

## **A CRISE DA BORRACHA: A CADEIA DE AVIAMENTO EM QUESTÃO ENTRE O PARÁ E O ACRE NO INÍCIO DO SÉCULO XX**

*DANIEL DA SILVA KLEIN*  
Universidade Federal do Acre (UFAC)

### **RESUMO**

---

O texto propõe uma discussão sobre a crise da borracha na Amazônia no início do século XX, defendendo a tese de que houve nesse processo uma conjunção de fatores internos e externos que levaram muitas empresas seringalistas ao processo de falência. Procurando debater com a historiografia especializada, o texto elege como fontes os processos judiciais de algumas empresas seringalistas que atuavam na cadeia de aviamento no Pará e, principalmente, no Acre.

**PALAVRAS-CHAVE:** Amazônia, borracha; crise.

### **ABSTRACT**

---

The text proposes a discussion on the crisis of the rubber boom in the Amazon in the early twentieth century, defending the thesis that this process was a combination of internal and external factors that led many rubber companies to bankruptcy. Looking discuss with specialized historiography, the text elects lawsuits as sources of some rubber companies that operated in the chain of goodwill mainly in Pará and Acre.

**KEYWORDS:** Amazon; rubber; crisis.

## A crise da borracha

A alta produtividade asiática de borracha no início do século XX é fruto da abertura de grandes fazendas de seringueiras naquele continente e foi responsável em grande medida pela falência da economia dominada pela borracha na Amazônia do Brasil. Essas fazendas de criação de seringueiras demoraram perto de vinte anos para chegarem à maturidade, atingindo assim a partir de 1912 uma produção que completamente varreu a brasileira e entulhou os mercados internacionais de borracha com toneladas e toneladas do produto. A explicação desse contexto pode ser encontrada em Roberto Santos, Barbara Weinstein e Pedro Martinelo, autores clássicos para a compreensão dos tempos da borracha<sup>1</sup>.

Os principais elementos que nortearam as explicações desses intérpretes clássicos do ciclo da borracha já estavam, porém, presentes em alguns relatos contemporâneos da crise. Um desses relatos é um estudo patrocinado pelo então prefeito departamental do vale do rio Acre em 1911, Epaminondas Jacome.

Na época da elaboração de seu relatório de governo a ser enviado ao Palácio do Catete, Jacome encomendou um amplo estudo a respeito da produção e do mercado da borracha no Brasil e na Ásia. Seu estudo levanta alguns dados que descreviam a capacidade produtiva instalada de países como a Indonésia, Ceilão e Índia. Diante desse levantamento começa seu texto com um alerta de que

Este Departamento está ameaçado de sofrer, em futuro próximo, uma grave crise. Já ninguém ignora que a indústria extractiva da borracha nativa está em risco de ser inteiramente aniquilada pela séria concorrência que, dentro em poucos anos, lhe fará a borracha de plantaço<sup>2</sup>.

Epaminondas Jacome alertava o Palácio do Catete que, em 1911, era preciso que os coronéis da borracha e os governos amazônicos modificassem a cadeia de aviamento e produção da borracha, tendo em vista que naquele ano todos sabiam que as autoridades britânicas vinham cultivando seringueiras em plantações por toda a Ásia.

O texto ainda informa que a área contígua de seringueiras plantadas nessas regiões da Ásia em 1909 passava de mais de 420.000 hectares. Em 1910 esse número tinha alcançado mais de 700.000 hectares e deveria passar de 800.000 em 1911. Essa área cultivada já representava um fluxo produtivo capaz de despejar nos mercados internacionais tanta borracha, que o preço do produto iria despencar até o início de 1912. Nas estimativas de Epaminondas Jacome haveria inclusive mais seringueiras cultivadas na Ásia do que as

---

<sup>1</sup> SANTOS, Roberto Araújo de Oliveira. *História econômica da Amazônia: 1820-1920*. São Paulo: T.A. Queiroz, 1980; WEINSTEIN, Bárbara. *The Amazon Rubber Boom. 1850-1920*. Stanford: Stanford University Press, 1983; MARTINELO, Pedro. *A batalha da borracha na segunda guerra mundial e suas consequências para o vale amazônico*. Rio Branco: UFAC, 1985.

<sup>2</sup> Relatório de governo. Relatório de Epaminondas Jacome. Arquivo Histórico do Tribunal de Justiça do Acre. 1911, p. 143.

naturais de toda a Amazônia. Em cálculos razoáveis, segundo seu estudo, seria possível que essas plantações já tinham mais de 124.000.000 de seringueiras<sup>3</sup>.

Esse estudo aponta que as plantações asiáticas estavam atraindo numerosas companhias internacionais, que começavam a investir nesses negócios, gerando escassez de recursos e fuga de capitais nas praças de Manaus e Belém. Em 1910 o número de firmas internacionais que deixaram essas duas capitais tinha chegado a 160<sup>4</sup>.

Em linhas gerais o estudo patrocinado por Epaminondas Jacome demonstra que em 1911 já era possível prever como a borracha asiática afetaria a brasileira. Em duas décadas as fazendas asiáticas de cultivo de seringueiras tinham superado a indústria extrativa da borracha brasileira, que era muito antiga e vinha funcionando desde os tempos coloniais. Márcio Souza diz que essa indústria antiga do Grão Pará e do rio Negro era

fundada na produção manufaturada, a partir das transformações do látex. Era uma indústria florescente, produzindo objetos de fama mundial, como sapatos e galochas, capas impermeáveis, molas e instrumentos cirúrgicos, destinados à exportação ou ao consumo interno<sup>5</sup>.

Como essas atividades econômicas tão antigas no Brasil foram superadas pela espetacular produtividade asiática? O que se verifica a partir do texto de Epaminondas Jacome é que a capacidade produtiva de borracha instalada na Ásia era fruto de um processo de cultivo, no qual as seringueiras eram aclimatadas, plantadas em série e exploradas dia e noite. Ele observa que tudo nesse processo remetia aos complexos fabris da Europa, Estados Unidos e Japão, já que a organização das técnicas e do trabalho nessas fazendas de seringueiras era parecida com as rotinas de uma fábrica. Na Amazônia, como bem alerta o estudo do ex-prefeito departamental, a rede de aviamento ficou estagnada, presa nas malhas de seus intermediários e incapaz de competir com essas plantações<sup>6</sup>.

Apesar de fazer essa constatação o texto de Epaminondas Jacome não demonstra os motivos dessa estagnação na cadeia de aviamento. Talvez não fosse interessante naquele momento levantar críticas contra os agentes dessa rede em um relatório governamental e ele próprio era um homem compromissado com muitos desses mandatários. Mas os agentes da cadeia de aviamento também percebiam que a crise nessa rede era uma realidade em 1911. Alguns relatos desses agentes demonstram ainda que além de perceberem a crise, eles sabiam quais eram os motivos que levaram a estagnação produtiva de seus negócios.

---

<sup>3</sup> Id. *ibidem*, p. 144.

<sup>4</sup> Id. *ibidem*, p. 144-145.

<sup>5</sup> SOUZA, Márcio. Amazônia e modernidade. *Revista Estudos Avançados*, São Paulo, v. 16, n. 45, p. 31-36, 2002, p. 31-32.

<sup>6</sup> Relatório de governo. Relatório de Epaminondas Jacome. *Op. cit.*, p. 144.

Por meio de uma série de cartas trocadas entre a casa aviadora Pereira Bessa e a empresa seringalista do vale do rio Acre N & Maia e Companhia, é possível termos acesso à parte desses relatos. Essas duas firmas mantinham, desde o início do século XX, uma relação comercial na cadeia de aviação, na qual a N & Maia fornecia borracha para a Pereira Bessa, que pagava em troca com produtos industrializados.

No início de 1911 a casa exportadora Alves Braga havia rescindido sua relação comercial com a Pereira Bessa, deixando de comprar sua borracha. A Alves Braga enviou um comunicado para a Pereira Bessa através de seus gerentes, os senhores Avelino e Cagy. Nele informava que o mercado da borracha em Belém estava em crise devido à concorrência internacional, que o Brasil sofreria uma recessão, logo não poderia mais receber a borracha da casa aviadora<sup>7</sup>.

A casa aviadora de Belém destituída do seu comprador de borracha envia para a N & Maia um comunicado informando o ocorrido. Também informa a empresa acreana que o mercado da borracha entrava em crise, a produção internacional tomaria o lugar da brasileira dentro em breve e por isso imploravam ansiosamente por algum envio de borracha o mais rápido possível<sup>8</sup>.

Poucos dias após a Pereira Bessa enviava a N & Maia um aviso de quanto que a empresa acreana estava lhe devendo, lembrando que em Belém as casas exportadoras não queriam mais comprar borracha devido aos seus estoques abarrotados com esse produto. A carta diz que o mercado internacional da borracha via seus preços caírem dia após dia<sup>9</sup>.

Somamos a esse vai e vem um comunicado da Pereira Bessa de dezembro de 1911, dizendo que recebeu da N & Maia uma determinada quantia de borracha para pagamento das dívidas em aberto, fazendo também o seguinte pedido:

Em outro motivo e aguardando o favor de suas prezadas ordens para qualquer remessa de gêneros com que os amigos nos queiram obsequiar e para a qual podem contar com a segurança do nosso maior cuidado e interesse, nos firmamos antecipadamente, agradecidos, com súbita estima e apreço<sup>10</sup>.

Segundo a carta, a Pereira Bessa se via às voltas com o mercado de Belém, que estava atribulado e muito concorrido. O pedido obsequioso da empresa do Pará para que a N & Maia enviasse qualquer tipo de remessa de borracha o mais breve possível é um indicativo de que a crise se apresentava sinistra para esses agentes da cadeia de aviação.

Nesse momento o que as cartas trocadas entre a Pereira Bessa e a N & Maia evidenciam é que esses agentes da cadeia de aviação, no calor de suas

<sup>7</sup> Processo n. 0301. Março de 1916. Carta da Pereira Bessa a N & Maia em 01 de fevereiro de 1911. Arquivo Histórico do Tribunal de Justiça do Acre.

<sup>8</sup> Id. *ibidem*.

<sup>9</sup> Id. *ibidem*, Carta da Pereira Bessa a N & Maia em 25 de março de 1911.

<sup>10</sup> Id. *ibidem*, Carta da Pereira Bessa a N & Maia em 07 de dezembro de 1911.

transações comerciais, já percebiam que o mercado da borracha estava em crise. Essa percepção se deve ao fato de que as casas exportadoras já não estavam mais comprando borracha, os estoques de Belém estavam cheios, logo a cadeia de aviamento estaria em risco.

Esse percurso demonstra que as visões acerca da crise na cadeia de aviamento eram bastante apuradas tanto para seus agentes quanto para observadores contemporâneos desse processo, como é o caso do estudo patrocinado por Epaminondas Jacome.

Então os próprios agentes da cadeia de aviamento sabiam da crise nessa rede comercial, compreendiam quais eram seus motivos, mas não procuraram enfrentá-los. Assim como esses mandatários não procuravam sanar os problemas da cadeia de aviamento, os estudos de época também não levantaram críticas a esse processo, como é o caso daquele patrocinado por Epaminondas Jacome.

Não tocar nos problemas centrais da cadeia de aviamento como suas relações hierarquizadas, a concessão desordenada de crédito e o demasiado controle dos trabalhadores seringueiros parece que era uma norma enraizada. Até mesmo o maior historiador da Amazônia do período da borracha, Arthur Cezar Ferreira Reis, não levanta críticas mais contundentes à cadeia de aviamento.

Os silêncios de Arthur Reis em relação aos problemas da cadeia de aviamento devem-se ao fato de que ele não estava somente comprometido com os membros da elite econômica e política da Amazônia, mas com as do Brasil como um todo. Podemos dizer que ele era a voz dos coronéis de barranco de toda a região e dialogava amplamente com outras elites brasileiras. Foi o primeiro governador do Amazonas no período após o golpe militar de 1964, sócio do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro e diretor de diversos programas da ditadura como a Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia<sup>11</sup>.

Arthur Reis era, portanto, não só um intelectual que tinha se transformado a partir da década de 1960 em referência nos estudos amazônicos, mas um agente ativo das elites regionais no cenário nacional brasileiro. Para não afrontar seus pares, a avaliação que faz do ciclo da borracha não toca em questões problemáticas da cadeia de aviamento.

O seu maior trabalho sobre a crise da borracha é o livro *A Amazônia e a cobiça internacional*<sup>12</sup>, onde avalia a crise do ciclo da borracha a partir da premissa de que o Brasil foi dilapidado. Nesse texto Reis demonstra como foi o processo de aclimação das seringueiras na Ásia, como elas foram plantadas em fazendas de criação e como sua produtividade cresceu entre o final do século XIX e a primeira década do XX.

<sup>11</sup> VILLAÇA, Fabiano. *Arthur Cezar Ferreira Reis (1906-1993)*. Disponível em: [www.revistadehistoria.com.br/secao/arquivo-morto/arthur-cezar-ferreira-reis-19061993](http://www.revistadehistoria.com.br/secao/arquivo-morto/arthur-cezar-ferreira-reis-19061993). Acesso em 15 de dezembro de 2010.

<sup>12</sup> REIS, Arthur Cezár Ferreira. *A Amazônia e a cobiça internacional*. São Paulo: Ed. Nacional, 1960, p. 17.

Segundo suas observações, em 1914 a produção brasileira de borracha estava estagnada em pouco mais de 30.000 toneladas do produto, enquanto que a asiática ultrapassava mais de 70.000. Para Reis essa superação do Brasil no mercado internacional da borracha só foi possível devido a uma perversão intelectual orientada pelo colonialismo das nações ricas do mundo.

Ele diz que essa perversão colonialista projetou no século XIX os grandes jardins de aclimatação da seringueira silvestre amazônica, de onde surgiram as mudas que posteriormente foram levadas para a Ásia e possibilitaram o surgimento das fazendas de cultivo dessa planta.

A essa perversão intelectual foi somada uma lógica diplomática *sem entranhas nos seus desígnios políticos* por parte das nações imperialistas, que enviaram para a Amazônia uma série de cientistas e aventureiros para roubar mudas de seringueiras. Nas palavras de Reis a partir dessa lógica diplomática comprovou-se

muito do que se sabia com segurança. Apuraram muito do que nada se sabia. Nesse afã, entraram pelas portas largas das franquias que lhes eram proporcionadas sob a segurança de seus objetivos espirituais e serviram ao apetite de suas pátrias. Ligavam-se às ideias de superioridade de raças, que teriam missão civilizadora a cumprir sobre os povos subdesenvolvidos dos outros continentes<sup>13</sup>.

Esses cientistas e aventureiros foram os braços do imperialismo e para Reis os brasileiros nessa conjuntura foram vítimas. Segundo o autor a produção de borracha na Ásia nasce dessa prospecção intelectual colonialista e perversa.

É lógico que Inglaterra, Alemanha, Estados Unidos, Japão e companhia limitada agiam pelo globo como aves de rapina, mas Reis não fala uma linha sequer da convivência dos seringalistas, aviadores e políticos da Amazônia para com esse saque. Permanece mudo a respeito desse tema, isso sem falar que não dedica espaço para elaborar uma crítica da organização hierárquica da cadeia de aviamento e das rotinas estafantes de trabalho impostas aos seringueiros. Arthur Reis estava compromissado demais com os mandatários da Amazônia para escrever sobre tais assuntos.

A partir da década de 1980, as interpretações sobre a crise do ciclo da borracha adentraram no cenário acadêmico. É do início dessa década que surgem os trabalhos clássicos de historiadores e economistas que se debruçaram sobre esse tema. Nesse sentido o primeiro estudo que se dedicou a uma análise demorada sobre a borracha foi o do economista paraense Roberto Santos<sup>14</sup>. Seu estudo descreve como a cadeia de aviamento da borracha se constituiu ao longo do século XIX, analisando seu crescimento hegemônico no cenário econômico regional e sua decadência perante a produtividade asiática.

Santos argumenta que entre 1870 e 1940 o ciclo da borracha amazônico atravessou diversas etapas e as mais importantes foram seu tempo áureo, entre 1900 e 1911, e a de crise, de 1912 a 1920. Nos tempos áureos da borracha o

---

<sup>13</sup> Id. *ibidem*, p. 103.

<sup>14</sup> SANTOS, *op. cit.*

autor diz que o sistema de créditos da cadeia de aviamento era custoso demais, hierarquizava suas partes através da dívida e estava dominado pelo capital especulativo.

Esse capital especulativo investiu seus recursos na cadeia até o momento em que ela poderia fornecer algum retorno financeiro, mas quando a Ásia começou a despontar no cenário internacional, esses financistas abandonaram a Amazônia. Sem capital de financiamento e com a produtividade asiática crescendo cada vez mais, os agentes da cadeia de aviamento entraram em falência<sup>15</sup>.

A contribuição de Roberto Santos para os trabalhos que avaliaram o ciclo da borracha foi sua capacidade de problematizar esse processo, levantando dados e montando modelos explicativos que davam conta da maneira como a Ásia superou o Brasil na produção e comércio da borracha.

Mas o próprio Roberto Santos alertava seus leitores que o estudo que fez procurava somente descrever os sentidos gerais que a produção da borracha assumiu, faltando uma avaliação de seus fatos cotidianos<sup>16</sup>.

A partir daí levantamos o questionamento: teria sido a espetacular produtividade asiática um fator condicionante para a decadência do ciclo da borracha? Dessa pergunta norteadora podemos seguir adiante, tendo em vista que a cadeia de aviamento se descortina como um problema e que ela foi determinante para a decadência da borracha na Amazônia.

### **Uma cadeia deficitária e endividada**

A produtividade asiática foi apenas mais um fator que contribuiu para com o declínio da borracha na Amazônia, espaço dominado pela cadeia de aviamento e suas contradições internas. Quando a superprodução asiática de borracha afogou o mercado internacional com esses produtos em 1912, a cadeia de aviamento já vinha experimentando um declínio nos preços da borracha.

Mediante um determinado documento que foi levantado para este trabalho, podemos acompanhar os preços da borracha na praça de Belém entre 1909 e 1911. Essa série demonstra que os preços da borracha já vinham em franco declínio nesse período (Tabela 1).

---

<sup>15</sup> Id. *ibidem*, p. 232 e segs.

<sup>16</sup> Id. *ibidem*, p. 239.

TABELA 1: Evolução do preço da borracha na praça de Belém em seus tipos mais valorizados.

Mês/Ano	Valores em contos de réis para 100 kg de borracha.		
	Efina	Fina	Sby da Fina
Fevereiro de 1909	8\$000	8\$700	—
Fevereiro de 1910	7\$600	8\$200	6\$200
Fevereiro de 1911	6\$900	7\$600	5\$500
Junho de 1911	4\$400	5\$000	3\$000

FONTE: Processo 0301 de 1916, Cartas de 18 de fevereiro de 1910, 11 de fevereiro de 1911 e 12 de junho de 1911.

A partir daquilo que diz Loureiro<sup>17</sup>, em um dos estudos mais significativos sobre a decadência do ciclo da borracha, encontramos a informação de que o mercado internacional do produto foi dominado pelo Brasil até 1911. Segundo ele, em 1912, o país chegava ao ápice de sua produtividade atingindo mais de 70.000 toneladas de borracha.

Concomitante a isso a produção asiática vinha crescendo vertiginosamente desde 1909. Malásia, Ceilão, Indonésia e até mesmo partes da Índia conseguiram produzir mais borracha que o Brasil. Nesse contexto a oferta de borracha era tão grande, que o mercado não conseguia absorver tudo que era produzido, logo, seu preço despencou<sup>18</sup>.

Acontece que os dados demonstrados (Tabela 1) são uma evidência de que os preços da borracha já vinham caindo, ano após ano, desde 1909, ou seja, ela indica que mesmo antes da entrada espetacular da borracha no mercado internacional em 1912, os preços da borracha na praça de Belém já estavam com uma acentuada tendência de queda.

Ao longo de 1911 essa tendência acelerou-se a tal ponto que a borracha na qualidade Sby de Fina teve seu preço de revenda reduzido em menos da metade de seu valor em 1910. Com relação aos tipos Fina e Efina essa redução também chegou perto da metade.

Os preços constantes nesses dados (Tabela 1) nos trazem a baila o debate sobre quando teria começado a crise da borracha. Podemos dizer que a partir de 1909 essa crise já era visível na praça de Belém. Em 1912, quando esses preços despencam ainda mais por conta da concorrência internacional da borracha asiática, a tendência só faz aumentar.

Nesse sentido afirmamos que a crise da borracha teria começado antes de 1909. A concorrência asiática somente acelerou esse processo. Então quais teriam sido as causas motivadoras que levaram a crise da borracha ter começado antes de 1909?

A resposta para tal pergunta pode estar em uma peça judicial movida pelo Banco do Brasil, através de sua sucursal de Belém, contra a empresa seringalista acreana N & Maia e Companhia em 1916. Através dessa fonte podemos perceber como a cadeia de aviamento se organizava, a maneira como

<sup>17</sup> LOUREIRO, Antônio de Jesus Souto. *A grande crise (1908-1916)*. Manaus: T. Loureiro & Cia., 1985, p. 10.

<sup>18</sup> Id. *ibidem*.

seus agentes concediam créditos desordenados uns aos outros, a forma como se davam os contratos comerciais, que não seguiam regras escritas e sim acordos entre cavalheiros, etc. Essa fonte documenta alguns elementos constitutivos das contradições internas da cadeia de aviamento.

O Banco do Brasil era o gerente da massa falida da casa aviadora Pereira Bessa de Belém, que mantinha relações comerciais com a N & Maia desde o início do século XX. A empresa seringalista acreana teria deixado algumas dívidas em aberto quando da falência da casa aviadora paraense. Por meio desse jogo de concessão de créditos entre esses dois agentes da cadeia de aviamento é possível adentrarmos nas causas motivadoras que levaram a crise da borracha a partir de 1909. É evidente aqui um exercício de redução de escalas, para que estudando um caso possamos elucidar problemas mais gerais<sup>19</sup>.

Por meio dessa peça judicial podemos afirmar que a Pereira Bessa fornecia produtos para o aviamento da N & Maia desde pelo menos 1908. Em 1909, por exemplo, o gerente da casa aviadora informava que gostaria de manter as relações de aviamento entre as partes, enviando unilateralmente para N & Maia uma remessa de produtos industrializados no valor de mais de dezessete contos de réis. Esses valores foram lançados no nome da empresa acreana e o carregamento estava a caminho de Rio Branco em um vapor alugado<sup>20</sup>.

Apesar do envio unilateral de mantimentos, a N & Maia parece ter concordado com a ação da casa aviadora e solicita nova remessa de produtos no início de 1910. A Pereira Bessa informa que com os últimos lançamentos, o débito da empresa já passava dos trinta contos e que não poderia enviar mais nenhuma remessa sem adiantamento de borracha como pagamento<sup>21</sup>.

Com base nessas trocas comerciais nota-se que pelo menos desde 1909 a Pereira Bessa já estava em processo de endividamento, remetendo para a N & Maia produtos industrializados sem receber pagamento algum. Em 1910 sua liquidez já se apresenta completamente comprometida, tendo em vista que chega mesmo a recusar o aviamento para com sua cliente no Acre.

Na cadeia de aviamento a N & Maia era uma empresa seringalista que produzia borracha em seus seringais no Acre e revendia esse produto para a Pereira Bessa, que por sua vez pagava remetendo produtos industrializados.

Valendo-se dessa troca, a empresa seringalista acreana recebia os produtos industrializados que consistiam basicamente de alimentos enlatados, conservas, água ardente, roupas, secos e molhados em geral, e os revendia na praça de Rio Branco, capital do Acre, ou pagava os seringueiros que para ela trabalhavam.

---

<sup>19</sup> Aqui usamos algumas observações metodológicas sugeridas na obra: REVEL, Jacques (Org.). *Jogos de escala: a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1998.

<sup>20</sup> Processo n. 0301 de 1916. Março de 1916. Carta da Pereira Bessa a N & Maia em 01 de dezembro de 1909. Arquivo Histórico do Tribunal de Justiça do Acre.

<sup>21</sup> Id. *ibidem*, Carta da Pereira Bessa a N & Maia em 18 de fevereiro de 1910.

A Pereira Bessa, por sua vez, revendia a borracha para casas exportadoras em Belém, recebendo em troca dinheiro, que era revertido para o caixa da empresa. Uma parte desse recurso era destinada para o aviamento de suas clientes, como a N & Maia.

O problema é que a Pereira Bessa resolveu unilateralmente fornecer aviamento para sua cliente no Acre sem receber borracha em troca. A consequência disso foi que deixou de abastecer a casa exportadora que comprava sua borracha, a Alves Braga. Em 1910 essa casa exportadora informava a Pereira Bessa que não compraria mais sua borracha<sup>22</sup>.

Diante dessa situação a Pereira Bessa percebeu que a especulação que operou em 1909 não deu certo, a N & Maia não lhe pagou e ela ficou sem fornecer borracha para a Alves Braga. O resultado disso foi que a casa aviadora de Belém ficou sem recursos.

Sem ter como receber qualquer tipo de recurso da Alves Braga, a Pereira Bessa recorre a N & Maia. Envia para sua cliente no Acre uma carta em março de 1911 cobrando as dívidas que possuía e que estavam naquele momento em setenta contos de réis. Apesar de sua situação economicamente frágil, a casa aviadora informava a empresa seringalista que não efetuará nenhuma cobrança judicial das dívidas<sup>23</sup>.

Fica obvio nesse momento que a Pereira Bessa, ao enviar unilateralmente bens para o aviamento da N & Maia sem receber nada em troca, estava pondo em risco sua liquidez. Sem estoques, como ela poderia sustentar o abastecimento de clientes pelos rios amazônicos? Além disso, é possível que a N & Maia fosse sua única fornecedora de borracha, tendo em vista que em momento algum cogita cobrar sua cliente judicialmente pelas dívidas.

O que a concessão desordenada de créditos por parte da Pereira Bessa evidência é que esse não era um problema marginal, envolvendo uma firma descuidada para com sua liquidez. Assim como ela outras casas aviadoras de Belém deveriam fornecer aviamento para suas clientes unilateralmente, sem receber borracha como pagamento.

Como resultado disso as casas exportadoras ou rescindiam seus contratos de compra para com as casa aviadoras, como aconteceu com a Pereira Bessa, ou compravam borracha a preços menores. Isso explicaria porque na praça de Belém os preços da borracha estavam em franco declínio desde 1909 (Tabela 1).

A posição da N & Maia nesse cenário era confortável porque as dívidas que possuía para com a Pereira Bessa eram virtuais. A empresa seringalista acreana não forneceu borracha para sua contraparte paraense sem receber recursos, muito pelo contrário. A especulação nesse caso partiu da Pereira Bessa, ou seja, o pêndulo do endividamento caiu sobre seus ombros.

Esse processo especulativo em que as casas aviadoras remetiam o aviamento para suas clientes sem receber pela transação era uma regra comum. Durante determinado período essas práticas podem ter funcionado, porque as empresas seringalistas se viam na obrigação de pagar pelo

<sup>22</sup> Id. *ibidem*, Carta da Pereira Bessa a N & Maia em 01 de fevereiro de 1911.

<sup>23</sup> Id. *ibidem*, Carta da Pereira Bessa a N & Maia em 25 de março de 1911.

aviamento remetido unilateralmente, mas elas chegaram à exaustão por volta de 1910.

Na cadeia de aviamento as casas aviadoras eram o elo mais fraco desse processo especulativo. Com a crise da borracha essas casas entraram em falência, as firmas exportadoras abandonaram as praças de Belém e Manaus em favor dos países asiáticos e os seringalistas assumiram outras atividades, deixando de lado a combatida cadeia de aviamento.

A Pereira Bessa não conseguiu resistir nesse processo. Era uma firma especializada demais no ramo de atravessamento do aviamento. Não possuía seringais, pontos comerciais ou outras atividades diversificadas que pudessem lhe oferecer uma base maior de sustentação. As últimas comunicações entre a Pereira Bessa para com a N & Maia indicam que, mesmo caminhando a passos largos para a falência, a casa aviadora continuava a se endividar.

Como demonstram essas comunicações, o endividamento da Pereira Bessa era curioso: em novembro de 1911 a Pereira Bessa havia recebido da N & Maia um carregamento no valor de cinco contos em borracha, enviando logo em seguida uma remessa de aviamento que passava de vinte contos<sup>24</sup>; após o envio dessa remessa, a Pereira Bessa comunicava a N & Maia que suas dívidas passavam de trinta contos de reis<sup>25</sup>.

Mesmo a beira da falência a Pereira Bessa continuava a enviar para sua cliente no Acre remessas de aviamento em valores muito superiores aos pagamentos recebidos, ou seja, o seu endividamento só crescia. Parece que as apostas da casa aviadora giravam na ideia de que o mercado da borracha voltaria a se recuperar e ela poderia lucrar novamente com essa especulação.

Mas a situação da casa aviadora estava deteriorada. Sabendo que a N & Maia era uma empresa seringalista que tinha outras atividades econômicas, a casa aviadora enviou ao Acre um comunicado em maio de 1912 lhe cobrando as dívidas com a remessa de qualquer produto que não fosse borracha.

A empresa acreana se prontificou a quitar parte de suas dívidas com o envio de bois vivos de suas fazendas em Rio Branco. Nessa transação a Pereira Bessa enviou ao Acre o senhor Francisco R. de Assis, que estava autorizado a receber qualquer quantia que a empresa quisesse enviar com os bois solicitados<sup>26</sup>.

Em junho Francisco R. voltou para Belém com cinco contos em dinheiro pagos pela N & Maia e quarenta bois no valor de vinte contos, que foram revendidos para um fazendeiro de Macapá, no Amapá. Poucos dias depois a Pereira Bessa agradecia a N & Maia pelos pagamentos, informando que o fazendeiro que tinham sugerido havia comprado o rebanho a muito bom preço<sup>27</sup>.

---

<sup>24</sup> Id. *ibidem*, Extrato de novembro de 1911.

<sup>25</sup> Id. *ibidem*, Carta da Pereira Bessa a N & Maia em 30 de novembro de 1911.

<sup>26</sup> Id. *ibidem*, Carta da Pereira Bessa a N & Maia em 19 de junho de 1912.

<sup>27</sup> Id. *ibidem*, Carta da Pereira Bessa a N & Maia em 16 de setembro de 1912.

O que essas transações demonstram é que à beira do abismo a Pereira Bessa procurou em sua cliente uma tábua de salvação, solicitando qualquer produto que a N & Maia pudesse fornecer. Vemos então a entrada de gado no circuito do aviamento entre esses dois agentes, que passaram a negociar em um espaço que superou a rota entre Belém e Rio Branco, incluindo comerciantes de Macapá.

Mas essa ampliação dos circuitos do aviamento por parte da Pereira Bessa não foi suficiente para lhe salvar da falência, porque no decorrer de 1912 ela fechou as portas e entregou sua massa falida para a administração do Banco do Brasil<sup>28</sup>.

A estratégia comercial da Pereira Bessa na cadeia de aviamento foi pautada pela especulação, onde enviava insistentemente para a N & Maia remessas de produtos industrializados em valores superiores aos pagamentos que recebia. A partir daí podemos dizer que esse processo era mais ou menos comum às demais casas aviadoras de Belém, o que levou com que os preços da borracha nessa praça entrassem em declínio a partir de 1909 e várias empresas entrassem em falência.

A produtividade asiática não foi, portanto, o fator determinante para a bancarrota do ciclo da borracha, mas tão somente mais um dos golpes que ajudaram no abate da cadeia de aviamento, que estava organizada de uma forma que era deficitária para muitos de seus agentes. A constante especulação promovida pelas casas aviadoras fazia com que entrassem em falência, motivando assim a quebra de outras empresas ao longo da cadeia de aviamento. Nesse cenário as firmas seringalistas que souberam lidar com esse processo, não se endividando, puderam atravessar a crise mais ou menos ilesas.

### **Algumas notas de encerramento**

Muitos historiadores do ciclo da borracha analisaram esse período amazônico como resultado de um processo fracassado de modernização. Em linhas gerais faziam uma oposição entre a economia da borracha no Brasil, atrasada, com a dos países asiáticos, moderna. Nessa oposição davam ênfase a incapacidade dos seringalistas brasileiros em concorrer com as fazendas de criação de seringueiras da Ásia.

Nesse sentido a proposta foi demonstrar como os agentes da época da crise percebiam esse contexto e como, em alguns casos, eles se comportavam no circuito de relações que envolviam a cadeia de produção e aviamento da borracha. A ideia é que possamos entender que a bancarrota da borracha na Amazônia se deveu, também, às contradições internas experimentadas por agentes brasileiros dessa rede.

---

<sup>28</sup> Id. *ibidem*, Termo de recurso da N & Maia em 30 de março de 1916, p. 2.

Assim propomos, portanto, um diálogo com determinados autores da historiografia amazônica, surgidos após 1990, que tratam das experiências sociais das pessoas que vivem nessa parte do Brasil e questionam, a partir daí, modelos mais gerais e enraizados nas explicações desse grande e complexo cenário histórico<sup>29</sup>.

## Fontes

Arquivo Histórico do Tribunal de Justiça do Acre.

Processo n. 2202. Fevereiro de 1912.

Processo n. 0301. Março de 1916.

Processo n. 0408. Abril de 1916.

Relatório de governo. 1911. Relatório de Epaminondas Jacome.

## Sobre o autor

Daniel da Silva Klein possui graduação em História (2006) e mestrado em Letras (2010), ambos pela Universidade Federal do Acre (UFAC), onde também é professor da cadeira de Estudos em História. Fez o doutorado em História Social (2013) pela Universidade de São Paulo.

*Artigo recebido em 21 de outubro de 2014.*

*Aprovado em 10 de dezembro de 2014.*

---

<sup>29</sup> Esse processo foi verificado em KLEIN, Daniel da Silva. Historiografia amazônica em perspectiva: aspectos de um processo de abertura metodológica (1950-2000). *Revista de História da UEG*, Goiânia, v. 2, 2014, p. 01-17. Com relação aos autores citamos alguns da melhor cepa: GONÇALVES, Carlos Walter Porto. Geografando nos varadouros do mundo: da territorialidade seringalista (o seringal) à territorialidade seringueira (a reserva extrativista). Brasília: IBAMA, 2003; LACERDA, Franciane Gama. Migrantes cearenses no Pará: faces da sobrevivência (1889-1916). 2006. 340 p. Tese. Doutorado em História Social/Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo; SOUZA, Carlos Alberto Alves de. "Varadouros da liberdade": cultura e identidade dos seringueiros de Brasília-Acre na luta pela posse da terra (1972-1990). 1996. 335 p. Tese. Doutorado em História Social/Pontifícia Universidade Católica de São Paulo.