívidas insolúveis, já que o seu ganho era sempre inferior aos gastos, e via-se preso aos limites dos seringais por conta de um sistema de domínio da mão de obra conhecido historicamente como *aviamento*.

Essa nefasta relação de trabalho evidencia o descompasso entre a ideologia burguesa, preconizadora do trabalho livre assalariado e justificativa para a modernização manauara, e a prática levada adiante pelas elites política e econômica da Amazônia. De um lado, havia o discurso com ecos de liberalismo europeu; de outro, a herança do nosso recente passado colonial e escravista que facultara à mentalidade da elite o direito sobre a vida e a liberdade dos membros das classes inferiores. Na Manaus transformada em área de circulação do capital estrangeiro, houve a sobreposição dos interesses defendidos pelos grupos dominantes, em detrimento não só da vontade dos trabalhadores pobres, como, especialmente, daquilo que havia de mais manauense – o indígena e todo o seu saber local:

A modernidade em Manaus não só substitui a madeira pelo ferro, o barro pela alvenaria, a palha pela telha, o igarapé pela avenida, a carroça pelos bondes elétricos, a iluminação a gás pela luz elétrica, mas também transforma a paisagem natural, destrói antigos costumes e tradições, civiliza índios transformando-os em trabalhadores urbanos, dinamiza o comércio, expande a navegação, desenvolve a imigração. É a modernidade que chega ao porto de lenha, com sua visão transformadora, arrasando com o atrasado e feio, e construindo o moderno e belo. (DIAS, 2007, p. 29).

A Manaus moderna não poderia apresentar marcas do seu primitivismo. Segundo o ponto de vista dos administradores locais do período, nenhuma empresa internacional investiria em uma cidade por onde circulassem homens e mulheres seminus, tomando banho a céu aberto ou praticando quaisquer outras atividades que remetessem aos costumes autóctones. A Capital da Borracha apenas ganharia relevância no cenário econômico mundial e competiria em pé de igualdade com os grandes centros europeus, caso fosse possível respirar, em suas ruas, ares parisienses.

Por conta disso, em primeiro lugar, foram resolvidos os empecilhos referentes à infraestrutura – abertura de ruas, construção de avenidas, melhorias nas redes de esgoto, enfim, toda a sorte de modificações que contribuíssem para o desenvolvimento citadino. Além disso, naturalmente, sobretudo no governo de Eduardo Ribeiro, houve os investimentos arquitetônicos, dos quais se destacam o desmedido Teatro Amazonas e o Palácio da Justiça, situado em outro importante marco da urbanização empreendida pelo jovem governador – a Avenida do Palácio (alguns anos depois, Avenida Eduardo Ribeiro). Depois desse ímpeto haussmanniano, nasceu, como uma consequência natural das iniciativas de

Ribeiro, uma nova forma de sociabilidade em Manaus. De feições acentuadamente europeias, a maneira como os moradores manauaras passaram a se relacionar nada mais era do que a transposição para o campo das relações humanas do que já vinha se evidenciando no plano arquitetônico-urbanístico da cidade. Assim sendo, a fim de agradar aos imigrantes envolvidos nos altos escalões da borracha e também por influência dos próprios, foram criados diversos clubes nos quais eram oferecidas atividades prazerosas para que os estrangeiros recém-chegados à região pudessem gastar seu tempo livre.

Além dos clubes, em que as famílias dos homens responsáveis pela exportação gomífera divertiam-se e relacionavam-se com outras da mesma procedência, ganharam destaque os bairros planejados para abrigar esses imigrantes. Situados no centro da cidade, tais empreendimentos representaram não só o esforço governamental em satisfazer a crescente leva de ingleses, franceses e alemães que chegavam à capital, mas – sobretudo – revelam um dos traços mais perversos da modernização manauara. Da vitrine da cidade, foram afastados todos aqueles que não contribuía para a imagem de limpeza, segurança e modernidade almejada pelos administradores locais. Por essa razão, índios, mendigos, prostitutas, ladrões, bêbados, enfim, todos os indivíduos que a civilização não conseguia ou não queria incorporar no seu projeto estético-sanitário passaram a habitar os subúrbios de Manaus.

No lugar dos igarapés, nos quais se banhavam e dos quais dependiam para o fornecimento de água em suas residências um número expressivo de moradores manauenses, foram construídas avenidas em arremedo aos bulevares parisienses de meados do século XVIII. Nessas alamedas tropicais, outro índice da nossa impudica sociedade copista: à maneira de Paris, os membros da elite extrativista – e todo um aparato de parasitas dependentes da manutenção desse grupo dominante – deliciavam seus charutos nos cafés com mesas e cadeiras espalhadas pelas calçadas. E os mesmos que frequentavam os elegantes estabelecimentos da Avenida Eduardo Ribeiro também eram assíduos nas óperas apresentadas no Teatro Amazonas (ainda que os artistas europeus sempre reclamassem da incompreensão de um público pouco ou quase nada afeito a esse tipo de espetáculo).

Enquanto a vida no centro de Manaus era marcada por formas de sociabilidade tão civilizadas, os arredores da aldeia modernizada recebiam, paulatinamente, os alijados do progresso. Distantes dos ares europeus, a imensa leva de miseráveis dava corpo aos bairros Mocó, Colônia Oliveira Machado, São Raimundo e Constantinópolis. Além do nascimento desses aglomerados famélicos, os gloriosos tempos da economia gomífera também são simultâneos – veja-se a coincidência – à construção, por exemplo, do Instituto Benjamin Constant, onde meninas órfãs e pobres eram doutrinadas para o serviço doméstico, e do Asilo de Mendicidade, quando a mendicância foi proibida pelo governo estadual em 1910. E isso tudo sem falar da massa de seringueiros endividados – ou melhor – escravizados nos seringais dispersos pela selva. Dessa forma, seguindo o ponto de vista de Milton Hatoum, expresso em *Crônica de duas cidades: Belém – Manaus* e no prefácio para *A ilusão do Fausto – Manaus 1890-1920*, o crescimento de Manaus, durante o ápice da exportação da borracha, representa, a bem da verdade, os

traços mais perversos de uma modernização manca, falha, incompleta e de cunho absolutamente conservador; favoreceram-se apenas os setores mais abastados da sociedade manauara.



## A cegueira do fausto

A elite regional esteve tão absorta nos estilos de vida emanados por Paris e por Liverpool que não percebeu a iminência da derrocada. Desde os primeiros anos do Ciclo da Borracha, havia boatos de que, em 1872, o inglês Henry Wickham transportara clandestinamente sementes da *Hevea brasiliensis* para a Inglaterra. Mas os barões da borracha não quiseram refletir de modo apropriado sobre o assunto; apenas se deram conta do descaso, quando as tais sementes, posteriormente levadas para o Ceilão e para Cingapura, desenvolveram-se em plantações racionalmente conduzidas e selecionadas. Mais rápida do que a ascensão foi a queda da elite da borracha: após o término da Primeira Guerra Mundial, a produção amazônica sucumbira definitivamente à asiática, e para as cidades que floresciam com a economia gomífera restaram o abandono e o esvaziamento dos portos:

Em 1915, o espetáculo da partida dos navios era descrito com pesar em artigo publicado pela revista Associação Comercial do Amazonas: um êxodo, ocasião em que o *roadway* apinhava-se de gente que deixava o Amazonas nos vapores, indo para o exterior e para o sul do país. Os navios que faziam o percurso para o interior seguiam vazios de passageiros e mercadorias. (DAOU, 2004. p. 65).

O castelo de cartas da riqueza amazônica enfim ruía. A prosperidade, apreciada por Prado Júnior (1981) como fictícia e superficial, dava sinais de uma curta existência desde os primeiros anos da exportação gomífera. Realizada por meio de processos rudimentares e limitada pelo difícil acesso das reservas, a exploração da borracha só obteve êxito enquanto a produção oriental, patrocinada por recursos da Inglaterra, Holanda e França, não colhia os primeiros resultados de uma plantação dirigida de modo infinitamente mais racional que a brasileira. Além da falta de proteção às plantas e de extrações intensivas e malcuidadas, por aqui também vigorou o sistema de aviamento – a herança escravista, em absoluto descompasso com as exigências liberais do período, atravancava o ritmo da produção; na estagnada mentalidade do seringalista, a mão de obra, em sua maioria flagelos da seca nordestina, deveria ser imobilizada nos seringais. Dessa maneira, os seringueiros que não morriam vítimas da fome ou das mais diferentes doenças típicas de uma floresta tropical, produziam pouco e mal.

Após a crise da borracha, Manaus ingressou em um período de estagnação econômica superado – ainda de que de modo incompleto e pouco satisfatório – somente com a criação da Zona Franca em 1967. Tal inércia se deu, porque a

economia gomífera dominava inteiramente a produção regional; com a queda, não havia alternativas de substituição. Nem mesmo outros produtos pertencentes ao extrativismo natural, como a castanha, seriam capazes de propor algum alento, pois todos eles foram abandonados durante o auge da exportação de látex. Nesse sentido, também não havia indústrias. O espaço construído e urbanizado por Eduardo Ribeiro contava tão somente com a economia extrativista dependente de apenas um produto, e, quando este decaiu, decaiu simultaneamente uma imensa “civilização de fachada” (PRADO JÚNIOR, 1981, p. 264).

Facultado pelas exigências do mercado internacional e pelo espírito de modernização republicano, o fausto da borracha é consequência imediata de uma elite política e econômica que, na “tentativa” irrefletida “de implantação da cultura europeia” (HOLANDA, 1995, p. 31), não percebeu as limitações do próprio empreendimento. Apesar das esperanças depositadas em vão, das vidas ceifadas e de todos os prejuízos pecuniários, a ascensão e a queda do Ciclo da Borracha, ao menos, contribuíram para o rápido desenvolvimento de uma região brasileira que até os últimos anos da Monarquia reclamava por maiores investimentos.

Desse modo, a Paris dos Trópicos entrou para o imaginário da região amazônica com a mesma força de um mito do Eldorado. Ao passo que a verdadeira Manaus, onde se assistiu à nefasta consecução de um processo modernizador falho e para poucos, tornou-se não só um assunto para políticas públicas, mas especialmente um recorrente tema a ser debatido pela literatura de Milton Hatoum.

## Notas

<sup>1</sup> Este título dialoga com o prefácio de *A Ilusão do Fausto – Manaus 1890-1920* (Edinea Mascarenhas Dias). Escrita por Milton Hatoum, essa introdução intitulada *Manaus: o impasse da modernidade*, ao se referir aos tempos do auge gomífero, apresenta a expressão “modernidade manca”.

<sup>2</sup> Embora a narradora e o seu irmão sejam abertamente enunciados como filhos adotivos de Emilie, deve-se lembrar que, em alguns momentos da narrativa, essas mesmas personagens também são caracterizadas como netas dos libaneses

---

## Referências

---

AGUIAR, José Vicente de Souza. **Manaus**: praça, café, colégio e cinema nos anos 50 e 60. Manaus: Editora Valer, 2002.

DAOU, Ana Maria. **A Belle Époque amazônica**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2004.

DIAS, Edinea Mascarenhas. **A Ilusão do Fausto – Manaus 1890-1920**. Manaus: Editora Valer, 2007.

FREIRE, José Alonso Torres. **Entre construções e ruínas** – Uma leitura do espaço amazônico em romances de Dalcídio Jurandir e Milton Hatoum. 235f. Tese (Doutorado em Literatura Brasileira) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

HATOUM, Milton. **Relato de um certo Oriente**. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

HOLANDA, Sergio Buarque de. *Raízes do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

MESQUITA, Otoni Moreira de. **Manaus: História e Arquitetura (1852 – 1910)**. Manaus: Editora Valer, 2006.

NUNES, Benedito; HATOUM, Milton. **Crônica de duas cidades: Belém – Manaus**. Belém: Secult, 2006.

PRADO JÚNIOR, Caio. **História econômica do Brasil**. São Paulo: Círculo do Livro S.A., 1981.

RIBEIRO, Darcy. **O povo brasileiro: a formação e o sentido do Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

RISÉRIO, Antonio. **A cidade no Brasil**. São Paulo: Editora 34, 2012.

SCHWARZ, Roberto. Ideias fora do lugar. In: \_\_\_\_\_. **Ao vencedor as batatas: forma literária e processo social nos inícios do romance brasileiro**. São Paulo: Duas Cidades, 2000. p. 9-31.

---

## Para citar este artigo

---

CEZAR, Luís Adriano de Souza. Modernidade manca: a Paris dos Trópicos. **Macabéa – Revista Eletrônica do Netlli**, Crato, v. 3, n. 2, p. 57-73, jul.-dez. 2014.

---

## O autor

---

**Luís Adriano de Souza Cezar** é mestre em Literatura Brasileira pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS). Professor de Língua Portuguesa do Centro Universitário Franciscano (UNIFRA).