

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
NÚCLEO DE ALTOS ESTUDOS AMAZÔNICOS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO INTERDISCIPLINAR EM
DESENVOLVIMENTO DO TRÓPICO ÚMIDO

CURSO INTERNACIONAL DE MESTRADO EM PLANEJAMENTO DO
DESENVOLVIMENTO

O TRABALHO DE SÍSIFO:

Crédito a comerciantes e reprodução do sistema de
aviamento (1914-1919/1943-1952).

Aldo César Figueira Sampaio

BELÉM
2002

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
NÚCLEO DE ALTOS ESTUDOS AMAZÔNICOS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO INTERDISCIPLINAR EM
DESENVOLVIMENTO DO TRÓPICO ÚMIDO

CURSO INTERNACIONAL DE MESTRADO EM PLANEJAMENTO DO
DESENVOLVIMENTO

O TRABALHO DE SISIFO:

Crédito a comerciantes e reprodução do sistema de
aviamento (1914-1919/1943-1952).

Aldo César Figueira Sampaio

Dissertação apresentada ao Programa de Mestrado em
Planejamento do Desenvolvimento do Núcleo de Altos Estudos
Amazônicos da Universidade Federal do Pará, como parte dos
requisitos para a obtenção do título de Mestre em Planejamento do
Desenvolvimento.

Orientador: Prof. Dr. Fábio Carlos da Silva

BELÉM
2002

Agradecimentos

Agradeço ao professor Fábio Carlos da Silva, que me acolheu como orientando e, além de sua contribuição intelectual, foi exemplo de serenidade, equilíbrio e competência.

Aos professores Francisco de Assis Costa, Índio Campos, Maria Célia Nunes Coelho, Thomas Hurtienne, Marília Emmi, David Carvalho, David McGrath, Paulo Watrin e Pere Petit, que com seu trabalho em sala de aula contribuíram para a delineação da pesquisa desta dissertação.

Aos professores Luís Eduardo Aragón e Rosa Acevedo, que além de sua atuação em sala, me apresentaram a textos fundamentais sobre o sistema de aviamento; e à professora Teresa Ximenes, pelas críticas ao projeto de pesquisa defendido em 2001.

Aos colegas de curso que possibilitaram uma passagem agradável e construtiva pelo PLADES; em especial a André Luís Farias, pelas críticas ao texto e pela aproximação com a linguagem do mundo financeiro.

A Tatiana Lobato de Lima, que mesmo distante não poupou incentivo e dividiu com minha família o apoio material e emocional ao trabalho de pesquisa e redação. À minha família. À CAPES, pelo apoio logístico durante os créditos do PLADES. À Cláudia Aline Pires, a quem por vezes sobrecarreguei quando interrompi atividades do IPHAN durante a finalização deste texto.

Resumo

A relação de crédito, comercialização em espécie e controle do trabalho por endividamento, tida como característica específica da região amazônica, teve similares pelo mundo relacionados a diversas formas de produção: extrativismo vegetal, agricultura familiar, artesanato e mesmo *plantations* de seringueiras no Sudeste asiático. O monopólio comercial por falta de acesso ao mercado e usual ausência de moedas garante ao comerciante o poder de arbitragem sobre a equivalência de trocas, endividando o produtor que lhe toma adiantado mantimentos e instrumentos em troca da produção futura. A ampliação das relações de financiamento capitalistas com a expansão do sistema bancário em meados do século XX pretendeu desestruturar o sistema de avião substituindo o tradicional crédito em espécie, monetarizando a economia, multiplicando o número de comerciantes concorrentes e rompendo o monopólio dos aviadores no sertão. A persistência atual desta relação na Amazônia é explicada por se concretizar como alternativa de integração ao mercado financeiro e de produtos capitalista em uma realidade caracterizada historicamente por unidades de produção dispersas, com precária estrutura de escoamento e comunicação.

Abstract

The relationship between credit and trading became in a relation to labour was controlled by debts agreements and exchanges. This situation was thought specific of Amazon, although we can meet environment like this in others parts of the world. They had different kinds of productions: forest extractivism, peasant, handicraft and plantations of rubber-tree in Asiatic south-east. The monopoly permitted the distance of the trade center, and produced an economy system without money. This situation permitted the trader to be an arbiter's prices 'that swindling the producer. In these cases, producers had got debts through exchanging yours future labour's produce to tools and provisions. In *the* middle of twentieth years occurs a large spread of bank's system credit that preconizes to finish of this "sistema de aviamento", exchanging the credit system of commodities, and increasing the circulation of money and intensify the trade concurrence in the backwoods. This relation in Amazon give a real way to joint together the financial trade and the capitalism products, into a reality that have done organized in dispersed productions and uncertain structure to drain the products and organize the communication's system, ways of conveyance, collective approach and trade.

Sumário

AGRADECIMENTOS	pg iii
RESUMO	iv
ABSTRACT	v
LISTA DE FIGURAS	vii
LISTA DE TABELAS	viii
LISTA DE GRÁFICOS	ix
INTRODUÇÃO	1
1. Meados do século XX: reformulação financeira, fundiária e das relações de trabalho na Amazônia	2
2. Crédito a comerciantes e reprodução do aviamento	5
1. CAPÍTULO 1: O TRABALHO DE SÍSIFO	8
1.1. Sistema de crédito, comercialização e relação de trabalho....	9
1.2. A origem do barracão	11
1.3. Valor no sistema de aviamento e o mercado capitalista	14
1.4. Rede de crédito no século XIX	18
1.5. O sistema de aviamento e a dinâmica capitalista na Amazônia em meados do século XX	23
1.6. O trabalho de Sísifo e as ilhas da consciência	27
1.7. O sistema de aviamento no capitalismo: a inclusão dos excluídos	34
2. CAPÍTULO 2: WELFARE STATE NA FLORESTA	39
2.1. Controle social, concentração de renda e desenvolvimento no governo Vargas	40
2.2. Produção e investimento no Pará	44
2.3. "Os empresários americanos"	46
2.4. Colonização, apoio ao pequeno produtor e à elite mercantil ..	51
3. CAPÍTULO 3: BANQUEIROS E COMERCIANTES NO PARÁ (1914-19/1943-52).....	
3.1. Nas margens do mercado	57
3.2. A "classe conservadora" do Pará	59
3.3. Banqueiros e comerciantes	66
3.3.1. O financiamento da "classe conservadora paraense" de 1914-1919	68
3.4. A reprodução do sistema de aviamento após a criação do BCB - 1942-52	76
4. CONCLUSÃO	83
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	86

Lista de Figuras

	Pg
Figura 1: O sistema de aviamiento no século XIX segundo Roberto Santos	20
Figura 2: A cadeia de crédito até 1880	21
Figura 3: A cadeia de crédito atual segundo Roberto Santos	25

Lista de Tabelas

	Pg
Tabela 1: Crédito a particulares de 1914 a 1916	71
Tabela 2: Crédito a particulares de 1917 a 1919	71
Tabela 3: Total anual de crédito a comerciantes e particulares – 1914 – 1919	75
Tabela 4: Taxas de inflação (estimativa de índice de Preços ao Consumidor) - 1913-1919	75
Tabela 5: Empréstimos a comerciantes e particulares (1943-1952 -Banco da Amazônia S/A)	80
Tabela 6: Taxas de inflação de 1943 a 1952	80

Lista de Gráficos

	Pg
Gráfico 1: Crédito a particulares de 1914 a 1916	72
Gráfico 2: Crédito a particulares de 1917 a 1919	73
Gráfico 3: Estimativa do IPC - 1913 a 1919	75
Gráfico 4: Total anual de crédito a particulares - 1914-1919	75
Gráfico 5: Empréstimo ao comércio e a particulares	81
Gráfico 6: Taxas de inflação - 1943-52	81

SAMPAIO, Aldo César Figueira

O Trabalho de Sísifo: crédito a comerciantes e reprodução do sistema de aviamento. 1914-1919, 1943-1952.

Aldo César Figueira Sampaio: 27 de junho de 2002.

89 f.

Orientador: Fábio Carlos Silva

Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Pará.
Núcleo de Altos Estudos Amazônicos. Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar em Desenvolvimento do Trópico Úmido.

1. Economia do Desenvolvimento Regional. 2. Sistema de Aviamento. 3. Relações de crédito na Amazônia.

I. Silva, Fábio Carlos. II. Universidade Federal do Pará. Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar em Desenvolvimento do Trópico Úmido. III. O Trabalho de Sísifo: crédito a comerciantes e reprodução do sistema de aviamento. 1914-1919, 1943-1952.

Introdução

Na Amazônia colonial, o pequeno agricultor e o coletor de produtos florestais estavam submetidos ao comerciante local ou itinerante por uma relação de financiamento e distribuição de produtos. Tomavam a crédito nas mercearias e pequenos barcos mercantes ferramentas e mercadorias em troca de sua futura produção agrícola ou florestal. A ampliação da empresa extrativa de borracha em meados do século XIX caracterizou esta relação como uma ampla rede de financiamento e comercialização que distribuía instrumentos de trabalho e mantimentos aos coletores estabelecidos no sertão, e escoava a borracha até os grandes armazéns de Belém e Manaus, que por sua vez negociavam com filiais de empresas inglesas exportadoras do produto e importadoras de mantimentos trocados por ele. Sobretudo neste período, o acerto de financiamento em espécie do produtor pelo comerciante se converteu em controle do trabalho por endividamento do produtor; garantido pela falta de concorrência ao comerciante no sertão. Assim, o comerciante aviava mercadorias como adiantamento financeiro do empreendimento e ditava a equivalência deste capital em espécie com os produtos fornecidos por seu cliente. Esta relação é conhecida na Amazônia como sistema de aviamiento, barracão ou patronagem.

Na mitologia grega, Sísifo, rei de Corinto, conseguiu enganar Tântatos, deus da morte, protelando por certo tempo sua estadia na Terra. Descoberto, foi condenado por Zeus a rolar uma rocha ao topo abaulado de um monte de onde ela voltava a cair, devendo recomeçar incessantemente seu trabalho inútil por toda a eternidade. O "trabalho de Sísifo", também usado para descrever mania ou vício, foi utilizado por Euclides da Cunha (1999) como metáfora para caracterizar o aviamiento e o extrativismo. Assim como Sísifo, o trabalhador amazônida estaria condenado a uma relação viciosa, escravo da dívida com o comerciante, executando a mesma tarefa sem jamais superar ou abandonar sua condição de dependência.

Mesmo fora do contexto colonial ou do século XIX, esta representação do aviamiento persiste, subtraindo suas variações históricas e omitindo sua funcionalidade nas redes comerciais e financeiras capitalistas contemporâneas. Associado ao escambo colonial, à escravidão por dívida ou à servidão medieval (quando envolve o endividamento pela cobrança de renda da terra), é visto ainda hoje como uma anomalia frente ao modelo urbano de trabalho assalariado, crédito bancário e trocas monetarizadas num mercado relativamente concorrencial.

Associada historicamente a diferentes formas de produção, como o extrativismo, a agricultura familiar ou as *plantations* de borracha no Sudeste asiático, esta cadeia de crédito tradicional sofre atualmente influência do mercado de produtos e de crédito capitalista ao qual está vinculada. Como esta estrutura de crédito colonial ligada ao escambo pôde permanecer vinculada ao

sistema bancário capitalista?

I. Meados do século **XX**: reformulação financeira, fundiária e das relações de trabalho na Amazônia

A segunda metade do século XX é, para parte dos pesquisadores preocupados com o sistema de aviamento, um marco de mudança na organização desta estrutura de exploração na Amazônia em dois aspectos fundamentais: sua integração ao sistema financeiro capitalista e uma alteração em seus desdobramentos como relação de trabalho.

A identificação de dois modelos de relação de trabalho no barracão remonta ao texto de João Pacheco de Oliveira Filho (1979) sobre a expansão desta relação de exploração em função da distensão da economia extrativista gomífera no século XIX. Oliveira Filho (Ibid) estabelece dois modelos de trabalho associados a esta forma de crédito e escoamento de produtos regionais:

1. O "seringal caboclo", mantém o produtor mais independente do comerciante, executando atividades diversificadas e complementando a renda da economia extrativa com cultivo e criação de subsistência; tomando a crédito com o barracão (ou com o comerciante itinerante) o mínimo possível de produtos, e garantindo assim um relativo controle sobre sua dívida.
2. Já o segundo modelo, chamado "aviamento clássico" por Mary Allegretti (1994) e Anthony Anderson (1994), se estabeleceu na segunda metade do século XIX como forma de acentuar o controle do aviador sobre o trabalho do pequeno produtor extrativista: os núcleos produtivos familiares de atividades diversificadas foram substituídos por trabalhadores isolados, sem tempo ou condições para executar atividades de subsistência e completamente dependentes dos produtos fornecidos pelo barracão em troca principalmente de borracha e castanha.

Um caso exemplar deste último modelo foi a estrutura empregada no Norte do Pará e Sul do atual Estado do Amapá entre fins do século XIX e meados do XX. Aquelas terras sofreram durante as duas últimas décadas do XIX um intenso processo de apropriação de áreas contínuas que chegaram a configurar o "maior latifúndio do mundo", sob o controle do coronel José Júlio de Andrade (Lins, 1991; 1997), um dos maiores produtores de castanha do Estado após a crise da economia gomífera. José Júlio de Andrade enriqueceu não só pelo controle das terras, como pela coerção dos trabalhadores por intermédio de seus capatazes, e uma estrutura de exploração própria do 'aviamento clássico', contando inclusive com um restaurante na cidade de Arumanduba (em Almeirim, no Pará) como forma de otimizar o tempo de trabalho e controlar as dívidas de seus

empregados.

Ainda que a diferenciação entre estas duas formas de exploração se refira ao século XIX, Oliveira Filho (1979) identifica a reprodução de relações similares ao "seringal caboclo" a partir de meados do século XX. Uma constatação reiterada por estudos posteriores como o de Mary Allegretti (1994), que caracteriza este período como predominantemente de colonização por 'extrativistas autônomos'¹, de base familiar e economia diversificada em substituição ao trabalhador isolado e especializado, portanto, mais independente do comerciante com quem negocia.

A tese da predominância de 'extrativistas autônomos' na segunda metade do XX poderia ser ratificada por dados empíricos levantados por outros autores; como no caso da mesma região de fronteira entre os Estados do Pará e Amapá. Em 1948 os empreendimentos de José Júlio de Andrade foram comprados por um grupo de empresários portugueses que teriam aumentado a produtividade de diversas atividades com base na "flexibilização do regime de trabalho" (Raiol, 1992). Instrumentos de controle como o restaurante de Arumanduba ou os capatazes de José Júlio foram sendo progressivamente inutilizados.

Outro autor vincula a revitalização neste contexto do "seringal caboclo" a um determinante externo: a expansão do capital financeiro em nível mundial e regional. A rede bancária desde sua expansão em 1942 com a criação do Banco de Crédito da Borracha, posteriormente Banco da Amazônia S/A (BASA), passa a financiar aviadores que fortalecem as relações de crédito tradicionais na Amazônia. Segundo Mikel Aramburu (1994), esta alteração no alto da cadeia de financiamento interfere nos desdobramentos do barracão como relação de trabalho. Entretanto, sua leitura de predominância de "extrativistas autônomos" a partir de então é menos otimista que a interpretação de Allegretti (*Op. Cit.*), pois caracteriza as mudanças iniciadas na década de 40 como o agravamento da exploração do produtor direto. Tal processo implica a sujeição das relações tradicionais à dinâmica do sistema financeiro capitalista: com a crise inflacionária de 1973 e a alta das taxas de juros por exemplo, as relações entre patrões e clientes declinam, fortalecendo as atividades de marreteiros (comerciantes itinerantes) e enfraquecendo as relações assistencialistas devidas pelo patrão a seus clientes, prejudicando a produção e a maturidade das safras com créditos de curto prazo e endividando o trabalhador cada vez mais; sujeito ainda a relações efêmeras com comerciantes itinerantes distintas da seguridade paternalista entre os donos de barracões e seus clientes. Nestas condições, os produtores ainda mais vilipendiados passam a desviar seus esforços

¹ Mary Allegretti (1994), Rafael Rueda (1995) e Anthony Anderson (1994) aparentemente usam este termo referente à expressão *seringueiros libertos* em contraste com os *seringueiros cativos*, conforme mencionado por Chico Mendes para diferenciar os dois modelos atuais de emprego de mão-de-obra extrativa (Mendes *apud* Ribeiro, 1990). O discurso de Mendes, assim como Allegretti, visa esta diferenciação como forma de justificar a política de criação de Reservas Extrativistas como uma medida pouco suscetível à revitalização do sistema de aviação por beneficiar atores menos dependentes dele, diferente da análise de Amin (1997), que entende o estímulo ao extrativismo como um estímulo à reprodução desta relação de exploração.

para atividades de subsistência, como no "seringal caboclo".

A idéia de que a revitalização deste modelo seria generalizada em meados do século XX em função deste determinante econômico, encorajou a trajetória original que a pesquisa para este trabalho tomava. O caso específico de alteração das relações de trabalho na Companhia Jari após a assunção do grupo de empresários portugueses em sua administração, serviria como exemplo de confirmação da teoria de Aramburu (1994) e Allegretti (1994) sobre a reprodução do aviamento sob novas bases a partir da expansão do crédito bancário.

No entanto, esta relação de determinação passou a ser questionada por desconsiderar fatores específicos como a falta de necessidade de reprodução da alternativa contrária² em função de aspectos culturais, ou pela escolha particular daqueles empresários por um modelo de relação distinto do empregado anteriormente. Além disso, a influência deste determinante é questionada também pela existência de uma interpretação de mudança entre estes modelos de trabalho no sentido oposto (do trabalhador autônomo para o aviamento clássico em fins de 1940), baseada em um processo de concentração fundiária na região do Tocantins paraense.

Para Marília Emmi (1987), este contexto corresponde a uma revitalização do sistema de "aviamento clássico" baseado em um processo de apropriação dos castanhais da região do rio Tocantins, e controle do comércio, transporte e arrendamento da terra a partir das leis de aforamento de 1920 e fins da década de 1940. A relação de produção anterior, de "castanhais livres", associação entre atividades agrícola e extrativa, base familiar e relativa independência financeira e comercial dos produtores diretos é substituída neste período por uma estrutura de exploração baseada na especialização das funções (barraqueiros e barqueiros assalariados, tropeiros, lavadores de castanha, capatazes, gerentes e coletores), controle do trabalho por endividamento e garantia do monopólio do capital e da terra pela apropriação de áreas de uso comum ou anteriormente pertencentes a pequenos produtores.

Dessa forma, a premissa de Aramburu (1994) de que o incremento do sistema financeiro acarretaria a revitalização do seringal caboclo, se confronta com as conclusões de Emmi (1987) que aponta para o mesmo período a substituição deste modelo pelo aviamento clássico em função da concentração fundiária facilitada por fatores políticos. Neste sentido, estabelecer a influência de cada fator e a predominância de um modelo de trabalho ou outro, se mostra arbitrária caso não se refira a realidades específicas como nos estudos de Aramburu e Emmi.

² Na medida em que, como veremos no primeiro capítulo desta dissertação, o fundamento de reprodução do aviamento reside no monopólio do comércio e crédito, não existe razão para pressupor como regra uma estrutura de coação física

2. Crédito a comerciantes e reprodução do sistema de aviamento

Entretanto, os fundamentos econômicos, políticos e sociais do barracão continuavam desconhecidos frente a suas variações históricas e seus componentes conceituais. O sistema de aviamento persiste hoje apesar de uma medida que pretendeu desestruturá-lo definitivamente, e acabou integrando-o definitivamente às relações financeiras capitalistas. Segundo Roberto Santos (1995), a ampliação do sistema bancário preconizou a monetarização de uma economia baseada na troca direta de produtos, financiando a multiplicação de comerciantes, quebrando o monopólio das trocas e substituindo os aviadores como credores de produtores agrícolas e extrativistas.

Santos (Ibid.) aponta a falha desta medida pela inexpressividade do número de comerciantes concorrentes gerados. O desenvolvimento do sistema bancário em 1942 passa então a financiar a tradicional cadeia de crédito: os aviadores passariam a se capitalizar nos bancos, comprando com o dinheiro as mercadorias que utilizariam na usual troca com os produtores primários. No entanto, a delimitação do sistema de aviamento e de suas formas de reprodução permaneciam incógnitas. À razão apresentada por Santos (Ibid) de inexpressividade do número de comerciantes concorrentes cabem outras perguntas: um volume maior de capital e um incremento ainda maior na atividade mercantil provocariam finalmente a quebra do monopólio comercial? O desenvolvimento das relações de produção e escoamento extinguiria o sistema de aviamento?

O enfoque central da pesquisa que originou este trabalho passou a ser justamente o estudo da lacuna na premissa apontada por Santos (1995). Poderíamos resumir sua problemática com o seguinte questionamento: Por que o incremento do sistema financeiro em meados do século XX não desestruturou definitivamente o sistema de aviamento, apesar de ter contribuído para algumas alterações em sua estrutura interna de trabalho e de vinculação ao mercado de produtos e financeiro? A resposta a tal questionamento parecia não ser verificável por um estudo que se restringisse ao período em que ocorreria esta mudança; mas sim investigando o período anterior que a reformulação no sistema financeiro pretendia substituir. Neste sentido, a pesquisa empírica buscou caracterizar a forma com que os comerciantes adquiriam crédito antes e depois da expansão do sistema financeiro regional com a criação do Banco de Crédito da Borracha em 1942.

Priorizou-se a primeira metade do século XX e o primeiro decênio de gestão do BCB como amostras das relações financeiras após o incremento das relações de crédito. Sobre a primeira metade do XX, contamos com balanços bancários publicados na *Revista Commercial do Pará*, designando o volume de capital movimentado em cada trimestre do período de 1914 a 1919. Os dados foram analisados como indicativos do volume de capital movimentado, levando em

consideração a variação da inflação no período e sua publicação como uma forma de incentivar a mobilização de seu público alvo: a "*classe commercial paraense*" do início daquele século. Também foram utilizadas documentações notariais disponíveis no Arquivo Publico do Pará sobre a constituição de uma empresa aviadora na segunda metade da década de 1920.

A data inicial de 1914 especificamente, foi escolhida menos como marco de decadência da economia gomífera ou em função de possível influência do período de Guerra; mas por iniciar os balancetes publicados na *Revista Commercial do Pará* até o ano de 1919. A data final de 1952 foi igualmente escolhida por ser o marco final do balancete publicado pelo BASA sobre o primeiro decênio de sua atuação. O recorte espacial também foi condicionado pelas fontes em relação à abrangência da problemática do trabalho: a ampliação do volume de capital com a criação do Banco de Crédito da Borracha pretendia desestruturar o sistema de aviamento indiscriminadamente em toda sua área de influência; da mesma forma os balancetes bancários são pouco específicos sobre empréstimos a comerciantes estabelecidos na capital do Estado do Pará ou no interior.

Por se tratar de uma forma de controle do trabalho com base em um sistema de crédito e comercialização, o sistema de aviamento comporta diversos tipos de enfoque, desde o financiamento até o transporte e as relações de produção. Esta pesquisa se restringiu às alterações no alto da cadeia, o que significa verificar as relações de crédito que financiam uma estrutura que se desmembra em relações de trabalho e produção específicas de acordo com cada realidade. As distinções entre áreas de rio acima ou abaixo (mais próximas ou não do mercado), baseadas ou não na concentração de terras, controladas por regatões ou barracões, com ou sem concorrência entre estes, de base produtiva familiar ou com trabalhadores isolados, voltadas a produtos extrativos e/ou agrícolas e artesanais, apontam variações no modelo que indicam uma realidade mais complexa que os estudos realizados a seu respeito. As intenções desta pesquisa se restringem a verificar os instrumentos de crédito utilizados por comerciantes antes e depois da expansão do sistema financeiro com a criação do Banco de Crédito da Borracha.

O primeiro capítulo busca compreender o sistema de aviamento sem perder de vista suas variações conceituais, históricas e estruturais, sua relação com os modelos produtivos adotados na Amazônia e em outras regiões do mundo em que se reproduziu, e sua relação com o capitalismo. Procuramos discutir o processo de acumulação no sistema de aviamento confrontando-o com a Teoria do Valor sob a interpretação marxista. Em seguida são discutidos estudos sobre o aviamento e suas variações históricas, e esboçados os condicionantes de sua reprodução atualmente.

O segundo capítulo contextualiza o recorte empírico do trabalho. Uma vez que os dados do período de 1914 a 1919 foram tomados como amostra comparativa com o período seguinte, nos restringimos à intervenção do Estado Novo na Amazônia, buscando uma aproximação com o contexto de criação do BCB. Neste tópico não são descritos os eventos sociais ou políticos

regularmente eleitos pela historiografia como os principais para sua narração; mas somente aqueles considerados relevantes para a lógica interna deste trabalho.

O terceiro capítulo discute as formas de financiamento de comerciantes na primeira metade do século XX, relacionados com a reprodução do sistema de aviamento e as causas de sua permanência após a criação do BCB. A comparação dos valores nominais publicados nos balancetes bancários com dados sobre a variação das taxas de inflação para cada período se mostrou necessária para evitar trabalhar com valores defasados pela inflação. Sem esse instrumento, um determinado volume de capital de 1914 elevado nominalmente em 1919 não indicaria uma elevação real no capital disponível se a progressão das taxas de inflação anulasse a importância deste financiamento quando os comerciantes procurassem representá-lo em mercadorias para trocar com os produtores.

Como veremos, a conclusão deste trabalho aponta duas respostas para a pergunta proposta: uma referente ao contexto específico de criação do Banco de Crédito da Borracha e seus limites com relação à desestruturação do sistema de aviamento; e outra referente aos fundamentos funcionais desta relação de crédito, comércio e trabalho no capitalismo.

Capítulo I: O trabalho de Sísifo

O "trabalho de Sísifo" é uma metáfora utilizada por Euclides da Cunha, que representa uma interpretação do sistema de aviamiento reproduzida até os dias de hoje. Segundo esta leitura, a estrutura de produção amazônica, assim como parte de sua vida social e cultural, comporiam um universo particular da evolução³ histórica. A persistência do extrativismo e do sistema de aviamiento como base da economia na região imprimir-lhe-ia aspectos de atraso em relação ao desenvolvimento das relações de produção capitalistas. Segundo esta leitura evolucionista da realidade amazônica, a região chega a ganhar na literatura, características de um museu de relações humanas atribuídas a um passado remoto, onde até os dias de hoje se estaria reproduzindo a escravidão por dívida, ou aspectos de servidão medieval com camponeses presos à terra ou à dívida com seu senhor. Este texto procura compreender a patronagem e sua relação com o capitalismo de forma a negar a imagem de realidade pouco sensível às mudanças históricas.

O entendimento de que o sistema de aviamiento é uma realidade social e econômica arcaica, marginal ao sistema capitalista e imutável desde sua origem incorre na ignorância de suas variáveis estruturais e temporais. A própria definição da cadeia de crédito depende de especificações históricas e geográficas sem as quais se cristalizaria o modelo e se esterilizariam os estudos sobre o assunto. Procurando definir o sistema de aviamiento de forma estática e definitiva, poderíamos por exemplo recorrer aos organogramas de Roberto Santos (1977; 1995)⁴, que ainda assim apresentam pelo menos dois momentos históricos do sistema. No entanto, como veremos adiante, os organogramas mudam de acordo com a dinâmica capitalista mundial, nacional e regional e são eficientes apenas como modelos gerais, que conscientemente ignoram a diversidade social e econômica também inerentes à realidade, e por vezes contraditórias ao modelo.

Sua estrutura como relação de trabalho encontra similares na produção gomífera da Malásia do início do século XX, que curiosamente superou a produção amazônica no mercado internacional pautada no cultivo racional de seringueiras (Campos, 1997). Porém, foi consagrado como característica específica da região amazônica desde sua origem no século XVII até os dias de hoje (Wagley, 1953). Resistiu ao processo de integração e desenvolvimento econômico planejado durante o Regime Militar, e é atualmente alvo de políticas voltadas para a otimização da produção extrativa e camponesa, e desenvolvimento de processos de industrialização distintos dos incentivados nos últimos 50 anos.

³ O termo "evolução" é empregado aqui com o significado que grande parte dos historiadores modernos lhe atribuem: é uma interpretação positivista do processo histórico, que pressupõe uma escala evolutiva linear teleológica. Ou seja, exprime não somente os fundamentos científicos com que grande parte dos historiadores ocidentais aprendem e concebem a organização de seu objeto de estudo, como pretende em primeira instância representar a forma como é encarada a realidade amazônica: numa situação de atraso ou excluída da linha evolutiva histórica.

A seguir pretende-se em primeiro lugar analisar a gênese do sistema de aviação na Amazônia, a partir de seu desenvolvimento histórico sob a ótica de diversos autores preocupados com o assunto. Contrariando Roberto Santos (1995), manteremos a denominação desta realidade aqui como 'sistema' por "falta de rigor terminológico", como já acusara, assim como por discordância quanto ao tratamento como "modo de produção" específico da Amazônia, conforme sugeriu aquele autor. Este 'sistema' é pouco contemplado por análises que solucionem a lacuna existente sobre sua definição e relação com a teoria econômica sobre o capitalismo. Grande parte dos trabalhos se compromete com recortes históricos, antropológicos e sociais, pressupondo-o como uma "relação de produção" dada, sem procurar enquadrá-lo ou distingui-lo do corpo teórico sobre o funcionamento do mercado e produção capitalista. A discussão que segue não tem a pretensão de responder tais questões, mas refletir sobre sua complexa organização na Amazônia, que converteu uma forma de comercialização, crédito e financiamento em controle (por endividamento do produtor direto) e relação de trabalho tida como uma relação de produção específica, marginal e simultaneamente dependente do sistema capitalista.

1.1. Sistema de crédito, comercialização e relação de trabalho

No sistema de aviação não predominam relações de trabalho assalariado, escravo ou servil, sugerindo que conformasse um modo de produção específico (Santos, 1995). De fato o trabalhador ou sua força de trabalho não são mercadorias, não está necessariamente sujeito à coação física ou preso à terra. Também é tratado como modelo produtivo, reduzido à produção extrativa vegetal, a despeito de sua importância no passado e atualmente para o financiamento e escoamento de produtos agrícolas e artesanais (como por exemplo os oleiros de São Sebastião da Boa Vista, na ilha do Marajó⁵). Assim, pode ser definido simultaneamente como uma relação comercial, de crédito e trabalho cujos integrantes trocam mercadorias e produtos para consumo e financiamento da produção. Estão ligados entre si por compromissos paternalistas e pelo endividamento do produtor direto com o comerciante local, deste com outros comerciantes, distribuidores e/ou com o proprietário das terras (quando não se trata de um empregado assalariado), e destes últimos com traficantes, firmas importadoras e exportadoras ou com o sistema bancário.

O monopólio sobre a comercialização de mercadorias consumidas por trabalhadores extrativistas e camponeses, assim como sobre o escoamento dos produtos que advém de seu trabalho, garante ao *aviador*, ou *patrão*, certo controle sobre a produção de seu *cliente*. A própria

⁴ Cf. figuras 1 e 3 adiante.

⁵ Cf. Mikel Aramburu (1994).

dicotomia "patrão/cliente" se refere a duas relações aparentemente distintas, a comercial e a de trabalho, como parte de uma mesma estrutura. O termo "cliente" indicaria uma relação entre indivíduos autónomos e iguais perante o mercado (Marx, 2001); no entanto, não se trata da venda da força de trabalho como mercadoria nem da compra de produtos num mercado concorrencial. No capitalismo, o proprietário do capital compra do trabalhador sua força de trabalho expressa no tempo de trabalho, com remuneração equivalente ao tempo socialmente necessário para produzir determinada mercadoria menos a mais-valia (Marx, 2001). No sistema de aviamento, o *patrão* controla o trabalho do produtor pela garantia prévia do produto e pelo controle de sua equivalência com outras mercadorias com o monopólio da relação comercial; configurando uma relação de submissão do produtor direto às determinações do comerciante. O vínculo entre ambos não se estabelece necessariamente por compromissos empregatícios, mas pela dívida (adquirida quase sempre em espécie) que o produtor deve saldar.

Baseado em Neide Esterci (1987), Mikel Aramburu (1994) diferencia *aviamento* de *peonagem por dívida*, em que o produtor abandonaria sua unidade de produção autónoma e trabalharia na lavoura do *patrão* perdendo a autonomia produtiva em função do endividamento com este último. Neste caso, o patrão exerce controle direto sobre o trabalho, visto que a dívida deve ser saldada com esforço físico e não com a negociação do produto.

O isolamento em relação ao mercado de produtos e financeiro, torna o aviamento muitas vezes a única via de acesso ao mercado capitalista, e essencial para a reprodução da atividade camponesa na Amazônia na forma como está organizada atualmente. Configura-se num instrumento de integração econômica e cultural, ainda que limitado pelo acesso restrito ao mercado e pela frequente ausência de moedas nas relações de troca, que garantem ao comerciante (monopolizador das negociações locais) o controle dos preços de suas mercadorias e dos produtos primários. A relação fundiária pode ou não ser determinante na reprodução da exploração comercial, porém, os aspectos fundamentais do sistema de aviamento consistem na negociação direta de mercadorias, formação de preços em uma situação monopolista em nível local, agregação e espoliação do valor de produtos negociados posteriormente no mercado capitalista.

Em um primeiro momento discutiremos a origem histórica da patronagem na Amazônia colonial, para em seguida relacionar a reprodução deste sistema com a teoria econômica sobre o mercado e produção capitalistas, a partir da Teoria do Valor marxista, procurando descaracterizar o sistema amazônico como representação do fetichismo da mercadoria. Em seguida problematizamos suas alterações a partir de meados do século XIX, e tratamos de suas mudanças provocadas pela expansão do capital financeiro na Amazônia em meados do século XX. Finalmente é analisada sua vinculação com relações de trabalho capitalistas e sobre as relações de complementaridade mantidas entre o sistema de aviamento e o capitalismo.

1.2. A origem do barracão

O sistema de aviamento, também conhecido como barracão ou patronagem, corresponde à forma de exploração predominante na Amazônia desde o início da colonização portuguesa com a troca de drogas do sertão, coletadas principalmente por mão-de-obra indígena, e mercadorias diversas trazidas por comerciantes europeus. Para Bárbara Weinstein (1993) o barracão decorreu do modelo produtivo adotado no Norte da Colônia, distinto do implementado no Nordeste e posteriormente no Sudeste do Brasil como Estado independente: o extrativismo vegetal em oposição ao modelo agrícola. No entanto, apesar de Weinstein identificar esta cadeia de crédito à produção extrativa, essa relação não é inerente ao sistema de aviamento, apenas explica historicamente sua origem e a opção por ambos na região amazônica.

A produção extrativa exigiria baixo investimento de capital e se adequava às condições amazônicas de oferta reduzida de mão-de-obra e baixa fertilidade do solo para a agricultura, além da inutilidade de moedas europeias para a maioria dos empregados pela empresa extrativa,⁶ facilitando a permuta direta entre mercadorias.

Em tais condições era mais do que lógico que a maioria dos colonizadores portugueses utilizasse seus limitados recursos de mão-de-obra em expedições coletoras. As técnicas agrícolas transpostas da Europa para o Novo Mundo mostravam-se problemáticas no meio ambiente da Amazônia e requereriam enorme investimento de capital. Em contraposição, era muito barato financiar um empreendimento de coleta; não havia terra para desbravar, colheita para cuidar, maquinaria para comprar. Tudo que se precisava fazer era equipar (aviar) uma turma de trabalhadores índios e reunir um comboio de canoas. E se determinada mercadoria não estava atingindo preço suficiente no mercado externo, ou havia sido extinta por expedições anteriores, sempre havia outras especiarias [...] que os coletores poderiam extrair em seu lugar. (Weinstein, 1993:27).

O aviamento era uma alternativa barata para o financiamento de uma atividade que não se encaixava nos moldes do 'sistema colonial' agrícola.⁷

⁶ Segundo Weinstein (1993), à sua escassez, se soma o reduzido 'valor de uso' das moedas europeias para os indígenas, os primeiros empregados do empreendimento português. Mas o uso de moedas entre a população branca também não era comum. João Lúcio de Azevedo (1999) destaca várias tentativas fracassadas da Corte portuguesa de regulamentar o número de ourives no Estado do Grão-Pará e Maranhão para impedir a fundição de moedas em adereços. Eram mais usados como equivalentes algodão ou rolos de pano taxados pelas Câmaras locais de Belém e São Luís do que as moedas portuguesas em si.

⁷ Para Gilberto Freyre (1933), Caio Prado Jr (1965) e Fernando Antônio Novais (1979) por exemplo, é o latifúndio monocultor escravista agro-exportador que dá 'sentido' à colonização brasileira. Já Fragoso (1996) ressalta a importância da economia camponesa e do setor voltado para o mercado interno como elemento fundamental na

A baixa exigência de capital fez do extrativismo um empreendimento interessante também para a crescente população cabocla, que podia "por sua própria conta" coletar produtos e negociá-los com comerciantes portugueses. Desta iniciativa teria se desenvolvido o sistema de aviamento, segundo a autora, como um "acerto" voluntário entre coletor e comerciante local pelo adiantamento dos mantimentos e instrumentos em troca do produto da extração, negociado posteriormente pelo comerciante no mercado, ou com outros comerciantes com quem estava endividado. O monopólio do comerciante e a carência de moedas lhe garante o controle sobre os preços (Santos, 1977; McGrath, 1997); assim como a manipulação de pesos e medidas propiciava o progressivo endividamento do coletor, transformando "uma associação [inicialmente] puramente [sic.] voluntária num relacionamento coercitivo" (Weinstein, Ibid: 28).⁸

Porém, se na análise de Weinstein o aviamento teve em sua origem uma relação intrínseca com o extrativismo, tal vinculação não consiste necessariamente numa característica inerente a ambos. Roberto Santos apesar de tratá-lo como "um sistema típico de exploração da borracha e outros produtos extrativos" (Santos, 1977: 153) não ignora sua existência no século XVIII, e com base em dados de Arthur Cezar Ferreira Reis (1945) ressalta sua importância no financiamento de lavouras e pequena criação no período anterior à expansão da empresa seringalista. João Pacheco de Oliveira Filho (1979) enfatiza sua importância inclusive na organização da extração de borracha no período anterior ao auge da economia gomífera, reproduzindo uma estrutura camponesa que negociava igualmente produtos extrativos e agrícolas.

Mesmo antes do auge da economia gomífera em meados do XIX, tal produção já era financiada pelo sistema de aviamento, seguindo padrões de organização do trabalho distintos do adotado a partir do *boom* da empresa seringalista. Para Oliveira Filho (1979), a extração de borracha voltada para exportação remonta ao princípio daquele século. Ernesto Cruz (1996) vai mais além, definindo os primórdios desta economia na segunda metade do século XVIII, voltada para mercados de sapatos de borracha em Portugal, New York, Salem, Hamburgo, Havre, Boston e Maranhão.

A produção associava a extração com a agricultura de subsistência de base familiar, tornando o produtor direto menos dependente das mercadorias fornecidas por seu 'patrão'. O controle fundiário favorecido pela Lei de Terras de 1850⁹, a migração de trabalhadores individuais, sem unidade produtiva familiar, especializados na extração de borracha e dependentes das

reprodução da estrutura agro-exportadora; e do escravismo como relação de trabalho menos restrita às áreas de *plantation* do que faz parecer a interpretação tradicional da historiografia.

⁸ A manipulação de preços é facilitada não somente pela restrição de acesso ao mercado como pela fraude, por exemplo nos registros de troca ininteligíveis ao produtor analfabeto (Weinstein, 1993). Por outro lado a fraude e adulteração do produto também é uma estratégia comum de resistência dos produtores segundo Márcio Meira (1993).

⁹ Transforma as propriedades fundiárias em produto adquirido mediante compra, limitando a apropriação de pequenas unidades por camponeses, em favor da ascendente oligarquia cafeeicultora e regionalmente favorecendo grandes proprietários de seringais.

mercadorias do barracão, só irão se concretizar na medida em que os aviadores necessitam manter certo controle sobre o trabalho do seringueiro visando aumentar a produtividade de borracha para atender à crescente demanda internacional. Oliveira Filho (Id.) caracteriza nestas alterações nas relações de trabalho no século XIX dois tipos distintos de seringais: o modelo de "seringal caboclo", com produção familiar diversificada, predominantemente formada por tapuios remanescentes de migrações ainda no período colonial; e o "modelo do apogeu da empresa seringalista", ou o "aviamento clássico" segundo Allegretti (1994), com trabalhadores isolados, deslocados para áreas mais distantes do mercado regional em função da expansão da empresa gomífera, especializados na coleta e predominantemente formados por trabalhadores migrados do Nordeste.

Portanto, a vinculação quase exclusiva entre sistema de aviamento e extrativismo é de fato bem recente, teve curta duração, e um papel específico de controle da produção durante o período do apogeu da empresa seringalista. Como nos mostram Arthur César Ferreira Reis (Op. Cit.) e João Pacheco de Oliveira Filho (Op. Cit.) esta relação de crédito já financiava produtos agrícolas e extrativos, isolada ou conjuntamente, antes da expansão da economia da borracha. Longe de se restringir a uma só forma de produção, o sistema de aviamento se expande como alternativa de escoamento e financiamento de diversos produtos amazônicos. Para Santos (1977), deriva de condições locais de:

- a) base ampla de recursos naturais de difícil acesso;
- b) baixo nível técnico de produção;
- c) índice nulo ou muito baixo de participação do dinheiro nas trocas;
- d) presença de lideranças mercantis locais ligadas (por sistema de crédito) ao mercado monetarizado;
- e) e demanda externa ativa sobre um ou mais produtos amazônicos.

Ao contrário de Weinstein (*Op. Cit.*), tais características são tratadas menos como elementos estruturais do extrativismo do que como condições históricas específicas. Outros estudos indicam ainda a prática do aviamento relacionada a pequenas estruturas camponesas na Amazônia do século XIX (Oliveira Filho, 1979) e XX (Mesumeci, 1988; Allegretti, 1994; Aramburu, 1994) além de seu emprego em estruturas de *plantation* na Malásia do início do século XX (Campos, 1997).

Para Roberto Santos e Bárbara Weinstein o sistema de aviamento deriva de fatores internos que variam entre a base ampla de recursos naturais e dificuldades técnicas creditícias para implantação da agricultura na Amazônia. Surge como segunda alternativa e resultado de fatores específicos da região. Sua exclusão do sistema capitalista é uma tendência teórica em grande parte dos autores movidos pela interpretação de que existiria um modelo ideal de desenvolvimento.

O barracão passou por alterações em meados dos séculos XIX e XX, obedecendo a mudanças provocadas pela dinâmica no mercado mundial de produtos e financeiro, e se reproduz até hoje como principal alternativa de escoamento e financiamento da produção extrativa e camponesa na Amazônia. Portanto, apesar de fatores regionais como o isolamento facilitar o monopólio comercial, o escambo e o controle do trabalho por endividamento, ou prejudicar a opção agrícola; a origem (princípio e causa) do aviamento está no sistema capitalista, que lhe imprime contornos de acordo com suas alterações macroeconômicas e dá sentido à produção amazônica voltada para o mercado.

1.3. Valor no sistema de aviamento e o mercado capitalista

As formas de agregação de valor na patronagem e no capitalismo são semelhantes. Sobretudo no sistema de aviamento, onde a relação não é propriamente "de produção" - mas sim comercial e de crédito desdobrada em controle do trabalho -, a noção de "mais-valia mercantil" pode ocultar uma concepção fetichista da mercadoria. Neste sentido, cabe questionar sobre a agregação de valor nas formas de produção amazônicas e sua espoliação no sistema de aviamento.

Antes de mais nada é necessário diferenciarmos o processo de espoliação do valor agregado ao produto da própria agregação deste valor. De fato, o controle sobre os preços exercido pelo comerciante aliena do trabalhador parte do valor agregado ao produto negociado. No entanto cabe perguntar se este processo de alienação equivale à criação deste valor pela diferença entre dinheiro investido na compra e dinheiro obtido no repasse do produto. Neste sentido, é interessante levarmos em consideração que a equivalência entre bens distintos, e portanto a materialização de seus valores, se dá no mercado pela comparação do trabalho humano abstrato empregado na produção destas riquezas. E que o sistema de aviamento, integrando ou não relações de produção capitalistas, participa deste processo realizando sua produção no mercado capitalista e consumindo bens oriundos deste mesmo mercado.

Para Marx (2001), o sistema capitalista não se baseia na generalidade da troca, mas na produção de mais-valia. Sua relação com a mercadoria é permeada pela *aquisição* de um valor excedente com a realização desta no mercado. No entanto, a *produção* do valor excedente não se encontra na esfera da circulação, mas na produção.

A aquisição e materialização da mais-valia necessariamente a partir da realização da mercadoria no mercado, levou a interpretações de que o valor excedente seria gerado pela diferença entre dinheiro investido na compra e o adquirido na venda na relação D-M-D' (Dinheiro — Mercadoria — Dinheiro com valor agregado). Na Amazônia, tal interpretação levaria à conclusão de que o monopólio local do aviador permite ao comerciante ditar o valor das mercadorias que

repassa ao trabalhador e produtos que adquire deste, criando seu lucro simplesmente intermediando a troca. Mas o negociante compra e vende a mercadoria sem que haja alteração em seu valor; mesmo em caso de fraude sem a possibilidade de aumento de preço por outros negociantes, o valor total das mercadorias em circulação não se altera: "Ter-se-ia operado a mesma mudança se *A*, sem a forma dissimulante da troca, tivesse furtado diretamente de *B'*" (Id., Ibid.:193).

No capitalismo, o dinheiro excedente, expressão do valor excedente, não é gerado portanto, na esfera da circulação, mas na produção através do uso pelo capitalista dos meios de produção e do trabalho produtivo. No entanto, ambos são mercadorias, e sua aquisição, ou seja, a transformação do dinheiro em capital e de seu proprietário em capitalista, depende da esfera da circulação.

Na teoria marxista o valor total das mercadorias é composto pela articulação entre o valor que lhes é transferido pelos meios de produção somado ao valor agregado pelo processo de trabalho. Neste sentido, acumula o valor agregado anteriormente aos meios de produção e matérias-primas (trabalho pretérito), e cristaliza ainda o trabalho empregado em seu próprio processo de produção.

A força de trabalho, condição para produção do valor excedente, é mercadoria, e como tal, também é negociada entre seu proprietário (desprovido dos meios de produção) e o comprador (proprietário do dinheiro e futuro capitalista).¹⁰ Dessa forma, para adquirir os fatores de produção da mais-valia (meios de produção e força de trabalho) o proprietário de dinheiro precisa negociá-los no mercado. Nestas circunstâncias, a transformação do dinheiro em capital passa necessariamente pela esfera da circulação. Contudo, somente na esfera da produção é possível reproduzir-se o valor aplicado somado ao valor excedente. Justifica-se desta forma a expressão de Marx.

A transformação de seu dinheiro em capital, sucede na esfera da circulação e não sucede nela. Por intermédio da circulação, por depender da compra da força de trabalho no mercado. Fora da circulação por esta servir apenas para se chegar à produção de mais-valia, que ocorre na esfera da produção. (Id., Ibid.: 228).

A permutabilidade entre mercadorias qualitativamente distintas é possível pela comunidade de valor existente entre elas decorrente do trabalho humano abstrato, independente de seus valores de uso específicos ou dos trabalhos úteis que as geraram. O valor da mercadoria decorre do trabalho nela investido. Mesmo que qualitativamente distintas (com valores de uso diversos) as mercadorias são passíveis de se permutarem umas pelas outras a partir da equivalência das quantidades de trabalho que agregaram valor a cada uma delas. Neste

¹⁰ Para Marx (2001) o dinheiro só se torna capital quando se realiza comprando os fatores de produção.

sentido, o trabalho como medida de equivalência entre mercadorias não é o trabalho particular útil que deu origem a cada produto, mas o trabalho humano abstrato; a capacidade de trabalho dos homens em geral gasta na produção do conjunto de mercadorias em circulação. A quantidade de trabalho gasta e conseqüentemente, a determinação do valor das mercadorias é medida pelo tempo de trabalho dedicado (ou acumulado) à produção de cada uma delas.

O mercado capitalista é o campo de materialização do valor gerado pelo trabalho humano abstrato. Para circular no mercado portanto, toda mercadoria é composta por valor decorrente de trabalho, quer se esteja em um sistema capitalista, ou não. A distinção entre ele e outros sistemas também compostos pela generalidade da troca entre mercadorias reside em seu processo de produção:

O processo de produção, quando unidade do processo de trabalho e do processo de produzir valor, é processo de produção de mercadorias; quando unidade do processo de trabalho e do processo de produzir mais-valia, é processo capitalista de produção, forma capitalista de produção de mercadorias. (Marx, 2001, LI, VI: 230).

No sistema capitalista, a exploração do trabalho excedente, e a apropriação do produto deste pelo capitalista é o que permite a aquisição de mais-valia na realização da mercadoria. A força de trabalho também tem valor relativo às demais mercadorias. Na medida em que o capitalista procura usufruir o máximo possível da força de trabalho, e que se despende trabalho além do necessário para sua reprodução (subsistência do trabalhador e de seus filhos), a produção alcança um valor excedente que é apropriado pelo capitalista na forma de lucro {resultado da equação entre mais-valia (valor excedente) e o reinvestimento nos elementos da composição orgânica do capital (capital constante - meios de produção, e variável — remuneração da força de trabalho)}, materializado a partir da realização da mercadoria na esfera da circulação.

Contudo, o valor, como quantidade de trabalho empregado na produção da mercadoria, é um elemento pouco visível no cotidiano. A expressão do valor de uma mercadoria depende de sua equivalência a outro produto; e a relação de troca é a manifestação concreta deste valor cristalizado na mercadoria. Dessa forma, o papel da mercadoria como veículo de valor mascara as características sociais do próprio trabalho; ou seja, a determinação do valor como quantidade de trabalho empregado na produção da mercadoria é encoberto pelo movimento visível de conversão e permutabilidade das mercadorias entre si. A mercadoria transparece como *locus* de origem do valor, não como trabalho cristalizado. Tal situação decorre do próprio caráter social e abstrato do trabalho

que produz a mercadoria.

A divisão social do trabalho e o desenvolvimento econômico imprimiram ainda o papel do dinheiro como equivalente geral de troca entre mercadorias distintas. A permuta direta foi substituída pela mediação de uma mercadoria que tinha como um de seus valores de uso o papel de equivalente geral de troca.¹¹ O dinheiro, inicialmente expressão em quantidade de ouro ou prata (ou cobre, sal, algodão etc.) do valor das demais mercadorias (e de seu próprio valor, como mercadoria em relação às demais), passa contudo também a aparentar como receptáculo e origem do valor em si, um desdobramento do processo identificado por Marx como fetichismo da mercadoria. O valor entendido como atributo natural das coisas oculta o papel do trabalho neste processo, "invertendo sujeito e objeto" (Id., 2001, L3: 48/49) na medida em que coisifica o trabalhador como simples mercadoria dominada pelo trabalho morto, percebido como origem do valor.

A distinção entre valor e forma não é explícita nas relações sociais e sua intermediação pela simbologia do dinheiro (que acabou inclusive representando, o próprio valor do ouro em detrimento de sua quantidade real) acabou distendendo a contradição de função do próprio dinheiro, que de equivalente de troca acabou se tornando forma de acumulação, tirado da esfera da circulação num processo de entesouramento até o desenvolvimento de formas próprias de existência a partir das relações de crédito.

O dinheiro não é determinante do valor. Sua quantidade convencionalizada serve para medi-lo, mas só a quantidade e produtividade do trabalho abstrato podem influir na determinação do valor dos produtos (a primeira na razão direta e a segunda na razão inversa). Mesmo o valor do ouro ou do dinheiro não podem ser dissociados do processo social de trabalho que faz deles também mercadoria, e como qualquer outra, cuja variação de valor implica uma rearticulação do preços das demais.

Numa relação de trabalho fundamentada em um nível de trocas diretas muito elevado como no sistema de aviamento, o fetichismo da mercadoria tenderia a representar de forma ainda mais acentuada a origem do valor. Sobretudo pela usual ausência de moedas nestas relações, o que impede a associação dos produtos com um valor externo a eles (equivalência aos demais trabalhos úteis). Neste caso, ignora-se portanto que todas as mercadorias produzidas em relações não-capitalistas também concorrem no mercado capitalista como expressão de trabalho abstrato, seja por incorporar bens produzidos no capitalismo (no aviamento como forma de financiamento em espécie) ou por levar ao mercado capitalista bens produzidos em um sistema de trabalho não-assalariado.

¹¹ Marx (2001) define a relação M-D-M como expressão do papel do dinheiro como veículo de troca entre mercadorias distintas. Deve-se entretanto evitar reduzir seu papel a mercadoria de equivalência para troca entre outras mercadorias. Trata-se também de um ativo econômico, haja vista a crise provocada pelo excesso de moeda no mercado internacional no início da década de 70.

Tanto no capitalismo quanto nas relações financiadas pelo aviamento, o valor é gerado na esfera produtiva. Mas enquanto no primeiro a apropriação de mais-valia se dá no valor excedente não repassado ao produtor por meio de salário, no sistema de aviamento a apropriação de valor se dá na relação comercial, como mais-valia mercantil.

A situação monopolista em nível local do aviador lhe garante certa margem de manobra de preços para controle do trabalho por endividamento. Todavia, não é sua vontade ou o sobrefaturamento, mas a equivalência do valor das mercadorias com as demais no mercado capitalista, isto é, a equivalência entre os processos de trabalho que as geraram, que determina seu valor. Com o monopólio local das trocas e o controle dos preços, tudo o que o aviador, realiza é uma espoliação do valor agregado ao produto pelo trabalho do produtor direto (assim como, da mesma forma, é espoliado por comerciantes de *status* mais elevado na cadeia). Nas palavras de Marx, surtiria o mesmo efeito se, sem a atitude dissimulada da troca, o comerciante roubasse diretamente parte do produto do trabalho de extrativistas, camponeses e artesãos.

Caso o produtor amazônico conseguisse circunstancialmente burlar o aviador e realizar ele próprio o produto de seu trabalho no mercado capitalista, ele teria noção do real valor agregado ao produto em relação aos demais trabalhos úteis que competem no mercado como trabalho humano abstrato. Saberíamos por exemplo, que em fins do século XX o esforço empregado na produção de uma barrica de castanha não equivale a uma lata de leite em pó ou R\$5,00 (cinco reais); mas sim a R\$50,00 (cinquenta reais) em média no mercado belemense (Cf. Sampaio, 1999; 2000). Se considerássemos essencial a relação entre oferta e demanda para definição do valor de um produto, ainda assim chegaríamos à conclusão de que o valor agregado aos produtos gerados no sistema de aviamento materializados no mercado capitalista são de fato apropriados pelo aviador, e não gerados por este por intermédio das relações de troca.

1.4. Rede de crédito no século XIX

O aviamento é muito lembrado pela historiografia contemporânea como uma realidade social e econômica marginal à dinâmica capitalista, às vezes restrito a um evento específico: a expansão da economia gomífera. Porém, não se trata de uma estrutura de funcionamento endógeno, de reprodução autônoma ou isolada das transformações macroeconômicas.

Apesar de sua origem colonial, o sistema de aviamento se expandiu e se modificou a partir de meados do século XIX, acompanhando justamente as alterações nas relações de produção capitalistas. O desenvolvimento do processo de vulcanização por Charles Goodyear e a expansão da indústria automobilística ampliou a demanda por borracha, cuja produção era virtualmente

monopolizada pelo sistema amazônico, ampliando a empresa e acentuando as relações de exploração do trabalho. A rede de crédito antes restrita a grupos de empresários portugueses, passa a comportar um volume maior de negociantes e barracões, carecendo todos de crédito para incentivar o crescimento extensivo da empresa extrativa e justificando o surgimento de inúmeros bancos com baixo volume de capital a partir de 1880.

A distensão física da empresa requeria elevação da mão-de-obra e uma nova relação de exploração que substituiu o seringal caboclo. A população local, de maioria cabocla e baseada em unidades produtivas familiares com atividades diversificadas, cedeu espaço para trabalhadores nordestinos sem família e especializados na coleta de borracha, incorporados ao sistema de exploração já na estrutura de migração coordenada pelas grandes casas aviadoras de Belém e Manaus.

O primeiro elemento com quem o trabalhador migrante entra em contato é o "gato", bancando e realizando seu transporte até o barracão, é o responsável pela arregimentação de trabalhadores nordestinos e por iniciar o processo de endividamento que os prenderá ao seringal. Quando não se trata de um empregado ou do próprio aviador, o "gato" (barqueiro ou atualmente o caminhoneiro que transporta os trabalhadores) é ressarcido pelo patrão local, que assume a dívida com a passagem e adita a ela outros débitos com o barracão. O seringalista é o proprietário de terras que explora os coletores cobrando renda pelo uso das estradas de seringa, ou se beneficia exclusivamente dos lucros com o monopólio comercial, fornecendo mercadorias, assegurando o endividamento do produtor, e revendendo o produto de seu trabalho para outros atravessadores ou diretamente no mercado capitalista. A relação fundiária não é fundamental no sistema de aviação na medida em que o monopólio comercial garante uma alternativa eficiente de controle do trabalho. Assim, o seringalista pode ou não existir na relação de trabalho e financiamento dependendo do acesso físico ao mercado de grupos camponeses autônomos. Oliviera Filho (1979) cita como resultado da Lei de terras de 1850 a expansão de latifúndios inicialmente nas proximidades de Belém, no Marajó e no vale do Tocantins, ficando as zonas "de sertão" sob controle de mercearias e regatões até fins do século. O aviador, responsável pelo barracão que funciona como armazém e mercearia, é o comerciante local, empregado do dono das terras ou em caso da ausência de vínculo fundiário, o único "patrão" a lucrar com a relação comercial. Em muitos casos, também são chamados de "aviadores" os grandes atravessadores ligados aos armazéns de Belém e Manaus, que submetem seringalistas e pequenos comerciantes. O "seringueiro" é o coletor que se localiza na base da cadeia de crédito, convertendo-se no consumidor final das mercadorias capitalistas e fornecedor da borracha levada pelas grandes casas aviadoras ao mercado internacional.

Os padrões locais (seringalistas e comerciantes autônomos ou empregados dos proprietários dos seringais) negociavam a borracha em desvantagem com as grandes casas aviadoras de Belém e

Manaus (quando não eram sócios ou proprietários destas), que por sua vez permutavam o produto com as representantes de empresas estrangeiras de importação e exportação as mercadorias consumidas pelos seringueiros. Esta cadeia estava ainda submetida à interferência de atores paralelos ao compromisso entre seringueiros e patrões: os regatões,¹² que negociavam clandestinamente com o seringueiro produtos adquiridos nas grandes casas aviadoras. Em áreas onde a relação com o comerciante local inexistia pelo isolamento geográfico ou por se constituir em uma região de fronteira, o regatão atua como o único patrão da relação de aviamento. Tal aspecto se relaciona com a distinção entre *seringal de rio acima* ou *seringal de rio abaixo* apresentada por Oliveira Filho (*op. Cit.*). A distância física do mercado ou do próprio dono do barracão pode estabelecer uma relação de maior opressão e controle, efetivados em grande medida por comerciantes itinerantes dispostos a negociar com os coletores mais isolados.

Em sua obra sobre a história econômica da Amazônia Roberto Santos (1977) estabelece o seguinte esquema explicativo sobre o sistema de aviamento no século XIX:

FIGURA 1: O SISTEMA DE AVIAMENTO NO SÉCULO XIX SEGUNDO

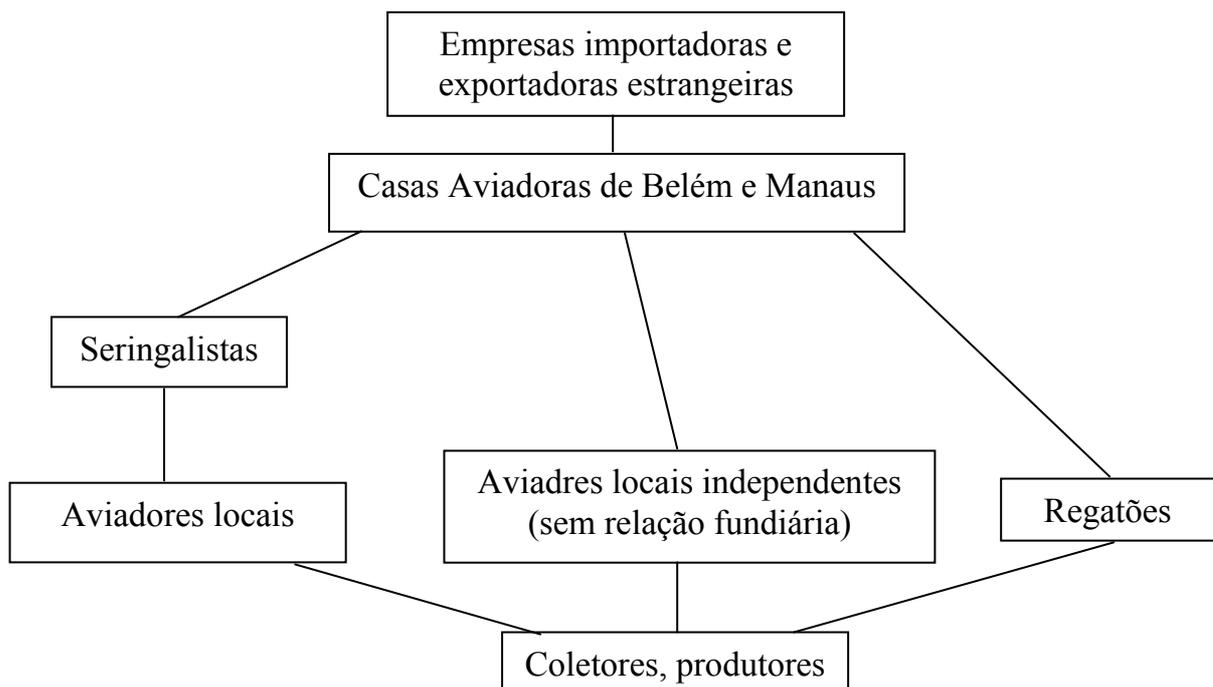


¹² Contrariando a tradição de uso desta terminologia, Roberto Santos (1995) diferencia regatão de marreteiro, atribuindo a este último o papel de mercador clandestino no pacto de exclusividade comercial entre seringueiros e patrões. McGrath (1997) apresenta os regatões como os comerciantes itinerantes que desviavam a produção que o seringueiro devia a seu principal fornecedor de suprimentos. Ao contrário de Santos (1995), entendemos que esta relação, mesmo que configure uma subversão específica da relação patrão/seringueiro, não afeta negativamente o sistema de aviamento como um todo, mas o confirma, já que os regatões também controlavam os preços, não eram representantes do mercado mas das mesmas casas aviadoras que abasteciam os barracões locais no século XIX, e em grande medida, trocavam mercadorias com *déficit* maior que o praticado pelos aviadores; com o atrativo diferencial de trazerem mercadorias exóticas para os seringueiros e eventualmente pagarem em dinheiro (Weinstein, 1993).

No sentido do mercado internacional até os extratores, a cadeia "avia" bens de consumo, instrumentos de trabalho e dinheiro como forma de financiamento da produção extrativista. No sentido dos extratores até o mercado internacional, são escoados os produtos extrativos negociados pelos coletores e repassados por uma rede de comerciantes até o mercado capitalista mundial. A cadeia de crédito amazônica seria portanto uma estrutura vertical, com transações muitas vezes realizadas exclusivamente em espécie, subordinada ao mercado internacional por intermédio de grandes casas aviadoras e exportadoras localizadas em Belém e Manaus.

Com base no modelo discutido acima podemos estabelecer de forma simplificada o seguinte organograma para a cadeia de crédito até as últimas décadas do século XIX:

FIGURA 2: A CADEIA DE CREDITO ATE 1880



No entanto, tais esquemas devem explicitar e não obscurecer as diferenças entre os vários contextos a que possam ser aplicados. Bárbara Weinstein (*Op. Cit.*) ressalta sua interpretação da cadeia de crédito como um modelo; passível a variáveis estruturais (como a existência de seringueiros assalariados, "seringueiros-patrões" com posse de seringais ou explorando comercialmente o trabalho de outros seringueiros etc.) ou mudanças históricas, como a substituição das firmas importadoras-exportadoras no alto da cadeia por bancos em 1880 para financiar a expansão da empresa extrativa e compensar a fuga de empresas estrangeiras para o Sudeste Asiático (Campos, 1997). A partir da década de 1880, as filiais de empresas importadoras/exportadoras estrangeiras foram paulatinamente substituídas no alto da hierarquia de financiamento por bancos locais de baixo volume de capital; que todavia se recusavam a receber a safra de borracha como garantia de pagamento ou a negociar o produto internacionalmente (Weinstein, 1993), limitando a expansão de crédito para os barracões. Não somente a expansão da empresa extrativa amazônica exigia novas formas de financiamento, como os antigos investidores ingleses passaram a voltar sua atenção para a produção em larga escala de seringueiras nas colônias britânicas na Ásia. A transferência de capitais para a produção asiática, a queda do preço da borracha em função da elevação do produto mundial, a baixa capacidade creditícia para sustentar a economia local e o baixo controle sobre a produtividade decorrente do extrativismo e das formas de resistência à acentuação da exploração pelo sistema de aviação, acarretaram uma progressiva falência do empreendimento amazônico.

O capital acumulado localmente pela economia gomífera gerou um processo precário e restrito de urbanização (Dias, 1999; Sarges, 2000) e, segundo Weinstein (*Op. Cit.*), não foi capaz de reproduzir estruturas industriais e agrícolas consistentes em função da formação deficiente do mercado consumidor interno, pela persistência do sistema de aviação como base das relações de produção,¹³ provocando uma estagnação estrutural decisiva na falência da própria economia gomífera. Internamente a empresa extrativa encontra limites para sua expansão por se submeter a relações irracionais de trabalho, sujeitas à produtividade e dispersão natural dos recursos, encarecendo transporte e impossibilitando um controle efetivo sobre a produção, além dos limites de financiamento e comercialização do produto impostos pela transferência do capital inglês para as colônias asiáticas e pela necessidade de substituição de empresas importadoras e exportadoras por bancos de baixo volume de capital no alto da hierarquia de financiamento. Somado a estes fatores, o "seringal caboclo", ou seja, o desvio do seringueiro para outras atividades (como caça, pesca e cultivo) passa a se revitalizar. Junto a fraudes na confecção de balatas, como forma de resistência ao

¹³ João Manuel Cardoso de Mello (1984), assim como João Luís Fragoso (1996), consideram a formação do mercado interno como a principal pré-condição para o desenvolvimento da industrialização de bens de consumo corrente em fins do XIX na região Sudeste. No entanto, o primeiro autor seguindo uma tradição "caiopradiana" (Prado Jr, 1965), atribui tal processo ao desenvolvimento do trabalho assalariado com a moderna empresa cafeicultora paulista, enquanto João Fragoso entende o desenvolvimento do mercado interno como parte do processo de reprodução ampliada da economia

sistema de endividamento (que fora acentuado, visando justamente aumentar o controle sobre o trabalho dos seringueiros).

1.5. O sistema, de aviamento e a dinâmica capitalista na Amazônia em meados do século XX

Conforme verificamos, as relações de crédito e trabalho na Amazônia sofreram uma alteração a partir de meados do século XIX em função de um incremento no mercado capitalista provocado pelo desenvolvimento da produção industrial. A demanda por borracha requereu a expansão da empresa extrativa e acarretou na incorporação de bancos no alto da cadeia de crédito amazônica. Assim como levou a uma reformulação em seus desdobramentos como relação de trabalho. No entanto, se no século XIX o principal fator de alteração no sistema de aviamento foi o incremento no mercado de produtos capitalista; em meados do século XX uma nova mudança no sistema local será provocada pelo desenvolvimento do capital financeiro.

Nas primeiras décadas do século XX, a empresa extrativa amazônica entra em decadência com a concorrência da produção asiática fundamentada em relações de produção mais adequadas à demanda internacional¹⁴ e financiadas pelas empresas inglesas que transferiram seus negócios da Amazônia para as colônias britânicas na Malásia e Sumatra. Com a Segunda Guerra, ocorreu um refluxo da economia extrativa. Sucedeu-se a colonização dos seringais por "soldados da borracha" e a tentativa fracassada da *Rubber Development Corporation* (RDC) e do Departamento Americano de Agricultura em associação com o governo brasileiro, de romper o sistema de aviamento através de remuneração dos seringueiros e comercialização dos produtos (Dean, 1989). No entanto, a RDC não dispunha de estrutura de transporte condizente e não tinha o controle da comercialização dos mantimentos ainda monopolizada localmente pelos barracões e regatões. Na leitura de Warren Dean (Id.) a tentativa americana acabou ressuscitando uma elite econômica fadada ao fracasso e restabelecendo relações de trabalho contraditórias com a produtividade de borracha e com a necessidade americana pelo produto durante o período de guerra.

colonial brasileira, mesmo que com base escravista.

¹⁴ Ainda que as relações de trabalho na Malásia se aproximassem do sistema de aviamento ou da peonagem brasileira, o modelo de produção adotado difere muito do extrativismo vegetal amazônico. Lá uma estrutura agrária capitalista de grande escala de produção de borracha se associou a relações típicas de controle do trabalho por meio de endividamento e monopólio comercial (Campos, 1997).

Paralelamente, na região tocantínea paraense este processo correspondeu à ascensão política e econômica do grupo Mutran no controle dos castanhais (Emmi, 1987). Tal economia se desenvolve ainda no início do século com a ascensão do grupo político ligado ao republicano Lauro Sodré ao poder estadual do Pará, acompanhada do enfraquecimento da elite seringalista com a redução das exportações de borracha. Marília Emmi (1987) diferencia dois modelos de produção para a região baseados ainda no sistema de barracão: os castanhais livres, similares ao 'seringal caboclo' de Oliveira Filho (1979), com unidades de produção familiar, atividades diversificadas e financiamento de regatões; e os castanhais dominados pela oligarquia do Tocantins e seus aviadores a partir das leis de aforamento de 1920 e fins de 1940 como forma de expulsar antigos moradores ou submetê-los ao controle desta elite política e econômica local através da apropriação de castanhais de pequenos produtores ou de uso comum.

Mikel Aramburu (1994) indica ainda as variações históricas do sistema de aviamento acompanhando mudanças contemporâneas no mercado mundial, como a ampliação do mercado financeiro em meados do século XX ou a crise inflacionária provocada na década de 70 pelos *petrodólares*¹⁵ e a alta de juros no mercado nacional. Roberto Santos (1995) ressalta a ampliação do sistema bancário na Amazônia na década de 1940 como uma tentativa de desestruturação do sistema de aviamento associada ao incentivo à atuação de comerciantes itinerantes (marreteiros) como concorrentes dos padrões locais e regatões que monopolizavam até então as relações comerciais.¹⁶ No entanto, o número de marreteiros atuando não é suficiente para fazer frente aos aviadores, representando apenas timidamente uma nova via de contato com o mercado. Ainda assim, tais medidas acarretaram a substituição definitiva de casas aviadoras e empresas exportadoras no alto da cadeia de crédito por bancos.

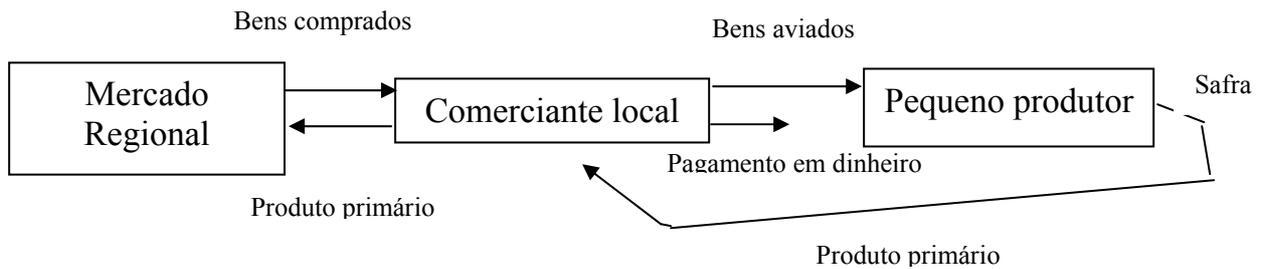
Entendendo que não existiria mais uma subordinação, mas sim uma complementaridade entre produtores, aviadores e regatões, Roberto Santos (1995) substitui o esquema explicativo para o sistema de aviamento no século XIX (Figura 1) por dois novos organogramas horizontais representando o sistema de aviamento na atualidade:

¹⁵ No início da década de 70, a descoberta de novos poços de petróleo no Oriente Médio ampliaram a oferta monetária internacionalmente, elevando o nível geral de preços e acarretando num processo inflacionário para as demais mercadorias

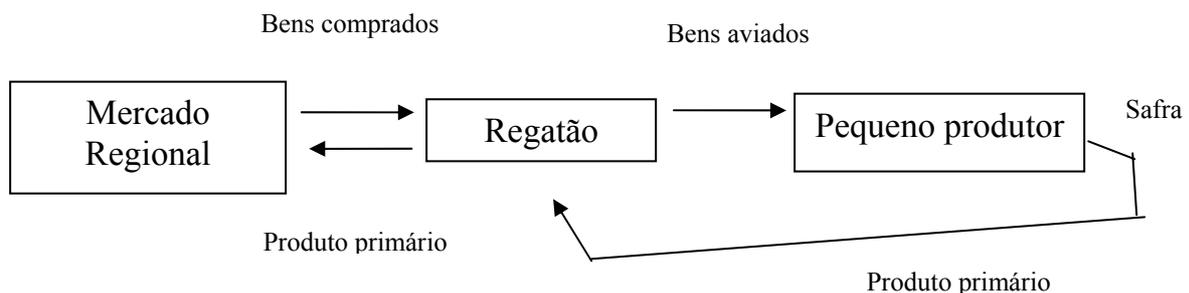
¹⁶ Para Santos (1995) regatões seriam comerciantes também itinerantes que mantêm uma relação de exclusividade comercial com comunidades mais afastadas, o que lhes permite suprimir por completo o uso de moedas das relações de troca; e marreteiros os agentes incentivados pela política financeira regional como concorrentes do sistema de aviamento.

FIGURA 3: O SISTEMA DE AVIAMENTO ATUAL SEGUNDO
ROBERTO SANTOS

1º. Tipo: Aviamento Localizado



2º. Tipo: Aviamento Itinerante



Neste modelo a relação entre patrão e cliente se dá em nível horizontal, onde ambos são atores interdependentes subordinados ao mercado capitalista de produtos. Ao considerar o sistema de aviamento fora do século XIX, Roberto Santos retrata em seu modelo todas as atividades rurais na Amazônia beneficiadas por este sistema. O mercado regional abastece as mercadorias trocadas pelos produtos primários fornecidos agora não somente por extratores, mas pelo pequeno produtor de forma geral. Se o regatão surge no modelo do século XIX como um concorrente do dono do barracão, agora faz parte do sistema, diferenciando-se do marreteiro, que para Santos estaria fora da cadeia tradicional, burlando a exclusividade comercial de regatões e comerciantes locais. O pagamento eventual em dinheiro ao produtor direto é realizado somente pelo comerciante fixo, visto que o itinerante tem acesso a áreas mais isoladas onde o dinheiro tem pouco valor-de-uso para a

comunidade, e interessa ao comerciante restringir ainda mais o acesso ao mercado.

Note-se que para Santos, o mercado de produtos é o vínculo estabelecido entre o capitalismo e este "modo de produção específico da Amazônia". Este autor não encara o sistema de aviamento como originalmente uma relação de financiamento em espécie, tal como aponta Weinstein (Op. Cit.) sobre suas origens coloniais; mas uma relação comercial, subordinada ao capitalismo por meio do mercado de produtos. Reproduz-se portanto somente pela existência de demanda por seus produtos. O financiamento de comerciantes não é encarado propriamente como parte da relação, mas sim o monopólio comercial. Portanto, a participação do capital financeiro é nula segundo a análise deste autor. Ainda que a expansão do crédito bancário pretendesse desestruturar o barracão, sua interferência apenas multiplicaria o número de comerciantes concorrentes aos aviadores e regatões; reproduzindo portanto, somente uma relação comercial e de escoamento.

Diferentemente da análise de Santos (Ibid), Mikel Aramburu (1994) ignora a interpretação da patronagem como relação de produção ligada exclusivamente ao mercado de produtos. Para este autor, a década de 40 e a interferência do Banco de Crédito da Borracha marcaram a integração do sistema de aviamento ao capitalismo através do mercado financeiro em si.

O presente trabalho, procura exatamente conciliar os dois aspectos destas abordagens, compreendendo o sistema de aviamento como uma relação financeira e comercial desdobrada em controle do trabalho. A constatação de vinculação entre aviamento e o mercado financeiro além do mercado de produtos foi confirmada por outra pesquisa sobre o aviamento na segunda metade do século XX na comunidade marajoara de São Sebastião da Boa Vista.

O incremento das relações de crédito locais, que por sua vez resulta da modernização do capitalismo financeiro mundial, influencia as relações de comércio e financiamento tradicionais na Amazônia incorporando o sistema de aviamento na medida em que capitaliza os comerciantes, que por sua vez fortalecem as relações tradicionais mantidas com camponeses. Aramburu (1994) identifica neste período uma fragilização das relações entre patrões e clientes que modifica inclusive as relações de produção na localidade de São Sebastião da Boa Vista, na ilha do Marajó. A intensificação da interferência de marreteiros provocada pela ampliação do mercado financeiro na década de 50, na década de 70 é entendida como nociva com o processo inflacionário provocado pelos *petrodólares*, elevando as taxas de juros e prejudicando os empréstimos junto a bancos, além de elevar periodicamente o preço dos produtos negociados com extratores e pequenos agricultores. A crise internacional leva muitos patrões locais à falência e abre espaço para a atuação de comerciantes itinerantes, fragilizando relações assistencialistas antes existentes, modificando a vida cultural da comunidade com a crise dos patronos de festas, times de futebol e eventos religiosos, e interferindo nos ciclos produtivos (tempo de maturação de plantios de maniva, por exemplo) pela

inconstância dos marreteiros vinculados aos créditos de curto prazo impostos pelo sistema financeiro formal. Segundo Aramburu (Op. Cit.), somente uma mudança em nível internacional pode provocar alterações que, na sua leitura, fragilizaram o sistema de aviação na Amazônia. No entanto, a substituição de padrões locais por comerciantes itinerantes e todas as mudanças consequentes não significam uma desestruturação do sistema, mas sua reorganização como forma de adaptação às novas exigências do mercado financeiro e de produtos capitalista.

Seu papel atual de intermediário privilegiado entre populações isoladas e o mercado capitalista garantem sua reprodução até os dias de hoje. Mikel Aramburu (1994) considera as alterações ocorridas entre 1950 e 1973 como indício da inserção do aviação na dinâmica econômica mundial, ao contrário das interpretações a seu respeito como um fator de isolamento da realidade local em relação ao desenvolvimento capitalista. Para Santos esta inserção é dúbia. Trata-se de uma "relação de produção" não capitalista, que no entanto produz para o mercado capitalista; e por isso está a ele subordinada, assim como à sua dinâmica. Entretanto, a delimitação do sistema de aviação continua sujeita a indefinições: o barracão é uma relação de produção específica da Amazônia? Sua origem é endógena? Qual sua funcionalidade em relação ao capitalismo?

1.6. O trabalho de Sísifo e as ilhas da consciência

A visão do sistema de aviação como uma exploração tormentosa do produtor extrativista ou agrícola e uma anomalia entre as relações de trabalho, vem sendo relativizada desde as três últimas décadas do século passado. Entretanto, persiste ainda hoje como parte do imaginário social que tende a particularizar o universo amazônico e excluí-lo da dinâmica capitalista. Neste item procuramos dialogar com as principais críticas do sistema de aviação, apresentando sua evolução histórica e variáveis conceituais a partir de meados do século XIX. Sobre este período se concentram grande parte das críticas baseadas na ascensão de um parâmetro moderno de relações de trabalho com o qual a patronagem pretensamente rivalizaria, representando uma estrutura arcaica e estagnada.

O aumento da produtividade de borracha, requerido principalmente pelas necessidades da indústria automobilística, não se fundamentou em uma intensificação da técnica de produção. Portanto, a única forma de ampliar o produto amazônico era multiplicar o número de barracões, estender as áreas exploradas e explorar ainda mais o trabalho individual do coletor. Em essência, o modelo produtivo se manteve extrativista. Porém a relação de trabalho sofreu alterações mediadas pela intensificação do sistema de crédito e agravamento das dívidas: o "seringal caboclo" (com

produção diversificada e mais independente do aviador) foi substituído pela patronagem do "aviamento clássico"; as áreas exploradas e o número de empreendimentos foram estendidos, e o trabalhador, cada vez mais endividado, deveria aumentar sua produtividade individual de acordo com os interesses dos monopolizadores comerciais.

Para diversos autores, a Amazônia retornava ao antigo sistema de "escravidão por dívida" enquanto nas indústrias europeias e americanas o trabalho foi organizado seguindo os modernos preceitos de F. W. Taylor e Henry Ford, visando maximizar a produtividade pela ordenação do trabalho com especialização de funções. A identificação das mercadorias capitalistas, da produção industrial e do cotidiano urbano como parâmetro de modernização levou diversos autores a interpretar o sistema de aviamento como uma atividade arcaica e marginal não só ao sistema capitalista como ao próprio curso histórico. Euclides da Cunha, romancista brasileiro que viajara pela região do rio Purus, na fronteira com o Peru e Bolívia em fins do século XIX, caracterizara bem tal perspectiva em seu clássico "À margem da história", onde desenvolve traços específicos para o sistema de aviamento que o excluíam do padrão das relações de trabalho de então.

A intensificação da exploração do trabalhador extrativista pelo comerciante sobretudo a partir de meados do XIX, se efetiva como uma cruel realidade na Amazônia. No entanto, o empenho de autores como Euclides da Cunha em ressaltar o martírio do seringueiro e transformar comerciantes e seringalistas em algozes, desmonstram uma interpretação do sistema de aviamento que tende a desconsiderar suas relações estruturais com o capitalismo. Como veremos adiante, a evolução capitalista gerou sistemas de produção distintos entre Brasil e Malásia, mas reproduziu relações de trabalho semelhantes entre estes dois produtores de borracha na virada do século XX, e em aspectos importantes, semelhantes também à exploração do trabalho nas indústrias europeias e americanas.

Principalmente em meados do século XIX e início do XX, um momento de ascensão da empresa exportadora de borracha, uma grande massa populacional foi migrada do Nordeste brasileiro à Amazônia como mão-de-obra para os seringais nativos da região. Ainda inexperiente, o trabalhador recém-chegado é identificado como um "brabo"; alguém que ainda precisa aprender seu ofício mas já deve ao dono do barracão grande parte de sua produção futura. Euclides da Cunha reproduz um exemplo da submissão e exploração do produtor direto pelo endividamento com seu patrão:

No próprio dia em que parte do Ceará, o seringueiro principia a dever a passagem de proa até o Pará (35\$000), e o dinheiro que recebeu para preparar-se (150\$000). Depois vem a importância do transporte numa gaiola qualquer de Belém ao barracão longínquo a que se destina, e que é, na média, de 150\$000.

Aditem-se cerca de 800\$000 para os seguintes utensílios invariáveis: um botão de furo, uma bacia, mil tigelinhas, uma machadinha de Ferro, um machado, um terçado, um rifle (carabina Winchester) e duzentas balas, dois pratos, duas colheres, duas xicaras, duas panelas, uma cafeteira, dois carretéis de linha e um agulheiro. Nada mais. Ai temos o nosso homem no barracão senhorial, antes de seguir para a barraca, no centro, o patrão lhe designará. Ainda é um brabo, isto é, ainda não aprendeu o corte da madeira e já deve 1:135\$000. (Cunha, 1999: 13).

O autor soma ainda a este valor os víveres necessários à sobrevivência do seringueiro por três meses no mínimo, considerando sua dívida no barracão até que seja negociada a primeira safra de borracha no vale do Purus. Assim, “sem dar um talho de machadinha” o trabalhador já estaria devendo um total mínimo de 2:090\$000 (dois contos e noventa mil reis). As estruturas produtivas amazônicas submeteriam a um regime severo de exploração mesmo os abstêmios e trabalhadores mais abnegados que evitassem as despesas no barracão: “este tenaz, este estóico, este indivíduo raro ali, ainda deve” (Id, Ibid: 14). No exemplo de Euclides da Cunha, mesmo em condições favoráveis como ser solteiro, chegar ao seringal em maio e iniciar imediatamente o corte, sem qualquer coação física, sem adoecer e com produtividade de borracha excepcional, o trabalhador extrativista ainda deveria ao comerciante.

Sobretudo de 1870 a 1920, o aviamento se mostrou uma forma relativamente eficiente de controle sobre o trabalho de seringueiros na Amazônia. Para João Pacheco de Oliveira Filho (1979), a exploração por endividamento e a substituição do seringal caboclo era uma forma de dispor do tempo do trabalhador direto a fim de possibilitar certo domínio sobre a produtividade da borracha, procurando acompanhar a crescente demanda internacional pelo produto em função da Revolução Industrial. Arthur Cézár Ferreira Reis (1953) e Euclides da Cunha (1999) caracterizam esta dependência entre coletor e comerciante como uma relação de escravidão por dívida a que estariam submetidos os seringueiros durante fins do XIX. Em muitos casos, o débito com o barracão era somado a uma condição de cárcere, mantida sobretudo mediante a distância física dos seringais e o monopólio dos transportes pelos barracões, como também por castigos físicos e assassinatos a quem procurasse subverter a relação de exploração.

Isolada, a interpretação de Euclides da Cunha remete a um quadro clássico sobre o sistema de aviamento: a tendência a martirizar o seringueiro; e a demonizar o aviador “opulento” e toda a organização do trabalho na Amazônia, como uma exploração vil e anormal do trabalho humano.

É que realmente, nas paragens exuberantes das heveas e castilhoas, o

aguarda a mais criminosa organização do trabalho que ainda engenhou o mais desaçamado egoísmo [...] De feito, o seringueiro e não designamos o patrão opulento, se não o freguês jungido à gleba das 'estradas', o seringueiro realiza uma tremenda anomalia: é o homem que trabalha para escravizar-se. (Cunha: 1999:13).

No entanto, mesmo para Euclides da Cunha, as causas da exploração no seringal não estavam de todo dissociadas da aquiescência do trabalhador. Identificado como um texto filosófico por Miguel Reale no prefácio da edição brasileira de 1999, a obra de Euclides da Cunha aponta o egoísmo, não só do patrão como também do seringueiro, como a grande causa da reprodução desta “criminosa organização do trabalho”.

A metáfora usada pelo autor sobre as ilhas da consciência ilustra bem tal interpretação. Na entrada de Manaus pelo rio Amazonas, Euclides da Cunha conheceu a fama da ilha de Marapatá, um “lazareto de almas”; onde o recém-chegado abandonaria sua consciência antes de se incorporar na estrutura de trabalho da região. Mais distante, na fronteira com a Bolívia à boca do rio Purus existia outra ilha que perdera seu antigo nome geográfico para ser chamada de “Ilha da Consciência”; assim como o exemplo de outra ilha na foz do Juruá.

O trabalhador estaria ali em parte impedido pela estrutura de exploração que lhe limitava o acesso ao mercado e mundo externo até que sua dívida fosse saldada com o barracão. Mas em parte também era movido pelo interesse próprio de enriquecer rapidamente, entregando-se à coleta como a um vício leviano. Saqueava as riquezas da natureza em uma atividade não industrial e era cúmplice de sua própria punição no auto-flagelo da escravidão, ignorando sua "consciência" em favor de uma ambição egoísta.

O "inferno amazônico" criado por Euclides da Cunha era composto não só pelo suplício de castigos físicos a que o seringueiro estava exposto, mas principalmente pela limitação de suas habilidades físicas e mentais a uma atividade alienante e rudimentar que se reproduzia viciosamente sem nunca avançar. Alguns integrantes deste martírio, “sem pega à terra”, por vezes eram vistos em Paris, entregando-se aos prazeres consumistas e materiais, sumindo tempos depois para retornar ao seringal onde voltavam a erigir a barraca de palha e toda sua estrutura volúvel e transitória. O processo de trabalho, assim como toda a estrutura de produção e consumo, estariam estagnados. Os trabalhadores reproduziam num círculo vicioso o sistema de aviamento, como se reproduzissem a forma circular da própria estrada de seringa, retornando sempre ao ponto de partida. Um purgatório cruel, mas frequentado coniventemente por quem deveria redimir seus pecados.

Nesta empresa de Sísifo, a rolar em vez de um bloco o seu próprio corpo -

partindo, chegando e partindo - nas voltas constritoras de um círculo demoníaco, no seu eterno giro de encarcerado numa prisão sem muros, agravada por um ofício rudimentar que ele aprende em uma hora para exercê-lo toda a vida, automaticamente, por simples movimentos reflexos - se não o atrofia todas as esperanças, e as ilusões ingênuas, e a tonificante alacridade que o arrebataram àquele lance, à ventura, em busca de fortuna. (Cunha, 1999:36).

Euclides da Cunha recria na Amazônia o inferno grego de Sísifo,¹⁷ identificado não só com a vida inconstante, como com o processo de trabalho do seringueiro, “exercido por simples movimentos reflexos”, no que seria um universo particularmente abjeto das relações de trabalho. O sistema de aviamento é apresentado como uma ‘anomalia’, específica e marginal, não somente às demais formas de organização de trabalho, como ao próprio processo histórico. Negaria portanto o avanço das relações sociais para além do círculo vicioso que se reproduzia na Amazônia. Uma realidade social compreendida como a-histórica e marginal à evolução capitalista.

Curiosamente, as metáforas de Sísifo e das Ilhas da Consciências utilizadas por Euclides da Cunha para marginalizar o sistema de aviamento, poderiam ser comparadas à organização do trabalho inaugurado no mesmo século XIX, com o Fordismo. A descrição do trabalhador extrativista isolado, condenado a exercer o mesmo ofício rudimentar por movimentos reflexos, alheado ao produto que gerava e à realidade que o circunda, poderia fazer parte das cenas de "Tempos Modernos", no qual Charles Chaplin satiriza o processo de trabalho industrial capitalista. De fato, entre meados do século XIX e XX, a atividade do seringueiro só se diferencia fisicamente da estrutura produtiva industrial. E um operário especializado, tão alienado do fruto de seu trabalho quanto os encarregados de apertar parafusos ou construir os demais componentes dos produtos industriais complementados com a borracha amazônica. A indústria automobilística, e de bens de produção inclusive, foram as principais dependentes deste trabalhador especializado, alheio ao cotidiano das fábricas europeias e americanas, mas igualmente integrante de seu conjunto.

Roberto Santos (1995) considera o sistema de aviamento como um “modo de produção” específico da Amazônia. Procura simultaneamente excluí-lo do capitalismo e submetê-lo a este pela integração ao mercado; assim como o seriam diversas relações de produção não capitalistas (escravidão, campesinato), igualmente recorrentes na região, cujos produtos fossem realizados no mercado capitalista. Neste sentido, cabe perguntar em que circunstâncias tais estruturas de produção

¹⁷ Segundo a mitologia grega, Sísifo, rei de Corinto, tendo conseguido enganar a morte, foi condenado por Zeus ao inferno a rolar uma rocha até topo de um monte, de onde ela despencava novamente, devendo o condenado recomeçar incessantemente seu trabalho inútil.

(apesar de não se enquadrarem na racionalidade da economia de escala e do trabalho assalariado e especializado) não fariam parte do modelo e da retórica da "economia de mercado".

Caso considerássemos a especialização do trabalho determinante, poderíamos chegar à conclusão de que os seringueiros empregados pelo modelo de "aviamento clássico" a partir de meados do XIX, estavam integrados a uma economia de mercado, visto que a associação entre campesinato e extrativismo foi gradualmente suprimida e estes trabalhadores (apesar de não-assalariados) se transformaram em coletores especializados sustentados pelo barracão. Caso a associação entre especialização da produção e economia de escala fosse essencial, poderíamos recorrer ao caso da Malásia, que no entanto, mantinha o sistema de *indenture* como base das relações de trabalho.

Além da organização da produção, poderíamos questionar o destino dos produtos gerados: se voltados ao mercado capitalista ou à subsistência. A ideia de realização de "excedentes" implica a interpretação de que estas economias são essencialmente auto-suficientes, portanto suscetíveis à diversificação da produção e do trabalho, contrários à especialização e capazes de reproduzir unidades produtivas familiares, escravistas etc. No entanto, a noção de "excedente" não é clara quando levamos em consideração que as mercadorias produzidas por pequenas unidades, seja borracha, castanha, tijolos ou mesmo produtos agrícolas, não são voltadas para o consumo do produtor, mas para a realização no mercado capitalista. O estudo de Mikel Aramburu (1994) sobre o cultivo especializado de maniva em São Sebastião da Boa Vista (Ilha do Marajó, PA), é exemplar sobre isso: apesar de se tratar de uma pequena produção sustentada pelo cultivo associado de produtos alimentícios, as plantações de maniva se difundiram na década de 1980 acompanhando a demanda dos aviadores e regatões, e chegavam a ser colhidos antes da safra a partir do momento em que a redução dos prazos de créditos bancários e a inflação começaram a interferir no sistema de aviamento.

A atual integração da patronagem com o mercado financeiro e de produtos capitalista é um dado relativamente evidente. No entanto, sua relação com este sistema econômico em meados do XIX é ocultada por interpretações como a de Roberto Santos, de que se trataria de um "modo de produção" específico da Amazônia, entendida como uma consequência dos limites regionais de crédito e de produção que inviabilizavam a agricultura, e por outro lado considerado um legado de nossa riqueza em produtos extrativos e do escambo praticado em nosso passado colonial. Nesta interpretação, salvo a demanda do mercado por seus produtos, sua origem seria endógena prioritariamente. No entanto, como explicar a reprodução do barracão na produção gomífera da Malásia em princípio do século XX?

Tratava-se de um sistema racional de cultivo em larga escala, aos moldes da *plantation* inglesa. No entanto, o regime de trabalho adotado é similar ao sistema de aviamento ou à peonagem

amazônica (Campos, 1997). O regime de *indenture* foi uma política estimulada pelas instituições coloniais britânicas como alternativa à incorporação de camponeses malaios ao sistema de *plantation*. Considerados preguiçosos e inaptos pelas autoridades britânicas, estes trabalhadores se recusavam a se submeter aos baixos salários e à alta taxa de mortalidade nos seringais.

Trabalhadores chineses e indianos migrados para os seringais malaios eram empregados por um intermediário com papel similar ao "gato" amazônico, chamado *Kepala* no caso chinês, ou *Kanganis* entre os indianos. O vínculo entre os coolies e os intermediários era estabelecido por contratos empregatícios formais, laços de parentesco, submissão política dentro de sociedades secretas chinesas e principalmente, por um sistema de endividamento que incluía o sobre faturamento de transportes, despesas de alojamento e pelo monopólio comercial. Tal qual no caso amazônico, o trabalhador começava devendo a passagem que o levava até os seringais malaios; seu salário era interceptado pelo *Kepala* ou *Kangani* e deduzidas todas as demais dívidas entre trabalhadores e agenciadores; ao final, os trabalhadores eram forçados a comprar os bens de consumo de que precisassem junto a seus *Kepalas*. O consumo de ópio entre os chineses agravava ainda mais a relação de endividamento e permitia a execução de longas jornadas de trabalho após as quais os trabalhadores eram trancafiados e fortemente vigiados nos alojamentos. O sistema de *indenture* foi abolido oficialmente em 1914; no entanto continuou a se reproduzir sem o caráter contratual com a permanência dos *Kepala* como intermediários de salários, gerentes de alojamentos e monopolizadores comerciais.

Tal qual na análise de Euclides da Cunha sobre a cumplicidade entre patrão e trabalhador explorado, Índio Campos (1997) destaca o papel da religião como o “amalgama social para a profunda subserviência dos coolies indianos” (Campos, 1997:373). No budismo, a interpretação das privações da vida atual como um martírio a ser pago e compensado em encarnações futuras levou muitos trabalhadores a serem coniventes com o sistema de *indenture* em que eram empregados. Teriam deixado suas almas em outras “ilhas da consciência” asiáticas.

No entanto, no caso amazônico, sobretudo atualmente, não se deve sobrepor motivações religiosas ou o martírio dos pecados pelo sofrimento, aos aspectos morais que permeiam os laços estabelecidos entre os trabalhadores e seus patrões. Aramburu (1994) identificou na responsabilidade de saldar a dívida com o barracão um débito de honra que o trabalhador deveria prestar com o comerciante em respeito à relação paternalista entre ambos. Não por acaso o estudo de Aramburu se localiza entre meados do século XX e princípio de 1970: diversos autores e militantes do movimento de trabalhadores extrativistas identificam neste período uma reformulação das relações de trabalho na Amazônia que tornaram o produtor direto mais independente do aviador. A classificação da dívida financeira como uma dívida moral pode refletir em grande medida a visão do trabalhador sobre si próprio como um elemento livre e autônomo, ligado ao

“patrão” por compromissos voluntários e não por uma relação de exploração unilateral no qual seria um elemento passivo.

1.7. O sistema de aviamiento no capitalismo: a inclusão dos excluídos

A economia de escala em grandes indústrias ou *plantations* obedece a formas específicas de organização e apropriação de mais-valia ainda no processo de produção. Assim, o sistema de aviamiento obviamente não faz parte dos modelos de produção capitalista; mesmo porque não é propriamente uma “relação de produção”, mas uma relação de crédito, comércio e controle do trabalho. E como tal, foi e é utilizada em diversas atividades produtivas: extrativista, camponesa, artesanal, ou mesmo capitalistas, como verificamos pelo sistema de *indenture* nas *plantations* do Sudeste asiático.

Portanto, seu vínculo com o capitalismo se estabelece por três vias principais:

1. Pode se constituir como relação de trabalho empregada em estruturas capitalistas como forma de acirrar a exploração com a associação entre duas formas de apropriação de valor: a extração da mais-valia capitalista (no valor do produto não repassado aos trabalhadores) e mercantil, vilipendiando a parte referente à remuneração do trabalho (já desprovida da mais-valia capitalista) com a fraude no valor de mantimentos, transporte e estadia numa relação de monopólio comercial. Neste caso, ainda que a estrutura de produção seja capitalista, a relação de trabalho não é assalariada, mas uma forma de peonagem por dívida. Além do caso do Sudeste asiático em princípio do século XX, ocorre também em grandes propriedades agrícolas no Brasil.
2. Como relação de crédito, é submetida ao sistema financeiro formal e repassada por comerciantes até produtores independentes. Portanto, é uma forma de acesso à capitalização de processos de produção não capitalistas, isolados do mercado financeiro.
3. Comercialmente torna acessíveis aos produtos industriais mercados isolados no sertão e escoam até o mercado capitalista produtos com demanda garantida mas não contemplados pelas relações de produção em grande escala.¹⁸

¹⁸ Por exemplo, o fruto do uxi (*Endopleura uchi*) só se reproduz por sementes que demoram de 9 a 10 meses para germinar. Além disso, sua árvore cresce vagarosamente e não frutifica antes de 15 anos. Portanto, ainda que consumido em escala relativamente alta esse é um produto que atualmente só pode ser fornecido pelo extrativismo vegetal e financiado pelo sistema de aviamiento; visto que, sem um certo custo tecnológico, dificilmente algum empreendimento capitalista se preocuparia em promover uma estrutura racional de exploração, seja com base em grandes propriedades ou em pequenas unidades integradas horizontalmente e coordenadas em cooperativas.

Entretanto, ainda que baseado no monopólio comercial e no controle do trabalho por endividamento, o primeiro caso pode não ser considerado como "sistema de aviamiento" pelo rigor terminológico com que Neide Esterci (1987) o diferenciou de peonagem por dívida, onde o trabalhador deve esforço físico e não o produto de seu trabalho. Neste caso, podemos estabelecer que os vínculos entre o capitalismo e o sistema de aviamiento residem no acesso que ele permite ao mercado financeiro e de produtos capitalista.

Se relaciona portanto com formas não-capitalistas de produção, sem ser parte integrante delas, exceto como forma de acesso a crédito e escoamento de produtos. Em vez de um "modo de produção" específico da região amazônica, o sistema de aviamiento é um vínculo entre o modo de produção capitalista e relações não capitalistas.

Entretanto, a identificação do sistema de aviamiento como "relação de produção" levou a diversas propostas para sua extinção a partir do incremento na estrutura produtiva. A relação entre mercado e produção faz parte de um debate teórico não esgotado. Tais concepções são fundamentais na definição de políticas de desenvolvimento para a região amazônica visando a extinção do sistema de aviamiento, quase unanimemente entendido como um mal a ser corrigido; grande parte delas baseadas na perspectiva chayanoviana de que a otimização da produção agrícola desenvolveria as relações com o mercado.

Propostas atuais neste sentido são voltadas ao incremento das atividades produtivas e comerciais de pequenos agricultores e/ou coletores. Roberto Santos (1995) por exemplo, apesar de entender a integração ao mercado capitalista como fator de reprodução do sistema de aviamiento, sugere tornar acessíveis técnicas agrícolas de forma a aumentar a produtividade e liberar tempo para os trabalhadores comercializarem seus produtos. No mesmo sentido, Mário Amim (1997) sugere a adoção de sistemas agro-florestais como alternativa de desenvolvimento à multiplicação de áreas reservadas à economia extrativista; compreendendo que o controle sobre a produção, impossível de forma racional no extrativismo, é fundamental para a extinção do aviamiento na medida em que passa a interagir com mercado de forma menos passiva.

Desta forma, o controle sobre a escala de produção é entendido como condição para uma relação mais próxima com o mercado. Isso significa por exemplo, otimizar o transporte de mercadorias e a comercialização, assim como o acesso a crédito formal a partir da reunião de pequenos produtores em torno de uma estrutura produtiva coordenada. Combater a dispersão e as atividades pouco industriais passa a ser então condição para superar o sistema de aviamiento. Neste sentido, a proposta de criação de Reservas Extrativistas é questionada enquanto unidades de benefício limitado a uma pequena parcela da população nacional e inviabilizada pelo uso do extrativismo vegetal com base em relações de produção e trabalho irracionais economicamente (Homma, 1989; 1992; 1995; Costa, 1995; Amin, 1997), passíveis de reproduzir estruturas arcaicas

de exploração e comercialização, reforçando a permanência do aviamento.

Já para autores como Mary Allegretti (1994) e Antony Anderson (1994) tais análises padecem da redução do extrativismo à coleta de produtos naturais, o que implica numa ignorância do processo histórico que sobretudo a partir de meados do século XX caracteriza a predominância de relações de produção familiares diversificadas, associando a coleta de diferentes produtos ao cultivo e criação de subsistência. Estas perspectivas se reduziriam a um problema retórico com a denominação ‘Reservas Extrativistas’:

Se em vez de terem sido denominadas 'extrativistas' as reservas tivessem recebido o título de 'reservas de desenvolvimento sustentável' ou 'de eco-desenvolvimento', certamente grande parte desta polêmica não existiria. (Allegretti, 1994: 42).

Se por um lado a defesa de Allegretti se fundamenta na realidade de produção diversificada de populações tidas exclusivamente como coletoras, por outro se fundamenta no entendimento de que as Reservas Extrativistas também são voltadas à realização de atividades agrícolas e de beneficiamento e industrialização de produtos naturais, remunerando o produtor direto e desestruturando o sistema de aviamento:

Trata-se de mudar radicalmente o tradicional sistema de aviamento que predomina na região através do qual os produtos extraídos não remuneram o extrator. Agregar valor aos produtos da floresta através de seu processamento pelas populações que o coletam, é hoje, uma das vias mais significativas de mudança do quadro de exploração social em que vivem as populações extrativistas da Amazônia. (Allegretti, 1994: 34)

No entanto, tal perspectiva não encontra eco entre funcionários responsáveis pela manutenção e administração de Reservas Extrativistas (Lima, 1998; Sampaio, 1999), nem tampouco foi contemplada pela adequação entre a legislação ambiental e práticas de caça, pesca ou cultivo de coivara pelas comunidades locais ou instalação de indústrias (Lima, 1998); e pouco corroborada por cientistas sociais que entendem a imutabilidade de estruturas de produção e manejo tradicionais como única forma de manutenção do baixo nível de degradação ambiental por estas comunidades (Diegues, 1996).¹⁹

¹⁹ Cf. também o estudo de caso da Reserva de Desenvolvimento Sustentável do Iratapuru (AP), contemplada em pesquisa da Fundação Ford entre 1999 e 2002 (Sampaio, 2005), apontada como alternativa de incremento da produção pela instalação na foz do rio de uma pequena estrutura industrial, administrada pela cooperativa de coletores de

Eliminar o sistema de aviação é uma preocupação para grande parte dos pesquisadores sensíveis às condições de vida dos trabalhadores submetidos a esta estrutura. Ou ainda, um objetivo para estudiosos e políticos que têm os padrões urbano, industrial, de trabalho especializado e assalariado como modelo de normalidade das relações sociais no capitalismo. No entanto, cabe ir mais fundo na complementaridade entre a patronagem e o sistema capitalista para compreender a função e os fundamentos estruturais do sistema de aviação no capitalismo.

Como seria a vida moderna se todas as formas de produção obedecessem à especialização de funções, economia de escala etc. Em primeiro lugar, os impedimentos físicos para as chamadas áreas de fronteira não poderiam existir; o que significa regularizar as comunicações e o sistema de transportes de forma a atender com eficiência fordista todas as unidades econômicas que se estabelecessem nas regiões mais distantes dos centros urbanos. Diversos outros problemas sociais poderiam ser ainda solucionados com tais medidas, como a ampliação da rede sanitária e de saúde ou de produtos alimentícios em detrimento de mercadorias supervalorizadas pela ilegalidade.²⁰

Algumas tentativas neste sentido já foram levadas a termo na década de 50 e continuadas nos anos de 1970 na Amazônia, como a construção da Rodovia Transamazônica ou o projeto de agrovilas estimulado durante o governo Médice. Mas não tiveram êxito pela baixa capacidade do governo em atender necessidades e manter infra-estrutura sanitária e de saúde para as comunidades rurais dos Projetos Integrados de Colonização.

Caso as medidas de "Integração da Amazônia" durante o regime militar tivessem sido bem-sucedidas, poderíamos hoje testar as teorias neoclássicas presenciando uma correção de demanda e oferta pelo mercado, limitando o rendimento de alguns produtos, reduzindo suas chances de realização e eliminando concorrentes que resistissem à inovação e redução dos custos do processo produtivo. Ou ainda, poderíamos estar vivenciando uma provável crise de superprodução ou nova falência do sistema financeiro como na década de 1930.

Deste modo, o sistema de aviação parece estar integrado ao capitalismo não somente por seu histórico desenvolvimento compassado com as exigências do mercado de produtos e financeiro; ou seja, o que o liga ao capitalismo não é tanto seus vínculos diretos, mas sobretudo suas rupturas com esse sistema econômico. Por não se enquadrar exatamente em seus modelos de relações de trabalho, financiamento e comercialização, a patronagem representa algo fundamental no funcionamento da produção capitalista: contempla a exclusão de uma parcela da população, do

castanha e voltada ao desvio da venda de castanha *in natura* para os aviadores ligados ao grupo Mutran. No entanto, no ano de conclusão da pesquisa o projeto se encontrava com problemas político-administrativos envolvendo a administração da cooperativa, além de problemas energéticos com a inflação interferindo no abastecimento de óleo diesel para a fábrica, e desde 1999 sofria concorrência do financiamento de regatões, que circunstancialmente remuneravam melhor os coletores visando o abastecimento de matéria-prima da produção de biscoitos.

²⁰ Como drogas, um dos poucos produtos com rentabilidade capaz de estimular ou sustentar a atividade agrícola em muitas destas regiões, além de garantir sua ocupação e a soberania nacional sobre elas (Machado, 1999).

mercado e da produção que não são beneficiados diretamente pelo capital.

Na medida em que determinados produtos (como a borracha, o açaí e outros) passem a interessar ao capitalista, o aviamento tende a desaparecer como forma de financiamento daquele produto em uma estrutura de produção isolada do mercado. Prepara-se uma grande área para sua produção em larga escala, ou uma rede de pequenas empresas integradas em *clusters* ou cooperativas agrícolas, com um eficiente e rentoso sistema de escoamento em grande escala e financiamento da produção. No entanto, o sistema de aviamento voltaria a se reproduzir como:

- a) forma de financiamento alternativo a produtos incipientes no mercado e
- b) a estruturas de produção distantes, isoladas ou não contempladas pelo sistema financeiro;
- c) ou alternativa a produtores sem condições de escoar o fruto de seu trabalho e
- d) a consumidores com acesso limitado às mercadorias vendidas nos centros urbanos.

O sistema de aviamento não é uma relação de produção, mas de escoamento e financiamento para atividades não-capitalistas. O incremento das relações de produção, crédito e escoamento em determinada região ou relativa a determinado produto não substitui sua importância, a menos para aquela região ou produto específico. Enquanto houverem produtos incipientes, setores e infra-estruturas excluídos das relações capitalistas, o sistema de aviamento tende a se reproduzir como alternativa de comunicação com o mercado financeiro e comercial.

Capítulo 2: Welfare state na floresta

As primeiras décadas do século XX marcaram uma mudança decisiva nos rumos de desenvolvimento do capitalismo. Até então as teorias liberais retomadas em pelos autores neoclássicos, como Marshall, Walras, Pareto, Jevons, preconizavam que as leis de procura e oferta do mercado corrigiriam eventuais crises de superprodução. A "mão invisível" de Adam Smith, ou o "leiloeiro walrasiano" regulariam os preços de forma a equilibrar produto e consumo, barateando mercadorias excedentes e incentivando a produção das mais procuradas. Nesta perspectiva, o mercado aparece como uma entidade que se auto-regula de forma a manter equilibrada a alocação de recursos.

O ano de 1929 especificamente, veio a contestar de forma drástica este princípio, mostrando que a reprodução capitalista não poderia contar exclusivamente com a "mão invisível" para regular a economia. A quebra da bolsa de Nova York mostra que a auto correção do mercado não é eficiente frente às inovações tecnológicas e intensificação da produção. O refluxo do consumo em relação ao progressivo aumento do produto é acompanhado por uma queda no mercado de bens de capital e de crise financeira entre as indústrias americanas seguida de falências e desemprego em massa. Aparentemente o capitalismo chegava em seu limite de desenvolvimento e a economia estagnava a menos que uma nova política de regulação surgisse.

Os princípios neoclássicos são confrontados então com a teoria de John Maynard Keynes sobre a necessária interferência do Estado em associação com os bancos centrais na gestão da economia. Inicia-se uma política de incentivo ao consumo como principal fator de crescimento econômico: procura-se diminuir as taxas de juros desestimulando a “propensão marginal a poupar”,²¹ fortalece-se o imperialismo e estabelecimento de novos mercados nos países subdesenvolvidos, disseminando pelo mundo o “estilo de vida americano”, procurando a padronização do consumo de forma adequada à produção industrial em série (Leuchtenburg, 1976). Além de se converter em investidor e consumidor, o Estado passa também a garantir alguns direitos trabalhistas visando fomentar o consumo individual, que irão lhe render a denominação de “Estado do bem-estar social”: como a remuneração por um mês adicional (o decimo terceiro), por períodos não trabalhados (férias e aposentadoria), estipulação de hora regulamentar de trabalho e um valor mínimo para os salários; burlando a auto-regulação da economia em relação à procura e oferta por bens e serviços.

²¹ A propensão de um indivíduo em relação à poupança ou ao consumo de um produto ideal é um dos parâmetros construídos para estabelecer políticas de intervenção Estatal visando o desenvolvimento (Dornbusch & Fisher, 1991).

Principalmente no caso norte-americano, a crise de 1929 foi superada também com a Segunda Grande Guerra e a Guerra Fria, como consumidores vorazes exigindo investimento em ciência e tecnologia, com produtos altamente efêmeros, incentivando a produção, gerando empregos e mercado para a indústria bélica e alimentando o consumo e a reprodução de outras atividades econômicas (Leuchtenburg, 1976).

Na Amazônia entretanto, o nível tecnológico e as relações de produção limitavam a oferta, enquanto o isolamento e a falta de concorrência garantem à eventual demanda poder absoluto sobre o que é produzido. As atividades concentram-se no extrativismo e na agricultura familiar isolada. Com baixo aporte técnico e unidades de produção reduzidas e dispersas em diversas atividades, é oneroso para estes empreendimentos pretenderem negociar com o mercado o valor e a oferta de seus produtos. Ademais, eles só têm acesso ao mercado indiretamente. O isolamento, ausência de moedas e de estrutura de concorrência possibilitam ao que em geral é o único comprador de seus produtos, o poder de arbitragem sobre os preços; submetendo-se assim o produtor ao único representante do mercado com quem negocia. Estes intermediários são a elite organizada na capital paraense, enquanto por exemplo, o salário dos “soldado da borracha” se esvai nas negociações com os aviadores.

2.1. Controle social, concentração de renda e desenvolvimento no governo

Vargas

No Brasil, medidas de inclusão social serviram prioritariamente a um objetivo político: fundava-se um "Estado Nacional" de bases sociais amplas em relação à "Primeira República". A "República Oligárquica" de 1889 até 1930 representava os interesses de cafeicultores paulistas e pecuaristas mineiros que se revezavam na sucessão presidencial com base numa estrutura eleitoral corrupta sustentada por "coronéis". O ano de 1930 pôs fim a este regime político com o golpe de Estado que firmou Getúlio Vargas como representante dos interesses imediatos ou estratégicos de diversos grupos sociais brasileiros: industriais, cafeicultores, classes médias urbanas, operários, comerciantes, integralistas, comunistas leninistas-stalinistas e burocratas.

Normalmente considerada como uma revolução da burguesia brasileira com o apoio das classes médias e operárias, antagônica aos interesses das oligarquias cafeicultoras, a "Revolução de 1930" é entendida por Lourdes Sola (1981) e Boris Fausto (1981), como um processo político que não prescindiu do apoio dos representantes destas oligarquias. Boris Fausto (1981) lembra a inserção em 1926 do Partido Democrático de São Paulo, representante da burguesia cafeeira e de

grupos financeiros, na Aliança Liberal, que passou a unificar os interesses ‘revolucionários’. Devido à dependência dos principais setores da economia em relação às rendas geradas pelo setor agrário-exportador, o Governo Vargas implementou medidas protecionistas a esta classe, como a compra e queima de safras excedentes de café. Este autor lembra ainda:

Como agrupamento que não refletia oposições de classe e nem mesmo uma disputa ‘pura’ de setores no interior da classe dominante, a Aliança Liberal estava marcada pela acomodação. Lembre-se que ela se formou através de um acordo entre governos estaduais (Minas, Rio Grande, Paraíba), ou seja entre oligarquias que controlavam o poder regional.(Fausto, 1981:235).

Originalmente portanto, a convergência de forças na Aliança Liberal expressava em sua maioria objetivos eleitorais e de conteúdo antes político que econômico. Propunham uma “evolução sem luta”, assumindo apenas timidamente as reivindicações (de supostos antagonistas dos cafeicultores) por reforma econômica e priorizando a reforma política (Cf. Fausto, Op. Cit.). No entanto, a eleição do candidato situacionista Júlio Prestes com o auxílio das usuais fraudes no sistema eleitoral precipitou a tomada armada do poder, levando Getúlio Vargas à presidência da República.

Mesmo atualmente persiste um debate sobre a denominação das mudanças iniciadas após 1930 como “revolução” ou “golpe de Estado”, o que envolve elementos teóricos e históricos sobre quão profundas teriam sido as mudanças provocadas na estrutura política, social e econômica brasileira. Tendo tido intenções revolucionárias ou não, a "Revolução de 30" é reiterada como tal por Ítalo Tronca (1982) pela modernização econômica e política que provocou, integrando variadas classes sociais a uma nova estrutura de Estado, permitindo o desenvolvimento da indústria pesada, nacional e substitutiva de importações, e fortalecendo o capitalismo e a burguesia brasileira.

A nova burguesia industrial passava a se desenvolver independente do financiamento das elites cafeicultoras. Da mesma forma, assim como os operários e outros trabalhadores, além de grupos antagônicos, como o Partido Comunista e a Ação Integralista, as camadas medias urbanas, reunindo o setor de serviços, compunham parte significativa da base de apoio do governo desde a composição da Aliança Liberal.

Esta heterogeneidade social e sobretudo política às bases do governo gerou entretanto problemas de governabilidade solucionados com um novo golpe em novembro de 1937, implantando o Estado Novo e assegurando Getúlio Vargas no poder contra "os inimigos internos" que ameaçavam as conquistas que se efetivavam. Sobretudo em 1935, a disputa pela participação no governo gerara os motivos ou pretextos de que o governo necessitava para, numa antecipação do

golpe de 37, suprimir os direitos democráticos e garantir a implementação de suas políticas sem ameaças de novos golpes ou de ser substituído por vias eleitorais. A fundação da Aliança Nacional Libertadora, fortalecendo o Partido Comunista como liderança sindical, e a cobrança sobretudo dos integralistas por ditar os rumos do País coincidiram com a aprovação da Lei de Segurança Nacional em abril de 1935, como instrumento de controle e repressão política. A ANL foi fechada e a propaganda da “ameaça comunista” estimulada pelo governo como justificativa da supressão dos direitos políticos (Sola, 1981). O estado de emergência perdurou até 1937 como concessão pelo Legislativo ao fortalecimento do poder Executivo para garantir a estabilidade necessária ao governo.

Em 10 de novembro deste ano, Vargas decreta o Estado Novo: os partidos políticos são extintos, todas as casas legislativas são fechadas, as eleições canceladas e uma nova Constituição de tendência fascista é elaborada por Francisco Campos. Auto-intitulado como um “Estado apartidário”, com o mínimo de fricções e contestações, o Estado Novo foi implantado reprimindo policialmente a oposição, regulamentando a censura e instituindo a propaganda governamental em busca de legitimação do governo sem vinculação ideológica ou ameaças à ordem. Foi criado o Departamento de Propaganda, subordinado ao Ministério da Justiça, assim como a emissão radiofônica “Hora do Brasil”. Em 3 de dezembro de 37 se dissolviam os partidos políticos, atingindo a Ação Integralista Brasileira, que rompe com o governo em janeiro seguinte, e promoveu um atentado contra Getúlio em março de 1938, justificando a intensificação da repressão governamental, envolvendo inclusive a instituição da pena de morte para, entre outras coisas, ameaças à vida do presidente (Sola, 1981).

O Estado Novo promoveu um processo de reforma administrativa até 1941, dissolvendo com resquícios federalistas da Primeira República, centralizando o poder em torno do presidente como mediador dos interesses das elites regionais. Os governadores eleitos em 1935 foram substituídos por interventores federais; que assim como Vargas, acumulavam poderes legislativos e executivos e eram responsáveis por aplicar em nível estadual as medidas do estado de emergência (Sola, 1981).

No Pará, o governador José Carneiro da Gama Malcher, eleito em 1935, é indicado um dia após o golpe como interventor federal no Estado. Sua gestão de 1937 a 1943 é sucedida pela do coronel Magalhães Barata, que já havia assumido a interventoria quando do golpe de 1930, precedendo a eleição de José Malcher como primeiro governador constitucional após o golpe.

Desta forma, Vargas suprimia a estrutura democrática brasileira e regional, afirmando a si próprio como agente do desenvolvimento, buscando apoio popular mas propiciando a concentração de renda para verticalização do parque industrial brasileiro. A política trabalhista de Getúlio Vargas possibilitou a ampliação de sua base nas classes populares, sendo saudado como

"pai dos pobres", o que em primeira instância serviu como instrumento de legitimação do governo e secundariamente como política de desenvolvimento econômico, visto que a indústria brasileira ascendente ainda prescindia do incentivo ao consumo que originou o *welfare state*. No entanto, o Estado Novo tomava para si a responsabilidade de estimular o desenvolvimento econômico investindo não no consumo propriamente, mas na infra-estrutura produtiva, financiando e apoiando a burguesia nacional e estrangeira interessada em investir na industrialização iniciada em fins do XIX, **ou em** outros empreendimentos capitalistas.

Por isso, tanto quanto pai dos pobres, Vargas foi identificado também na historiografia como "mãe dos ricos" (Wolfe, 1994), enquanto sua política econômica privilegiava a proteção à economia cafeeicultora, o desenvolvimento da estrutura energética e indústria de base, substitutiva de importações e a lei de sindicalização como parte do policiamento do movimento operário. Ítalo Tronca (1982) aponta o apoio do PCB e das facções leninista-stalinistas ao governo de Vargas como consequência de um princípio ideológico. Segundo a interpretação destas lideranças, o Brasil vivia ainda uma estrutura agrário-exportadora semi-feudal. Seguindo os preceitos leninistas de necessidade de uma revolução democrático-burguesa (associando desenvolvimento econômico com direitos políticos) como precedente da revolução socialista, o PCB, através do Bloco Operário Camponês, anulou a influência de correntes trotskistas, luxemburguistas e anarquistas no movimento operário, assumindo quase exclusivamente sua liderança com a conivência do governo para refrear greves e contestações à ordem política na tentativa de garantir apoio à burguesia ascendente contra os "senhores feudais" do período anterior.

A legislação trabalhista, assim como a lei de sindicalização, se configurou num mecanismo de controle social. Os direitos sociais seriam garantidos exclusivamente pelo Estado, sendo reprimidas as reivindicações autônomas da população com a censura, os sindicatos 'pelegos' e a perseguição política e policial à oposição.

O controle social tinha entretanto não somente a função de legitimação do regime, como de garantia da concentração de renda que fortalecia a burguesia e os investimentos no capitalismo nacional.

Nestas circunstâncias o que se exige do Estado é bem claro: garantir forte proteção contra as importações concorrentes, impedir o fortalecimento do poder de barganha dos trabalhadores, que poderia surgir com um sindicalismo independente e realizar investimentos em infra-estrutura, assegurando economias externas baratas ao capital industrial. Quer dizer, um tipo de ação político-econômica inteiramente solidário a um esquema privado de acumulação que repousava em bases técnicas ainda estreitas (Mello, 1984: 114).

Maria da Conceição Tavares (1976) e João Manuel Cardoso de Mello (1984) entendem esse processo de concentração de renda como uma medida necessária para capitalizar as classes econômicas dispostas a efetivar o desenvolvimento industrial e o incremento da estrutura produtiva nacional; sobretudo frente à incipiente infra-estrutura econômica que o Estado ainda viabilizava, e diante do baixo nível técnico (importado em grande medida) do processo de industrialização pesada. A política populista não prescindiu portanto do apoio às elites como parte dos planos desenvolvimentistas nacionais. No entanto, este princípio não será eficiente no Pará, onde parte significativa do grupo hegemônico pretere investimentos no setor produtivo em favor do lucro certo e rápido com o monopólio das relações comerciais e de crédito para pequenos produtores. O problema entretanto não está na carência do "empresário schumpeteriano"²² na região, mas no fato de que este foi confundido com as elites locais e submetido a uma estrutura de produção irracional e dispersa e a um sistema de financiamento e comercialização que possibilita seu constrangimento por uma classe organizada de atravessadores.

2.2. Produção e investimento no Pará

A Amazônia de forma geral não tinha uma estrutura de produção passível de negociar com o mercado a oferta ou o valor de seu produto. Sobretudo em meados do século XX, quando se iniciavam os empreendimentos mineradores e as grandes propriedades agrícolas, a região é caracterizada pela dispersão de pequenas unidades produtivas, com atividades diversificadas. Tinham baixo nível de organização de produção coordenada horizontalmente ou em série, baixo nível técnico e altos custos de produção de escala, de escoamento, e pouco acesso ao mercado; portanto sujeitas à arbitragem de aviadores sobre preços e permuta de mercadorias como forma de controle do trabalho por meio de endividamento.

Assim, as tarefas do Estado Novo na região indicavam em primeira instância a organização e incremento da estrutura de produção como pré-requisito para o desenvolvimento econômico. Este esforço era estimulado pela lembrança da urbanização e relativo crescimento econômico impulsionado com as exportações de borracha natural; o aumento da demanda por este produto motivado pela industrialização pesada, assim como pela eventual cessão do comércio com a Ásia

²² Diferentemente de Marx (2001), para Schumpeter (1982) o desenvolvimento econômico não é determinado por elementos estruturais de acumulação capitalista em oposição à tendência de queda na taxa de lucro. A incorporação de novas combinações realizadas pelo empresário (agente econômico diferenciado do proprietário de capital), ou seja, o comportamento individual em busca de inovações e a concorrência entre os empresários/firmas no mercado é o elemento dinâmico do desenvolvimento capitalista, que pode surgir a partir de inovações no produto, no processo de produção ou transporte, de abertura de novos mercados, novas fontes de matéria-prima ou novas formas de organização

em função da Primeira e Segunda Guerras.

A borracha ainda é a principal riqueza de que se pode valer o Pará para elevar o seu comércio ao nível antigo. Produto cada vez mais generalizado com a aplicação em novas indústrias, dificilmente será suplantado pelos sucedâneos sintéticos, desde que se lhe barateie o custo e melhore os tipos de exportação. Além disso, seguida a norma econômica do deslocamento das indústrias para a proximidade dos centros da matéria prima, é de supor que em breve a produção atual não chegue sequer para as fábricas já instaladas entre nós ou em vias de instalação (Revista da Associação Comercial do Pará, 1940: 82).

O governo visava atrair indústrias de transformação incentivando a intensificação da extração de matérias-primas. A borracha tinha papel estratégico não só por já ter alavancado as exportações do Estado, mas por ser essencial para a industrialização pesada. Assim como a borracha, diversos produtos florestais poderiam ainda ser explorados:

Ao lado desse produto básico, outros muitos em estado nativo podem ser explorados comercialmente, reclamando apenas cultivo técnico e aproveitamento racional. Ai estão desafiando o espírito progressista e empreendedor dos homens do Pará e do Amazonas, o cumaru, a copaíba, a andiroba, o guaraná, as fibras têxteis, as madeiras, todo o rol enorme de vegetais econômicos que a natureza aqui fez germinar, em certos casos com privilégio de exclusividade (Id, Ibid).

No entanto, o aproveitamento destas vantagens competitivas requeria a transformação da estrutura de exploração destas matérias-primas do extrativismo para o “cultivo técnico e aproveitamento racional” para que “se barateie os custos e melhore os tipos de exportação”. Portanto, Vargas precisava garantir reprodução das “classes empreendedoras locais” ao mesmo tempo em que cobrava investimentos no processo produtivo como condição para uma futura verticalização da indústria na Amazônia. Para a implementação de tal projeto, seriam necessários entre outras coisas o incremento no sistema de transporte, formação e estímulo a grandes empresas e a pequenas e médias unidades coordenadas de produção, com apoio técnico, e o que parece fundamental para as elites já estabelecidas: a garantia de capital que fomentasse o desenvolvimento,

da indústria (em monopólio ou oligopólio, por exemplo).

ou em caso de insucesso, alimentasse a reprodução das formas tradicionais de exploração. O Estado entretanto, não arca com toda a infra-estrutura necessária, esperando da iniciativa particular grande parte do esforço e investimento no incremento do sistema produtivo.

O eventual apoio internacional motivado pelo imperialismo e por circunstâncias de guerra e formação de cartéis, auxiliou nos empreendimentos do governo na região. No início da década de 20, a ascendente indústria norte-americana viu-se constrangida pela formação de um cartel de empresas inglesas estabelecidas no Sudeste asiático para garantir altos preços de borracha independente da alta produtividade. No entanto, a progressiva demanda pelo produto em função da industrialização americana garantiu a elevação de preços que superou as expectativas do cartel. A partir de então, indústrias americanas passaram a investir na produção comprando seringais, enquanto o Departamento de Comércio e Agricultura norte-americano investia em pesquisas para viabilizar o cultivo do produto no Caribe, secundariamente no Brasil (Dean, 1989), e posteriormente na exploração de seringais nativos da Amazônia.

Pesquisadores inicialmente liderados por John C. Treadwell e posteriormente por Carl de LaRue, foram enviados para o Caribe e Brasil a fim de promover experiências que indicassem as melhores condições para o investimento em *hevéa*. cultivada. Embora as intenções americanas priorizassem levar mudas mais resistentes para cultivo no Caribe (onde além da proximidade dos portos americanos, o manejo de pragas nativas da Amazônia seria mais eficiente), o governo brasileiro se animou com a expedição promovida pelo chefe do Departamento de Agricultura Americano ao Brasil, imaginando ser o beneficiado pelos futuros investimentos em cultivo. Como ressalta Warren Dean (1989), o então ministro da agricultura brasileiro, Miguel Calmon, ofereceu:

- a) isenção de taxas de importação para equipamentos destinados aos seringais;
- b) isenção de taxas de exportação para a borracha cultivada;
- c) e permissão para importar trabalhadores asiáticos.

Mesmo que as pesquisas americanas fossem inconclusas sobre a seleção de mudas e condições de produtividade para plantações de seringueiras, alguns investidores americanos como Ernest S. Clark e Henry Ford, foram atraídos pelas possibilidades de exploração econômica do cultivo de seringueiras na Amazônia.

2.3. "Os empresários americanos"

A borracha ainda é a principal riqueza de que se pode valer o Pará para

e elevar o seu comércio ao nível antigo [...] Além disso, seguida a norma econômica do deslocamento das indústrias para a proximidade dos centros da matéria-prima, é de supor que em breve a produção atual não chegue sequer para as fábricas já instaladas entre nós ou em vias de instalação (Revista da Associação Comercial do Pará, 1940: 82).

Neste trecho do discurso de Vargas na Associação Comercial do Pará, o regime sustentou a expectativa de que a verticalização industrial aproximasse as empresas de transformação dos centros fornecedores de matéria-prima; em vez de se localizar junto ao mercado consumidor. O desenvolvimentismo de Vargas na Amazônia foi alimentado pela incursão de empresários americanos no cultivo de seringueiras. Mal se interpretando que estes empresários estariam menos interessados em garantir o fornecimento autônomo de borracha prejudicado em princípio de 1920, do que necessariamente em transferir para a região suas fábricas automotivas.

O caso de Henry Ford é exemplarmente citado por Vargas no mesmo discurso, como exemplo de empresário interessado em instalar "novas indústrias" na região. No entanto, em vez de transferir fábricas de transformação para um dos centros de manufatura de matéria-prima, para Ford interessaria mais verticalizar a produção de sua própria indústria, reduzindo seus custos, burlando o fornecimento de borracha por empresas inglesas, holandesas e francesas instaladas na Ásia, e acumulando os dividendos pela elevação da oferta mundial do produto.

Diante disto, e para continuar liderando o mercado [automobilístico], buscou a Ford com veemência crescente, atuar sobre o preço de produção das matérias-primas de que carecia e sobre o custo de distribuição das mercadorias que produzia. Ou seja, procurou agir no sentido de provocar elevações na produtividade dos setores produtores dos meios de produção a ela necessários e manter, tanto quanto possível, sob seu controle os diferenciais de custos resultantes. Nesse sentido, impunha-se como necessidade incentivar a elevação da concentração e composição orgânica do capital nesses setores de modo que pelos ganhos de escala, pelo incremento da automação e pelo avanço na divisão do trabalho, fossem obtidas as reduções de custo que a concorrência exigia. (Costa, 1993: 58).

Francisco de Assis Costa (1993) aponta duas vias para a realização deste intento da Ford: o uso de seu peso como compradora (seu poder oligopsônico) para fazer pressão sobre os tradicionais fornecedores de matéria-prima; e o processo de verticalização da produção estruturando novas empresas filiadas como Fordlândia e os cultivos de Belterra no rio Tapajós paraense.

Se os que nos vendem se recusam a manufaturar por preços que, de acordo com as nossas investigações, nos pareçam aceitáveis, julgamo-nos no dever de manufaturar nós mesmos. Em muitos casos temos ido às fontes primárias; noutros manufaturamos apenas para nos familiarizarmos com a indústria de modo a nos socorrermos dela em caso de necessidade. Às vezes também fabricamos apenas para verificar os preços que estamos pagando. Os mesmos princípios nos governam na distribuição. Temos navios de lagos e de mar, além de uma estrada de ferro, de modo a podermos medir os encargos de transporte. (Henry Ford. Hoje e amanhã. Apud Costa, 1993: 58).

Para o Estado Novo entretanto, Ford e industriais instalados ou por se instalar na região, estariam interessados em intensificar a exploração de matéria-prima num processo que poderia levar ao "deslocamento" de suas indústrias para a região. A atração de investidores e empresários estrangeiros e a garantia de apoio aos já instalados desde a década anterior, fez parte dos planos, ou ainda, da propaganda desenvolvimentista implementada após os golpes de 1930 e 1937.

Para completar esse plano, intensificaremos a exploração industrial. Com esse fim já estão chegando, a convite do governo, industrialistas norte-americanos interessados em colaborar conosco no desenvolvimento da Amazônia, onde seus capitais e recursos técnicos encontrarão segura e remuneradora aplicação (Revista da Associação comercial do Pará, 1940: 113).

Ainda na década de 1920, Harvey S. Firestone, seguindo os exemplos da U.S. Rubber e da Goodyear, comprou seringais falidos na Ásia, que no entanto supriam parcamente a demanda destas mesmas indústrias. Enquanto isso, Henry Ford abre um escritório em Belém em 1925 e se prepara para investir no cultivo de seringueiras no rio Tapajós. Em 1927 contudo, Ford fora lesado em 125 mil dólares por uma propriedade naquela região (de um milhão de hectares) cedida gratuitamente pelo Estado do Pará a Jorge Dumont Villares e revendida ao empresário americano. Para instalar seu empreendimento no Tapajós, logo conhecida como Fordlândia, Henry Ford obteve também do Estado isenção de impostos pelo período de cinquenta anos e o direito indiscriminado de jurisdição interna (Dean, 1989; Costa, 1993). No entanto, pouco estudadas pelo chefe do Departamento de Agricultura americano, Carl de LaRue, em relatório apresentado a Henry Ford, as terras do Tapajós apresentavam uma série de limitações ao cultivo, além das insuperadas dificuldades técnicas na produção de mudas produtivas e resistentes a pragas:

As chuvas naquela parte do vale eram tão sazonais que inibiriam o crescimento da planta. O trato era montanhoso, o que dificultava o cultivo por máquinas e encarecia o cuidado por parte dos seringueiros. Boa parte do solo era arenoso ou lixiviado demais para uma nutrição adequada das plantas. Além disso, a área não só estava a quatro dias de barco de Belém, como não podia ser servida pelo transporte oceânico vários meses por ano. (Dean, 1989: 113).

Além da localização da empresa (corrigida em parte com as plantações de Belterra) e de circunstâncias técnicas que inviabilizaram o cultivo sem a disseminação de pragas, a falência da Ford na Amazônia reside também no descompasso entre a estrutura de produção capitalista extremamente avançada e condições econômicas, sociais e políticas locais impróprias para este tipo de empreendimento. Gerou o disparate da tentativa de implantação de uma grande empresa numa região ainda dominada pelo capital mercantil e pela produção extrativa e de subsistência:

A companhia Ford Industrial do Brasil deve ser entendida tendo-se presente de um lado o fato de ser gestada a partir das necessidades decorrentes das dimensões atingidas pela sua matriz, a Ford Motor Company; de outro, a constatação de que sua estruturação, enquanto parcela individual do capital social, se faria em um contexto econômico, social e político marcado pelo domínio do capital mercantil, pelo extrativismo florestal, pela propriedade relativamente livre da terra e pela pequena agricultura de subsistência [...] Isso coloca a necessidade de historiar-la tendo como referência a hipótese de que a sua estruturação se faria sob o signo da inter-relação entre as insuficiências locais, relativamente aos pressupostos da acumulação em bases capitalistas avançadas (Costa, 1993: 70).

Francisco de Assis Costa (Op. Cit.) estabelece como principal fator de falência da Ford na Amazônia, a inexistência e a incapacidade do Estado em prover meios infra-estruturais e capital social básico para o sucesso do empreendimento, tais como: saúde pública, portos, estradas, energia, educação, pesquisa tecnológica, unificação de mercados, preparação e mobilização de força de trabalho. O próprio empreendimento deveria assumir a tarefa de prover tais necessidades infra-estruturais, reduzindo a taxa de lucro da empresa frente à escala inferior para produção que compensasse tais gastos. A preparação e mobilização destes meios exigia ainda tempo e investimento precedente que liberasse a empresa das instabilidades de mercado de borracha e permitisse “auferir a partir da atividade de plantação de borracha, lucros a uma taxa compatível com as demais atividades alternativas de aplicação do capital” (Id, Ibid: 72). Isso significou para o

empreendimento amazônico (carente de investimentos não propriamente capitalistas) competir com outras atividades com infra-estrutura, capital social, mercado e altas taxas de lucro já garantidos.

Com a carência de formação de um mercado de trabalho qualificado e não qualificado na medida em que a ampliação da produção requeria mão-de-obra, o empreendimento Ford passou inclusive a apelar para “outras vias de subordinação do trabalho - trabalho compulsório, semi-compulsório, colonato cativo [peonagem] etc.” (Costa, 1993: 72). Porém, apesar das perspectivas iniciais de elevar em aproximadamente 50% a produção mundial de borracha com a instalação dos cultivos amazônicos, a produção de *hevéa* não garantia as necessidades imediatas dos empresários que viabilizassem o empreendimento.

O governo brasileiro, sobretudo após 1930, congratulava a dimensão faraônica do empreendimento Ford e seus investimentos em infra-estrutura e na produção, se isentando de qualquer apoio concreto que viabilizasse a empresa além das já garantidas concessões de terras, isenções fiscais e repressão às mobilizações e greves de trabalhadores. Após uma visita a Fordlândia, estimulada pelos elogios do interventor Magalhães Barata, o Ministro do Trabalho Lindolfo Collor declarou que “nada tem a recomendar para melhorar a situação dos operários ali empregados” (Apud Costa, 1993: 108), assim como o próprio Vargas em visita em 1940, declararia que se todos os patrões fossem como Henry Ford, não haveria necessidade de sua legislação trabalhista.

O empreendimento seguiu durante todo o Estado Novo marcado pelos limites à produção impostos pela parca infra-estrutura, disponibilidade de mão-de-obra e perda de sucessivas safras pelo ataque de pragas; enquanto o Departamento de Agricultura Americano avançava pouco nas pesquisas para produção de mudas de *hevéa* produtivas e resistentes a seus inimigos naturais locais (Dean, 1989).

A Segunda Grande Guerra trouxe novo fôlego às pesquisas e ao investimento em cultivo pela interrupção das relações comerciais com os fornecedores asiáticos. A carência pelo produto e a noção de que as reservas naturais de borracha superariam em muito a produção asiática, estabeleceu como meta do governo americano em associação com o brasileiro o reinvestimento na comercialização de borracha natural (não cultivada), sem abandonar as tentativas de cultivo racional. A Rubber Reserve Company, constituída pelo grupo financeiro Reconstruction Finance Corporation com um capital de 140 milhões de dólares em 1940, ficou responsável por garantir o estoque de borracha durante a guerra. Foi convertida posteriormente em Rubber Development Corporation, responsável pela comercialização final, investimentos técnicos e creditícios em pesquisa, cultivo e extração de borracha natural (Dean, 1989).

Para a pretendida exploração de 100.000 toneladas/ano do potencial estimado em 667.000 toneladas/ano de borracha natural, o governo americano e a RDC contaram com o apoio do governo

brasileiro para garantir a mão-de-obra necessária ao empreendimento. Uma nova corrente migratória foi estimulada do Nordeste brasileiro para os seringais nativos da região trazendo novos braços beneficiados por direitos trabalhistas. Eram os "soldados da borracha", numa campanha de revitalização desta economia durante o período de guerra.

Para transporte do produto e comercialização das mercadorias consumidas pelos trabalhadores, o empreendimento teve de contar contudo com a tradicional estrutura de crédito e comercialização local. Ainda que assalariados como "soldados da borracha", os trabalhadores precisavam negociar com os aviadores não somente o escoamento do produto, como o consumo de mantimentos numa relação onde o atravessador ainda mantinha o monopólio comercial, e conseqüentemente da arbitragem sobre preços e dívidas. Dessa forma, o "seringal caboclo" (Oliveira Filho, 1979), é novamente reproduzido como instrumento de resistência ao sistema de aviação: os trabalhadores desviam seu esforço da coleta para a prática da caça, pesca e agricultura de subsistência como forma de minimizar suas dívidas com os comerciantes; contrariando portanto as expectativas americanas de elevação da produção de borracha natural.

O aviação era então reestruturado, com a garantia de mão-de-obra e financiamento indireto com os salários pagos pelo governo brasileiro aos trabalhadores, contando com a mediação da Rubber Development Corporation para escoamento do produto rumo ao mercado norte-americano (retomando o papel de antigas filiais importadoras e exportadoras inglesas) e com a revitalização e ampliação do sistema financeiro formal que alimentava desde fins do XIX a reprodução dos atravessadores paraenses.

2.4. Colonização, apoio ao pequeno produtor e à elite mercantil

Para o Estado Novo, grande parte dos problemas de desenvolvimento regional residiam na colonização esparsa que historicamente se estabeleceu submetendo a vida material à exploração extrativa e às formas tradicionais de escoamento, comercialização e crédito (Pará, 1935; 1943; 1944). Seu programa de desenvolvimento para a Amazônia não prescindia portanto de propostas de distribuição gratuita de terras devolutas, apoio técnico e creditício e incentivo à formação de cooperativas de pequenos produtores. Além do estímulo à instalação de grandes empresas e apoio político e econômico à classe hegemônica, o governo Vargas assumiu também o incremento de pequenas unidades de produção coordenadas como alternativa de desenvolvimento econômico. No entanto, o apoio a pequenos produtores se deparou com a mesma falta de infra-estrutura que comprometeu a instalação de grandes empresas.

A política povoadora será iniciada com grupos de nacionais que aqui se fixem e prosperem. Tal colonização também terá uma orientação técnica, tanto para a escolha das terras como para a instalação dos colonos. Fundar-se-ão núcleos agrícolas, servindo de escolas rurais e aprendizados onde os filhos dos colonos recebam instrução e conhecimento da lavoura [...] Aproveitaremos para isso as terras devolutas e as distribuiremos gratuitamente entre os colonos fornecendo-lhes ainda instrumentos agrários e sementes. [...] O Instituto Agrônomo do Norte dará assistência técnica aos agricultores, intensificará o plantio de seringueira, desenvolverá em condições econômicas a cultura da castanha, do timbó e de todas as abundantes essências florestais nativas. (Revista da Associação Commercial do Pará, 1940:113).

Assim como no "Discurso de Vargas às Classes Conservadoras", o cooperativismo é parte das propostas de governo expostas nos relatórios do governador, e posteriormente interventor federal José Carneiro da Gama Malcher (Pará, 1935; 1943), e de Magalhães Barata como interventor do Estado Novo no Pará (Pará, 1944). Warren Dean (1989) associa a criação do Instituto Agrônomo do Norte às instituições de pesquisa norte-americanas voltadas às tentativas de produção de mudas para cultivo em série de seringueiras. No discurso de Vargas, este mesmo órgão aparece como destinado também a garantir apoio técnico a pequenos produtores. Assim, seja como *plantation* capitalista ou com estruturas camponesas coordenadas em cooperativas, as intenções do governo apontavam para o abandono do extrativismo como passo fundamental ao incremento da estrutura produtiva local. Esquecendo-se neste caso que sem infra-estrutura de escoamento pouco a agricultura camponesa ou capitalista poderia fazer frente às determinações dos aviadores no sertão.

A organização de cooperativas parecia ser um passo fundamental para a coordenação das atividades de pequenas unidades, viabilizando o uso comum dos meios de produção (como tratores), facilitando o escoamento de produtos (pelo barateamento do transporte e aumento do poder de barganha em relação à negociação individual com aviadores) e o acesso dos produtores à assistência técnica e ao crédito bancário em substituição ao crédito em espécie fornecido pelo barracão. Parece entretanto desviar mão-de-obra dos empreendimentos extrativos e de cultivo em larga escala programados pelo mesmo governo.

Como estimular a independência de pequenos produtores organizados em cooperativas e simultaneamente garantir mão-de-obra para os empreendimentos da RDC mediados pelos aviadores locais? Warren Dean (1989) explica a situação estabelecendo um etapismo onde só após a falência das tentativas de exploração de borracha natural e cultivada com o apoio da RDC, o governo brasileiro passaria a investir no discurso cooperativista como solução alternativa. Entretanto, ainda

que contraditórias, as duas políticas coexistiram compartilhando em muitos casos o mesmo discurso como justificativa. O discurso de colonização e povoamento da região, além de fundamentar a proposta de estímulo a cooperativas de pequenos produtores, legitimou também a política de migração induzida de “soldados da borracha” do Nordeste brasileiro exclusivamente para atender aos interesses de aviadores e industriais americanos.

No entanto, o cooperativismo pouco ultrapassou os limites da propaganda e das políticas de divulgação, porque parecia fora dos poderes ou das prioridades do Estado Novo resolver seu principal obstáculo: a falta de infra-estrutura regional mesmo para a organização coordenada de pequenas unidades de produção. Conforme veremos no capítulo 3 deste trabalho, a principal medida do governo e da interventoria federal no Estado era a divulgação do cooperativismo esperando que mesmo que historicamente isolados uns dos outros, os produtores se sensibilizassem pelas vantagens da medida. O governo pregava o cooperativismo ignorando os problemas estruturais para a comunicação e coordenação de unidades produtivas dispersas.

A criação de colônias agrícolas beneficiadas com escolas, saneamento básico, saúde e infra-estrutura, não foi medida generalizada pelo governo talvez pela necessidade de garantias infra-estruturais maiores que as requeridas pelos empreendimentos capitalistas. Mas afetada em grande medida pela opção do governo em delegar a responsabilidade por estes investimentos aos particulares e à elite mercantil. Dotar a região de infra-estrutura de produção e escoamento, sobretudo baseada em pequenas unidades de produção, é uma tarefa para a qual o Estado Novo não tinha condições ou não estava de fato disposto a arcar. Mais fácil seria acreditar na iniciativa do grupo hegemônico e responsabilizar as elites mercantis pela tarefa que contudo, não era interessante para o monopólio comercial e reprodução de seus negócios pouco industriais.

Não esqueçamos porém, que o poder público pouco pode fazer se não tiver o concurso de todos e a colaboração dos homens de trabalho, que confiam no próprio esforço e se lançam a iniciativas, não visando apenas o lucro imediato e o enriquecimento fácil, mas também os benefícios que delas podem resultar para o progresso coletivo. (Revista da Associação Commercial doPará, 1940:87).

No entanto, se para os "empreendedores" é uma saída fácil e interessante deixar de investir na estruturação produtiva em favor do lucro certo, imediato e fácil, explorando a tradicional dispersão dos produtores em seu favor, para o governo por outro lado também é uma saída fácil se eximir desta responsabilidade acreditando ser a nossa elite mercantil os agentes de desenvolvimento que nunca chegaram a ser. Para esta opção de privilegiar o apoio às elites mercantis apesar da campanha cooperativista, contribuiu em muito a pressão americana pela elevação da produção

gomífera e a disponibilidade da Rubber Development Corporation em financiar os tradicionais armazéns e barracões para atender à demanda provocada pelo período de Guerra.

No dia de sua nomeação como interventor federal, José Carneiro da Gama Malcher foi visitado em sua residência pela diretoria da Associação Comercial do Pará para prestar, segundo Carlos Rocque (1999: 376), "apoio radical" à tomada de poder por Getúlio Vargas. A classe de comerciantes organizada em Belém representava em sua maioria o alto da cadeia de crédito e comercialização que caracterizava o sistema de aviamento. Eram importadores e exportadores ou negociantes que mediavam com estes o escoamento dos produtos do sertão e a comercialização das mercadorias importadas. Uma elite mercantil que representava o grupo politicamente hegemônico local, mas que no entanto desde fins do XIX via seus negócios, principalmente com as exportações de borracha prejudicados com a queda dos preços e com a transferência dos capitais ingleses para as *plantations* do Sudeste asiático.

O arrefecimento do comércio com o Oriente durante o período de Guerra e a possibilidade de ampliação do mercado norte-americano para o principal produto de exportação regional animava esta classe que precisava garantir a simpatia governamental. Faltava apenas a mola propulsora de seus negócios: o capital comercial, que passou a ser garantido em parte pelo governo federal e em parte pelos financiadores americanos interessados em ampliar a produção gomífera, ainda que com base extrativista.

Em associação com o governo norte-americano como parte das medidas de incentivo à produção de borracha no período de Guerra, foi criado por decreto-lei o Banco de Crédito da Borracha em 9 de julho de 1942 (Rocque, 1999). Em contrato assinado a 3 de março do ano anterior, ficou acertado entre governo brasileiro e a Rubber Development Corporation, que este banco contaria com 40% do capital subscrito pelos Estados Unidos, com direito à indicação de dois diretores.

O banco reiterava em suas propostas de atuação a dubiedade governamental em investir no sistema produtivo ao tempo em que estimulava a reprodução do capital mercantil. Por meio de empréstimos prestaria assistência a produtores, pessoas e firmas interessadas na extração, comércio e industrialização da borracha. Sustentaria o saneamento e a manutenção de cooperativas assim como a colonização de seringais nativos, acumulando ainda a função de exportador do produto para o exterior e outras regiões brasileiras.

Segundo o Departamento de Imprensa e propaganda (DIP), [...] o Banco prestaria assistência financeira aos produtores, pessoas e firmas da Amazônia, diretamente interessados na extração, comércio e industrialização da borracha, especialmente o povoamento dos seringais, aquisição de maquinismo, montagem

dos mesmos, para o desenvolvimento dos meios [...] inclusive o saneamento e colonização das melhores zonas onde a borracha era nativa. Trataria também da organização de cooperativas de seringalistas, assegurando ao Banco a exclusividade das operações finais de compra e venda da borracha, de qualquer tipo, quer se destinasse à exportação, que ao suprimento da indústria nacional. (Rocque, 1999; 377).

O que limitava seu uso contudo eram as condições que garantissem a existência destas cooperativas ou grandes produtores e empreendimentos de industrialização, além da tradicional estrutura mercantil já sustentada pelo sistema de aviamento.

Posteriormente este banco muda seu nome para Banco da Amazônia S/A, e tinha, segundo Roberto Santos (1995), a proposta de desestruturar o sistema de aviamento pela ampliação do volume de capital estimulando comerciantes concorrentes aos aviadores e monetizando uma economia baseada no escambo. Mas, sem investimentos infra-estruturais de escoamento e transporte, tal ampliação de crédito apenas alimentou a reprodução de comerciantes a atuar em situações de monopólio.

A compreensão do sistema de aviamento como mera relação de trabalho levou o governo a propagandear num primeiro momento que o assalariamento dos trabalhadores como “soldados da borracha” solucionaria o problema. Da mesma forma, seu entendimento como uma relação de financiamento em espécie do produtor pelo comerciante, levou à ideia de que a mera monetização e ampliação da rede de crédito formal substituiria instantaneamente a relação tradicional, ou multiplicaria o contingente de comerciantes concorrentes quebrando o monopólio dos aviadores. Entretanto, um de seus principais fundamentos reside justamente na dispersão histórica das unidades de produção e isolamento do produtor em relação ao mercado de produtos e financeiro capitalista. Assim como relação de financiamento, trabalho e comercialização, o aviamento se converte também na única estrutura viável de escoamento dos produtos agrícolas e florestais e acesso ao mercado capitalista.

As medidas de assalariamento na Amazônia obedeceram menos a critérios de desenvolvimento econômico do que à aplicação generalizada de um modelo exógeno de legislação do trabalho como forma de garantir o apoio político das camadas populares da sociedade. Estas políticas não incentivaram o consumo e incrementaram a estrutura produtiva porque não preexistia aqui um mercado estruturado. Em grande parte, não existem consumidores na região, mas sim “clientes” isolados, ligados por dívida e compromisso moral a determinados comerciantes. O sistema de aviamento intermedia o acesso aos produtos capitalistas e possibilita o escoamento dos produtos agrícolas e florestais. E ainda assim, a única via de acesso ao mercado de produtos e

capitais e à vida cultural permeada pela modernidade e sociedade de consumo capitalista.

Assim como a estrutura de mercado, a estrutura produtiva regional também não é capitalista no sentido de organização do trabalho para produção em escala ou organização coordenada de pequenas unidades econômicas. As elites locais não dispõem de capital e interesse para o investimento no processo produtivo, na medida em que o comércio lhes garante lucro rápido, controlando o trabalho por dívida, com poucos investimentos e riscos. A classe produtora não é a elite organizada em Belém e representada pelo governo local, mas o pequeno agricultor e extrativista, caracterizado como “cliente” do sistema de aviação. E na medida em que se mantém nessa condição, estão garantidos os lucros da classe hegemônica de comerciantes. Portanto, apoiar e capitalizar nossas elites mercantis, sobretudo sem condições ou interesse em remediar as condições infra-estruturais regionais, significa estagnar o desenvolvimento das estruturas de produção.

Capítulo 3: Banqueiros e Comerciantes no Para (1914-19/1943-52)

3.1. Nas margens do mercado

A possibilidade de utilização da bacia hidrográfica como via de escoamento da produção regional é o que habilita Belém à categoria de centro comercial da Amazônia. Desde o período colonial, e sobretudo com o crescimento do produto com a economia gomífera, as "estradas d'água" (Carrey, 1862: 103) se configuraram como uma das bases de sustentação da empresa extrativa de reprodução extensiva, e do conseqüente isolamento de pequenas propriedades agrícolas. Toda produção extrativa ou agrícola escoada pela rede hidrográfica, tinha como destino usual o porto de Belém, habilitando-a como centro de difusão de mercadorias consumidas no sertão ou exportadas para o exterior da região. A cidade concentrava assim, a elite econômica e política regional. Sendo fundada como ponto estratégico de defesa militar da embocadura de três importantes rios de acesso ao interior (rios Pará, Tocantins e Guamá), acumula desde então as funções políticas e administrativas de virtualmente toda a região.²³

Como via de acesso natural, autores em diferentes períodos²⁴ frisam que a rede hidrográfica poderia compor um instrumento de integração da região amazônica (assim como brasileira e sul-americana) e de intensificação da atividade produtiva. No entanto, a malha fluvial sustentou a reprodução e ampliação do sistema de exploração econômica de forma extensiva. A dispersão da estrutura produtiva pela bacia hidrográfica associada à concentração fundiária e ao monopólio das relações de crédito, transporte e comercialização pela elite econômica regional, se caracterizou numa das bases da relação de dependência entre produtor e comerciante, facilitando assim o sistema de aviamento. Na medida em que se encontra geograficamente isolado, tendo o intermédio do aviador como único acesso ao mercado, o produtor amazônida não tem alternativa a se submeter ao regime de trabalho e crédito imposto pelo barracão.

Desta forma, parte da solução para o aviamento estaria em democratizar e regularizar as vias de comunicação e escoamento regional, assim como promover a intensificação da atividade

²³ Ainda que responsável pela gestão das comarcas do Grão-Pará e Rio Negro (atuais territórios dos Estados do Pará e Amazonas), politicamente Belém esteve subordinada a São Luís desde 1621 com a criação do Estado do Maranhão independente do governo geral do Estado do Brasil. Em 1652, o governo geral do Maranhão foi suprimido, ficando o Grão-Pará com sede em Belém até 1654, quando voltou a ser subordinado a São Luís. Em 1753, com o estabelecimento do Estado do Grão-Pará e Maranhão pela política pombalina, a sede do governo volta a Belém até 1772 quando os dois governos voltaram a se separar (Cruz, 1973). Em 1815, os Estados e Capitânicas foram transformados em Províncias do Reino Unido do Brasil, Portugal e Algarves, e somente em 1823 o Grão-Pará adere à monarquia brasileira, transformando-se em Província deste império.

²⁴ Por exemplo, Lia Osório Machado (1999) e Emílio Carrey (1862).

produtiva coordenada por cooperativas e associações de produtores. Roberto Santos (1995) propõe a formação de cooperativas de pequenos produtores como meio de tornar acessíveis técnicas agrícolas para aumentara produtividade e liberar tempo para que os trabalhadores comercializem seus produtos de forma organizada, burlando o intermédio do aviador.

A idéia de otimização da produção com a integração em rede horizontal de pequenos produtores é enfatizada atualmente como alternativa inclusive para o setor industrial, como no exemplo da Terceira Itália,²⁵ ou vista como solução para a integração das pequenas unidades extrativistas na Amazônia.²⁶

No entanto, o cooperativismo não é uma política nova, inclusive quando relacionado a minimizar ou corrigir os males causados pelo sistema de aviação. Antes mesmo da pretendida política de crédito relacionada ao surgimento do Banco de Crédito da Borracha em 1942, apontada como panacéia para as desigualdades provenientes do sistema de barracão (Santos. 1995); políticas de integração regional e organização de cooperativas de pequenos produtores foram parte do programa de governo da primeira metade do século XX, como de José Carneiro da Gama Malcher,

²⁵ Entre fins da década de 70 e durante a de 80, a região da Terceira Itália testemunha um processo de crescimento de distritos industriais formados por grupos de pequenas e médias firmas responsáveis pela elevação do nível de emprego (acompanhado da inversão do fluxo migratório para dentro) e exportações da região. Seu consumo *per capita* superou os níveis do mercado do Norte italiano, de industrialização pautada na intervenção de grandes empresas. Neste mesmo contexto, as grandes empresas britânicas e germânicas entravam em declínio, em contraste com o desenvolvimento dos distritos industriais da Terceira Itália formados a partir de clusters de pequenas e médias empresas voltadas aos chamados "produtos tradicionais" (bolsas de mão masculinas, instrumentos musicais, cerâmicas, móveis, sapatos etc.). A Terceira Itália se transformou em um paradigma, cujo sucesso é atribuído por Putnam (1995) à qualificação do "capital social", coesão da comunidade, participação política e democratização de informações como parte da cultura empreendedora daquela região; já para Humphrey e Schmitz (1996), este desenvolvimento deriva em primeiro lugar da orientação do processo de produção segundo as demandas dos consumidores. Conhecer as demandas garante às pequenas e médias empresas vantagens competitivas e intervenção ótima no mercado. A flexibilidade de pequenas e médias firmas frente ao mercado, assim como a capacidade de aprender sobre e a partir das necessidades dos consumidores e o acesso à assistência técnica que garanta o conhecimento destas, viabiliza a produção de aglomerados de pequenas e médias empresas. O distrito industrial da Terceira Itália e os clusters de Tirumppur no Sul da Índia, eram competitivos frente a grandes firmas pela velocidade de inovações no processo produtivo como resposta a demandas (Schumpeter, 1982). A reunião de firmas reduz os custos transacionais e barateia a assistência em relação a atendimentos individuais, aumentando a eficiência das empresas através da cooperação e aprendizagem mútua (Humphrey e Schmitz, 1996). O fortalecimento de distritos industriais é resultado de uma reunião local, integrada e organizada a partir da atuação de grupos e associações capazes de estabelecer estratégias coordenadas, difusão de informações e mediação de conflitos entre o número crescente de pequenas e médias empresas, a exemplo da CITER (Centro Informazione Tessile Emilia Romagna) na Terceira Itália. A concentração de firmas em redes locais ou globais facilita ainda subsídios governamentais (em grande parte financeiros, de mercado e suporte técnico); mesmo que se deva considerar a trajetória específica e aspectos culturais de desenvolvimento das firmas, assim como o alcance e aplicabilidade de políticas de incentivo. A conquista de novos mercados, sobretudo a partir do apoio governamental, tem como princípio o fortalecimento inicialmente local das redes de firmas orientadas pelas necessidades do consumidor. A capacidade cumulativa do grupo de empresas é um fator fundamental para esta expansão, tomando os *linkages* de pequenas e médias firmas progressivamente independentes dos subsídios institucionais. Como em Canuto (1995), o nível de cumulatividade das firmas ou de grupos de firmas, é fundamental para o desenvolvimento e incorporação (mesmo que através de *blue prints*; ou "manuais", informações de segunda mão) de inovações, ampliação da capacidade produtiva e conquista de novos mercados.

²⁶ A industrialização pautada na agricultura extensiva e na extração de recursos não-renováveis, acirrada pela política desenvolvimentista do Regime Militar, representa uma "integração à economia nacional" às custas da degradação ambiental, além da desestruturação do espaço econômico tradicional (Costa, 1992), provocando a mobilização de trabalhadores extrativistas e rurais para assegurar o uso da terra com base em modelos distintos dos grandes projetos mineradores e grandes propriedades agrícolas (Acevedo & Castro, 1993; Hébette, 1996; Hurtienne, 1994).

de 1935 a 1943, para otimizar as relações de produção, crédito e escoamento. Tais medidas entretanto, eram contraditórias às pretensões de elevar o produto regional e fortalecer a elite comercial local.

3.2. A "classe conservadora" do Pará

A importância estratégica de Belém para o escoamento da produção de virtualmente toda bacia amazônica, região central brasileira e parte do continente sul-americano, é reiterada por obras como o Álbum do Pará, de 1939. Foi publicado pela Interventoria do Estado na gestão de José Carneiro da Gama Malcher, com o apoio da Associação Comercial do Pará, como uma forma de divulgar nacionalmente as riquezas da região e as medidas programadas e realizações da interventoria do Estado Novo.

Situada ás margens da bahia do Guajará, com um porto accessível e amplo, dispõe de intenso movimento commercial, no intercambio de negocios, de todo o Estado, com as praças do sul do paiz e com os principaes mercados do mundo. (Pará, 1939: 170).

Apesar disso a rede de comunicação e transporte com os centros produtores no interior do Estado recebe críticas.

O Estado Novo se propunha a acabar com o sistema de aviamento, reconhecendo-o assim como ao extrativismo, como fator de submissão da economia local às intempéries do mercado internacional.

Terra rica, apenas tocada pela exploração dos productos nativos cuja valorização faz periodos de progresso e occasiona com o declinio dos seus valores as crises desalentadoras que a governo e povo igualmente attingem - o Pará requer decidida organização da sua economia, quer no ponto de vista da maior como da melhor produção. [...] A extensão do valle dificulta o trabalho e a propria cooperação. Continuamos a viver das safras aleatorias dos nossos preciosos generos, a borracha, a castanha, madeiras, couros, sementes, etc., submettidos á dadiva da natureza e á generosidade das cotações. (Pará, 1939: 94).

Para sanar tal problema, propõe-se ampliar o sistema de crédito, as redes de comunicação e transporte, assistência técnica e o cooperativismo como forma de organização de produtores agrícolas e extrativistas. No mesmo ano de 1939, o governo Malcher fundou o Conselho Técnico de Economia e Finanças, que comportava um banco central com as tarefas de fornecer carteiras de crédito às cooperativas, auxílio nas entressafras e campanhas de incentivo ao cooperativismo, como forma de *"fornecer meios que retenham em suas terras e em seus serviços esses magníficos trabalhadores"* (Pará, 1939: 97). O governo do Pará contribuiu com 2.000:000\$000, de um total pretendido de 5.000:000\$000. Mas este capital como veremos, era mais voltado à classe comercial organizada que a cooperativas autônomas de pequenos produtores.

A Interventoria está decidida a enfrentar o problema da nossa produção e ahi está, após estudado pelo Conselho Technico de Economia e Finanças, lançando o cooperativismo, com a criação do Banco Rural do Pará, órgão que levará a todos os recantos do Estado a força de união para o trabalho e de amparo financeiro para as safras. [...] Não olhando dificuldades da administração, o interventor baixou decretos libertando de quaesquer impostos os cereaes; e reduzindo a taxas insignificantes os do peixe, funda colonias agricolas, abre rodovias, distribue sementes seleccionadas de arroz, milho, algodão, estacas de timbó, mudas de cacau e patuà, etc. [...] espalha-se a assistencia às populações agricolas de todo o Estado, num esforço para cumprir o programma renovador que transformará nossas antigas e cançadas fontes economicas e abrirá horizontes definitivos ao progresso do Estado. (Pará, 1939: 94).

O isolamento do produtor, a falta de comunicação e ineficiência de transportes são em princípio males a serem remediados pelo Estado Novo. Porém, o governo aponta alternativas para solucionar o sistema de aviamento e simultaneamente propagandeia a economia da borracha e da castanha (extrativas e sustentadas pela patronagem) como os maiores responsáveis pelas riquezas regionais.

O anno que decorre não foi dos mais prosperos pela exiguidade das safras de castanha e outros generos e baixos preços da borracha. Apesar disso, o commercio previdente rompeu o exercicio, com a sua notavel resistencia e probidade, sem ceder a desequilibrios desastrosos. (Pará, 1939:94).

Assim, solucionar os empecilhos regional à regularização da produção agrícola, significava prejudicar a estrutura de transporte, financiamento, comunicação e produção que alimentava a elite regional que por sua vez representava a base política local. Ainda em 39, apesar da queda internacional de seu preço em função da concorrência asiática, a borracha ainda era um dos principais produtos de exportação paraense ao lado da produção de castanha. Em volume, no primeiro semestre daquele ano, as exportações de madeira ocupam o primeiro lugar com 20.115.795 Kg, seguida de farinha e arroz e em quarto lugar, a castanha, com 4.680.297 Kg; a borracha ocupa o nono lugar com 1.171.243Kg. Em valores no entanto, a castanha ocupa o primeiro lugar, com 11.843:655\$000, seguida pela borracha com 9.072:607\$000 e outros produtos voltados sobretudo para o mercado nacional (farinha, couros e peles, arroz, madeiras, timbó, aniagem etc.).²⁷

Desta forma, as medidas do Governo Malcher pretendiam satisfazer dois princípios contraditórios: a defesa da economia extrativa por um lado, e o combate ao aviamento pelo incremento das relações de escoamento e produção. A adequação populista entre estas propostas paradoxais é esclarecida em artigo de Leopoldo Penna Teixeira, ex-Diretor de Agricultura e Pecuária do Estado, publicado em 1940 na Revista da Associação Comercial do Pará (1940: 109-110), cujo título expressa parte do descaso do governo com as soluções que propõe: "Pratiquemos o cooperativismo". Segundo Teixeira, cooperativismo é "organização de interesses pessoais e sociais fundados na solidariedade e na cooperação mútua"; que visa "harmonizar obrigações definidas entre pessoas responsáveis para resolver necessidades semelhantes" (Revista da Associação Commercial do Pará, 1940: 109). As cooperativas podem ser:

- de aquisição (provisões agrícolas, domésticas, escolares, beneficentes etc.);
- de financiamento (crédito popular urbano ou rural);
- de utilização (arrendamentos, uso de maquinaria agrícola, armazéns, veículos, estufas, energia elétrica, motores etc.);
- de melhoramentos (seleção de plantas ou animais, obras de saneamento "ou comunicação", padronização e classificação, habitações etc.);
- de conservação (culturas, combate a pragas e doenças, armazenagem preservadora, refrigeração, desinfecção etc.)
- de transformação (beneficiamento, fabricação etc.);
- de assistência (educativa, sanitária, técnico-agrícola, veterinária ou zootécnica);

²⁷ Exportações em volume (Kg): 1 - Madeiras 20.115.795; 2 - Farinha 17.588.405; 3 - Arroz 6.185.247; 4 - Castanha 4.680.297; 5 - Andiroba 3.415.463; 6 - Milho 2.966.640; 7 - Amendoas e sementes 2.044.693; 8 - Açúcar 1.672.186; 9 - Borracha e semelhantes 1.570.984; 10 - Gado 1.171.243; 11 - Aniagem e semelhantes 764.335; 12 - Timbó 648.355. Exportações em valor (réis): 1 - Castanha 11.843:655\$000; 2 - Borracha 9.072:607\$000; 3 - Farinha 7.625:765\$000; 4 - Couros e peles 6.566:378\$000; 5 - Arroz 6.283:22 1\$000; 6 - Madeiras 5.448:451\$000; 7 - Timbó 3.634:032\$000; 8 - Aniagem e semelhantes 3.295:093\$000; 9 - Produtos Farmacêuticos 1.648:590\$000; 10 - Algodão - 1.511:191\$000; 11 - Milho 1.009:889\$000; 12 - Açúcar 938:444\$000. (Pará, 1939: 94).

- de previdência (caixas econômicas, mutualidade contra efeitos da falta de trabalho e de invalidez, ou da velhice);
- de trabalho ou mão-de-obra (agrícola, fabril, serviços ou tarefas diversas);
- de produção (agrícola, industrial, extrativista etc.);
- de venda (produções singulares ou múltiplas);
- mistas (vários fins utilitários simultaneamente).

Para Teixeira, as cooperativas podem se responsabilizar por captar recursos, infra-estrutura e instrumentos (de aquisição, financiamento, melhoramentos, assistência, trabalho ou mão-de-obra); garantir seguridade (previdência) e gerenciar processos de produção (de utilização, transformação, produção) e distribuição (de venda). Em sua análise, "existe pouca teoria capaz de definir o cooperativismo", ele é fruto meramente da ação, ou seja, voluntarismo e iniciativa das partes interessadas. São associações particulares das quais em primeira instância dependeria a valorização do produtor e da produção "para a redenção de nossos erros e vicissitudes econômicas" (p.110); que têm o compromisso de se consolidar como independentes do Estado.

Sem a valorização do produtor e da produção, o Estado não passará, nunca, daquilo definido por Alberto Torres; fator de dissolução capaz de neutralizar a influência deletéria dos interesses sociais, criados e alimentados em torno do poder público. (Revista da Associação Comercial do Pará, 1940: 109).

O *Laissez faire* liberal no discurso de Teixeira, reproduzido na Revista da Associação Comercial do Pará, exime o Estado das responsabilidades que se propõe para solucionar os vícios da economia paraense. Sob o discurso cooperativista, otimizar as comunicações, relações de produção, distribuição, financiamento e mesmo medidas infra-estruturais são de interesse e responsabilidade da sociedade civil. Só depende da "ação", que, da parte do Estado, só se manifestaria secundariamente. Desta forma se justificava uma política dúbia, com o discurso de desenvolvimento econômico, reproduzindo por omissão as estruturas tradicionais de exploração e responsabilizando os produtores isolados por sua condição.

É notável o fato de que o Conselho Técnico de Economia e Finanças, criado sob a ideologia cooperativista pretensamente voltado para beneficiar o isolado homem do campo, tenha administrado o fornecimento de um alto volume de capital justamente à Associação Comercial do Pará, a quem devia "prestar sua assistência", sob supervisão de Deodoro de Mendonça entre seus conselheiros (Pará, 1939: 123). Sobre este último personagem já é conhecida sua trajetória de uso de influência política para facilitar o aforamento de castanhais e a reprodução do sistema de

aviamento sobretudo na região do Tocantins paraense (Emmi, 1987). Portanto, a principal função do Conselho Técnico de Economia e Finanças no governo de Malcher parece ter sido principalmente "fornecer meios que retenham em suas terras e em seus serviços esses magníficos trabalhadores" (Pará, 1939: 97); o que significava de fato, fortalecer o sistema de exploração a que estavam submetidos, cedendo capital não a cooperativas de produtores, mas a associação de comerciantes que mediavam as relações de crédito e tráfico na região.

Na Belém da primeira metade do século XX, com baixíssima rede de produção de bens de consumo assalariado e com uma economia baseada na exportação de produtos extrativos, a prática do comércio esteve intimamente ligada à reprodução do sistema de aviamento. Na falta de uma estrutura de produção em larga escala, como o sistema de *plantation* ou as indústrias estabelecidas no Sudeste brasileiro, parte considerável das elites regionais se formaram monopolizando indiretamente as relações de produção através do controle do comércio e distribuição do crédito a pequenos produtores isolados. Desde o período colonial, parte significativa de nossas elites não são formadas por grupos coesos de grandes produtores, mas de grandes comerciantes que monopolizam a exploração de outros comerciantes, pequenos agricultores e trabalhadores extrativistas.

O Álbum do Pará (1939) é rico em informação sobre o fomento da atividade comercial entre os jovens paraenses. Além das funções políticas, as agremiações de comerciantes funcionavam como escola, instruindo o ofício a futuros sucessores, qualificando guarda-livros e outros funcionários, e legando para as gerações futuras a coesão na classe comercial paraense. São três as instituições citadas no Álbum com a incumbência do "ensino comercial": o *Phenix Caixeiral*, a *Escola Pratica do Comercio* e *Gremio Literario e Commercial Portuguez*.

Na década de 40, esta classe econômica organizada vai exercer forte influência na política regional, integrada ao corpo administrativo (Emmi, 1987) ou contemplada como parte dos planos de desenvolvimento da interventoria varguista.

Vim com o objetivo de verificação das possibilidades práticas para por em execução um plano de exploração sistemática das suas riquezas e do desenvolvimento econômico do grande vale. (Vargas p/ "Associated Press" Apud: Revista da Associação Commercial do Pará, 1940: 113).

A vinculação entre os interesses de comerciantes e o governo Vargas é ufanada na Revista da Associação Commercial do Pará, que dedica boa parte da publicação de 1940 à descrição da visita do presidente à região, seu discurso na sede da associação em 06 de Outubro de 1940, ou seu comprometimento com a classe, firmado em decreto assinado na sede carioca da Associação, reconhecendo o órgão como conselho consultivo na administração pública. A Revista da

Associação Commercial do Pará (1940: 87) exhibe fotografia do presidente assinando o decreto acompanhada do seguinte texto:

Numa desmonstração de apreço às classes conservadoras, o presidente Getúlio Vargas reconhece a Associação Commercial do Rio de Janeiro como órgão consultivo, para colaborar com o governo no estudo dos problemas da admininstração. O "cliché" reproduz o momento em que o chefe da nação assinava o decreto, na Associação congenere, da Capital Federal

A política populista varguista de formação de um "Estado Nacional" e ampliação de suas bases sociais para além das oligarquias cafeicultoras, serviu bem aos interesses políticos e de mobilização de comerciantes no Brasil e no Pará em particular. Em resposta ao discurso de Vargas na sede da Associação, o porta-voz da classe reunida manifestou:

Ao expressarmos o contentamento de nossos colegas de classe, devo dizer que nos sentimos extremamente felizes por sermos, no momento, os distinguidos com a presença da ilustre personalidade de v. excia nesse dinamismo de constantes digressões pelo vasto território nacional, cumprindo o patriótico dever de auscultar a alma do povo, melhor conhecer da situação econômica da terra e avaliar as medidas que se impõem no objetivo prático de, através de suas possibilidades, proporcionar maior ensejo para a felicidade do Brasil. (Id., Ibid).

A tradicional identificação da classe dos comerciantes como "classe conservadora" é saudada inclusive dentro desta categoria, numa resposta sarcástica a um costume popular da primeira metade daquele século quanto ao tratamento originalmente pejorativo dos "homens de negócio". O discurso de Vargas na sede paraense da Associação Commercial é publicada como "A palavra do chefe da nação às classes conservadoras" (Revista da Associação Commercial do Pará, 1940:82). Da mesma forma, a política dos interventores federais José Carneiro da Gama Malcher e Magalhães Barata de apoio técnico e creditício aos comerciantes e sua associação,²⁸ é designada nos relatórios de suas gestões como "medidas de apoio à classe conservadora" (Pará, 1943; 1944). Um autor desconhecido questiona finalmente a terminologia em 9 de maio de 1940, em texto publicado

²⁸ Em 1944, Magalhães Barata reclama ter sido suprimida a verba de 1/5 sobre 20% de adicionais ao imposto de exportação para manutenção da Associação Commercial do Pará. Para corrigir tal medida o interventor concedeu à instituição parte da renda do Serviço de Fiscalização Estadual de Gêneros, a cargo da Diretoria de Agricultura do Estado. Por decreto daquele ano, se estabeleceu que do total da arrecadação procedida por aquela diretoria, 75% fossem entregues à ACP (Pará, 1944:82).

inicialmente no jornal "Folha do Norte", sob o título "Comerciantes", e reproduzido pela Revista da Associação Commercial do Pará, volume V de 1940, sob o título "Que é o comerciante?":

Mas conservadoras de quê? Se esta pergunta fosse posta a prêmio, para que todos dissessem através dela, o que pensam dos homens de negócios, não haveria espaço no jornal para os conceitos mais diferentes, senão mesmo disparatados. São todavia conservadoras-da paz, da tranqüilidade das populações, da riqueza da terra, e da gente que produz através de seus braços ou por via de máquina, no comércio, na lavoura e nas indústrias. (Op. Cit., 1940:122).

São conservadoras da estrutura política e de exploração na Amazônia; responsáveis pela reprodução capitalista da forma como está organizada na região. O texto chega a justificar a existência da "classe conservadora" classificando a atividade de mercado como inevitável na nossa sociedade para a valorização do "trabalho abstrato" pela comparação dos produtos oriundos de diversos "trabalhos úteis" no mercado.²⁹ Os comerciantes portanto seriam os agentes desta equivalência, um dos inevitáveis cernes de reprodução das indústrias humanas e da vida cultural que encerra.

Que aconteceria a todas as outras atividades do homem, como sejam as realizações científicas, a indústria dos transportes, as artes de toda espécie, não tivesse o comércio o sentido de equilíbrio de todas as formas da produção e da capacidade humana? (Id, Ibid.).

Ignora-se assim, as desigualdades provenientes do sistema de barracão como inerentes ao movimento do mercado de equivalência "de todas as formas de produção". A relação de monopólio local que o comerciante mantém, controlando o trabalho do produtor, passa a compor o quadro de conformação geral do mercado. Para uma região com estruturas de produção tão dispersas, justifica-se desta forma a representação dos interesses da "classe conservadora" no cenário político da primeira metade do século XX.

²⁹ Marx, 2001. Cf. capítulo 1 desta dissertação.

3.3. Banqueiros e comerciantes

Bárbara Weinstein (1993) relaciona a expansão do sistema de crédito na Amazônia ao crescimento da indústria extrativa em fins do século XIX. O desinteresse das elites seringueiras em investir capital de longo prazo e alto risco no cultivo de seringueiras levou à necessidade de expansão extensiva da economia gomífera baseada no extrativismo, para atender à crescente demanda internacional. Para tanto, o financiamento realizado em produtos fornecidos inicialmente por filiais de importadoras e exportadoras estrangeiras em troca de borracha já não era suficiente para atender as necessidades de reprodução da empresa seringueira. A década de 80 daquele século marcou a expansão da rede bancária na região, substituindo as empresas importadoras e exportadoras no alto da cadeia de crédito local, financiando aviadores e contribuindo para a reprodução da exploração extrativa de borracha.

No início da década de 1880, somaram-se ao Banco Comercial do Pará os Bancos do Pará e o de Belém, além da ampliação do capital daquela casa de crédito, única a atuar na região até então. Em 1890, somaram-se ainda o Banco Emissor do Norte, a Sociedade de Crédito Popular e o Banco de Manaus. Ainda assim, a constituição destes bancos era um empreendimento extremamente arriscado, posteriormente afetado pela transferência de capitais ingleses para as *plantations* do Sudeste Asiático e pela progressiva queda do preço da borracha no mercado internacional. As tentativas frustradas do Governo Federal de atrair acionistas para o Banco Emissor do Norte por exemplo, são para Weinstein (1993) indícios do desinteresse da elite brasileira em investir na região Amazônica por um lado; e consequência da perspectiva de lucro rápido com a economia extrativa por outro. O baixo volume de capital com que estes bancos eram constituídos limitava o financiamento a créditos de curto prazo, voltados especificamente para a economia extrativa; emperrando a reprodução agrícola ou industrial, carentes de financiamentos mais vultosos e de longo prazo.

Desta forma, a expansão do sistema bancário na Amazônia ainda em fins do XIX já está comprometida com a reprodução do aviamento voltado à expansão da economia extrativa de borracha. Em princípio do século XX, a concorrência asiática faz o preço da borracha cair, encarecendo relativamente os custos da produção amazônica (já estendido para áreas muito distantes dos portos de Belém) e desviando os capitais ingleses para o financiamento das *plantations* de seringueiras. A rede de crédito formal intermediado pelo sistema de aviamento passa então a decair, tornando-se uma preocupação para a elite comercial da região.

Nos primeiros anos daquele século continuam a ser publicados em Belém e no interior diversos periódicos voltados à mobilização da classe comercial, organização e divulgação da cadeia

de crédito e atração de capitais, tais como O Jornal do Commercio (abrangendo somente o ano de 1901), dirigido por Barbosa & Cia, homônimo do jornal redigido por Arthur Vianna de 1904 a 1905 e do redigido no ano seguinte em Abaetetuba por Aristides dos Reis e Silva, ou ainda O Diário do Commercio, dirigido por Américo Silva em 1908; O Commercio do Norte Brasileiro, de 1910 e 1913, e outros. As décadas seguintes correspondem à rarefação deste tipo de fonte documental, o que pode derivar em parte da organização de arquivos e conservação de documentos assim como do arrefecimento da própria economia após a derrocada do fausto da borracha.

No entanto, alguns indícios apontam uma estreita relação entre bancos e aviadores ainda neste período. Entre as notas do Cartório Chermont reunidas no Arquivo Público do Pará³⁰ por exemplo, podemos entrever parte da história de uma empresa de exportação de produtos florestais originalmente de propriedade exclusiva do comerciante português Claudino da Rocha Romariz. Toda a pasta referente a esta documentação e suas 220 páginas são compostas de recibos de materiais e serviços de construção de porto e armazém, título de aforamento de terrenos na rua Municipalidade (às margens do rio Guajará), procurações, mandos, certidões da Junta Comercial e escrituras públicas referentes à criação e dissolução da sociedade por cotas estabelecida entre Claudino Romariz & Cia Ltda. e a companhia alemã Berringer & Cia. Claudino Romariz e sua esposa, Sophia Tavares Romariz, moradores da Boulevard da República (atual Av. Castilhos França), no. 36, onde ficava a sede de sua empresa de exportação. Dispunham ainda de um terreno edificado na travessa Pedro I entre o rio Guajará e a rua Municipalidade, e outro aforado ao Estado com prédio em construção na própria rua Municipalidade entre a travessa Pedro I e a travessa da Saúde (atual Soares Carneiro). Em 29 de dezembro de 1924, assinaram no Cartório de Edgar Chermont uma escritura estabelecendo com a companhia alemã Berringer & Cia a formação de uma sociedade por cotas para o comércio de sementes oleaginosas, óleos, sabão "e outros produtos de exportação" com sede na mesma Boulevard da República, no. 36. Quando da dissolução da sociedade em 31 de dezembro de 1931 por morte de Claudino Romariz, os integrantes da companhia alemã ficaram *"livres e desonerados de qualquer responsabilidade, inclusive recebendo quitação pelos endossos prestados em promissória em favor dos bancos: Banco do Pará, Banco do Brasil, Banco Nacional Ultramarino e Banco Commercial do Pará"*, no valor de um milhão de contos de réis (1.000:000\$000). Propagandas da firma de Berringer & Cia ainda aparecem no Álbum do Pará de 1939 (Cf. Pará, 1939).

Portanto, apesar das perspectivas de que o incremento do sistema financeiro em 1942 desestruturaria o barracão, esta estrutura já contava com uma rede bancária precedente financiando comerciantes, aviadores e exportadores.

³⁰ PARÁ (1924). Arquivo Público do Pará. Documentação notarial. Cartório Chermont.

Santos (1995) e Aramburu (1994) reproduzem a idéia de que a criação do Banco de Crédito da Borracha extinguiria o barracão pela ampliação do crédito formal em substituição ao tradicional, e pela pretendida reprodução de comerciantes concorrentes aos aviadores. A noção subjacente à ideologia de criação do BCB recai no pressuposto de que o sistema de aviação não muda com o processo histórico e de que está isolado da estrutura financeira e de mercado capitalista. Esta integração no entanto é mais antiga do que constata os autores.

O entendimento da patronagem como uma relação exclusivamente de crédito, oculta o monopólio da distribuição e comunicação além do financiamento e controle do trabalho, e mantém a imagem de que esta realidade permanece baseada na estrutura de escambo colonial (como característica específica de uma relação não-capitalista). Sustenta a idéia de que a ampliação do crédito formal seria suficiente para monetarizar e substituir a estrutura de crédito tradicional. No entanto, assim como Weinstein (1993) aponta o surgimento do crédito bancário na Amazônia para o financiamento de aviadores em fins do século XIX, a cadeia de barracões e regatões na primeira metade do século XX não teria porque tornar-se novamente independente do sistema financeiro capitalista.

Os tópicos seguintes deste texto procuram dar uma idéia de como o financiamento bancário era importante para a reprodução da classe comercial no início do século XX; e como a introdução do BCB pouco contribuiu para alterar negativamente o fomento a esta classe econômica. Como procurou-se delinear as formas de financiamento a aviadores, foram preteridos os dados sobre financiamento à produção em favor do crédito cedido a comerciantes e particulares. Tomamos os "comerciantes" como representantes dos aviadores de forma geral, primeiro pela inexistência desta categoria no mundo financeiro, e em segundo lugar pelos comerciantes (sobretudo os estabelecidos em Belém) representarem de fato o alto da cadeia de crédito e distribuição. Diferente de aviadores classificados como grandes proprietários, os comerciantes eram a classe que concentrava o monopólio do financiamento e comercialização de produtos trazidos e levados para o interior independente do controle fundiário; também importante, mas não fundamental para a reprodução do sistema de aviação.³¹

3.3.1. O financiamento da "classe conservadora paraense" de 1914-1919

³¹ Conforme vimos no capítulo I desta dissertação, o controle fundiário e a cobrança de renda da terra como endividamento associado ao aviação é relevante sobretudo para áreas próximas do mercado regional e sujeitas a fugas de trabalhadores ou concorrência de regatões. No entanto, não é parte essencial da rede de exploração por ser prescindida em áreas onde a distância física garante o uso único do monopólio comercial e de financiamento.

A "Revista COMMERCIAL do Pará", curiosamente editada por um banco, a Casa Bancária de Moreira Gomes & Cia, publicou entre 1916 e 19 o valor nominal do capital movimentado em Belém trimestralmente no período de 1914 a 1919, via de regra com exceção dos balancetes do Banco do Brasil e sem os dados do primeiro trimestre dos anos 1917, 1918 e 1919. A revista se propõe informar semestralmente "em especial quanto a nossa vida comercial!" (Revista Commercial do Pará, 1916:1), apesar disso, os balancetes não constam de dados específicos sobre o financiamento de casas de comércio. Os dados não discriminam o financiamento dirigido a casas de comércio. No entanto, a publicação de crédito a particulares procurava informar a classe comerciante paraense sobre as condições de financiamento por bancos neste período, expressando o volume de capital destinado à atividade comercial. Dos ativos movimentados pelos bancos locais selecionamos os empréstimos em conta corrente, letras a receber, valores caucionados e hipotecas como amostras de crédito para o comércio e particulares em geral.

Os "ativos" são os valores que foram emprestados a particulares pelos bancos para o investimento em diversas formas de produção, estimulando o trabalho como forma de gerar valores agregados e reconvertidos aos bancos aditados a juros pré-estabelecidos. No caso do aviamento, o capital não é destinado diretamente ao setor produtivo, mas principalmente ao comerciante intermediário, que negocia com os produtores isolados as formas tradicionais de financiamento, escoamento da produção e distribuição de mercadorias urbanas por meio da troca direta ou monetarizando eventualmente a relação de acordo com suas condições de monopólio.

Os "empréstimos realizados em conta corrente" são uma das formas diretas de financiamento de comerciantes, identificados neste caso como correntistas das instituições. Não há dados sobre a variação histórica das taxas de juros cobradas por cada forma de crédito, o que poderia denotar seu alcance e frequência de uso no topo da cadeia de crédito tradicional. Podemos presumir o uso deste tipo de crédito para a movimentação de baixos volumes de capital, financiando pequenos comerciantes e muitos particulares não necessariamente ligados ao aviamento, já que exige poucas garantias de pagamento além dos juros deste tipo de empréstimo. Ainda assim é uma forma de crédito a particulares que não pode ser descartada no financiamento de comerciantes e barracões.

As "letras a receber", atualmente conhecidas como duplicatas a receber, são os valores que o banco cede a título de promissórias de pagamento com juros. Ao contrário de "letras descontadas", são notas ainda não realizadas, ou seja, que ainda não retornaram para o banco na forma de valores aditados a juros. Estas últimas foram ignoradas na pesquisa arquivística por não acompanharem informações sobre prazos, obscurecendo o período de realização destes empréstimos. Foram portanto consideradas as "letras a receber" como indicativos de valores ainda em circulação no período a que os balancetes se referem.

O "caução" é uma garantia em dinheiro exigida pelo banco; valor referente à parcela de um crédito maior cedido pela instituição. Neste caso, para os comerciantes retirarem nas casas de crédito o valor de 1.000\$000 (um conto de réis), deveriam deixar como garantia de pagamento um depósito de 500\$000 (meio conto), por exemplo. Assim, os "valores caucionados" representam parte de um capital muito maior movimentado pelos bancos em favor de comerciantes e particulares.

As "hipotecas" são formas de financiamento muito usadas por aviadores no fim do século XIX. Esta garantia de crédito tomado com os bancos são bens particulares (em grande parte casas nos centros urbanos), ou terras e meios de produção e escoamento usados pelos aviadores (como seringais, castanhais, ou navios a vapor). Weinstein (1993) aponta o uso dessa forma de crédito como um dos fatores da estagnação da economia regional pela imobilização do capital em propriedades, limitando o investimento em novos empreendimentos extrativistas após a retirada dos capitais ingleses, e inviabilizando outras atividades carentes de altos valores cedidos a longo prazo, como indústria e agricultura. A generalização desta forma de crédito impedira a distensão do próprio sistema financeiro formal e informal estabelecido na Amazônia.

É importante lembrar que estas formas de movimentação financeira representam apenas um aspecto da reprodução de aviadores, que envolve ainda decisões e contextos culturais, políticos pouco passíveis de generalização. Weinstein (Op. Cit.) reproduz por exemplo um trecho de Henry Pearson, editor da India Rubber World, sobre a corrupção do sistema financeiro no Pará de 1910:

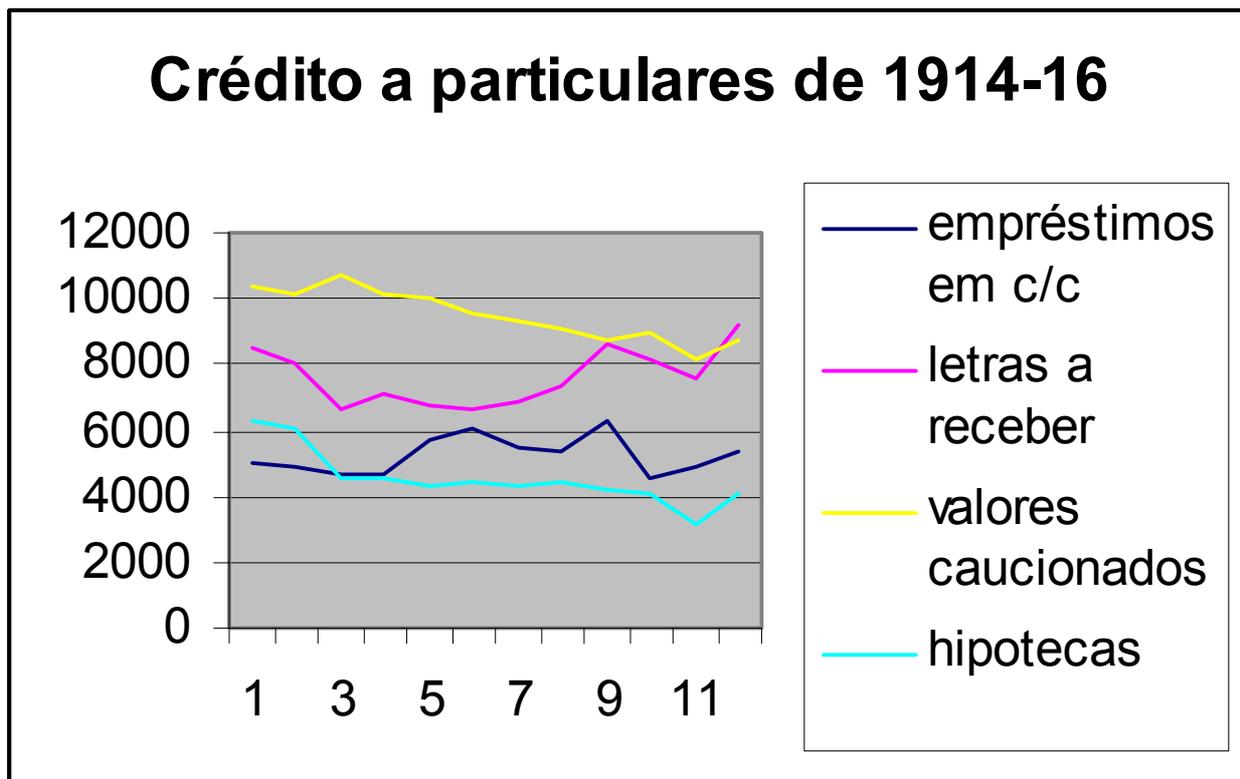
[...] era extremamente facil tornar-se um aviador. Bastava um único trunfo: a amizade de um diretor de um dos bancos locais. Quem pretendesse tornar-se um aviador devia registrar sua firma na Junta Commercial com um capital de uns 50 contos. Através do diretor, ele descontaria notas promissórias nesse valor. Esse dinheiro seria utilizado na compra de ações daquele banco, que seriam penhoradas junto a outro banco por uma certa quantia. Esse dinheiro seria depositado em um terceiro banco. Desse modo, o aviador poderia dar dois bancos como referência. Num deles era acionista no montante de 45 contos, no outro era depositante de uns 40 contos. Sem um tostão de seu, poderia ser considerado como valendo cerca de uns cem contos. Por isso, quando se correspondesse com os produtores de borracha oferecendo-se para fornecer-lhes mercadorias e equipamentos e para vender a borracha que produziam, eles ficavam muito bem impressionados e ele conseguia o negócio. (Apud Weinstein, 1993:103).

(Unidade em contos de réis)

Ativo	1914				1915				1916			
	Mar	Jun	Set	Dez	Mar	Jun	Set	Dez	Mar	Jun	Set	Dez
Empréstimos em c/c	5064	4909	4655	4656	5746	6021	5449	5392	6298	4533	4857	5381
Letras a receber	8451	7981	6688	7072	6701	6650	6831	7329	8621	8161	7545	9241
Valores Cauçionados	10344	10135	10664	10189	10066	9561	9355	9039	8724	8945	8123	8779
Hipotecas	6259	6044	4534	4541	4280	4434	4331	4405	4165	4128	3193	4096
Total mensal	30118	29069	26541	26458	26793	26666	25966	26165	27808	25767	23718	27497
Total anual	112.186				105.590				104.790			

Ativo	1917				1918				1919			
	Mar	Jun	Set	Dez	Mar	Jun	Set	Dez	Mar	Jun	Set	Dez
Empréstimos em c/c	-	4293	4679	4763	-	17578	18052	23620	-	26355	20337	19581
Letras a receber	-	6614	5163	5942	-	20598	22894	25873	-	26275	26532	24317
Valores Cauçionados	-	7303	5854	5547	-	8051	2012	23192	-	25865	20793	23100
Hipotecas	-	4911	4177	4611	-	3555	1547	3577	-	2155	2225	2043
Total mensal	-	23121	19873	20863	-	49782	44505	76262	-	80650	69887	69041
Total anual	63.857				170.549				219.578			

Obs: Setembro de 1918 entrou o Banco Mercantil Americano, mas saem os dados do Banco do Brasil. Dezembro de 1918 e Junho de 1919 compreende todos os bancos.

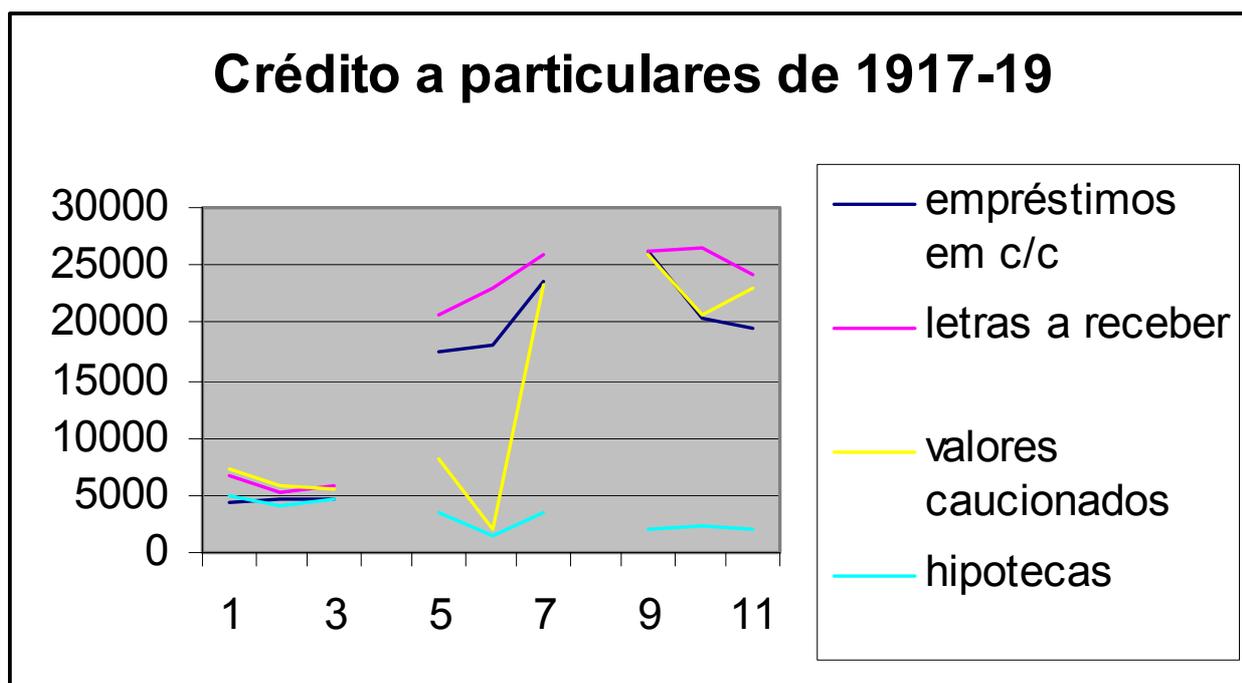


Os créditos entre 1914 e 1916 mostram um comportamento diverso entre os itens selecionados até o último ano do período. Em 1916 todavia, os comportamentos são semelhante quanto a uma queda entre o segundo e terceiro trimestres, passando a uma elevação generalizada do volume de capital no último trimestre deste ano. Os valores caucionados tenderam a cair ao longo do período, num comportamento semelhante às hipotecas e inverso aos empréstimos em conta corrente e letras a receber. O volume de letras a receber caiu no segundo trimestre de 1914 e se manteve relativamente estável até voltar a crescer em 1916, tendendo a superar os valores iniciais de 1914. Os empréstimos em conta corrente caíram modestamente ao longo deste ano, voltando a subir no ano seguinte atingindo seu ápice no primeiro trimestre de 1916. Já as hipotecas variaram pouco, sofrendo uma queda sensível no terceiro trimestre de 1914, mantendo-se estável até o fim do triênio, salvo uma nova redução no penúltimo trimestre de 1916 seguida de uma recuperação aos valores usuais desde o terceiro trimestre de 1914.

Tais variações poderiam denotar uma transformação cultural de substituição de créditos com base em hipotecas e valores caucionados, por empréstimos em conta corrente e letras a receber. Sobretudo neste curto período de três anos, podem resultar ainda de circunstâncias políticas regionais ou nacionais que influenciem no acesso dos grupos dominantes ao crédito formal. As taxas ascendentes da inflação no período de 1914 a 1917 (tabela e gráfico adiante) certamente contribuíram para o desuso do dinheiro como garantia de crédito, acarretando a queda no volume de

valores caucionados. A relativa estabilidade das hipotecas frente à progressão dos empréstimos em conta corrente e letras a receber pode denotar entretanto a facilitação do crédito a comerciantes talvez relacionada a uma queda na taxa de juros, superando a situação do XIX de imobilização do capital em créditos segurados por bens pessoais (como casas nos centros urbanos) ou na própria estrutura de produção e escoamento (navios, seringais etc.). O gráfico relativo ao triênio 1917/1919 parece confirmar esta hipótese ao mostrar a progressiva queda do volume de hipotecas em relação aos demais tipos de financiamento.

A adoção de créditos sem garantia de hipotecas e a progressiva fluidez de capital que representa, possibilita a intensificação do financiamento bancário, distendendo a cadeia de crédito e comercial paraense. Entretanto, a queda relativa do volume de hipotecas não é o único indicador da intensificação do crédito neste período. O volume total de capital movimentado foi elevado em valores absolutos e nominais a partir de 1918:



A ausência de dados sobre os primeiros trimestres deste período na Revista Commercial do Pará, prejudica só em parte a leitura dos gráficos. Pela continuidade dos indicadores dos trimestres seguintes, pode-se deduzir a relação entre os dados e sua trajetória, explicitando a distribuição ascendente de capital a particulares pelos bancos nesta segunda metade de 1910.

Nos três últimos trimestres de 1917, salvo o comportamento inverso dos empréstimos em conta corrente, os demais tipos de financiamento tenderam a cair e se manter estáveis a partir do penúltimo trimestre do ano. A seguir todos sofrem acentuada elevação, exceto o volume de

hipotecas que a partir de então permanece em queda constante, com uma eventual alta no último trimestre de 1918. O total de letras a receber permanece em ascensão contínua, enquanto os empréstimos em conta corrente sofrem pouco acréscimo no terceiro trimestre de 1918, e os valores caucionados caem bruscamente no mesmo período. No ano seguinte as letras a receber sofrem um leve aumento seguido de nova queda a um nível levemente inferior ao último trimestre do ano anterior; os valores caucionados caem igualmente no penúltimo trimestre e voltam depois a um nível também pouco inferior ao fim de 1918; enquanto os empréstimos em conta-corrente caem pouco menos após a baixa do penúltimo trimestre de 1919.

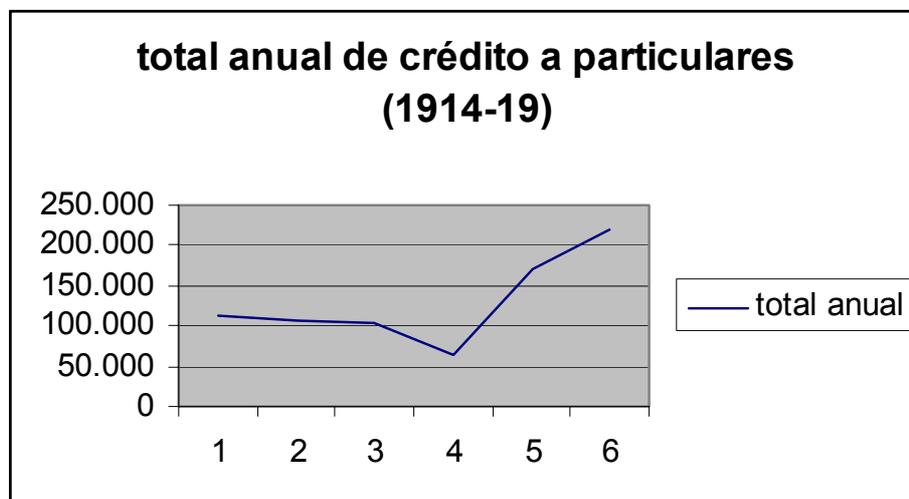
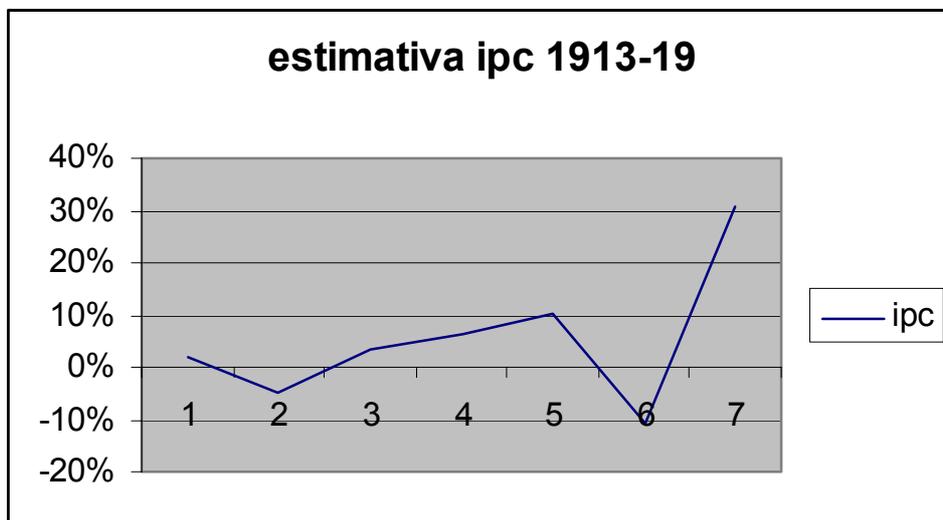
O acréscimo acentuado em todos os tipos de crédito, exceto em hipotecas, no segundo trimestre de 1918, se deve em grande medida à inclusão dos balancetes no Banco Mercantil Americano nos dados levantados pela Revista Commercial do Pará. Nos dois trimestres seguintes (Agosto/Dezembro de 1918 e Abril/Junho de 1919) foram acrescidos ainda os balancetes do Banco do Brasil. Porém, cabe questionar o quanto tais acréscimos derivam de um incremento meramente nos dados da Revista Commercial, do Pará. Como veremos a seguir, o progressivo aumento no valor nominal destas formas de financiamento - tende a acompanhar e chega a superar eventualmente as taxas de inflação para este período, o que certamente indica aumento real no volume de capital disponível além de sua fluidez pela queda de hipotecas.

A queda do capital movimentado em 1917 se deve a um pequeno refluxo de recursos, também influenciada pela ausência de dados sobre março daquele ano. Nos demais anos, mesmo sem balancetes dos primeiros meses iniciais, o volume de capital subiu equilibrando a variação da inflação e elevando circunstancialmente o crédito disponível. Isso significa que o volume de capital movimentado e acrescido (seja em nível informativo ou não), compensa a variação anual da inflação, tornando reais os valores disponíveis, tendendo para a elevação destes recursos. A hipótese de lacuna nos dados da Revista Commercial do Para nos leva portanto a duas conclusões possíveis: ou o volume de capital movimentado antes dos acréscimos dos bancos Mercantil americano e do Brasil e muito superior ao representado; ou os dados, mesmo que somente representados, apontam uma elevação real do capital disponível em comparação com as taxas de inflação para este período. De uma forma ou de outra, as bases financeiras do sistema de avoamento estavam bem resguardadas.

Vejamos agora a variação das taxas de inflação de 1913 a 1919 comparada com a variação do crédito a comerciantes e particulares paraenses de 1914 a 1919.

Total anual de crédito a comerciantes e particulares – 1914-1919						
(em contos de réis)						
	1914	1915	1916	1917	1918	1919
Total	112.186	105.590	104.790	63.857	170.549	219.578

Taxas de inflação (estimativa de índice de Preços ao Consumidor) – 1913-1919 ³²							
	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919
IPC	2%	-5%	3,6%	6,3%	10,2%	-10,8%	30,5%



Note-se que o movimento ascendente das taxas de inflação de 1914 a 1917 é acompanhado de um movimento decrescente na movimentação de capital em pequenas proporções até 1916, que se acentua em 1917 em função da falta dos valores referentes ao primeiro trimestre daquele ano. Portanto, na medida em que os preços de mercadorias trocadas com produtores subia, o crédito cedido a comerciantes arrefecia, ainda que modestamente. O movimento ascendente da inflação já influenciava portanto na reprodução do sistema de aviamento pela relação inconstante entre a origem monetária da cadeia e o mercado de produtos repassados aos produtores.

Por outro lado, a queda das taxas de inflação no ano seguinte foi seguida pelo recrudescimento das relações de crédito formal. Assim como a alta inflação do último ano correspondeu a um tímido refluxo na trajetória anterior do crédito, sem contudo provocar uma queda imediata no volume de financiamento. A variação das taxas de inflação para o período mostra portanto uma dinâmica real para os valores nominais publicados na Revista Commercial do Pará, indicando inclusive relativa elevação do volume de capital disponível no penúltimo ano do período.

O financiamento formal de comerciantes e particulares já era significativo antes da criação do Banco de Crédito da Borracha. Os dados disponíveis sobre movimentação financeira, relativos ao período de 1914 a 1919, são indicativo da complementaridade entre crédito bancário e sistema de aviamento. Exemplos como a história da sociedade por cotas entre Berringer & Cia e Claudino Ramariz também indicam a regularidade desta relação mesmo nas décadas seguintes. A pretensa revolução financeira com a criação do BCB que acarretasse a desestruturação da patronagem, oculta portanto o efeito oposto, obedecendo ao interesse da classe de comerciantes representada pelo Estado Novo.

3.4. A reprodução do sistema de aviamento após a criação do BCB (1943-52)

Tanto Getúlio Vargas em seu "discurso às classes conservadoras" (Revista da Associação Commercial do Pará, 1940), como seu interventor Magalhães Barata no relatório de sua gestão ao presidente (Pará, 1944), compreendem que o cerne dos limites ao desenvolvimento regional, sobretudo relacionados ao sistema de aviamento, reside no processo de colonização disperso por que passou a Amazônia. O programa de colonização e desenvolvimento do Estado Novo se fundamenta em medidas de incentivo ao cooperativismo, apoio técnico a pequenos produtores,

³² Retirado em 8 de março de 2001 do site www.ai.com.br, mantida pelo economista Paulo Cezar R da Silva.

expansão e regularização das vias de comunicação e escoamento de produtos com o interior do Estado. No entanto, a Amazônia acabava de sair de um processo econômico que facilitara a coesão de uma classe e comerciantes ávidos por reeditar o fausto de fins do XIX, e ainda carentes não só de mercados para os produtos florestais como de crédito para sustentar a rede de financiamento e escoamento regional.

A Revista da Associação Commercial do Pará publicou em 1940 o "Discurso do Chefe da Nação às Classe Conservadoras" (Op. Cit.), onde o presidente anuncia a reforma de portos e na estrutura de navegação, procurando revitalizar a economia da borracha. Além destas medidas, Vargas comunicava ainda a ação conjunta entre os governos brasileiro e norte-americano nas pesquisas para cultivo de mudas de seringueira resistentes e produtivas, e os investimentos que empresários americanos já estariam fazendo neste sentido, sobretudo os esforços da Fundação Ford de regularização do cultivo de seringueiras em Belterra e Fordlândia; além da política da Rubber Development Corporation, ligada ao Departamento de Agricultura Norte-Americano de investimento técnico e creditício para o cultivo e exploração de borracha natural (Cf. Dean, 1989; Costa, 1993). Em breve o governo anunciaria a colonização e exploração de seringueiras naturais com mão-de-obra assegurada com direitos trabalhistas, os "soldados da borracha", num esforço de reanimar esta economia durante o período de guerra.

A política povoadora será iniciada com grupos de nacionais que aqui se fixem e prosperem. Tal colonização também terá uma orientação técnica, tanto para a escolha das terras como para a instalação dos colonos. Fundar-se-ão núcleos agrícolas, servindo de escolas rurais e aprendizados onde os filhos dos colonos recebam instrução e conhecimento da lavoura. (Revista da Associação Commercial do Pará, 1940:113).

O Governo Federal preconizava um processo organizado de estabelecimento de colônias agrícolas. Planejava-se uma ampla política de doação de terras devolutas e a criação do Instituto Agrônomo do Norte para distribuir sementes e dar assistência técnica aos agricultores, intensificar o cultivo de seringueiras, desenvolver a cultura da castanha, do timbó "e de todas as abundantes essências florestais nativas". O IAN se pretendia um centro completo de pesquisas da riqueza florestal do vale "para classificá-la, aperfeiçoá-la e desdobrá-la nos campos de multiplicação, para substituir pela indústria agrícola, metódica e científica, os velhos processos extrativos" (Id, Ibid.). O interesse do governo portanto era investir principalmente na organização do processo produtivo,

substituindo definitivamente o extrativismo e adotando o cooperativismo como forma de regularizar as dispersas unidades de pequenos produtores locais.³³

Lembremos que uma das razões apontadas por Weinstein (Op. Cit.) para a estagnação estrutural da econômica gomífera foi o ímpeto pelo lucro fácil e rápido e o desinteresse das elites locais em empreendimentos mais dispendiosos e de longo prazo. Notemos então como Vargas chega a provocar inicialmente alguns momentos de constrangimento em seu discurso na ACP ao divagar sobre as possíveis causas da falência do fausto da borracha:

Talvez a imprevidência, que La Fontaine simbolizou na tabula da cigarra e da formiga, tenha impedido que se aplicasse em obras duradouras, de técnica agrária e industrial, boa parte do ouro abundantemente extraído na floresta generosa [...] Os homens são os mesmos - empreendedores, inteligentes, animosos. As condições econômicas é que variaram, tirando-lhes ou enfraquecendo-lhes as armas de que necessitam para prosseguir no caminho auspiciosamente iniciado. (Revista da Associação Commercial do Pará, 1940: 82).

Após participar as medidas de criação do IAN, reformas no porto e na navegação e as pesquisas conjuntas com a RDC, o presidente ressalta ainda o compromisso das "classes conservadoras" em primar pelo desenvolvimento nacional em vez do lucro rápido em atividades não industriais:

Não esqueçamos porém, que o poder público pouco pode fazer se não tiver o concurso de todos e a colaboração dos homens de trabalho, que confiam no próprio esforço e se lançam a iniciativas, não visando apenas o lucro imediato e o enriquecimento fácil, mas também os benefícios que delas podem resultar para o progresso coletivo. (Id., Ibid: 87).

A "classe conservadora" no entanto, apesar de compreender a necessidade de tantos "estudos" para o desenvolvimento da região, requeria medidas de curto prazo que revitalizassem financeiramente sua estrutura:

³³ Medidas como estas são hoje reeditadas por governos estaduais em associação a cooperativas de produtores agrícolas e extrativistas, que chegam inclusive a implantar estruturas de beneficiamento industrial, evitando vender produtos primários in natura a aviadores e negociando diretamente com o mercado consumidor urbano (Cf. Sampaio 1999; Lima, 1998). Implantados sobretudo como forma de justificar o estabelecimento de Reservas Extrativistas, estas medidas continuam enfrentando problemas na estrutura de produção e escoamento por optarem por um processo de industrialização igualmente distante do mercado e da infra-estrutura urbana (Sampaio, 1999, 2005).

Bem compreendemos senhor presidente, porque somos homens de trabalho, acostumados às lutas e às vicissitudes da vida - o que nos faz ponderados e refletidos - que o programa de desenvolvimento da Amazônia na complexidade de seus superiores problemas, demanda acurados estudos, meticolosas observações, esforços imensuráveis, tanto morais como materiais, que nos colocam por isso bem distanciados de todos os demais problemas nacionais, tão diferentes são as necessidades regionais desta vasta porção do Brasil, em paralelo com as demais do país. [...] Entretanto senhor presidente, deveremos aludir em ligeira síntese a alguns pontos, ainda que saibamos terem sido eles, em grande parte e por várias vezes objeto de cuidadoso exame do honrado governo de v. excia. [...] Quanto a Amazônia paraense alimentamos aspirações que julgamos de fácil estudo e rápida execução, as quais desenvolveriam consideravelmente as condições econômicas em que estamos vivendo. Podemos assim resumi-las: criação dum aparelhamento de defesa da borracha e da castanha sistematizando a sua produção e comércio, em novas bases econômico-financeiras [...]; expansão do transporte, proteção à navegação fluvial,³⁴ dando-lhe regulamentação própria às especialíssimas condições ambientais; desenvolvimento dos meios de comunicação terrestre pela abertura de estradas de rodagem, especialmente nas regiões de maior expressão econômica; revisão das tarifas portuárias de Belém. (Id., Ibid: 84).

As estradas de rodagem concluídas e iniciadas pelos governos de José Carneiro da Gama Malcher e Magalhães Barata, realmente se restringem a :região do Salgado (Cf. Pará, 1935; 1943; 1944). A ampliação da estrutura de comunicação e escoamento, assim como a política de propaganda do cooperativismo, surtiram pouco efeito na desestruturação do sistema de aviação. Por outro lado, a ampliação do crédito formal com a criação do Banco de Crédito da Borracha, posteriormente transformado em Banco da Amazônia S/A., foi extremamente bem vinda pela classe de comerciantes, que agora também contaria com a revitalização de sua estrutura de transporte.

Apesar do discurso de desestruturação do aviação, o barracão se fortalece com a ampliação de crédito. Sobretudo sem investimento significativo em comunicações com o mercado e escoamento de Belém, e adotando medidas meramente de divulgação do cooperativismo. A criação do BASA, originalmente como Banco de Crédito da Borracha, atende a uma necessidade do interesse exclusivo de comerciantes por capital desde o declínio da economia gomífera.

³⁴ Referente ao "reaparecimento da bandeira brasileira na navegação de longo curso", ou seja, o controle do transporte por comerciantes locais com base na ideologia nacionalista do Estado Novo.

Neste sentido, inclusive o processo de pesquisa sobre a movimentação financeira após a atuação do BCB é um indício de que a pretendida desestruturação do sistema de aviação com o incremento de crédito formal foi um projeto limitado e tratado como fato quase consumado. Neste período os dados sobre a movimentação de capital para a "classe conservadora" são especificados como "crédito a comerciantes e particulares".

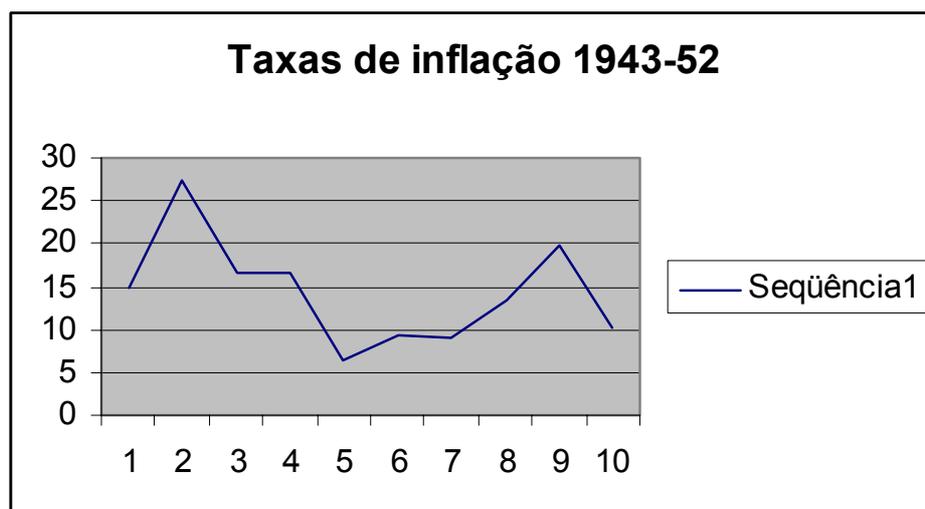
EMPRÉSTIMOS AO COMÉRCIO E A PARTICULARES										
- (EM MILHARES DE CRUZEIROS)										
MESES	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952
Janeiro. . . .	—	22.355	54.028	35.492	39.274	22.923	31.362	66.468	84.967	115.597
Fevereiro. . .	—	30.982	53.511	34.686	49.411	19.991	32.734	62.331	93.107	104.671
Março.	162	29.108	50.011	32.778	41.171	20.596	37.811	58.886	92.604	95.434
Abril.	4.182	30.735	46.138	33.317	38.170	22.244	40.111	63.951	94.252	106.578
Maió.	4.786	28.449	38.470	33.792	44.152	24.030	43.559	71.570	105.047	119.404
Junho.	3.638	26.444	41.622	34.293	35.388	25.114	48.755	76.914	130.815	153.347
Julho.	6.320	29.932	44.096	33.011	37.874	21.909	56.705	83.944	147.572	165.084
Agosto. . . .	10.120	38.524	45.475	30.160	40.600	41.790	58.265	82.205	142.232	163.545
Setembro. . .	14.855	39.938	47.694	30.951	34.764	48.346	59.395	86.005	138.511	162.555
Outubro. . . .	14.560	41.374	47.615	28.723	41.910	50.437	64.363	79.441	134.933	154.935
Novembro. . .	14.795	47.225	46.515	35.980	35.890	29.555	62.015	81.793	131.309	144.127
Dezembro. . .	16.555	50.705	53.219	36.934	37.718	31.069	64.907	88.301	119.723	145.846
TOTAL. . . .	89.973	415.769	568.394	400.117	467.322	358.004	599.982	901.009	1.415.152	1.631.217
MEDIA. . . .	7.498	34.647	47.366	33.343	38.943	29.834	49.999	75.084	117.929	135.936

(Saldo em fim de mês)

Pressupomos que os dados do BCB expressam os valores absolutos e nominais do crédito a comerciantes. Comparemos então o gráfico publicado pelo banco com a variação das taxas de inflação para este período.

Taxas de inflação de 1943 a 1952 ³⁵										
Estimativa	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952
IPC até 45, IPA até 52	14,9	27,3	16,7	16,5	6,3	9,2	9	13,4	19,8	10,3

³⁵ Retirado em 8 de março de 2001 do site www.ai.com.br.



O comportamento da movimentação de crédito a comerciantes e particulares parece completamente independente da variação das taxas de inflação para o mesmo período. Isso indica uma política de financiamento que não privilegia a constância e o equilíbrio das condições de reprodução do sistema de aviação com os preços; mas sim a progressiva elevação do volume de capital destinado a comerciantes independente da variação das taxas de inflação. Caso a política do BCB privilegiasse a estagnação do crédito cedido e a manutenção da economia em níveis constantes, os valores absolutos de financiamento só se elevariam de acordo com as necessidades provenientes da variação de preços. No entanto, o volume de capital destinado tende ao aumento progressivo enquanto a inflação obedece a uma dinâmica particular.

Portanto, a atuação do BASA aponta para a exacerbação do financiamento da "classe conservadora", o que representa o fortalecimento das bases do sistema de aviação na sua relação com o sistema financeiro capitalista. Contraditório desta forma, com a pretensão de substituição das relações de crédito tradicionais, monetarização da economia local e ampliação de comerciantes concorrentes aos aviadores. O que acontecia de fato era a revitalização das formas de crédito tradicionais possibilitada pelo financiamento de comerciantes sem uma estrutura de produção e escoamento que viabilizasse a quebra do monopólio das relações de crédito e comercialização com as diversas unidades produtivas.

Conclusão

Por que o incremento do sistema financeiro em meados do século XX não desestruturou definitivamente o sistema de aviamento, apesar de ter contribuído para algumas alterações em suas relações de trabalho e na vinculação ao mercado de produtos e financeiro? O processo de pesquisa apontou duas respostas para esta pergunta, uma de caráter histórico e outra teórica.

O fracasso do incremento das relações financeiras no século XX visando desestruturar o barracão, reside na política do Estado Novo em garantir crédito formal para a atividade mercantil sem infra-estrutura que otimizasse a produção e o escoamento. No entanto, caso estas condições tivessem sido garantidas, o barracão seria desestruturado de per se ou somente remediado nesta região? Por que e como continua a se reproduzir?

Estas perguntas levaram em primeiro lugar a sua definição conceitual, contradizendo a idéia generalizante de "modo de produção" para especificá-lo como uma relação de crédito e comércio convertida em controle do trabalho por endividamento. Esta definição entretanto, apontava elementos não contemplados no conceito, como as circunstâncias em que a patronagem se reproduzia (monopólio e falta de infra-estrutura), sua função e vínculo que estabelece com relações capitalistas e não capitalistas de produção.

O sistema de aviamento e o Estado Novo

O sistema de aviamento não é uma relação de crédito passível de ser substituída pela mera existência de outra. É um sistema de crédito, comercialização e trabalho que se reproduz em condições de ausência de infra-estrutura que viabilize um mercado concorrencial, condições de escoamento otimizadas e independentes e o acesso direto às formas de financiamento capitalistas.

O incremento financeiro na década de 40 na Amazônia é tratado como se ocorresse em um contexto de total inexistência de relações de crédito formal já atuantes como base do aviamento. A ampliação do sistema bancário não implica a reformulação nos fundamentos financeiros do barracão porque desde o final do século XIX ele passou a se sustentar numa rede bancária de baixo volume de capital voltada especificamente para a satisfação das relações mercantis; e mesmo após a decadência da economia gomífera esta relação se manteve.

A criação do BCB marca uma pretensão do governo federal em intervir na estrutura de crédito local, pressupondo que a elevação do volume de capital substituiria a intermediação de

aviadores. No entanto, coloca mais capital nacional e estrangeiro a serviço da elite mercantil regional. Não representa uma novidade em relação à rede bancária pré-existente, exceto pela natural ampliação do capital disponível.

A resposta na literatura é de que "o número de comerciantes concorrentes gerados não foi suficiente para quebrar o monopólio". No entanto, a ela cabe outra pergunta: uma elevação ainda maior no capital disponível geraria uma atividade mercantil capaz de suprimir o monopólio no sertão?

A solução proposta compreende a substituição da relação de crédito ou de comércio isoladamente como o cerne do sistema de aviamento, que no entanto repousa em parte em condições de carência de infra-estrutura produtiva e de escoamento. Desacompanhado de medidas que procurassem remediar a intermediação dos comerciantes, a reformulação pretendida na década de 50 serviu somente para fomentar a reprodução da elite local. A classe de pequenos produtores tem pouco poder de barganha com os comerciantes, por sua baixa integração e inexpressividade oligopólica e oligopsônica isoladamente, além de sua exclusão da estrutura política.

Sem condições ou interesse em garantir infra-estrutura, a propaganda cooperativista de governos como o de José da Gama Malcher e Magalhães Barata esbarram em um fator fundamental na organização da economia local: a dispersão dos produtores e sua conseqüente falta de integração e comunicação com o mercado. Estes colonos dispersos teriam poucas condições de se sensibilizar voluntariamente com a propaganda institucional. Sobretudo em circunstâncias onde o próprio Estado fomenta este tipo de colonização simultaneamente às propostas não efetivadas de incentivo a agrovilas com infra-estrutura.

O incremento da estrutura de produção poderia beneficiar um produto ou região específicos, mas não desestruturaria o aviamento por não atingir suas bases. Ainda que toda a região amazônica fosse beneficiada com uma eficiente estrutura produtiva e de escoamento, e as possibilidades de inovação de produtos alcançasse um limite ideal; o sistema de aviamento tenderia a se reproduzir integrando ao mercado capitalista:

1. produtos incipientes no mercado
2. e estruturas de produção distantes, isoladas ou não contempladas diretamente pelo sistema financeiro formal;
3. produtores sem condições de escoar o fruto de seu trabalho
4. e consumidores com acesso limitado às mercadorias.

O sistema de aviamento no Capitalismo

A falha nas propostas para extinguir a patronagem reside em grande parte na deficiência de definição desta realidade. Sua concepção como um "modo de produção" marginal ao capitalismo oculta suas origens e seus aspectos de complementaridade com esta estrutura econômica.

A idéia de que o incremento da rede produtiva e de crédito desestruturaria o barracão reside na concepção de mera substituição de uma relação considerada discrepante, por formas de crédito, trabalho e produção tidas como próprias do capitalismo. No entanto, o sistema de aviamento é gerado pelo mercado capitalista, tem similares utilizados como relação de trabalho em indústrias agrícolas na Malásia e Brasil, e é sustentado pelo sistema de crédito formal.

Suas alterações obedeceram à dinâmica das relações capitalistas de produção, mercado e financeiras. E sua estrutura vincula a este uma parcela da população, do mercado e da produção que não são beneficiados diretamente por relações assalariadas, crédito formal, estruturas produtivas organizadas e mercado concorrencial. Não é parte integrante do capitalismo por não se adequar as suas formas de apropriação de valor no processo produtivo e por se relacionar com estruturas de produção não otimizadas. No entanto é consequência da relegação de determinadas realidades à periferia da acumulação de capitais e da estrutura de produção em larga escala ou em redes integradas de pequenas e médias empresas.

O sistema de aviamento tem portanto duas origens fundamentais aparentemente antagônicas, e a função de vínculo entre estas duas origens, que lhe garante a persistência até os dias de hoje. De um lado, é fundado pelo mercado financeiro e de produtos capitalista. De outro, fomenta relações de produção não-capitalistas, que por sua vez se reproduzem graças à exclusão também inerente a este sistema econômico. Enquanto houver produtos incipientes, setores e infra-estruturas excluídos das relações capitalistas, o sistema de aviamento tende a se reproduzir como alternativa de comunicação com o mercado financeiro e comercial.

Referências Bibliográficas

- ACEVEDO, Rosa E. & CASTRO, Edna (1993). *Negros do Trombetas: guardiães das matas e rios*. Belém: NAEA/UFPA .
- ALLEGRETTI, Mary H. (1994). "Reservas Extrativistas: parâmetros para uma política de desenvolvimento sustentável na Amazônia". In: ARNT, R. et. ali. (eds.). *O Destino da Floresta*. Rio de Janeiro: Relume Dumará.
- AMIN, Mário M. (1997). "O extrativismo como fator de empobrecimento da economia do Estado do Pará". In: XIMENES, Teresa (org.). *Perspectivas do desenvolvimento sustentável: uma contribuição para a Amazônia 21*. Belém: NAEA.
- ANDERSON, Anthony (1994). "Extrativismo vegetal e Reservas Extrativistas: limitações e oportunidades". In: ARNT, R. et. ali. (eds.). *O Destino da Floresta*. Rio de Janeiro: Relume Dumará.
- ARAMBURU, Mikel (1994). "Aviamento, Modernidade e Pós-Modernidade no interior Amazônico". In: *Revista Brasileira de Ciências Sociais*. ANPOCS, nº25, ano 9, junho.
- AZEVEDO, João Lúcio de. ([1901] 1999). *Os Jesuítas no Grão-Pará*. Belém: SECULT .
- BANCO DA AMAZÔNIA S/A. (1953). *Relatório do primeiro decênio*. Belém: BASA/Arquivo de obras raras.(mimeo)
- CAMPOS, Índio (1997). "Fronteira e campesinato no Trópico Úmido". In: XIMENES, Teresa (org.). *Perspectivas do desenvolvimento sustentável: uma contribuição para a Amazônia 21*. Belém: NAEA.
- CANUTO, Otaviano. (1995) "Competition and endogenous technological change: na evolutionary model". In: *Revista Brasileira de Economia*, jan.-mar.
- CARREY, Emílio. (1862). *O Amazonas*. Lisboa: F. Gonçalves Lopes.
- COSTA, Francisco de Assis. (1993). *Grande Capital e Agricultura na Amazônia: a experiência da Ford no Tapajós*. Belém: UFPA.
- COSTA, Francisco de Assis. (1995). "Amazônia: Modelos Econômicos, Ideologia e História". In: In: CASTRO, E. et. all. (orgs.). *Industrialização e Grandes Projetos*. Belém: UFPA.
- COSTA, José Marcelino Monteiro da (1992). "Impactos Econômico- Territoriais do Alto Padrão de Ocupação da Amazônia". In: COSTA, José Marcelino Monteiro da (Coord.). *Amazônia: desenvolvimento ou retrocesso*. Belém: Cejup.
- CRUZ, Ernesto. (1973). *História do Pará*. Belém: Governo do Estado do Pará.
- CRUZ, Ernesto. (1996). *História da Associação Comercial do Pará*. i ed. Belém: UFPA.
- CUNHA, Euclides. da (1999). *A Margem da História*. São Paulo: Martins Fontes. DEAN, Warren (1989). *A Luta pela Borracha no Brasil: um estudo de história ecológica*. São Paulo: Nobel.
- DIAS, Edinea Mascarenhas. (1999). *A ilusão do Fausto - Manaus - 1890-1920*. Manaus: Valer.

- DIEGUES, Antonio C. (1996). "O surgimento da preocupação com as populações tradicionais e a biodiversidade". In: O mito da natureza intocada. São Paulo: Hucitec.
- DORNBUSCH, Rudiger & FISHER, Stanley. (1991). Macroeconomia. São Paulo: Makron, McGraw-Hill.
- EMMI, Marília (1987). A oligarquia do Tocantins e o domínio dos castanhais. Belém: NAEAIUFPA.
- ESTERCI, Neide (1987). Conflitos no Araguaia: peões e posseiros contra a grande empresa. Petrópolis: Vozes.
- FAUSTO, Boris. (1981). "A Revolução de 30". In: MOTA, Carlos Guilherme (org.). Brasil em Perspectiva, São Paulo, Difel, 12a edição.
- FRAGOSO, João Luís. (1996). "O Império escravista e a república dos plantadores/ parte A: a economia brasileira no século XIX: mais do que uma plantation escravista-exportadora". In: LINHARES, M. Y. (org.). História Geral do Brasil. Rio de Janeiro: Campus, pp. 145-196.
- FREYRE, Gilberto. ([1933] 1998). Casa-grande e senzala: formação da família brasileira sob o regime da economia patriarcal. 35a• edição. Rio de Janeiro: Record.
- HÉBETTE, Jean (1996). "A reconstrução do espaço perdido no entorno da barragem de Tucuruí". In: MAGALHÃES, Sônia B. et al. (orgs.). Energia na Amazônia. Vol II. Belém: MPEG/UFP A/UNAMAZ.
- HOMMA, Alfredo (1989). "Reservas extrativistas: uma opção de desenvolvimento viável para a Amazônia?". In: Pará Desenvolvimento. nO. 25.
- HOMMA, Alfredo. (1992). "A (Ir) Racionalidade do Extrativismo Vegetal como Paradigma de Desenvolvimento Agrícola para a Amazônia". In: COSTA, José Marcelino Monteiro da (Coord.). Amazônia: desenvolvimento ou retrocesso. Belém: Cejup.
- HOMMA, Alfredo. (1995). "A desmistificação do extrativismo vegetal na Amazônia". In: CASTRO, E. et. all. (orgs.). Industrialização e Grandes Projetos. Belém: UFPA.
- HUMPHREY, J. & SCHMITZ, H. (1996). "The triple C approach to local industrial policy". In: World Development. Sussex: Elsevier Science, Vo124, n° 12.
- HURTIENNE, Thomas (1994). "O que significa a Amazônia para a sociedade global?". In: D'INCAO, Maria A. & SILVEIRA, Isolda M. (orgs.). Amazônia e a crise da modernização. Belém: MPEG.
- LEUCHTENBURG, William E. (1976). "A Cultura de Consumo e a Guerra Fria". In: LEUCHTENBURG, William E. (org). O século inacabado: a América desde 1900. Volume 1. Rio de Janeiro: Zahar.
- LIMA, Tatiana Lobato de. (1998). Economia extrativa e populações tradicionais: viabilidade e gestão coletiva da RESEX Cajari, Amapá. Belém. (Monografia de Especialização - NAEA).
- LINS, Cristóvão (1991). A Jari e a Amazônia. Rio de Janeiro: Dataformal/Prefeitura de Almeirim.
- MACHADO, Lia Osório. (1999). "Urbanização e mercado de trabalho na Amazônia brasileira". In: Cadernos IPPUR. Rio de Janeiro, ano XIII, no. 1.

- MARX, Karl (2001). O Capital: crítica da Economia Política. São Paulo: Civilização Brasileira.
- McGRA TH, David. (1997). "Partners in crime: the regatão and caboclo resistance in tradicional Amazônia". Manuscritos do NAEA. Belém: NAEA. (mimeo).
- MEIRA, Márcio. (1993). O tempo dos padrões: extrativismo da piaçava entre os índios do rio Xié (Alto Rio Negro). Dissertação de Mestrado. IFCH/Universidade Estadual de Campinas.
- MELLO, João Manuel Cardoso de (1984). O Capitalismo Tardio: contribuição à revisão crítica da formação do desenvolvimento da economia brasileira. Rio de Janeiro: Brasiliense.
- MUSUMECI, Leonarda. (1988). O Mito da Terra Liberta. São Paulo: Vértice, Editora Revista dos Tribunais, ANPOCS.
- NOVAIS, Fernando Antonio. ([1979] 1995). Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808). São Paulo: Hucitec. 6a. edição.
- OLIVEIRA FILHO, João Pacheco de. (1979). "O caboclo e o brabo: notas sobre duas modalidades de força-de-trabalho na expansão da fronteira amazônica no século XIX". In: Encontros com a Civilização Brasileira. Rio de Janeiro, v.II, maio.
- PARÁ (1924). Arquivo Público do Pará. Documentação notarial. Cartório Chermont.
- PARÁ. (1935). Governador, 1935-1937 (José Carneiro da Gama Malcher). Relatório do ano de 1935. Sem identificação de editora.
- PARÁ. (1939) . .Álbum do Pará. Belém: Hildebrando Rodrigues.
- PARÁ. (1943). Interventor Federal, 1937-1943 (José Carneiro da Gama Malcher). Relatório apresentado ao presidente da República Getúlio Vargas. Belém:
- PARÁ. (1944). Interventor Federal, 1943-1945 (Joaquim de Magalhães Barata). Relatório ao senhor presidente da República pelo coronel Joaquim de Magalhães Barata, Interventor Federal. Belém: Revista de Veterinária.
- PRADO JR. Caio. (1965). Formação do Brasil Contemporâneo. São Paulo: Brasiliense.
- PUTNAM, Robert D. (1995). Comunidade e Democracia: a experiência da Itália moderna. São Paulo: Fundação Getúlio Vargas.
- RAIOL, Osvaldino (1992). A utopia da terra na fronteira da Amazônia: geopolítica e o conflito pela posse da terra no Amapá. Macapá: O DIA.
- REIS, Arthur Cezar Ferreira. (1953). O seringal e o seringueiro. Rio de Janeiro: Serviço de Informação Agrícola.
- REVISTA COMMERCIAL DO PARÁ. (1916-1919). Belém: Casa Bancária Moreira Gomes & Cia. Semestral.
- REVISTA DA ASSOCIAÇÃO COMMERCIAL DO PARÁ. (1940). Belém: Associação Comercial do Pará, Vol. V, jul-dez, no. 20-21.
- RIBEIRO, Berta G. (1990). Amazônia urgente. Cinco séculos de história e ecologia. Belo horizonte: Itatiaia. .

- ROCQUE, Carlos. (1999). Magalhães Barata: o homem, a lenda, o político. Belém: Secult.
- RUEDA, Rafael (1995). "Introdução e Evolução Histórica do Extrativismo". In: MURRIETA, J. & RUEDA, R. (Orgs.). Reservas Extrativistas. Gland, Suíça e Cambridge, Reino Unido: UICN.
- SAMPAIO, Aldo César Figueira. (1999). A desestruturação do aviamento e a criação da Reserva de Desenvolvimento Sustentável do Iratapuru. Monografia de especialização. Belém: V CIPCTAM/NAEA/UFPA.
- SAMPAIO, Aldo César Figueira (2000). "Controle da terra, capital e trabalho no Sul do Amapá". In: COELHO, Maria Célia Nunes et. all (org.). Estado e políticas públicas na Amazônia: gestão de recursos naturais. Cejup. UFPA/NAEA.
- SAMPAIO, Aldo César Figueira (2005). O sistema de aviamento na região Sul do Amapá. Comunicação. In: COELHO, Maria Célia Nunes & MATHIS, Armin. (orgs.). Políticas publicas e desenvolvimento local na Amazônia: uma agenda de debate. Belém: UFPA/NAEA.
- SANTOS, Roberto A. O. (1977). História Econômica da Amazônia (1800-1920). 2 Vol. Dissertação de Mestrado. São Paulo: Universidade de São Paulo.
- SANTOS, Roberto A. O. (1995). "O Genius da Economia: reflexões e propostas sobre o desenvolvimento da Amazônia". In: Populações humanas' e desenvolvimento amazônico. Belém: UFPA/ARNI/CELA.
- SARGES, Maria de Nazaré (2000). Belém: Riquezas produzindo a Belle-Époque (1870/1912). Belém: PacaTatu.
- SCHUMPETER, Joseph A. (1982). Teoria do Desenvolvimento Econômico. São Paulo: Abril Cultural, (Os economistas).
- SILVA, Paulo César R. (2001). Inflação no Brasil 1830-1945. Disponível em: <www.ai.com.br> Acesso em 08 mar. 2001.
- SILVA, Paulo César R. (2001). Inflação no Brasil 1946-2000. Disponível em: <www.ai.com.br> Acesso em 08 mar. 2001.
- SOLA, Lourdes. (1981). "O golpe de 37 e o Estado Novo". In: MaTA, Carlos Guilherme (org.). Brasil em Perspectiva, São Paulo, Difel, 12a edição.
- TAVARES, Maria da Conceição. (1976). Da substituição de importações ao capital financeiro. Rio de Janeiro: Zahar.
- TRONCA, Ítalo. (1982). Revolução de 30: a dominância oculta. Rio de Janeiro: . Brasiliense.
- WAGLEY, C. ([1953] 1988). Uma Comunidade Amazônica. Belo Horizonte: Itatiaia, EDUSP.
- WEINSTEIN, Bárbara ([1983] 1993). A Borracha na Amazônia: expansão. e decadência. São Paulo: Hucitec/Edusp.
- WOLFE, Joel (1994). "'Pai ,dos pobres' ou 'mãe dos ricos'?: Getúlio Vargas, industriários e construções de classe, sexo e populismo em São Paulo, 1930-1954". In: Revista Brasileira de História: São Paulo: ANPUHIMarco Zero, vol 14, nO 27.