

O sistema de aviamento na economia da borracha no Brasil: *superexploração* do trabalho nos seringais e o surgimento de uma elite urbana na Amazônia

Victor Martins dos Santos Romero¹

Recebido em abril de 2023

Aceito em junho de 2023

RESUMO

Este artigo tem por objetivo realizar uma análise sobre o sistema de aviamento na cadeia comercial da borracha na Amazônia e seus mecanismos de *superexploração* nos seringais a partir da segunda metade do século XIX e início do século XX. Foi a partir do desenvolvimento tecnológico, ocorrido na Europa durante o século XIX, e as consequentes transformações nas relações de produção capitalista no mundo, que a região amazônica brasileira se tornou o principal centro de exploração da borracha, em uma nova fase do ciclo econômico extrativista na Amazônia, a fase de expansão gomífera². Dessa forma, desenvolveu-se um modo de produção³ estruturado em um sistema de adiantamento de créditos e dívida permanente, a qual se fez presente durante todo o processo histórico comercial gomífero: o *sistema de aviamento*. Neste contexto, enriquecemos a discussão do artigo ao incorporar conceito da *superexploração* de Ruy Mauro Marini, buscando relacioná-la com o sistema de aviamento dentro da cadeia produtiva da economia gomífera no Brasil, desde as casas de aviação nos centros urbanos até no interior dos recônditos seringais, impactando profundas transformações estruturais do trabalho e da sociedade brasileira, como o surgimento de uma elite⁴ urbana e regional em cidades como Manaus e Belém.

Palavras-chave: Sistema de aviamento; *superexploração*; Amazônia; economia da borracha

The trim system in the rubber economy in Brazil: “overexploitation” of work in the rubber plantations and the emergence of an urban elite in the Amazon

¹ Mestrando do Programa de Pós-graduação em Sociologia da Universidade Federal do Paraná – UFPR. Curitiba/PR - Brasil. Contato: victormsromero@gmail.com

² Utilizarei a periodização proposta pelo autor Roberto Santos em sua obra “História Econômica da Amazônia”, na qual designa cinco fases no ciclo econômico extrativista na Amazônia brasileira: (I) fase da decadência (1800 a 1840); (II) fase da expansão gomífera (1840-1910); (III) fase de declínio (1910-1920); (IV) fase não caracterizada (recuperação?) (1920-1940); (v) fase de crescimento moderado (1920 a 1970) (SANTOS, 1980, p. 13 e 14). Outros autores como Sachs (1998) e Sawyer (1981) também utilizam semelhante periodização nos seus estudos sobre o ciclo da economia amazônica.

³ Aqui, emprego o conceito da teoria marxista, a qual corresponde a um determinado período histórico do desenvolvimento das relações sociais de produção do capitalismo.

⁴ Nos apropriamos da definição de Ana Maria Daou acerca do significado de elite e seu poder de dominação e controle: “As elites estão associadas à ideia de uma minoria que se destaca em relação ao conjunto da sociedade não apenas nas situações pautadas na hierarquia e na ordem, como naquelas pautadas no individualismo e na igualdade. Em diferentes contextos, tem sua ação remetida a interesses econômicos, ao monopólio do poder e às orientações culturais na vida de um grupo” (DAOU, 2000, p. 868-869).

ABSTRACT

This article aims to carry out an analysis of the supply system in the commercial chain of rubber in the Amazon and its mechanisms of “overexploitation” in the rubber plantations from the second half of the 19th century and the beginning of the 20th century. It was from the technological development, which occurred in Europe during the 19th century, and the consequent transformations in capitalist production relations in the world, that the Brazilian Amazon region became the main center of rubber exploitation, in a new phase of the extractive economic cycle in Amazonia, the gum expansion phase. In this way, a way of production structured around a system of advance credit and permanent debt was developed, in which it was present throughout the historical commercial process of rubber: the goodwill system. We will add to the discussion of the article the concept of “overexploitation” by Ruy Mauro Marini, seeking to relate it to the supply system within the productive chain of the rubber economy in Brazil, from the aviation houses in the urban centers to the interior of the hidden rubber plantations, impacting profound structural transformations in Brazilian work and society, such as the emergence of an urban and regional elite in cities such as Manaus and Belém.

Keywords: Trim system; overexploitation; Amazon; rubber economy

Introdução

O presente artigo pretende realizar uma análise sobre o sistema de aviamento na cadeia comercial da borracha na Amazônia a partir da segunda metade do século XIX e início do século XX, além de apontar os mecanismos de *superexploração* do trabalho nos seringais e as transformações sociais e econômicas na região, tal como o surgimento de uma elite urbana. Inicialmente realizo uma breve contextualização acerca da economia gomífera na Amazônia, destacando a origem do seu processo exploratório e os conflitos motivados pelos interesses capitalistas internacionais. O início da exploração na região data do século XVI com o esforço colonial em dominar e proteger o território da invasão dos espanhóis, franceses e holandeses, além de controlar a rota comercial mercantil das drogas do sertão. Entretanto, foi em meados do século XIX que a borracha se tornou a principal matéria prima de exploração, concentrando um elevado investimento do capital internacional na sua produção. Sua demanda no comércio internacional cresceria no século XIX e na primeira década do século XX.

Posteriormente, e antes de prosseguir com a investigação acerca do sistema de aviamento na economia da borracha no Brasil, recorrerei e agregarei ao estudo o conceito da *superexploração* de Ruy Mauro Marini, desenvolvida a partir da teoria

marxista da dependência (TMD) nas décadas de 1960 e 1970. A partir da exposição do conceito, discorreremos então acerca do sistema de aviamento, indicando seu desenvolvimento em toda a cadeia produtiva da borracha no Brasil e de que maneira se estabeleceu a divisão hierárquica dentro de sua forma de produção. Essa espécie de “prisão sustentada numa cadeia de endividamento” (MARQUES, 2019, p. 61) foi o principal mecanismo de exploração da mão de obra nos seringais, na qual os trabalhadores(as) da borracha pagavam “fiado” aos patrões seringalistas por sua alimentação, estadia e ferramentas de trabalho, gerando uma dívida permanente. Dessa forma o(a) seringueiro(a) não podia deixar o seringal, sofrendo violências emocionais e físicas.

Por fim, pretendo indicar, de forma breve e sucinta, a relação entre o sistema de aviamento e a ascensão de uma elite urbana em capitais como Manaus e Belém no final do século XIX e início do século XX, cidades que receberam expressivos investimentos de modernização dos espaços e serviços urbanos devido ao próspero mercado da borracha, na qual a elite em destaque desfrutou de um padrão de vida de consumo luxuoso e ostentatório.

Os dados e informações que serão utilizados para o desenvolvimento da análise do tema neste artigo são oriundas de uma análise comparativa de diferentes obras que abordaram o tema em questão e de que maneira o sistema de aviamento foi incorporado às teorias sociológicas produzidas no Brasil. São elas: “Um Paraíso Perdido” de Euclides da Cunha, que consiste em um estudo realizado durante sua expedição pelo rio Purus na região amazônica em 1905 e 1906, na qual chefiou a Comissão Brasileira de Limites e tinha como objetivo delimitar os limites de fronteira com o Peru. Na obra, o autor realiza um importante estudo sobre a fauna e flora da região, mas também uma das primeiras investigações acerca da organização social e econômica nos seringais amazônicos. Outras publicações que serão utilizadas como referência durante a exposição do tema são os estudos: “Amazônia: riqueza, degradação e saque” de Gilberto de Souza Marques e “Amazônia: expansão do capitalismo” de Fernando Henrique Cardoso⁵ e Geraldo Muller, importantes

⁵ Do autor, nos interessa apenas sua contribuição específica sobre dados históricos e a discussão sobre o sistema de aviamento. Ao eleger um conceito teórico que norteará a presente pesquisa, o da

investigações sobre a expansão do capitalismo na Amazônia, e suas profundas transformações sociais e culturais na região.

A borracha na Amazônia: um comércio lucrativo no mercado internacional e a degradação do ser humano

Desde o início da invasão e ocupação europeia no Brasil, a Amazônia se tornou uma importante região para atividades exploratórias devido a sua diversidade de recursos naturais; os primeiros movimentos na região surgem a partir da tentativa de dominação pelos portugueses, espanhóis, franceses e holandeses nos séculos XVI e XVII. Com a assinatura do Tratado de Tordesilhas, acordo realizado entre o reino de Portugal e a coroa de Castela em 1494, iniciaram-se as primeiras expedições de caráter exploratório pela região Amazônica. A exploração nos séculos XVIII e XIX das “drogas do sertão”⁶, foi marcada pela expansão e domínio colonial, pela emergência do capital monopolista de cobiçosas corporações e pelo progresso tecnológico industrial. Tornaram-se cada vez mais necessários para o reino português o domínio territorial e o controle do lucrativo comércio na região para obter o controle exclusivo de suas rotas comerciais, além de delimitar seu domínio nas fronteiras para a exploração mercantil (POMPEU, A, 2021, p. 6).

Porém, de todas as matérias primas exploradas na Amazônia nenhuma foi tão valiosa para o mercado internacional como a borracha. Produzida através da seiva da seringueira e devido a sua extensa propriedade química e física, tornou-se um importante material para o desenvolvimento industrial, tal como a indústria automobilística, de aviação e calçados. A borracha parece ocupar um importante papel na América desde as antigas civilizações pré-colombianas, como o uso para o pagamento de tributos e em cerimônias religiosas (SANTOS, 1980, p. 43). Alguns

“*superexploração*” de Ruy Mauro Marini, nos deparamos com uma divergência teórica e intelectual entre os autores. Sabemos que os formuladores da teoria marxista da dependência, conceito que discutiremos com detalhes mais adiante no estudo, sofreram críticas por representantes de outros setores da intelectualidade uspiana, como por exemplo, Fernando Henrique Cardoso.

⁶ Especiarias como o cacau, a salsaparrilha, o cravo, a baunilha, a canela, a castanha, o urucu entre outros, tornaram-se matérias primas valiosas no mercado internacional e sendo um importante comércio na economia mercantilista (REIS, 1965, p. 21).

colonizadores, entre eles Cristóvão Colombo em sua segunda expedição à América datada em 1495, observaram nativos utilizando materiais produzidos através da borracha, ou como era referido pelos povos da América do Sul e Central, o “*Cahuchu*” (GOMES, 2017, p. 140).

Diversas espécies de árvores no planeta produziam borracha, porém nenhuma produzia com tanta qualidade, abundância e elasticidade como as nativas da bacia amazônica, que de forma catastrófica tornou-se a principal fonte de exploração, concentrando um elevado investimento de capital internacional na sua produção. Sua demanda no comércio internacional atingiria seu ápice no século XIX e na primeira década do século XX, na qual os estados do Amazonas, Pará⁷ e Acre tinham o monopólio da produção mundial (DAOU, 2000, p. 868).

Os artigos de borracha passam a ser produzidos comercialmente no início do século XIX quando, em 1803, surgiu a primeira fábrica de borracha, próxima a Paris, que produzia ligaduras elásticas para suspensórios e ligas. Nas décadas seguintes surgiram outras fábricas na Europa como em 1811 em Viena e em 1820 na Inglaterra, essa implantada por Thomas Hancock, sendo o primeiro a executar com sucesso a produção de manufatura de borracha em larga escala. Em 1823, Charles Macintosh realiza algumas experiências em sua fábrica de tecido em Glasgow, na Escócia. A primeira indústria estadunidense data de 1833, a Roxbury India Rubber Factory, Mass., responsável pela produção de roupas e calçados impermeáveis. Em 1820, o Brasil iniciou a exportação de borracha sob a forma de garrafas para negociantes estadunidenses da indústria de calçados Boston T. C. Wales. (SANTOS, 1980, p. 44-47). O primeiro registro oficial que se tem sobre a exportação da borracha refere-se a de uma quantidade de 31 toneladas em 1827, dado que inclui a borracha produzida pelos países vizinhos o que dificulta a distinção da quantidade certa produzida em solo brasileiro (SANTOS, 1980, p. 52).

Em 1839, o estadunidense Charles Goodyear criou o método de vulcanização, no qual as propriedades elásticas da borracha nativa tornavam-se mais duradouras através do contato com enxofre e temperatura elevada, iniciando a fabricação de

⁷ A Província de Grão-Pará surgiu em 1821 no período colonial, quando a região foi uma capitania geral do Império Português. Em 1889, o nome foi encurtado para apenas Pará.

artigos vulcanizados em 1841 e patenteando sua invenção em 1844, transformando assim o uso da borracha em escala industrial. A partir da transformação da utilização da borracha pelo processo da vulcanização e sua consequente demanda no comércio internacional, intensificou-se sua exploração na periferia do mundo sendo a Amazônia a principal região da cobiça capitalista mundial, em que foi brutalmente integrada ao comércio internacional, a partir da monocultura de um produto primário de exportação. Os primórdios da sistematização da exploração da borracha na América do Sul fizeram parte do processo geral de expansão colonialista dos países da Europa Ocidental, tendo como demanda a necessidade de encontrar fontes de matérias primas e a oportunidade para a valorização e acumulação do capital europeu (MARTINELLO, 2018, p. 30-31). Nota-se na tabela abaixo o crescimento expressivo da quantidade de borracha exportada a partir do início da década de 50 do século XIX, momento de demanda industrial internacional a partir do processo de vulcanização:

Quadro 1 - Borracha Exportada Entre 1825/1860

Ano	Toneladas
1825	93
1830	156
1834-35	175
1839-40	418
1844-45	367
1849-50	879
1854-55	2.868
1859-60	2.531

Fonte: SANTOS, 1980, p. 52.

A partir do advento do processo de vulcanização e importantes eventos na Amazônia, como a introdução da navegação a vapor e a abertura dos portos do Amazonas em 1867 ao mercado capitalista internacional, a região passa a receber um considerável investimento de capital e com isso um processo de modernização e desenvolvimento capitalista na Amazônia, na qual ocorreu um singular sistema de

relação de produção, o sistema de aviação, fundamental no processo de ocupação e expansão do capital internacional na região⁸.

Superexploração: conceito e aplicação ao objeto de análise

O conceito da *superexploração* da força de trabalho foi elaborado por Ruy Mauro Marini, que, junto com outros intelectuais como Theotônio dos Santos e Vânia Bambirra, entre outros, desenvolveram a teoria marxista da dependência (TMD) nas décadas de 1960 e 1970. Os três autores participaram da Organização Revolucionária Marxista Política Operária (mais conhecida como POLOP) durante a década de 1960, organização de esquerda que questionava as posições etapistas dogmáticas que orientavam os partidos comunistas no Brasil, como o PCB⁹. Com o golpe cívico-militar de 1964 tiveram que partir para o exílio, Marini foi inicialmente para o México e Theotônio e Vânia para o Chile. Foi neste país, na época governado por Salvador Allende, que os três se encontraram novamente e ingressaram no Centro de Estudios Socioeconómicos da Universidad de Chile (Ceso), ocasião na qual produziram os primeiros estudos sobre a TMD, entre eles a “Dialéctica de la dependencia” de Ruy Mauro Marini publicada em 1973 (LUCE, 2018, p. 10).

⁸ Destaco brevemente o papel central do Acre na economia da borracha no Brasil a partir do século XIX. Em termos econômicos na região amazônica, o território do Acre possui características distintas dos demais estados do norte do Brasil. Enquanto o Pará e o Amazonas desenvolveram atividades diversificadas ao longo da história, como a coleta de especiarias, a exploração de madeira e minérios, além da agricultura complementar, o Acre se destacou exclusivamente pelo extrativismo da borracha. Esse enfoque econômico permitiu o crescimento da produção no estado, o que levou à sua efetiva conquista e à organização político-social no novo meio. Como resultado, o Brasil tornou-se líder mundial na produção de borracha a partir do final do século XIX e primeiras décadas do século XX (RANCY, 1992, p. 40). Conforme Caio Prado Jr., o território do Acre exportou cerca de 2000t de borracha em 1903, aumentando para 8000t no ano seguinte e 11000t no ano de 1907, tornando-se o lugar que mais produzia no país (PRADO JR., 1985, p. 237). Neste contexto histórico, a partir da década de 70 do século XX, foram marcantes as lutas políticas e as organizações sindicais dos seringueiros(as) no estado, tendo em destaque importantes líderes como Chico Mendes (1944-1988) e Wilson Pinheiro (? – 1980).

⁹ Acerca desta divergência: “Desde os inícios dos anos 1960, enquanto o PCB, e seus intelectuais, buscavam justificação teórica para a implementação da cartilha da Terceira Internacional, a “nova esquerda”, sobretudo a intelectualidade ligada à POLOP, forjava uma estratégia de luta antiimperialista e socialista, sem etapas. Isto é, sem qualquer revolução “nacional-democrática a precedê-la. Por consequência, enquanto o PCB defendia uma política de “frente única” entre trabalhadores e burguesia, a POLOP seguia defendendo a independência de classe dos trabalhadores, convocando o PCB ao rompimento com o governo Jango. A teoria da dependência de esquerda, por isso, nascera no Brasil e da contestação política.” (RIBEIRO; FERNANDES, 2017, p. 109).

A teoria marxista teve uma relevância crucial na obra de Ruy Mauro Marini, exercendo uma influência central em sua análise crítica do capitalismo dependente na América Latina. O autor elaborou a teoria da dependência a partir das análises de Marx sobre a acumulação capitalista, aplicando os conceitos marxistas à realidade específica da América Latina, destacando como a região estava integrada ao sistema capitalista global de forma subordinada e dependente. De acordo com Marini, as categorias marxistas desempenham o papel de instrumentos de análise e previsões do desenvolvimento futuro da realidade. Entretanto, é essencial ponderá-las cuidadosamente, evitando substituir ou mistificar os fenômenos, para manter a coerência do pensamento marxista e não incorporar elementos estranhos que não podem ser assimilados por ele (MARINI, 2017, p. 07).

Através do gênero da *dependência* contribuíram com uma vasta e importante literatura que até os dias atuais busca trazer respostas para explicar as diferenças e desigualdades no desenvolvimento capitalista entre os países chamados centrais e periféricos no século XX e XXI. A utilização do conceito por pesquisadores(as) no Brasil e na América Latina em investigações de caráter sociológicos, não possibilita apenas uma compreensão crítica e analítica sobre o caráter do capitalismo latino-americano, ou acerca da contribuição metodológica de que o desenvolvimento e subdesenvolvimento no capitalismo internacional não são processos antagônicos, mas sim equivalentes, mas sobretudo uma ferramenta de compreensão e crítica às estruturas de poder e dominação que oprimem a classe trabalhadora, promovendo profundas mudanças sociais e econômicas nos países periféricos. Ainda sobre o conceito da *dependência*, Ruy Mauro Marini afirmou que ela pode ser “([...])entendida como uma relação de subordinação entre nações formalmente independentes, em cujo marco as relações de produção das nações subordinadas são modificadas ou recriadas para assegurar a reprodução ampliada de dependência” (MARINI, 2017, p. 327).

Ainda segundo o autor, é através de *trocas desiguais* que se torna possível a manutenção da desigualdade nos países periféricos, garantindo o pleno desenvolvimento dos países centrais no mercado internacional. O conceito da *superexploração* da força de trabalho, surge, portanto, como um mecanismo das economias dependentes para compensar os prejuízos dessa transferência desigual:

O que aparece claramente, portanto, é que as nações desfavorecidas pela troca desigual não buscam tanto corrigir o desequilíbrio entre os preços e o valor de suas mercadorias exportadas (o que implicaria um esforço redobrado para aumentar a capacidade produtiva do trabalho), mas procuram compensar a perda de renda gerada pelo internacional por meio do recurso a uma maior exploração do trabalhador (MARINI, 2017, p. 332).

A partir do mecanismo da perda de mais-valia para o mercado mundial, os países periféricos buscam uma compensação na produção interna aumentando a intensidade do trabalho, e consequentemente explorando mais os trabalhadores e trabalhadoras, com uma remuneração da força de trabalho a um preço inferior ao seu valor real. À vista disso, a *superexploração* do trabalho, constitui-se através do; I – aumento da intensidade do trabalho; II – aumento da jornada de trabalho; III – redução do salário. Dessa forma, a *superexploração* se torna estrutural ao capitalismo dependente, na qual Marini afirmou que “([...]) o fundamento da dependência é a superexploração do trabalho” (MARINI, 2017, p. 353).

Ao relacionar com o tema do artigo, o sistema de aviamento sobre o qual discorreremos a seguir, observamos aspectos que evidenciem a *superexploração* nos seringais indicando uma desvalorização real da força do trabalho nesses espaços durante os diferentes ciclos da borracha, tais como uma baixa remuneração aos seringueiros(as), uma jornada de trabalho de longas horas, muitas vezes sem folga semanal. A seguir, discorreremos sobre esse modo de produção, constituído em uma combinação de elementos arcaicos associado às formas de trabalho assalariado nos seringais.¹⁰

¹⁰ No que diz respeito às relações arcaicas, ao discernir sobre a Amazônia nos séculos XIX e XX, observa-se a continuidade de um padrão econômico colonial de subordinação da região a interesses externos, reproduzindo assim a dependência histórica da economia brasileira em relação ao mercado mundial. Ao discorrer sobre o *sentido* da colonização brasileira, Caio Prado Jr., em sua obra *Formação do Brasil Contemporâneo*, o refere a um projeto econômico colonial destinado a fornecer ao comércio europeu, alguns gêneros tropicais, como minérios, açúcar etc. Desde então, a economia brasileira tem se mantido subordinada a esse propósito, produzindo e exportando seus produtos para o mercado internacional. (PRADO JR., 1985, p. 45).

Sistema de Aviamento: elementos arcaicos de exploração no desenvolvimento capitalista na Amazônia

O sistema de aviamento, tema central deste artigo, esteve inserido em toda a cadeia produtiva da borracha na Amazônia sendo estruturado em um complexo sistema de adiantamento de crédito e endividamento. Essa espécie de “prisão do endividamento”, foi o principal mecanismo de *superexploração* de trabalhadores e trabalhadoras nos seringais amazônicos, gerenciado pelo capital industrial internacional, que comandou um processo de trabalho compulsório na região. Motivados por interesses de monoprodução, a incorporação da Amazônia ao mercado internacional não acelerou o processo de divisão técnica e social do trabalho, limitando-se ao esquema exploratório. Dessa forma, todo o lucro gerado pelo próspero ciclo da borracha ficou em mãos dos proprietários e comerciantes nacionais (CARDOSO; MULLER, 1977, p. 06).

Inicialmente o capital empregado na exploração da borracha era privado e inexpressivo. Contudo, devido à crescente procura no mercado internacional, foi atraído para a Amazônia um capital estrangeiro que foi base para o desenvolvimento da atividade gomífera na região, tanto como em crédito para as exportações e importações, como também capital de giro. Como define Pedro Martinello em sua importante obra sobre a borracha na Amazônia: “ a política imperialista do grande capital monopolista e financeiro encontra plena corporificação no financiamento da economia da borracha na Amazônia” (MARTINELLO, 2018, p. 35). Diversas empresas estrangeiras passaram a investir no comércio da borracha na Amazônia a partir do século XIX. Antonio Muniz Barreto indica em sua obra um total de 25 empresas de capital inglês e 11 empresas de capital estadunidense entre 1870-1930 na região (MARTINELLO, 2018, p. 36, *apud* BARRETO, 1977, p. 248-323). A partir de informações levantadas de bibliografias do tema, é possível concluir que foram empresas inglesas e/ou estadunidense as primeiras a investir os primeiros capitais para exploração e produção da borracha na região.

Sendo assim, em todo o sistema econômico da borracha no Brasil, consolidou-se um modo de produção estruturado em uma cadeia de fornecimentos a crédito, no

qual o capital de giro para a produção provinha do exterior, instaurando-se uma pirâmide hierárquica no comércio da borracha na Amazônia (MARTINELLO, 2018, p. 37).

Gráfico 1 – Pirâmide do comércio da borracha na Amazônia



Fonte: MARTINELLO, 2018, p. 37.

Os seringueiros e seringueiras que em boa parte migraram da região nordeste para a Amazônia em busca de enriquecimento e melhores condições de vida, defrontaram-se com um amplo e complexo modo de produção, conhecido como aviamento, uma “prisão sustentada numa cadeia de endividamento” (MARQUES, 2019, p. 61) em que a base da pirâmide foi esmagada e explorada em prol do lucro e da cobiça de investidores capitalistas. Neste esquema, os trabalhadores e as trabalhadoras extratoras nos seringais pagavam aos patrões seringalistas os produtos que consumiram, tais como alimentação, produtos de higiene pessoal e ferramentas de trabalho, com toda a seringa colhida no período de trabalho, criando uma dívida permanente:

O trabalhador direto pagava em espécie com o fruto do seu trabalho (látex colhido) os produtos anteriormente comprados “fiado” junto ao patrão (seringalista). Este ganhava duplamente: rebaixava o preço do látex extraído pelo trabalhador e elevava muito o preço das mercadorias que vendia fiado. O seringueiro não podia abandonar o seringal enquanto não quitasse sua dívida. Esse era o aviamento, um sistema de organização do trabalho, por meio do endividamento, que extraía uma grande massa de trabalho excedente do trabalhador extrativista (MARQUES, 2019, p. 62).

Euclides da Cunha em sua obra “Um Paraíso Perdido” descreve a condição de vida dos trabalhadores e das trabalhadoras que viviam isolados e abandonados em um desumano sistema de endividamento, afirma que foi uma “tremenda anomalia: é o homem que trabalha para escravizar-se” (CUNHA, 2000, p. 127). O autor descreveu de forma minuciosa todo o processo de endividamento dos trabalhadores(as) extrativistas:

No próprio dia em que parte do Ceará, o seringueiro principia a dever: deve a passagem de proa ao 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 boião 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 xícaras, duas panelas, uma cafeteira, dois carretéis de linha e um agulheiro. Nada mais. Aí temos o nosso homem no *barracão* senhorial, antes de seguir para a barraca, no centro, que o patrão lhe designará. Ainda é um *brabo*, isto é, ainda não aprendeu o corte da *madeira* e já deve: 1:135\$000. Segue para o posto solitário encaixado de um comboio levando-lhe a bagagem e víveres, rigorosamente marcados, que lhe bastem para três meses: 3 *paneiros* de farinha-d'água, 1 saco de feijão, outro, pequeno, de sal, 20 quilos de arroz, 30 de charque, 21 de café, 30 de açúcar, 6 latas de banha, 8 libras de fumo e 20 gramas de quinino. Tudo isto lhe custa cerca de 750\$000. Ainda não deu um talho de machadinha, ainda é *brabo* castanheiro, de quem chasqueia o manso experimentado, e já tem o compromisso sério de 2:090\$000. ([...]) Pois bem, ultimada a safra, este tenaz, este estoico, este indivíduo raro ali, ainda deve. O patrão é, conforme o contrato mais geral, quem lhe diz o preço da fazenda e lhe escritura as contas. Os 350 quilos remunerados hoje a 5\$000 rendem-lhe 1:750; os 100 de sernambi, a 2\$500, 250\$000. Total 2:000\$000. (CUNHA, 2000, p. 128).

O autor ainda complementa sobre o “desastroso” contrato unilateral e os “regulamentos” impostos pelos patrões seringalistas: “Lendo-os, vê-se o renascer de um feudalismo acalcanhado e bronco. O patrão inflexível decreta, num emperramento gramatical estupendo, cousas assombrosas” (CUNHA, 2000, p. 128). Esses contratos possuíam multas pesadas, como uma punição de 100\$00 por “fazer na árvore um corte inferior ao gume do machado; levantar o tampo da madeira na ocasião de ser cortada; sangrar com machadinhas de cabo maior de quatro palmos” (*Ibid.*, p. 129), além de uma cláusula prevista em alguns de acordo contratuais firmado entre ambas as partes que proibia o(a) seringueiro(a) de vender sua borracha a qualquer outro negociante

(DEAN, 1989, p. 139 e 140). Em alguns casos, também eram proibidos de fazer roçados e cultivar alimentos para sua subsistência. Essa proibição visava garantir a dependência dessas comunidades em relação aos patrões e ao sistema de aviamento, perpetuando assim um ciclo de exploração e precariedade das condições de trabalho dos(as) seringueiros(as).

Era comum também uma longa jornada de trabalho, que se iniciava ainda pela madrugada “sangrando”¹¹ as árvores e estendendo-se até a noite para a atividade de coagulação do látex. Outro fator de extrema dificuldade eram as diversas enfermidades, muitas delas desconhecidas pelos migrantes nordestinos, as chamadas moléstias tropicais, como o beribéri e a malária (RIBEIRO, 2015, p. 241).

O sistema de aviamento também é mencionado por Fernando Henrique Cardoso e Geraldo Muller na obra “Amazônia: expansão do capitalismo”, destacando que ele não ocorria apenas nos seringais, mas em toda a cadeia comercial da borracha.

[...] o regime de trabalho e o padrão de vida dos seringueiros baseavam-se no endividamento prévio e posterior, isto é, no endividamento reiterado, o que colocou o trabalhador nas mãos do proprietário comerciante. Por sua vez, este dependia dos fornecimentos e da compra das bolas de borracha feitas por um comerciante maior. Formava-se, assim, uma cadeia que atingia as grandes casas exportadoras de Manaus e Belém. Este esquema de funcionamento da economia é que se denominava aviamento (CARDOSO; MULLER, 1977, p. 31).

Santos (1980) também apresenta o sistema de aviamento em sua importante análise econômica sobre a Amazônia, detalhando ainda como se constituiu a relação de dominação pelo aviador na cadeia hierárquica e o ganho através dos lucros gerados:

O ‘aviador’ de nível mais baixo fornecia ao extrator certa quantidade de bens de consumo e alguns instrumentos de trabalho, eventualmente pequena quantidade de dinheiro. Em pagamento, recebia a produção extrativa. Os preços dos bens eram fixados pelo ‘aviador’, o qual acrescentava ao valor das utilidades fornecidas juros normais e mais uma margem apreciável de ganho, a título do que se poderia chamar ‘juros extras’. Esse ‘aviador’ por seu turno, era ‘aviado’ por outro e também pagava ‘juros extras’, apreciavelmente altos. No cume da cadeia estavam as firmas exportadoras, principais beneficiárias do regime de concentração de renda por vida do engenhoso mecanismo dos ‘juros extras’ e do rebaixamento do preço local da borracha. A cadeia era

¹¹ Técnica de extração do látex da seringueira onde são realizados diversos cortes para escorrer o material.

simplificada quando o seringalista se tornava um empresário de certa envergadura. Neste caso, ele próprio se constituía um ‘aviador’ de primeira linha, ligando-se diretamente, por um lado, às casas ‘aviadoras’ de Belém e Manaus e, por outro, ao seringueiro extrator, seu ‘aviado’ ou ‘freguês’ (SANTOS, 1980, p. 159 e 160).

Darcy Ribeiro acrescentou que raramente um trabalhador seringueiro(a) conseguia saldar sua dívida, na qual “[...]habilmente manipulada, o mantém em um regime de escravidão virtual enquanto possa resistir às terríveis condições de vida que é submetido”. O autor ainda complementa mais adiante que “a conscrição da mão de obra é alcançada pelas formas mais insidiosas de aliciamento e mantida mediante o uso da força, combinado com um sistema de endividamento do qual nenhum conscrito pode escapar” (RIBEIRO, 2015, p. 240).

Ressalta-se brevemente, que as dificuldades enfrentadas por essa mão de obra de migrantes seringueiros(as) iniciava-se antes do ingresso nos seringais e no sistema de aviamento, ainda durante a viagem até a Amazonia, na qual pode-se assemelhar-se às embarcações do tráfico de pessoas do continente africano ocorrida no Brasil entre os séculos XVI e XIX. Os dois momentos, um ocorrido no Brasil colonial e outro em um Brasil moderno, constituíam-se de viagens longas e cansativas, navios superlotados, alimentação precária, doenças e até relatos de mortes. Como descreve Caio Prado Jr. “[...] sente-se a presença de uma realidade já muito antiga que até nos admira de aí achar e que não é senão aquele passado colonial.” (PRADO JR., 1985, p. 07).

Entretanto, o sistema de aviamento esteve inserido na Amazônia desde os primeiros contatos comerciais no início do período colonial, na forma de escambo, entre indígenas e europeus na província de Grão-Pará nos séculos XVII e XVIII, e posteriormente desenvolvendo-se durante todo o ciclo da borracha. O escambo foi inicialmente o propulsor do sistema de pagamentos a créditos que se desenvolveria na Amazônia, se tornando algo comum na região. Paralelamente, neste período, o mundo acompanhava algumas mudanças nas relações de trabalho, como os contratos formais, nos moldes liberais clássicos. Diante dos interesses mercantilistas dos europeus na busca pelas “drogas do sertão”, algumas mercadorias manufaturadas na Europa eram adiantadas aos principais chefes dos povos indígenas, iniciando o sistema de endividamento. Ainda no início do período de colonização era comum os mercadores

abastecerem suas canoas com mercadorias adiantadas a crédito pelos comerciantes de Belém a São Luís, pagando as dívidas no retorno da viagem (MEIRA, 2017, p. 87,89 e 91).

Como dito, essa relação arcaica não esteve presente apenas nos seringais, mas em toda a cadeia econômica da borracha no Brasil. Iniciava-se a partir da venda de um determinado comércio no Rio de Janeiro ou São Paulo que vendia suas mercadorias, com juros elevados, de forma fiada para uma casa aviadora em Belém ou Manaus, que repassava, também de forma fiada, a um seringalista, cobrando juros ainda maior, para poder cobrir os juros iniciais cobrados. O seringalista reproduzia o esquema de venda fiada aos trabalhadores e trabalhadoras extrativistas, que dependiam apenas da sua força de trabalho. Dessa forma, a classe trabalhadora gomífera sentia toda a pressão dos juros cobrados, que através da *superexploração* do seu trabalho, garantiam enorme lucro aos superiores na pirâmide hierárquica. Essa dívida frequente foi fundamental para a sobrevivência do sistema e também para os elevados ganhos de capital das classes dominantes regionais, além da ascensão de uma elite burguesa regional¹² (MARQUES, 2019, p. 63 e 64).

Apontamos aqui que uma parte da sociedade privilegiada tomou vantagem dos investimentos econômicos que movimentou a região e transformou a sociedade na Amazônia no final do século XIX e início do século XX. À vista disso, a considerável riqueza obtida por esta parcela da sociedade favoreceu a ascensão de uma elite urbana, concentrando a riqueza em dois pólos: Manaus e Belém, tornando-se os principais centros econômicos do Norte e também do Brasil. Manaus consolidou-se como a principal cidade da região graças ao próspero período da expansão gomífera, sendo, por exemplo, uma das primeiras cidades na América Latina a ter um sistema público de eletricidade, água e telefone, além da construção de importantes projetos arquitetônicos, como o Teatro Amazonas, símbolo de ostentação da riqueza pela elite

¹² Essa elite não era composta apenas pelos patrões seringalistas e comerciantes da borracha, mas também por profissionais liberais como advogados(as), engenheiros(as), médicos(as), farmacêuticos(as) e comerciantes que migraram para Manaus e incorporaram à sociedade amazonense. É expressivo também a presença de estrangeiros, na sua grande maioria composta por ingleses, alemães, portugueses, italianos e franceses, que compõe a elite de Manaus e trabalhavam nas companhias de navegação, na implantação e administração de serviços urbanos e exportadores gomífero (DAOU, 2000, p. 874-876).

amazonense. Inaugurado em 1896 e construído com mão de obra técnica e materiais vindos da Europa, foi o principal espaço de consagração da elite, na qual prestigiaram grandes companhias de óperas nacionais e internacionais. Essa burguesia regional, caracterizada por sua forte oligarquia, sustentava-se no extrativismo e comércio, subordinando-se à acumulação capitalista global.

A borracha, portanto, foi a força motriz para o desenvolvimento da economia regional, proporcionando a ascensão de uma elite que tinha condições de reproduzir o estilo de vida europeu, chamada *belle époque*¹³. O economista político Gilberto Marques, descreve em sua obra o cenário e o cotidiano de Belém e Manaus a partir do início do século XX: encontrava-se cidadãos belgas e estadunidense nos restaurantes e cafés, as lojas vendiam os lançamentos das principais indústrias mundiais, os filhos e filhas indo estudar nas principais universidades europeias, além de óperas de companhias francesas assistidas em um imponente teatro de estilo renascentista. Ela também transformou o consumo e serviços oferecidos nessas cidades, como na importação de mercadorias oriundas da Europa, além de situações bem diferente, como algumas famílias que mandavam suas melhores roupas para serem lavadas nas metrópoles europeias. Essa burguesia regional também foi responsável pela solicitação aos governos provinciais de Belém e Manaus a realização de alguns investimentos que ela própria demandava, mas que se recusava a assumir os custos, tais como: portos, pavimentação de vias, transportes de bondes, urbanização, teatro etc. (MARQUES, 2019, p. 59-64).

Este período áureo da borracha marcou a ascensão das ideias de modernidade na região, tornando-se parte do vocabulário das autoridades elites locais. Simultaneamente, durante esse período, os hábitos e costumes populares foram alvo de críticas e desqualificações mais intensas por parte da mesma elite. Em Manaus, a Avenida Eduardo Ribeiro foi eleita como símbolo do espaço moderno, sendo considerada "a coluna dorsal da cidade moderna". No início da República, a capital do Amazonas não possuía avenidas com a monumentalidade exigida pelo modelo das cidades modernas, sendo suas ruas principais estreitas, onduladas e cortadas por

¹³ O filme *Fitzcarraldo* do diretor alemão Werner Herzog, publicado em 1982, retrata a realidade social, econômica e a ostentação da elite da borracha na Amazônia na segunda metade do século XX.

igarapés. A construção da avenida Eduardo Ribeiro foi inspirada na concepção haussmanniana de cidade, com a implantação de largas avenidas, praças e serviços urbanos. Nela, estabeleceram-se vários estabelecimentos comerciais considerados luxuosos, como confeitarias, lojas de roupas elegantes, restaurantes e bares voltados para as elites. Também foram inaugurados armazéns, ferragens, ateliês de moda e alfaiates, além de inúmeros hotéis e restaurantes com um estilo verdadeiramente europeu e espaçoso (MESQUITA, 1999, p. 296-298).

O porto de Manaus, importante ponto de chegada para visitantes de outras regiões e estados, também desempenhou um papel essencial enquanto ícone de “sofisticação” da elite regional. Era visto pela burguesia e autoridades como um símbolo de modernidade, destacando-se em meio à selva com sua arquitetura moderna e proporcionando uma visão ocidentalizada da cidade. Sua importância era enfatizada pela presença regular de navios estrangeiros com linhas para cidades como Nova Iorque, Havre e Liverpool, reforçando sua modernidade. O porto tornou-se um espaço privilegiado da cidade, apreciado pelas elites em seus passeios dominicais, além de atender às necessidades práticas do comércio de borracha. (SANTOS JÚNIOR, 2013, p. 05).

Considerações finais

A partir da análise sobre o sistema de aviação nas relações de produção gomífera na Amazônia fica evidente a presença de elementos arcaicos inserido no processo de modernização capitalista da região, além do papel de *dependência* no cenário internacional e a consequente *superexploração* dos operários(as) da borracha nos seringais. Os trabalhadores e trabalhadoras extrativistas, enfrentavam duras condições de trabalho, em uma longa jornada de trabalho, sem nenhuma lei de proteção e fiscalização por parte dos órgãos públicos e com uma remuneração da força de trabalho extremamente baixa. Os salários recebidos por eles não os impediam de viver livre de um sistema de dominação, endividamentos, miséria e constrangimentos. A realidade era uma espécie de prisão, na qual eram impossibilitados de negociar o látex com os outros comerciantes e muito menos a possibilidade de realizar agricultura

e outros cultivos. Consideramos, e como buscamos indicar no presente estudo, que a *superexploração* presente no sistema de aviação foi essencial para a ascensão de uma elite que concentrou boa parte da riqueza obtida pelo comércio da borracha na região, além da manutenção e na sustentação de seus luxos. Um Brasil “moderno”, que reproduziu nas florestas amazônicas um modelo arcaico e repugnante que degradou uma classe trabalhadora.

Por fim, após o estudo sobre o sistema de aviação e o seu impacto na sociedade da borracha na Amazônia, surgem algumas questões que nos estimulam a compreender mais acerca de como tais manifestações de caráter capitalistas reverberam mudanças estruturais do trabalho, da sociedade, econômicas e culturais na sociedade brasileira.

Referências

- CARDOSO, F. H.; MULLER, G. **Amazônia**: expansão do capitalismo. São Paulo: editora brasiliense, 1977.
- CUNHA, E. **Um paraíso perdido**: reunião de ensaios amazônicos. Brasília: Senado Federal: Conselho Editorial, 2000.
- DAOU, A. M. Instrumentos e sinais da civilização: origem, formação e consagração da elite amazonense. **História, Ciências, Saúde - Manguinhos**, v. VI, p. 867–888, set. 2000.
- DEAN, W. **A Luta Pela Borracha no Brasil**: um estudo de história ecológica. São Paulo: Nobel, 1989.
- SANTOS JÚNIOR, P. M. DOS. Manaus da Belle Époque: tensões entre culturas, ideais e espaços sociais. **XXVII simpósio nacional de história. ANPUH**, 2013.
- LUCE, M. S. **teoria marxista da dependência**: problemas e categorias - uma visão histórica. São Paulo: Expressão Popular, 2018. v. 1.ed.
- MARINI, R. M. Dialética da Dependência. **Germinal: Marxismo e Educação em Debate**, v. v. 9, n. n. 3, p. 325, 2017.
- MARQUES, G. DE S. **Amazônia**: riqueza, degradação e saque. São Paulo: Expressão Popular, 2019. v. 1º ed.

MARTINELLO, P. **A Batalha da Borracha na Segunda Guerra Mundial**. Rio Branco, Acre.: Edufac, 2018.

MEIRA, M. A. F. DE. **A persistência do aviamento**; colonialismo e história indígena no noroeste amazônico. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, 2017.

MESQUITA, O. M. DE. **Manaus História e Arquitetura - 1852-1910**. [s.l.] editora valer, 1999.

POMPEU, A. As Rotas de Comércio Indígena na Montagem da Economia das Drogas do Sertão Amazônico (1638-1706). **Em Favor da Igualdade Racial**, v. 4, n. 3, p. 22-35, dez. 2021.

PRADO JR., C. **Formação do Brasil Contemporâneo**. São Paulo: Brasiliense, 1985. v. 6º edição

RIBEIRO, D. **O povo brasileiro: a formação e o sentido do Brasil**. São Paulo: Global, 2015.

SANTOS, R. **História Econômica da Amazônia (1800-1920)**. São Paulo: [s.n.]. v. 03