

UNIVERSIDADE DO ESTADO DO AMAZONAS - UEA
ESCOLA SUPERIOR DE ARTES E TURISMO - ESAT
CURSO DE BACHARELADO EM TURISMO

SUELEN COSTA DE SOUZA LIMA

HISTÓRIA DO TURISMO NA CIDADE DE MANAUS: 1880 - 1920

MANAUS

2018

SUELEN COSTA DE SOUZA LIMA

HISTÓRIA DO TURISMO NA CIDADE DE MANAUS: 1880 - 1920

Trabalho de conclusão de Curso
apresentado à disciplina de TCC II, do
Curso de Turismo da Universidade do
Estado do Amazonas – UEA.

Orientadora: Prof^a. MSc. Karla Cristina
Ribeiro Maia

MANAUS

2018

SUELEN COSTA DE SOUZA LIMA

HISTÓRIA DO TURISMO NA CIDADE DE MANAUS: 1880 - 1920

Este trabalho de conclusão de curso do julgado adequado para obtenção do Grau de Bacharel em Turismo da Escola Superior de Artes e Turismo da Universidade do Estado do Amazonas (UEA) e aprovado, em sua forma final, pela Comissão Examinadora.

Nota Final = _____

BANCA EXAMINADORA

**Prof.^a Karla Cristina Ribeiro Maia, Msc.
Orientadora**

Prof.^a Cláudia Araújo de Menezes Gonçalves Martins, Msc.

Prof.^o Rafael Ale Rocha, Dr.

AGRADECIMENTOS

Dedico primeiramente ao meu Senhor que me permitiu estar de pé e finalizar minha pesquisa.

À minha família que sempre apoia minhas escolhas.

Aos meus professores que transmitiram todo o conhecimento que possuem.

Em especial a minha orientadora que nunca desistiu de mim e a Prof^a Maria Helena que sempre incentivou não só a mim, mas a todos seus alunos.

Muito Obrigada!

Nunca se esqueça de quem você é, porque é certo que o mundo não se lembrará. Faça disso a sua força. Assim, não poderá ser nunca a sua fraqueza. Arme-se com esta lembrança, e ela nunca poderá ser usada para magoá-lo.

George R.R Martin.

RESUMO

A Cidade de Manaus carece de registros históricos sobre o turismo. Não são encontrados documentos que detalham quando teve origem a atividade turística local e como se desenvolveu. Entretanto, baseados em periódicos do período áureo da borracha, supõe-se que atividade turística teve início por volta dos anos de 1885, após a descoberta do processo de vulcanização do látex, quando pessoas de diversas partes do país e do mundo passaram a fazer parte do cotidiano da região. Com o enriquecimento propiciado pela borracha, Manaus transformou-se em uma cidade com intenso movimento comercial e cultural, e sofreu grandes alterações urbanas e arquitetônicas. Um fluxo constante de visitantes passou a circular em Manaus, devido as muitas companhias circenses e teatrais da Europa que se apresentavam nos grandes hotéis da cidade. Essa demanda impactava significativamente os serviços e a dinâmica social da cidade. Porém, não se sabe quando a origem da atividade turística local, devido às poucas informações e bibliografias referentes ao tema “história do turismo na cidade de Manaus”. Neste sentido, buscando compreender os aspectos históricos relativos ao turismo na capital do Amazonas, objetivou-se apresentar, a partir de uma perspectiva histórica, fatos e aspectos que poderiam evidenciar a existência do turismo em Manaus, durante o período da Belle Époque, nos anos de 1880 a 1920. O método utilizado foi o histórico. A pesquisa caracterizou-se como exploratória e descritiva, e teve abordagem qualitativa. Os procedimentos técnicos utilizados foram baseados em pesquisa bibliográfica e documental. Os resultados demonstraram que as mudanças estruturais, econômicas e culturais que Manaus passou nesse período, provocaram o afluxo de visitantes para a cidade, e mesmo sem os devidos registros históricos de atividades turísticas à época, pode-se dizer que foram percebidas evidências que permitem caracterizar algumas correntes de viajantes como semelhantes ao turismo científico, de negócio e o cultural

Palavras-chaves: Turismo em Manaus; Belle Époque Manauara; História e Turismo.

ABSTRACT

The City of Manaus lacks historical records on tourism. No documents are found detailing when the local tourist activity originated and how it developed. However, based on periodicals from the golden period of rubber, it is assumed that tourist activity began around 1885, after the discovery of the vulcanization process of latex, when people from different parts of the country and the world became part of the region's daily life. With the enrichment provided by rubber, Manaus became a city with intense commercial and cultural movement, and underwent major urban and architectural changes. A constant stream of visitors began to circulate in Manaus, due to the many circus and theater companies in Europe that performed in the big hotels of the city. This demand significantly impacted the services and social dynamics of the city. However, it is not known when the origin of the local tourist activity, due to the little information and bibliographies referring to the theme "history of tourism in the city of Manaus". In this sense, seeking to understand the historical aspects related to tourism in the capital of Amazonas, the objective was to present, from a historical perspective, facts and aspects that could evidence the existence of tourism in Manaus, during the Belle Époque period, in the years from 1880 to 1920. The method used was historical. The research was characterized as exploratory and descriptive, and had a qualitative approach. The technical procedures used were based on bibliographic and documentary research. The results showed that the structural, economic and cultural changes that Manaus underwent during this period provoked the influx of visitors to the city, and even without the proper historical records of tourist activities at the time, it can be said that evidence has been perceived that allows characterizing some chains of travelers as similar to scientific, business and cultural tourism.

Keywords: Tourism in Manaus; Belle Époque Manauara; History and Tourism.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Cidade Flutuante.....	35
Figura 2. Quadro do movimento de hóspedes de Manaus em 1900	38
Figura 3. Anúncios de Hotéis	39
Figura 4. Carta cadastral da cidade e arrabaldes de Manaós	40
Figura 5. Localização dos Empreendimentos Hoteleiros no Período Áureo da Borracha	41
Figura 6. Fachada do Hotel Cassina.....	43
Figura 7. Entradas e saídas de embarcações entre os anos de 1880 a 1884	44
Figura 8. Entradas e saídas de passageiros no ano de 1884.....	45
Figura 9. Viagens realizadas pela Booth.....	46
Figura 10. Pacotes de viagens oferecidos pela Booth.....	46
Figura 11. Viagens realizadas pela Booth.....	47
Figura 12. Pacotes de viagens oferecidos pela Booth.....	47
Figura 13. Pacotes de viagens oferecidos pelas demais empresas	47
Figura 14. Publicação do pacote "1000 miles up the Amazon"	48
Figura 15. Instalações dos navios da Booth.....	49
Figura 16. Anuncio de apresentações.....	51
Figura 17. Anúncio de apresentações.....	51
Figura 18. Anúncios de apresentações	52
Figura 19. Anúncios de Apresentações	52
Figura 20. Anuncio de apresentações.....	52
Figura 20. Anúncio publicitário.....	53
Figura 21. Anúncio publicitário.....	53
Figura 23. Anúncio publicitário do restaurante do American Hotel	53
Figura 24. Anúncio publicitário.....	53
Figura 25. Propaganda do Circo Brasileiro.....	53
Figura 26. Propaganda do Circo Francez.....	53
Figura 27. Propaganda do Circo Anglobrazileiro.....	53
Figura 28. Propaganda do Grande Circo Zoologico Francez.....	53

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	10
2. HISTÓRIA E TURISMO	14
2.1. QUAL O SENTIDO DE REGISTRAR A HISTÓRIA?	14
2.2. UMA BREVE INTRODUÇÃO AO TURISMO	16
3. PERSPECTIVAS HISTÓRICAS	20
3.1. O TURISMO NO MUNDO	20
3.2. TURISMO NO BRASIL	26
3.3. DA CRIAÇÃO DO FORTE DE SÃO JOSÉ DO RIO NEGRO A ELEVAÇÃO DA CIDADE DE MANAÓS.....	29
3.3.1. Manaós da Belle Époque	33
4. VESTÍGIOS HISTÓRICOS DE VIAGENS E TURISMO NA CIDADE.....	35
4.1. MEIOS DE HOSPEDAGENS NO PERÍODO DA BORRACHA.....	37
4.2. NAVEGAÇÃO A VAPOR.....	43
4.3. LAZER MANAUARA	50
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	59
REFERÊNCIAS	64
ANEXOS	71

1. INTRODUÇÃO

A fascinação pelo passado é uma das características mais marcantes do nosso tempo. Os romances históricos, os filmes de época, as festas medievais, o interesse pelos antepassados, pelo turismo cultural e os jogos de computador¹ que simulam a evolução das “civilizações” passadas são sintomas de uma grande vontade de saber o que foi a humanidade em outras épocas. O mundo atual está cada vez mais globalizado, as pessoas necessitam entender de onde vêm, o que são e para onde vão.

A história nos traz uma linha do tempo muito importante que se dá basicamente por passado, presente e futuro, onde cada passo dessa trilha é a explicativa do seguinte, que nos possibilita saber as nossas origens e como chegamos a ser o que somos. Em alguns lugares, esta necessidade é mais significativa para os cidadãos que precisam ter acesso a história do seu lugar, como na cidade de Manaus.

Recentemente o Brasil sediou a 20ª edição a Copa do Mundo de Futebol FIFA, no ano de 2014. Doze cidades do Estado Brasileiro fizeram parte desse grandioso evento, como cidade-sede, dentre elas, a cidade de Manaus. Um evento desta magnitude pode proporcionar em termos turísticos resultados muito positivos para o país e as cidades-sede dos jogos. Entretanto passado mais de três anos depois do período da Copa, ainda não é perceptível o legado favorável ao turismo nacional e local, resultante deste evento. E mais ainda, não há registros satisfatórios sobre os resquícios deste evento sobre o turismo na capital amazonense.

Trouxe à tona este fato para ressaltar que somos muito carentes em termos de registros históricos sobre o turismo em Manaus. São poucas as informações em relação aos processos do turismo, seus dados e fatos significativos ao longo dos anos. Quando há, poucos têm acesso privilegiado a documentos deste porte. De modo geral, para fins de pesquisa e planejamento,

¹ Ana Luísa Lopes Pereira, no estudo “A Utilização do Jogo como recurso de motivação e aprendizagem” de 2013, aborda a aplicação de conteúdo de história e geografia com alunos do Ens. Fundamental II e obtém como um dos resultados.

não encontramos documentos que detalham quando teve origem a atividade turística local e como vem se desenvolvendo.

Especula-se que os primeiros resquícios da atividade turística em Manaus ocorreram por volta dos anos de 1880, pois na edição número 69 do jornal *Correio da Manhã*² de 22 de maio de 1885, encontra-se um anúncio de aluguel de quartos em um hotel. Neste momento da história, após a descoberta do processo de vulcanização do látex, pessoas do Nordeste e diversas partes do mundo passaram a fazer parte do cotidiano da região.

De acordo com Pontes Filho (2000), a “vila” onde moravam os patrões de seringueiros e exportadores da borracha, transformou-se em uma cidade com intenso movimento comercial e cultural, além de grandes alterações urbanas e arquitetônicas. Em virtude desse enriquecimento repentino, muitas companhias circenses e teatrais da Europa passaram a se apresentar nos grandes hotéis da cidade. Esses eventos geravam um fluxo de pessoas que impactava significativamente nos serviços e na dinâmica social da cidade.

A massa de visitantes que afluía para Manaus, assemelhava-se bastante aos fluxos turísticos como hoje conhecemos, os quais são visitantes temporários no local destino, tem motivações outras, que não apenas os comerciais e se utilizam de bens e serviços locais. Contudo é difícil saber precisamente quando teve início a atividade turística local, devido as poucas informações e bibliografias referentes ao tema “história do turismo na cidade de Manaus”.

Deste modo, surgem os seguintes questionamentos: Historicamente, como e quando, ocorreram os primórdios do turismo em Manaus? Quais iniciativas e ações foram significativas para o seu desenvolvimento e historicamente contribuíram para o desenvolvimento do turismo em Manaus?

O objetivo geral da pesquisa foi apresentar a partir de uma perspectiva histórica, fatos e aspectos que poderiam evidenciar a existência do turismo em Manaus, durante o período da Belle Époque, nos anos de 1880 a 1920. Para atingir este objetivo, foram criados três específicos: Identificar os principais marcos para o desenvolvimento da atividade turística na cidade de Manaus; destacar os possíveis componentes da infraestrutura local que poderiam compor

² O exemplar encontra-se disponível no site da Biblioteca Nacional e em anexo a página referente.

a oferta turística no período; e elaborar uma linha tempo, registrando fatos e aspectos que poderiam ter relação com o desenvolvimento turístico local.

Quanto ao método da pesquisa, procedeu-se com o método histórico, que de acordo com Marconi e Lakatos (2003, p.106), preenche as lacunas dos fatos e acontecimentos, apoiando-se em um tempo que assegura a percepção da continuidade e da relação dos fenômenos.

A pesquisa caracterizou-se como exploratória, que segundo Assis (2011) tem como finalidade proporcionar maiores informações sobre determinado assunto, facilitar a delimitação de um tema de trabalho. É também descritiva, pois buscou-se observar, registrar, analisar e ordenar os dados, sem manipulá-los, ou seja, sem interferir. Procurou-se desse modo, descobrir a frequência com que os fatos ocorreram, sua natureza, características, causas e relações com outros fatos. Esta pesquisa possuiu ainda planejamento flexível, permitindo o estudo do tema sob diversos ângulos e aspectos.

Ademais, esta pesquisa é qualitativa, pois, conforme Prodanov (2013), os dados coletados nessas pesquisas são descritivos, retratando o maior número possível de elementos existentes na realidade apresentada e não requer utilização de métodos e técnicas estatísticas. Na pesquisa qualitativa, a interpretação dos fenômenos e a atribuição de significados são fundamentais.

Os procedimentos técnicos utilizados no trabalho foram baseados em pesquisa bibliográfica e documental. Bibliográfica, por estar fundamentada em materiais já publicados, uma vez que a pesquisa visou estudar a história do turismo na capital amazonense. E documental, porque como demonstra Assis (2011) foi necessário utilizar documentos primários, originais, dados estatísticos, documentos históricos, correspondência epistolar de personalidades, entre outros.

Para elucidar o assunto, esta monografia se constitui de três capítulos. No primeiro há toda uma discussão acerca dos conceitos e finalidade da história, visando a importância do registro histórico para os cidadãos de uma cidade, utilizando-se dos conceitos de história e turismo debatidos durante aquele período no mundo. E introduz brevemente os conceitos turísticos dos segmentos de turismo de negócios, cultural e científico.

No segundo capítulo, discorre-se sobre a origem da atividade turística no mundo e seu desenvolvimento, os principais marcos da atividade. Quando teve

início do turismo no Brasil, o desenvolvimento da atividade, ações governamentais que propiciaram a organização dos segmentos turístico no país. Além disso, discorre-se sobre a história da cidade de Manaus, desde a fundação do Forte de São José do Rio Negro até o período da Elevação da Cidade de Manaós.

Por conseguinte, no terceiro capítulo há discussão sobre os serviços turísticos ofertados na cidade, para defender essa ideia foi apresentado meios de hospedagens existentes e os serviços oferecidos por eles, bem como a circulação de hóspedes destes empreendimentos. Os meios de transportes utilizados pelos visitantes da cidade, as companhias de navegação a vapor, seus serviços, a quantidade de pessoas que entravam e saíam da capital. Por fim a vida cultural da cidade, o entretenimento oferecido durante o período estudado, onde pode-se encontrar registros de apresentações teatrais, musicais e circenses.

2. HISTÓRIA E TURISMO

Nesta seção serão discutidos alguns conceitos de história e qual sua finalidade para a sociedade e o turismo. Para isso torna-se necessário utilizar como base a definição de turismo utilizada à época, para poder alcançar os resultados objetivados nesta pesquisa.

2.1. QUAL O SENTIDO DE REGISTRAR A HISTÓRIA?

Para que serve a história? Por que estudar a história do turismo? Alguma vez na vida, todo ser se questiona sobre a verdadeira importância da história ou de se estudar a história. Sabe-se que a história é importante devido narrar os fatos que aconteceram há muito tempo atrás, ocorridas na vida dos povos e da humanidade em geral. No dicionário Michaelis (2001) sua definição é explicada como o ramo da ciência que se ocupa de registrar, apreciar e explicar cronologicamente os fatos do passado da humanidade.

Para Borges (1993 p. 47), a definição de história está ligada a dois sentidos “estritamente ligados: os acontecimentos históricos (a história-acontecimento) são o objeto de análise do conhecimento histórico (da história-conhecimento)”. Simplificando, a história refere-se ao que aconteceu com o homem, com a natureza, com o universo e o estudo desses acontecimentos.

Burk (1992) explica que ela inclui todo o traço e vestígio de tudo o que o homem fez ou pensou desde seu primeiro aparecimento na terra. Estuda tudo o que está relacionado à presença, às atividades, aos gostos e às maneiras de ser das pessoas e principalmente os acontecimentos que estão em permanente construção. A História está presente no nosso dia a dia e nos alerta para nossa condição de sujeitos e também de sermos o objeto da História, em constante modificação (COSTA, 2010). Pois, agimos em função de nosso presente, nos orientando para o futuro, por meio da análise do nosso passado.

Rossaro Pecoraro (2009 pp. 10 - 11) utiliza termos mais simples para explicar o significado de história como: descrição, relato, narração de acontecimentos. Ainda explica que “é a simples narração de acontecimentos para a ideia de um sentido, para a criação de um paradigma

explicativo/hermenêutico da matéria bruta constituída pelas ações humanas”. O autor ainda discorda das teorias de Heródoto e Tucídides (fundadores da historiografia ocidental) que a definem:

[...]a história nada mais é do que histórias, meros relatos de uma série de fatos isolados, limitados quanto ao tempo e ao espaço e explicados segundo crenças ou critérios específicos de cunho épico-religioso (Heródoto) ou político-militar (Tucídides). (PECORARO, 2009 p. 11)

Por outro lado, Machado define história como uma ciência:

Portanto, a história é uma ciência que nos ajuda a compreender o mundo à nossa volta e a ficar sabendo o porquê das coisas e das ideias que existem hoje através de experiências adquiridas em tempos passados, por meio do estudo e da reflexão. (MACHADO, 2010 p. 18)

Para a autora, um dos principais objetivos da história é resgatar os aspectos culturais de um determinado povo ou região para podermos compreender o processo de desenvolvimento. O estudo da história deve contribuir para a formação de um cidadão crítico, consciente de sua própria história, ou seja, alguém que se sinta incluído e participante ativo na sociedade em que vive.

A principal meta da História é resgatar as informações culturais, analisando os fatos que envolveram a atmosfera de uma época. Logo, um acontecimento pode ter várias ópticas e pontos de vista. Para Borges (1993 p. 54) “sua finalidade é estudar e analisar o que realmente aconteceu e acontece com os homens, o que com eles se passa concretamente[...] a entendê-lo e a entender as sociedades”.

É no estudo dessa diversidade de perspectivas e temas, e buscando compreender melhor nossa realidade, que se busca oferecer um panorama histórico do turismo, tendo como ponto de partida as viagens. Explicar o passado para compreender o futuro, demonstrando a trajetória do turismo na cidade de Manaus no período áureo da borracha. Elucidar de que forma este processo ocorreu neste período, como os padrões da borracha vivenciavam um período de grande expansão econômica na capital e a forma que a cidade desfrutava desta fase tão próspera.

É difícil dizer em qual momento se iniciou a atividade turística, uma vez que viajar é um fator comum desde a pré-história até aos dias atuais, quer seja na procura de novos territórios, na exploração de paisagens desconhecidas, na busca por conhecimento ou prazer.

2.2. UMA BREVE INTRODUÇÃO AO TURISMO

O ato de viajar é sem dúvida o mais antigo de todos, a OMT (Organização Mundial do Turismo) na publicação das Nações Unidas “Recomendações Internacionais para as Estatísticas de Turismo – 2008”, que teve por objetivo fortalecer os países nos fundamentos metodológicos e operacionais das estatísticas de turismo, define a atividade como:

O turismo é um fenômeno social, cultural e econômico, que envolve o movimento de pessoas para lugares fora do seu local de residência habitual, geralmente por prazer. (NACIONES UNIDAS / UNWTO, s/d, p. 1; *Apud* PAKMAN, 2014, p. 13)

Mas, tal conceito não se adequaria nos anos de 1880 a 1914, período em que sequer existia essa organização. Desta forma iremos discutir as definições existentes deste período. Muitas definições de turismo foram criadas durante o decorrer dos anos, de acordo com Netto (2010, p. 22) a palavra turista apareceu pela primeira vez no ano de 1800, no dicionário *The Shorter Oxford English*, com a seguinte descrição:

Aquele que faz um tour ou tours. Aquele que faz isso por recreação; quem viaja por prazer ou por cultura, visitando um número de lugares objetos de interesse, cenário ou semelhante[...].a teoria e a prática de ir e voltar [*touring*]; viagem motivada por prazer.

Um século mais tarde, em 1905, Josef Strander³, em seu livro “Um estudo econômico do Turismo” define turista como viajantes de luxo, um indivíduo que viaja sem nenhum propósito econômico, apenas se detém em um lugar pela satisfação de uma necessidade de luxo.

³ Autor alemão que, segundo o artigo *Crítica de la economía turística. Enfoque de oferta versus enfoque de demanda* publicado em 2001, por Lafuente, foi a primeira definição de turismo, apresentada verbalmente pelo autor, em uma Jornada nos Alpes Suíços.

No mesmo ano, conforme Acerenza (2002), Guyer descreve turismo como um fenômeno que está atento ao meio ambiente, uma atividade que proporciona a parceria entre países e nações, obtendo como resultado do desenvolvimento do comércio, da indústria e dos mercados e do aperfeiçoamento dos meios de transporte”. Por outro lado, Hermann Von Schullern zu Schrattenhofen, em 1911, define turismo como um conjunto de processos relacionados com a chegada, permanência e partida de estrangeiros dentro e fora de uma localidade (NETTO, 2010).

Com o passar dos anos as definições de turismo sofreram diversas alterações, muitas vezes para adequar-se com o contexto histórico ou econômico que se vivenciava. Um conceito muito utilizado atualmente é de Mário Beni que se aprofunda-se um pouco mais e define turismo como a “soma dos fenômenos e das relações resultantes da viagem e da permanência não-residentes, na medida em que não leva a residência permanente e não está relacionada a nenhuma atividade remuneratória.” (BENI, 2003 p. 36)

Acima de tudo, o turismo também se apresenta como um fator mediador para o intercâmbio cultural entre os povos de diferentes hábitos, línguas, religiões ou gostos. Alguns dos segmentos que mais difundem essa característica do turismo são: o turismo cultural, de negócios e até mesmo o científico. Margarita Barreto explica que o turismo cultural é: “[...] todo turismo no qual o principal atrativo não é a natureza, mas um aspecto da cultura humana, que pode ser a história, o cotidiano, o artesanato ou qualquer dos aspectos abrangidos pelo conceito de cultura.” (2007 p. 87)

O Ministério do Turismo, da Cultura e o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN compreende como atividades turísticas àquelas relacionadas à vivência do conjunto de elementos significativos do patrimônio histórico e cultural e dos eventos culturais, valorizando e promovendo os bens materiais e imateriais da cultura (BRASIL, 2006). Richards (1997 apud, SILVEIRA, 2011) explica que esta segmentação é a mais expressiva da atividade, pois incentiva o “movimento de visitantes para atrações culturais, que se situam fora da sua área de residência com a finalidade de reunir informações e experiências para satisfazer as suas necessidades culturais.”

Na conferência sobre o desenvolvimento sustentável do Turismo Cultural, em Dezembro de 2000, no Camboja, a OMT (2000) o define por meio do fluxo

de pessoas cujo objetivo principal está relacionado a festivais, música, teatro, eventos, visitas a locais históricos, religiosos ou a sítios arqueológicos, exposições, museus, cursos, conferências, etc.

Por outro lado, outro segmento que deu início a atividade turística foi o turismo de negócio, pois os deslocamentos realizados com fins comerciais e para participação em eventos ocorrem desde as antigas civilizações. Como demonstra abaixo a Revista da Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo.

O peregrino em romaria por lugares santos; o mercador em busca de novos produtos e clientes; o conquistador que almeja expandir seus domínios e riquezas; o aventureiro disposto a experiências exóticas. Por volta do século VII a.C., os eventos desportivos realizados a cada quatro anos na cidade-estado de Olímpia atraíam não apenas atletas como também espectadores. (CNC, 2005, p. 7-8)

Para Ansarah (1999) a definição de turismo de negócios é o conjunto de atividades exercido por quem está viajando a negócios relacionados aos diversos setores da atividade comercial/industrial ou para conhecer mercados, estabelecer contatos, firmar convênios, vender ou comprar bens ou serviços, entre outros. Da mesma forma Pelizzer (2005) explica que as viagens corporativas ocorrem através do deslocamento para a realização de atividades profissionais, possuem datas definidas, todas as atividades são programadas antecipadamente e dificilmente são alteradas durante o percurso.

O turismo de negócios possui capacidade de incentivar o crescimento econômico local, por meio de geração de renda, empregos e criação de infraestrutura que não beneficia apenas o turista como também a população local. De acordo com o SEBRAE (2016) o turista estrangeiro que vem ao Brasil a fim de fazer negócios gasta quatro vezes mais que o turista que visita à procura de lazer. O perfil deste turista indica que a permanência deste é de cerca de sete noites; são visitantes do sexo masculino que em sua maioria viajam sozinhos e possuem uma faixa etária entre 25 e 44 anos.

Por sua vez o turismo científico no Brasil, é uma das ramificações do turismo de estudos e intercâmbio. Segundo o Ministério do Turismo (2010) devido sua diversidade e o grande número de atividades relacionadas com estudos, possuem diversas denominações, entre elas o Turismo Científico.

Baseado na motivação das atividades desenvolvidas pelos visitantes, o ministério ressaltou que esse segmento: “constitui-se da movimentação turística gerada por atividades e programas de aprendizagem e vivências para fins de qualificação, ampliação de conhecimento e de desenvolvimento pessoal e profissional” (MTUR, 2010, p. 15).

Para Bourlon, (et al. 2011, p. 58 - 60) o turismo científico é dividido em quatro segmentações: o turismo de exploração e aventuras com cunho científico; o turismo cultural com dimensão científica: do turismo industrial ao ecoturismo, o eco-voluntariado científico e o turismo de investigação científica. Entre essas definições o que mais se assemelha a realidade que será apresentada nesse estudo é o turismo de exploração e aventuras com cunho científico e o turismo de investigação científica. Os autores definem a ramificação “turismo de exploração e aventuras com cunho científico” como:

En este segmento el turista es actor de su aventura o exploración. Diseña, construye y desarrolla un proyecto de viaje solicitando servicios locales para alcanzar sus fines [...]En algunos casos la meta del viaje puede ser más científica, como medir la cumbre de una montaña, pero en general el propósito es la aventura y vivencia y no la producción de conocimiento científico, ejemplos: publicaciones, proyectos de investigación, etc.). (2011 p. 59)

Eles explicam que nesta ramificação do turismo científico, o turismo de aventura passa a ser denominado como tal, a partir do momento em que o propósito da viagem é a produção do conhecimento científico. Não muito diferente, o “segmento” turismo de investigação científica tem como objetivo pesquisar sobre determinado assunto e publicá-los em revista ou eventos científicos. Como demostram abaixo:

La última forma de turismo científico [...] se viaja con un motivo profesional fuera de su lugar de residencia por lo que el investigador es asimilable a un turista, consumiendo lugares y vivencias distintas a su vida cotidiana. Esta forma se asemeja al turismo de negocio, pero con una motivación netamente científica, cuyo objeto es adquirir conocimiento y luego publicar los resultados. En esta forma se incluyen los viajes de estudio, congresos, seminarios y otros eventos similares. (2011 p. 60)

Para Beni (2003 p. 433) o turismo científico é “o deslocamento de turistas potenciais que se dirigem a grandes centros universitários com manifesta

atuação no setor de pesquisa e desenvolvimento. Também chamado de turismo acadêmico, turismo de estudo e turismo de especialidade”. Normalmente este segmento ocorre devido ao fluxo de pessoas, em sua grande maioria, estrangeiros que acompanham pesquisadores em atividades no campo ou no laboratório. São pessoas que buscam informações mais específicas de determinado assunto e para elas torna-se prazeroso a busca pelo conhecimento.

3. PERSPECTIVAS HISTÓRICAS

3.1. O TURISMO NO MUNDO

“A história das viagens confunde-se com a própria história da humanidade, pois os deslocamentos sempre acompanharam o desenvolvimento humano.” (YASOSHIMA E OLIVEIRA, 2002). Desde os primórdios sempre ocorreram viagens, inicialmente com os nômades, as guerras ou com as peregrinações feitas por funcionários do governo, clérigos, proprietários de terras, universitários e professores, mas em um volume muito pequeno e intencional. A demanda já existia e o interesse era grande, não foram as melhorias dos transportes os responsáveis pela criação do turismo no mundo. Mas, somente os ricos poderiam praticar a atividade, naquela época o estilo/padrão de vida eram requisitos importantes, mesmo que não existisse uma nomenclatura, a prática já existia.

Para Silva (2012), a atividade turística ocorre desde os primeiros viajantes, do Ocidente Médio e do Egito, quando os comerciantes que vendiam e transportavam seus produtos do local de origem até um mercado, por toda mediterrâneo e o Nilo. Da mesma forma, Barbosa (2002) explica que as viagens ocorrem desde os primeiros deslocamentos humanos na história, são descritas representando uma das atividades humanas mais antigas, desde a expulsão de Adão e Eva do paraíso. Ela destaca que na idade antiga a invenção da moeda e o desenvolvimento do comércio marcou o início da era moderna das viagens.

Yasoshima e Oliveira (2002) explicam que a invenção da roda pelos sumérios possibilitou ao homem viajar transportando uma quantidade grande de produtos sem a necessidade de fazer muitos esforços físicos, um marco

importante no desenvolvimento dos transportes. Barbosa (2002) também explica que os povos fenícios foram os responsáveis pelo desenvolvimento dos sistemas de navegação e comercialização, e ressalta que antes dos romanos, foram os gregos que deram início a construção de estradas, diferentemente do que demonstra Lickorish e Jenkins.

Os gregos davam mais atenção às estradas que levavam aos lugares sagrados, principalmente aos dos grandes festivais. O mais antigo e importante dos quatro grandes eventos eram os Jogos Olímpicos [...] Para esses locais faziam vias mais largas, adequadas ao tráfego de veículos. Com isso, construíram uma razoável rede de vias que davam acesso aos lugares mais procurados pelos viajantes. (BARBOSA, 2002 p. 18)

Até mesmo as motivações das viagens na Antiguidade possuíam semelhanças com os atuais fluxos turísticos. Pois, de acordo com relatos de Yasoshima e Oliveira, Heródoto foi o mais antigo turista, que tinha por motivação/paixão o conhecimento pela cultura do outro.

Heródoto, geógrafo e historiador, pode ser considerado um dos maiores viajantes da Grécia, um dos primeiros “turistas” porque, ao longo de seus deslocamentos, não parava de se interessar pelos costumes, pela descrição dos atrativos, pelas particularidades das religiões e pelas técnicas de produção[...]viajou muito e registrava, até com uma ponta de cinismo, outras versões diferentes daquelas narrativas fantasiosas que os guias de viagens faziam na época. (YASOSHIMA, et al., 2002 p. 19)

Por outro lado, para Lickorish e Jenkins (2000), a história do turismo está dividida em quatro estágios: turismo pré-histórico; era dos transportes; o período entre guerras e a decolagem do turismo. Segundo os autores, o início do turismo data desde a era medieval até o início do século XVII. Pois, foi a partir da construção das rodovias romanas que iniciaram um fluxo de viagens e comunicações na Europa. De acordo com Barbosa (2002), foi o Império Romano que deu início ao turismo de massa, usando cavalos eles conseguiam viajar mais de 150 quilômetros em um dia. Construíram diversos tipos de veículos e uma vasta rede de estradas.

Na Roma Imperial, por exemplo, existia para a elite um padrão bastante amplo de viagens voltadas para o prazer e para a cultura. Desenvolveu-se uma infraestrutura de viagens, em parte propiciadas por dois séculos de paz. Tornou-se possível viajar desde as muralhas

de Adriano até o Eufrates sem atravessar uma fronteira hostil. (URRY, 1999, p.19 *Apud* BARBOSA, 2002, p. 19)

A sociedade romana da época prezava por viajar em ocasiões de festejos e dos jogos olímpicos, outra modalidade muito apreciada por eles eram os banhos medicinais. Contudo, o fim do Império Romano, estagnou a atividade: “o transporte a cavalo era limitado a viagens individuais ou veículos com pouquíssima capacidade. Precário e sazonal, tal movimento era muito lento, com uma velocidade um pouco maior que 4 a 6 km/h” (LICKORISH, et al., 2000 pp. 24 - 25). Apenas os aventureiros ousavam em viajar na Idade das trevas, em sua grande maioria as viagens aconteciam devido as principais festas religiosas.

Na idade média as viagens tinham como principal objetivo a defesa dos lugares sagrados e a profissão de fé. A igreja católica incentivava os roteiros de fé em troca das remissões de seus pecados, as pessoas não buscavam o prazer, mas “seu lugar no céu”. (YASOSHIMA & OLIVEIRA, 2002, p. 33-34)

Já no período medieval, eram as guerras e as peregrinações que movimentavam a atividade turística. A procura dos grandes monumentos cristãos movia a atividade neste período, Roma por possuir grande parte destes monumentos atraia muitos peregrinos.

[...] Os peregrinos eram distinguidos pelo emblema em formato de concha indicando a realização de romaria, talvez o primeiro prêmio por viagem. Os comerciantes e funcionários públicos também viajavam. As universidades estimulavam visitas de professores e alunos, e monges viajantes percorriam as terras. (LICKORISH, et al., 2000 p. 25)

Neste período as peregrinações haviam se tornado um fenômeno muito lucrativo que popularizaram as pousadas e hotéis de estradas. “Apesar da notável precariedade dos meios de hospedagem [...] Florença, em 1282, marcava uma página de ouro na história do turismo ao criar o Grêmio das Hospedagens com o fim de ajudar e defender os interesses comuns” (BARBOSA, 2002 p. 26). No século XVII, a reforma e secularização do ensino popularizaram os segmentos do turismo cultural e de estudos, pois viajar era aceitável perante a sociedade como parte do enriquecimento cultural e educacional de um jovem.

Os autores Yasoshima e Oliveira (2002) explicitam que neste período ocorreram grandes incentivos às viagens culturais, motivadas pelo estudo e as

experiências. A Inglaterra foi um dos países que mais enviou jovens pela Europa, custeando parte das viagens, pois viajar e adquirir experiências eram pré-requisitos para uma educação completa. Os filhos dos nobres, burgueses e comerciantes ingleses deveriam ter os conhecimentos culturais adquiridos em seu país com a realização de uma grande viagem pelos países de maior fonte cultural do velho continente e conseguir, assim, a consideração cultural que a sociedade impunha na Idade Moderna.

Para Barbosa (2002 p. 29) foi no século XVII, com o surgimento da Idade Moderna que iniciou duas novas vertentes do turismo: as viagens dos descobrimentos e a expansão das fronteiras culturais, o *Grand tour*. Pois a atividade evoluiu e passou a existir uma democracia da viagem, na qual as pessoas se reuniam nas mais diversas ocupações e origens. Segundo Machado (2010), os ingleses começaram a enviar os jovens estudantes, acompanhados de seus professores ou tutores, para adquirirem um maior conhecimento do mundo, em viagens de cunho educacional e cultural, consideradas um aprendizado indispensável. As cidades que se tornaram destino culturais "referências" foram Florença e Roma, era uma época em que o nacionalismo era desconhecido, havia nas viagens uma verdadeira mescla de povos, que compartilhavam a acomodação em estalagens e comiam juntos em hospedarias do trajeto.

No final deste século, Sousa Colantuono (2015), explica que as viagens motivadas pelo turismo de saúde e jogos de azar eram populares entre os membros da elite. Enquanto as viagens a estações termais e balneários eram prescritas pelos médicos para cura de uma doença, os jogos de azar serviriam como entretenimento somente dentro das termas. A partir daí os investidores da época viram uma oportunidade de empreendimento rentável e passaram a investir neste segmento, estimulando pequenas viagens organizadas, popularizando o turismo de lazer para os mais abastados.

Pode-se dizer que as viagens de lazer tiveram seu início no final do século XVIII e início do XIX. Mas, somente mais tarde, no século XX, férias desportivas e camping tornaram-se populares entre os membros menos abastados da sociedade, tendo como foco era o turismo de lazer, no qual diversas instituições passaram a se especializar no segmento.

Segundo os autores Lickorish e Jenkins, na era das ferrovias que a atividade teve um grande aumento no fluxo de viagens, afetando diretamente na economia da Europa e nos hábitos sociais.

A expansão, primeiro na Grã-Bretanha e depois no resto da Europa e na América do Norte, foi rápida: 2 milhões de passageiros utilizavam este transporte na Grã-Bretanha anualmente em 1841, 79 milhões em 1851, 160 milhões em 1860, 817 milhões em 1980, e 1.455 milhões em 1914. (LICKORISH, et al., 2000 p. 29)

Mas, para Barbosa não foram somente as ferrovias que popularizaram a atividade, a criação do telégrafo e do telefone possibilitou administrar as viagens do escritório e de casa, assegurando serviços e passagens confiáveis, encorajando muitas pessoas a viajarem. Além disso, “a máquina a vapor e a eletricidade cumpriram o tempo e o espaço e transformaram a viagem de um ‘transtorno’ em um prazer.” (2002 p. 51)

Aproveitando esse potencial, surgiu um empreendedor pioneiro que expandiu a atividade: Thomas Cook. De acordo com Lickorish e Jenkins, em 1841, ele lançou o primeiro pacote turístico, considerado como um fracasso comercial, mas um sucesso em relação à organização da programação, pois se constatou a enorme possibilidade econômica que poderia chegar a ter como produto da atividade. Passou a ser considerado como o pai do turismo moderno por esse feito, Sousa Colantuono (2015), explana que foi o primeiro a fundar uma agência de viagem no mundo, conhecida como *Thomas Cook & Son*, ele introduziu o conceito de viagem organizada ao montar o primeiro pacote turístico da história.

Ainda com o acelerado crescimento populacional e o aumento do poder aquisitivo criou um novo mercado, o Turismo de Massa, que originou o desenvolvimento de resorts e à introdução da “indústria de viagens”. A partir desse princípio, Thomas Cook contribui para o desenvolvimento e ressignificação das viagens (BARBOSA, 2002 p. 53).

Durante o período entre as grandes guerras mundiais, de 1919 a 1939, interrompeu-se diversos serviços e modernizou outros. Na Primeira Guerra Mundial interrompeu o avanço das ferrovias e do vapor, mas impulsionou a expansão das rodovias, já que os carros e ônibus teriam se tornado mais eficiente, e ainda proporcionou o investimento na aviação. Além disso, a guerra

trouxe mudanças nas atitudes da sociedade da época, propiciando um aumento dos padrões de vida, interesse pela paz e ordem social menos rígida, com um papel mais ativo das mulheres na sociedade.

Havia um grande interesse pelos aspectos sociais do turismo e das férias.

Na Inglaterra um terço das pessoas que viajavam utilizavam ônibus de turismo [...] Na Grã-Bretanha os acampamentos de férias e albergues se expandiram. Houve um aumento de campings, e começaram a surgir os campings com trailers à medida que os automóveis começavam a mudar de hábitos nas férias. (LICKORISH, et al., 2000 p. 35)

A partir deste ponto, a sociedade da época passa a ter novos estímulos e necessidades que partia do princípio básico da realização social do homem. “Existem estudos de motivação para induzir as pessoas a viajar. Os estudos de motivação humana ensinam que entre os fatores determinantes das necessidades de lazer e de turismo e as modalidades de suas práticas.” (BARBOSA, 2002 p. 83) Após a Segunda Guerra Mundial, as operadoras ofereciam pacotes turísticos de transatlânticos de 50 libras. Conforme os autores, até 1939 as viagens transatlânticas tiveram um aumento significativo, as férias e viagens eram aceitas como hábitos normais e tirar férias tornara-se um hábito normal para a sociedade europeia.

Por fim, o último estágio do turismo ocorre a partir de 1945 e vai até hoje, tem como fator principal a revolução tecnológica e do desenvolvimento industrial em massa, que acelera a criação de riquezas e a distribuição de rendas, mudanças nos estilos de vida e de comunicação. “Os avanços tecnológicos nos transportes e em outras formas de comunicação reforçaram ainda mais os fatores econômicos que favoreceram a expansão do turismo.” (LICKORISH, et al., 2000 p. 23)

Doris Ruschmann (2001) explica que algumas segmentações do turismo existem desde história antiga, mas foi a partir do século XX mais precisamente após a Segunda Guerra Mundial que a atividade turística evoluiu como consequência dos aspectos relacionados à produtividade empresarial, ao poder de compra das pessoas e ao bem-estar resultante da restauração da paz no mundo.

Contudo no Brasil, a atividade acontece de forma lenta, por vezes há serviços turísticos existentes no cotidiano das cidades brasileiras, mas tal acontecimento não é considerado um fator expressivo para ser denominado como uma atividade econômica relevante, para poder ser denominada como uma atividade turística.

3.2 TURISMO NO BRASIL

No Brasil, de acordo com Queiroz (2011), a atividade turística se inicia no período colonial, quando as viagens comerciais e alguns raros personagens que se tornaram importantes para a história. Viagens que muitas vezes estavam impedidas de continuarem devidos problemas climáticos ou com os barcos. Além de que, Portugal fazia restrições à circulação de estrangeiros por seus portos brasileiros. Sousa Colantuono (2015 p. 35) explana que nesse período, em virtude das expedições bandeirantes que adentravam interior do país em condições precárias, introduziu-se o “embrião” da hotelaria brasileira que perdurou até o século XX.

Contudo, no país, ao contrário das demais economias mundiais, o desenvolvimento do setor não acompanhou o crescimento das casas de jogos. Foi no período imperial, que esta atividade se intensifica, com a abertura dos portos, a vinda da família real portuguesa e a chegada de imigrantes europeus. Em decorrência disto, pode-se notar que ocorreram visitas programadas como a dos naturalistas George Gardner e Charles Darwin, entre outros.

É importante salientar que os costumes trazidos pela família Real Portuguesa, incentivam o desenvolvimento de muitas cidades, revelando ao mundo o potencial de muitas capitais. Com o despertar desse interesse, algumas cidades se tornarão destinos de roteiros de viagens e expedições científicas. Soalha (2002 pp. 121 - 122) explica que houveram diversos visitantes das mais variadas profissões que relatavam sobre a fauna, flora e arquitetura das cidades por onde passavam, contribuindo com o registro histórico do país.

Além disso, outras consequências notadas foram às mudanças de hábitos, como a instalação das ferrovias, construções de hotéis, restaurantes, e a busca por higiene, saúde e lazer. Como mostra Machado (2010 p. 25):

A cidade do Rio de Janeiro, sede onde se abrigava a Família Real, passou por grandes transformações em um curto espaço de tempo. O Príncipe Regente, interessado em dar à sede monárquica feições mais civilizadas, mandou construir pontes, instalar um abastecimento de água, reparar calçamentos, colocar iluminação, abrir novas estradas... Alguns costumes trazidos pela Família Real passaram a ser seguidos por famílias brasileiras. Dentre esses costumes podemos citar, como exemplo, os banhos de mar que habitualmente Dom João e Dona Carlota Joaquina tomavam por causa das possíveis propriedades medicinais. Segundo os jornais da época, logo se tornou moda no Rio de Janeiro tomar banhos de mar para beneficiar a saúde (PIRES, 2001b, p. 31-57).

Embora com a chegada da Família real portuguesa e a introdução de novos hábitos de higiene no país, até metade do século XIX, não haviam “quartos de banho” em muitos dos hotéis existentes, somente após essa popularização que começaram a modernizar os serviços hoteleiros.

Foi aproveitando essa moda que os hotéis passaram a oferecer serviços mais atrativos a seus hóspedes, ofertando banhos de águas doces que existiam próximas a cidade. Queiroz (2011) explica que alguns dos primeiros lugares a receber esta demanda foram Petrópolis, Poços de Caldas e Campos do Jordão, entre outros, e o hotel referência desse período foi o Grande Hotel, de São Paulo, construído em 1878.

Ademais, banhos quentes, duchas, banheiras de mármore, banhos de mar com salva-vidas, banhos de cachoeiras e piscinas também foram alternativas oferecidas para cativar os hóspedes. (O processo histórico da atividade turística mundial e nacional, 2015 p. 36)

Para Duarte (2009) a hotelaria brasileira iniciou com a chegada da Família Real, em 1808. Fato que incentivou a construção e instalação de hospedarias no Rio de Janeiro, então Capital do país, pois até a metade do século XVIII, não existia esse tipo de hotel por aqui. Em 1908, um século depois, foi inaugurado no Brasil o primeiro hotel moderno: o Hotel Avenida, no Rio de Janeiro. Foi com o aparecimento de espetáculos voltados para elite, os cassinos, hotéis cinco estrelas e os banhos termais, que incentivou a atividades nesse período.

Durante esse intervalo de tempo, um setor que aumentou significativo interesse, devido ao período áureo da borracha que a região norte providenciava,

e conseqüentemente melhora, foi o setor de transportes. É a partir do II Reinado, quando o imperador Dom Pedro II incentivou a navegação a vapor no Brasil.

No início da década de 1850, os estaleiros de Mauá, localizados em Niterói, construíram embarcações que navegaram em nosso litoral, na Bacia Amazônica e na do Prata. Nessa última, transportavam pessoas e mercadorias. (MACHADO, 2010 p. 26)

Para preservar a fonte de riqueza advinda do Norte, o então imperador ordenou a ocupação na região, após o crescente interesse dos Estados Unidos, Inglaterra e França sobre a Amazônia, que poderiam ameaçar o domínio português na região.

No ano de 1907, recebemos a primeira excursão internacional, organizada pela agência *Thomas Cook & Son*, “cuja tripulação estava a bordo do navio a vapor *Byrn*” (SOALHA, 2015 p. 36) A partir desse ano é oferecido incentivo para a construção de hotéis – o hotel Copacabana Palace foi construído em 1922 – e que, em alguns casos, acumulavam a função de cassino e casa de espetáculo, atividades que incentivaram o turismo até a proibição dos jogos em 1946.

Partindo deste período o governo começa a passos lentos contribuir para o crescimento hoteleiro no país, em constante a isso, para incentivar e desenvolver o turismo de saúde, a aviação se torna uma atividade importante que impulsiona a atividade em seu âmbito interno e externo.

A autora Soalha (2002) explica que no setor de transportes, na aviação as primeiras companhias aéreas criadas foram a Varig(1927), Panair(1930) e a Vasp(1933), mas suas operações só houveram um fluxo nacional e interacional, relativamente importante para época, a partir de 1945, com poucos voos e trechos regulares, contudo tudo era muito precário com muitos acidentes, revelando que até 1940 o país apresentava problemas sérios nesse setor.

Ainda explica que durante a década de 40, a atividade não era primordial para o governo, mas os temas referentes a esses assuntos passam a ser discutido, e legislações foram criadas. Nesse meio tempo, em 1936 é fundada a ABIH (Associação Brasileira da Indústria Hoteleira), além da criação de comissões e departamentos voltados para a atividade. Mesmo assim, após esse período a atividade permanece a passos lentos, pois só em 1958 que fundaram

o primeiro órgão público responsável por fomentar, desenvolver e fiscalizar a atividade no país, o COMBRATUR (Comissão Brasileira de Turismo).

A descoberta do petróleo no Brasil, a Copa de 1950 e os títulos de 1958 e 1962, e a construção de Brasília, chamaram a atenção mundial sobre o país e fomentaram o turismo. Anos mais tarde, em 1966, foram criados o CNTur (Conselho Nacional de Turismo) e a EMBRATUR (Empresa Brasileira de Turismo) que tinham a função de organizar e estimular o turismo, que foi reconhecido como atividade econômica importante. Em 1971 foi instalada a primeira faculdade de turismo do Brasil, em São Paulo, na atual Universidade Anhembi-Morumbi, a UNIBERO, SP, em 1972 e a USP em 1973. Em 1977 foi criada a Lei 6505/77, uma das mais importantes da legislação turística do Brasil, que regulou as atividades e serviços, criou a política de proteção ao patrimônio natural e cultural do país e tratou dos meios de hospedagem e restaurantes.

Nota-se que a atividade turística, no decorrer dos anos, ocorreu de forma lenta, a partir do momento que o país passa a ser notado internacionalmente, nos anos de 1950, que os profissionais do setor passam a trabalhá-lo de forma estratégica. Uma vez que percebem as belas paisagens naturais não são um atrativo suficiente capaz de manter uma demanda significativa de visitantes nacionais e internacionais.

3.3. DA CRIAÇÃO DO FORTE DE SÃO JOSÉ DO RIO NEGRO A ELEVÇÃO DA CIDADE DE MANAÓS

Visando combater as invasões holandesas vindas do Suriname durante o ano de 1669, foi construído o Forte da Barra de São José do Rio Negro. Segundo Figueiredo (2011 p. 63) o propósito do Forte iria além de proteção, também servia para dar apoio às expedições predatórias dos índios que subiam o Rio Negro e afluentes adjacentes. Em torno do forte, desenvolveu-se um povoado denominado de Lugar da Barra, formado por um mescla de soldados e diversas etnias da região. Freire (1987) explica que o forte não passava de um “curral” de índios, pois era um acampamento de soldados e índios escravizados em constante deslocamento.

De acordo com Pontes Filho (2000 p. 114) até o ano de 1775, a então capital do Amazonas era a antiga Missão de Mariuá, atual cidade de Barcelos, mas por meio de Carta Régia do mesmo ano, a cidade de Manaus passou a ser capital do Estado, até então chamada de Capitania de São José do Rio Negro. O papel primordial da Capitania, naquele período ainda consistia em controlar a região, defendendo-as de invasores e recrutando índios para o trabalho escravo. Além disso, Figueiredo (2011 p. 75) explica que outro fator decisivo para criação da Capitania foi diminuir as distâncias entre o centro político situado em Belém e outras regiões.

Durante a segunda metade do século XVII, a capitania presenciou um surto de prosperidade, Figueiredo (2000) explica que tal fato ocorreu devido à exploração de produtos agrícolas da região exportados para Belém e Lisboa. Mas, mesmo com os esforços das autoridades locais, a produção não superava as dificuldades da região, pois a capitania não conseguia ser economicamente autossuficiente. Só no fim do século é que ocorrem alguns melhoramentos, devido à tentativa de modernização das cidades praticadas por Pombal.

Neste momento toda a Região Amazônica ainda era desconhecida aos olhos do mundo, devido a isso recebia uma série de visitas e expedições realizadas por viajantes e cientistas que visavam desvendar os tesouros da Amazônia. Dentre estas visitas, destaca-se de Charles Marie de La Condamine que relata as qualidades da borracha produzida pelos índios. Ferreira durante sua viagem relatou que a estrutura da cidade se dividia:

Em dous bairros, ao longo da margem boreal: ambos elles occupam uma porção da barreira que medeia entre os dous igarapés da Tapera dos Maués[...]A população do lugar era de 301 habitantes, dos quais 243 eram índios, 47 brancos e 11 escravos negros. A povoação tinha uma igreja da Matriz, uma olaria, uma casa para construção de canoas e 45 casas residenciais. (FERREIRA, 1971, p. 576. Citado por MESQUITA, 2006, p. 24)

Em seu relato descreveu o forte como um *reducto de pedra e barro* em ruínas, no qual havia somente algumas ocas utilizadas por índios. Anos depois, após a declaração da Independência, muitas províncias não aceitaram tal movimento, principalmente a do Pará que iniciou um processo de separação da capitania de São José do Rio Negro, pois mesmo com a independência a situação da capitania não mudou nada. Figueiredo (2011 p. 89) explica que após

esse movimento político, no ano de 1825, a capitania fora transformada em Comarca Figueiredo ao Pará. A autonomia econômica da região tornava-se necessária em função das defesas das fronteiras, mas somente na primeira década do século XX este problema é solucionado.

Durante os anos que antecedem o período da Belle Époque, os alemães Karl Von Martius e Johan Von Spix, bem como o naturalista inglês Henrique Lister Maw, ambos citados por Mesquita (2006), destacam que no período entre 1819 a 1831, a população da cidade girava em torno de 3.000 habitantes, porém este quantitativo só era alcançado no período das festas religiosas como São João, Páscoa e Natal, ou seja, demonstra que até mesmo para os historiadores e pessoas vindas do interior só visitavam a cidade no período das festas.

No ano de 1832, o lugar passou a categoria de Vila da Barra. Anos mais tarde, em 24 de outubro de 1848, foi intitulado de Cidade da Barra de São José Rio Negro. Contudo, com a elevação da Comarca à Província, no ano de 1850, tornando-se a capital do Estado, passou a se chamar “Cidade de Manaós” em homenagem aos índios Manaós, que chegaram a habitar a região antes e de serem extintos pelos europeus. Segundo Mesquita (2006) é neste período que a região despertou um grande interesse internacional e diversos viajantes visitaram a cidade, produzindo relatos sobre seus mais diversos aspectos. O inglês Alfred Russel Wallace (1979, *apud* MESQUITA, 2006, p. 29 - 30) observa que a população da cidade em sua totalidade era composta por índios e mestiços, devido a miscigenação entre os portugueses e os residentes. Abordou também a vida cultural, destacando que os mais civilizados eram dedicados ao comércio, se divertiam somente bebendo e jogando. Entre as preferências dos cidadãos destacou-se a moda, pois esbajando suas melhores roupas após a missa dos domingos ao comentarem os escândalos que ocorriam.

Apesar da sua criação, a Província ainda não fora dotada de melhorias significativas. Somente no governo do Dr. Manoel Gomes Correa de Miranda, com a instalação da navegação a vapor nos rios amazônicos que se inicia um processo de mudanças substanciais. No início o império brasileiro fechou os rios amazônicos à navegação estrangeira, devido à grande demanda pela borracha oriunda da Amazônia. Mas, a pressão externa foi tão forte que o governo abriu uma exceção por meio da Lei 1.037 de 10 de agosto de 1852, criando a “Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas”.

De acordo com Figueiredo (2011), o Barão de Mauá responsável pela companhia teria o direito de explorar os rios amazônicos em regime de monopólio durante o período de 30 anos. Contudo, as discussões continuaram devido às vantagens e desvantagens que ocorreram com a exceção, assim no ano de 1866 por meio de um decreto ocorreu à abertura dos rios amazônicos para navegação de navios de outras bandeiras⁴. Mas, somente após 7 anos que aconteceu o ato de abertura, a embarcação em questão era um navio a vela da Dinamarca que veio a Manaus em viagem comercial.

A partir da segunda metade do século XIX, ocorreu o surto da economia gomífera na região, em virtude da descoberta do processo de vulcanização do látex feita por Charles Goodyear e Thomas Hancock (PONTES FILHO, 2000 p. 129). É o surto da economia gomífera do Estado, um fator dominante para a autonomia econômica do Amazonas, deixando de ser dependente do Pará. Entre 1880 e 1912, no período áureo da borracha, a região passa por um processo de transformação urbanística, arquitetônica e cultural, que resulta na perda da sua identidade predominantemente indígena. Além de atrair diversos estrangeiros e nordestinos a Manaus pela falsa expectativa de enriquecimento rápido, responsável pela mudança na vida cultural da sociedade, bem como pela quebra do seu isolamento ante ao mundo.

No início do século XX, o café era uma parcela importante das exportações brasileiras, seguido somente pela borracha. Foi o crescente interesse pela *hevea brasilienses* na indústria automobilística mundial que favoreceu a visibilidade nacional e internacional da cidade de Manaus. A aplicação das redes de comércio com diversos países ocasionou a imposição das crenças nos ideais liberais, as conquistas materiais e tecnológicas simbolizavam o triunfo da burguesia manauara. As mudanças atraíram pessoas e investidores, passando uma imagem de uma cidade moderna e civilizada. Assim, em vinte anos, Manaus se tornou a capital mundial da borracha, concorrendo fortemente com Belém, no Pará.

⁴No anexo 2 encontra-se a carta enviada à companhia de comercio, com as felicitações pelasaberturas da navegação nos rios amazônicos.

3.3.1. Manaós da Belle Époque

A cidade de Manaus, construída ao redor do Forte da Barra do São José do Rio Negro, foi fundada em 1669. Durante o *boom* da borracha amazônica, compreendido entre os anos de 1871 a 1920, transformou-se de uma pequena vila a uma cidade de intenso movimento comercial e grandes alterações urbanas. Mas, como em todo processo de modernização, há seus malefícios, e nem toda a realidade daquele período fora discutida abertamente.

No interior do Amazonas, eram os seringueiros os responsáveis por suprir toda a demanda da borracha da época. Viviam uma vida de miséria buscando ter riqueza com a borracha amazônica, trabalhavam mais de 16 horas por dia, moravam em barracas de palhas para se protegerem da chuva e animais da floresta, isolados no meio da mata. Muitos dormiam e não acordavam mais. Por outro lado, na capital, Pontes Filho relata como era a vida dos patrões dos seringueiros e exportadores da borracha:

Havia um lugar, uma “vila” onde os patrões dos seringueiros e exportadores da borracha moravam, ornada de repleto brilho e conforto chamada Manaus [...] possuía uma vida cultural intensa. Sem qualquer exagero, a capital do Amazonas nada devia ao geral das cidades europeias da época. (PONTES FILHO, 2000 p. 142)

Para os senhores da borracha, tudo que era construído visava o conforto e lazer. Nesse período, todo serviço oferecido pelo governo era de excelente qualidade, desde a coleta de lixo ao sistema portuário. Na cidade haviam belos edifícios públicos, confortáveis e grandes residências, bem como grandes e modernos hotéis, além disso aconteciam muito espetáculos de companhias de óperas no Teatro Amazonas. Grupos musicais eram comuns em restaurantes, jornais locais e estrangeiros eram comercializados na cidade, haviam casas de jogos e bordéis noturnos encarregados de trazer “meretrizes” de toda parte do mundo.

O Amazonas contribuía com 50% do PIB brasileiro, no ápice da economia gomífera, neste momento nasce o comércio de produtos de luxo importados da Europa e Estados Unidos, que visava suprir as necessidades da sociedade da época. Este fato impulsionou toda a estrutura administrativa do Estado, pois fez-se melhorar as instituições públicas e viabilizar a infraestrutura da cidade.

De acordo com o relato dos viajantes, foi possível notar a rapidez que ocorreram as transformações na cidade de Manaus. Os alemães Henry Bates, Karl Von Martius e Johan Von Spix, ressaltam que durante as festas religiosas a população atingia até 3000 habitantes, muitos vindos de outros municípios, a cidade mantinha sua característica rural e arcaica durante os anos de 1809 e 1819. (MESQUITA, 2006)

Desde o período da fundação do forte da Barra é possível observar muitos relatos de viajantes sobre a capital amazonense, autores como José Ribamar Bessa Freire (1993/1994), Loureiro (1978), Otoni Mesquita (2006), Pontes Filho (2000), Louis e Elizabeth Agassiz (1938) descrevem sobre os relatos dos viajantes: Francisco Xavier de Sampaio (1825), Lourenço Amazonas (1852), La Condamine (1823?), Loureço Amazonas (1852), Naturalista inglês Henry Walter Bates(1809), Alemãos Karl von Martius e Johan von Spinx (1819), Naturalista inglês Alfred Russel Wallace (1849), o Pintor Francês François Auguste Biard (1856), Robert Avé-Lallemant (1809), entre outros.

Contudo com o *Boom* da borracha, era necessário atrair investimentos estrangeiros para poderem ser realizadas as reformas e a construção de empreendimentos luxuosos que visavam atender às exigências econômicas e sociais da época. Esta era a palavra de ordem que regia a cidade.

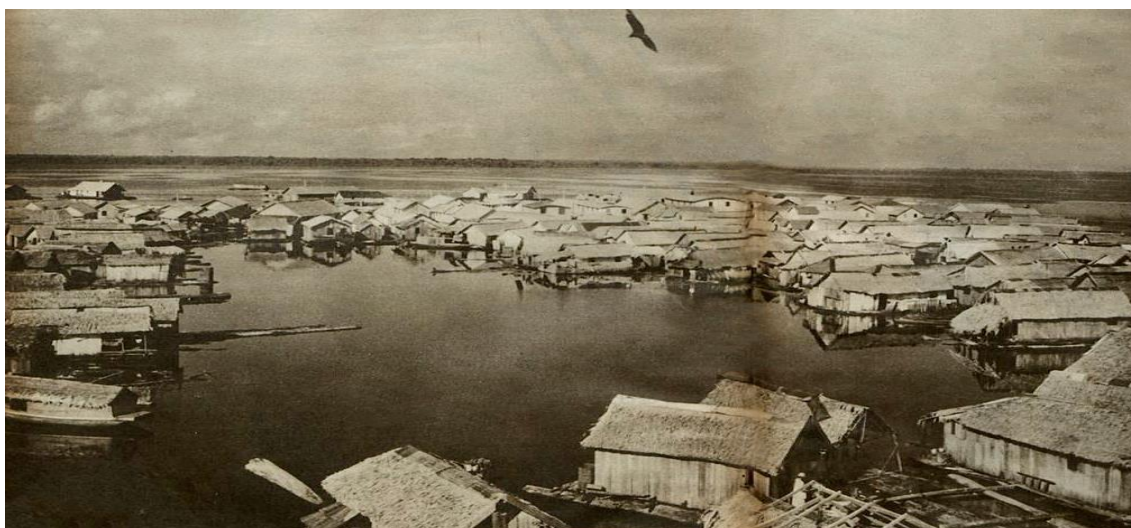
Manaus passou por diversas reformas urbanísticas de grande porte, com a construção de prédios suntuosos, modernas instalações portuárias, instalação de energia elétrica, serviço de transporte servido por bondes movidos à eletricidade, instalações de sistemas de abastecimento de água e esgoto e um serviço telegráfico ligado por meio de cabo subfluvial com o restante do mundo. (FIGUEIREDO, 2011 p. 108)

O monumento de maior representação desse período é o famoso Teatro Amazonas, inaugurado em 1896, e tinha como função principal receber artistas e companhias de óperas famosas para entreter uma pequena parcela da população manauara. Manaus tinha uma vida cultural típica das grandes cidades europeias, “era uma cidade cara, acessível apenas para os mais abastados que esbanjavam suas fortunas construindo uma cidade para si mesmo” (FIGUEIREDO, 2011 p. 108).

Mas, a cidade repleta de conforto atingia somente as áreas mais nobres, para os barões da borracha e seus patrões internacionais. Mesmo Manaus

sendo considerada uma cidade “sanitariamente saudável”, a classe trabalhadora, uma massa de nordestinos, índios destribalizados e caboclos pobres, moravam em condições precárias. Ocupavam terrenos baldios, consumia água tirada de cacimbas e igarapés, tudo isso resultou na construção da famosa Cidade Flutuante (Figura 1), um conjunto de casas insalubres, feitas de palha e troncos de madeira localizada na baía do Rio Negro, em frente à cidade. (SOUZA, 2010)

Figura 1. Cidade Flutuante



Fonte: Revista "O cruzeiro" de 07/JUL/1962

Disponível em: <http://idd.org.br/exotica-cidade-flutuante-de-manaus/> Acessado: 20.10.2016

No período Áureo da Borracha, Manaus era uma das cidades mais supridas e modernas do país em termo de entretenimento. Dependia economicamente principalmente de Londres e Paris, mas a prosperidade alcançada pelos patrões da borracha começou a diminuir diante da produção da goma asiática. Em 1876, o inglês Henry Wickham contrabandeou as sementes da seringueira para Inglaterra, onde foram cultivadas e enviadas para o Ceilão. Levaram exatamente 30 anos para começarem a produzir, fazendo o mercado amazônico entrar em crise. Com tudo isso, o ponto máximo da produção da borracha alcançou em 1913, a faixa de 67 mil toneladas, em seguida a produção entrou em declínio.

4. VESTÍGIOS HISTÓRICOS DE VIAGENS E TURISMO NA CIDADE

Durante o levantamento de fontes bibliográficas e documentais foi possível notar que, desde a criação do Forte até o período da Belle Époque, dois segmentos turísticos ocorreram em Manaus: o turismo científico, caracterizado pelos relatos dos viajantes que desbravam a floresta amazônica procurando relatar tudo que encontravam, e o de negócios que ocorreu no *Boom* da borracha.

No início do período áureo da borracha, a cidade de Manaus não possuía uma infraestrutura adequada para receber, tanto turistas como imigrantes de outros estados. É importante relatar tal fato, pois há uma linha muito tênue entre os viajantes que vinham à capital exclusivamente para tratar de negócios e aqueles que vinham em busca do enriquecimento que a borracha proporcionava.

Até mesmo naquela época, Manaus não passava de um corredor turístico⁵, uma vez que todos os viajantes que por aqui passavam/passam tem a cidade como porta de entrada para a floresta amazônica. A única preocupação dos governantes daquela época era o embelezamento da cidade, transformar a capital numa cidade europeia. Eles não tinham a preocupação de garantir uma maior estadia do turista de negócio na cidade, e nem precisariam, logo que o meio de transporte utilizado era a navegação a vapor. Contudo, houve um investimento hoteleiro, no melhoramento dos serviços oferecidos pelas navegações à vapor, bem como no lazer.

Durante as pesquisas em livros e periódicos da época, também pode-se notar uma quantidade expressiva de hotéis na época. Páscoa (2009) demonstra o crescimento deste setor no intervalo de 10 anos e explica que no ano de 1900, haviam 30 hotéis estabelecidos em Manaus que chegaram a registrar mais de 6500 hóspedes. Já no ano de 1911, expandiu-se 10 vezes mais. “Certamente, muitos estrangeiros mais estavam hospedados nas várias pensões e casas de cômodos da cidade; estas, acrescidas dos hotéis, chegaram a somar 227 estabelecimentos.” (PÁSCOA, 2009 p. 23)

É importante salientar também que este autor é a única fonte encontrada que apresenta um ‘guia’ local feita por uma citação indireta feita de uma exposição em que o Barão de Maracaju entregou à Administração da província,

⁵ Pellegrini Filho (2000, p. 65) define como linha que une as zonas turísticas, áreas turísticas, complexos turísticos, unidades turísticas, atrativos turísticos e portos de destinos que servem para traslados e rota, tornando viável a visitação de diversas atrações durante o trajeto.

em 26 de agosto de 1874, mas não pode-se confirmar se o autor está se referindo a pessoa: guia de turismo ou a um guia turístico. Contudo é o único autor que claramente fala sobre a presenças de guias, como mostra abaixo.

Desta forma, a Administração provincial dispndia com os imigrantes o transporte até as terras onde deveriam ser assentadas para a fundação das colônias, inclusive o pagamento de diárias aos guias e aos emigrantes operários, durante a jornada[...] (PÁSCOA, 2009 p. 22)

Por conseguinte, no início do século XX, a economia local começa a sentir os efeitos da crise, justamente quando a empresa *Booth Line* inicia a comercialização do pacote *1000 miles up the Amazon* na Europa. Pois, a cidade como um corredor turístico se tornou um potencial lugar turístico a partir de um conjunto de práticas, significados e escolhas individuais como será demonstrado nas sessões abaixo.

4.1. MEIOS DE HOSPEDAGENS NO PERÍODO DA BORRACHA

De acordo com Duarte (2009), nas últimas três décadas do século XIX, o crescimento econômico que ocorreu na região norte, desencadeou um interesse internacional sobre a goma elástica brasileira, e fez com que surgissem pensões, hospedarias e estalagens para atender à demanda de pessoas que chegavam em Manaus a negócios ou passeio. O autor apresenta alguns hotéis que existiam na capital entre 1877 e 1900, entre eles o Hotel de França, Hotel Protetor dos Seringueiros, Hotel Nova Esperança, Hotel Avenida, Hotel Rio Lessa, o Grande Hotel Internacional, Hotel Europeu, Grande Hotel Central, Hotel Cova da Onça, o Hotel Pingarilho, American Hotel Familiar, Splendide Hotel, o Hotel Cearense, Hotel Madeira, Grande Hotel Familiar, os hotéis do Comércio, Faneco e o famoso Hotel Cassina.

No final dos anos de 1890 e início de 1900, a Intendência Municipal por meio da Lei 178, “[...] obrigava os proprietários de hotéis, hospedarias, estalagens ou qualquer casa pública de aposentos a terem um livro de registro com os nomes de todas as pessoas hospedadas” (Duarte, 2009 p. 246). No ano de 1900, em um levantamento feito pela Diretoria de Estatística (Figura 2), acerca dos hóspedes destes hotéis demonstrou que:

[...] os cinco mais frequentados durante aquele ano foram o Hotel Restaurante Central, com 883 hóspedes; o Hotel do Porto, de Teixeira Felix & Cia, na Rua dos Remédios, com 515; o Hotel de França, com 423; o Hotel Cassina, com 386, e o Hotel Français, na Avenida Eduardo Ribeiro, esquina com a Rua Saldanha Marinho, com 377 hóspedes. (Duarte, 2009 p. 246)

Figura 2. Quadro do movimento de hóspedes de Manaus em 1900

N. 37
Quadro demonstrativo do movimento de hospedes nos hotéis da cidade de Manaus, capital do Amazonas, durante o anno de 1900

HOTÉIS	NACIONALIDADES																TOTAL				
	BRASILEIROS	PORTUGUESES	ESPANHÓIS	ITALIANOS	FRANCOES	RUSSOS	PERUANOS	BOLIVIANOS	COLOMBIANOS	ALGERIA	INGLESES	ARABIANOS	INDIANTOS	DETALES	EUROPEOS	INDIANOS		AMER. N.	AMER. S.	AMER. C.	
Restaurante Central.....	703	70	40	32	13			4	18	1				2							883
Hotel do Porto.....	462	21	14	15	2																515
» França.....	338	23	8	29	7			20	12	5	7	10	7	4	1	1					483
» Cassino.....	169	35	18	21	33	6		22	13	15	25	9	9	1	3	2	4				384
» Frances.....	3-4	41		19	1			2													377
Café Central.....	312	22	11	6	2			4	1	3											351
Hotel Dous Irmãos Unidos.....	292	16	25	14				8							2						355
» Juss Nações.....	301	4	16	12																	333
» Lixo Brasileiro.....	240	35	14																		299
» Madaira.....	221	14	11	18					6												270
» Sal e Pimenta.....	160	3	22	11	23			2	6												262
» Nova Confiança.....	145	4	6	13	23			2	6												184
» Popular.....	110	53	8																		171
» Adamastor.....	118	16	12	14																	170
» Rio Negro.....	86	32	39																		157
» Vasco da Gama.....	37	71	15	8	8			2	4	2	1		11								152
» dos Artistas.....	32	19	16	10	4			4	2												146
» America.....	8				78	46															134
» Dous Amigos.....	71	12	3	42	38	50							4	4	2						123
» do Commercio.....	38	16	4	6	3	32		12	12	6	2		1	4	6	2	2	1	1		115
» Internacional.....	94			21	10	3		2	2	1			1	3	3	2	2	2	1		112
» Familiar.....	95				6	3		2													112
Americam Hotel.....	27	41	21	8	1			2	1	1	2		1	1							100
Hotel Longa.....	38	32		4	4			6	2	1	3	2	2	1	1						89
Restaurante Circulo.....	12	62	23																		97
Hotel Flor do Rio Negro.....	24	8											1	4							43
Grande Hotel.....	21	8		4	10																38
Hotel Guarany.....	12			14	2																29
» Roma.....																					
» Primeiro de Janeiro.....		28																			
	4.534	675	330	326	220	124	91	63	59	46	37	28	20	17	13	10	10	9	6	2	6.619

Directoria de Estatística, 1ª Seção, Manaus, Junho, 1901.

Fonte: Relatório dos Presidentes dos Estados Brasileiros 1981 – 1930 disponível: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=720879x&pesq=Hotel&pasta=ano%20190>
Acessado em: 20.10.2016

Até 1920, conforme figura 2, ainda é possível encontrar na cidade os hotéis: Hotel Esperança, Hotel Universal, Hotel Internacional, Hotel Familiar, Hotel Adamastor, Hotel Brasileiro, Hotel Manáos, Hotel Popular, Hotel América do Sul, Hotel do Comércio, Grande Hotel, entre outros. Além desses estabelecimentos são encontrados ainda nesse mesmo período, a Pension Moderne, Pensão Moderna, Pensão Elvira Carneiro e as pensões Alemã e Excelsior⁶, na figura 3 são apresentados alguns anúncios encontrados nos jornais daquele período.

⁶ Foi residência do ex-governador Jonathas Pedrosa e sede do antigo Colégio São Francisco de Assis.

Figura 3. Anúncios de Hotéis



Fonte: Anuário de Manáos 1913-1914

Disponível em: http://200.208.100.67/prg_038.jsp?input=98 Acessado em: 20.10.2016

Os hotéis desempenham importante papel na dinâmica do turismo, pois não só possibilitam moradia temporária, mas atuam como vetores para o desenvolvimento de lugares turísticos. Em Manaus, pode-se notar o desenvolvimento dos meios de hospedagem a partir dos relatos dos viajantes e pesquisas desenvolvidas por diferentes autores. Entre o final do século XIX e início do XX, nota-se a evolução dos hotéis locais, tanto em termos de categorias, quanto do número de estruturas disponíveis, demonstrando que havia um fluxo frequente de visitantes em Manaus nesse período.

A introdução de estabelecimentos hoteleiros na cidade, ocorre inicialmente em residências particulares, mais tarde, surgem as pensões, em seguida, percebe-se a chegada de estruturas mais sofisticadas como os hotéis

Cassina, Français e Grand Hotel, que são alguns destes exemplares. Coincidentemente muitos destes hotéis surgiram no período de inauguração das grandes construções e obras de embelezamento da Belle Époque.

Observando a localização destes estabelecimentos é possível perceber que muitos deles localizavam-se próximo às grandes obras inauguradas no período áureo da borracha, sendo os melhores hotéis localizados no espaço de entretenimento delimitado pela Rua 10 de Julho, a partir da Praça de São Sebastião, estendendo até a Avenida Sete de Setembro, chegando às bordas do Igarapé de São Vicente. Contudo, poucos anúncios continham a localização exata do estabelecimento, conforme mostra as figuras 4 e 5.

Figura 4. Carta cadastral da cidade e arrabaldes de Manaus

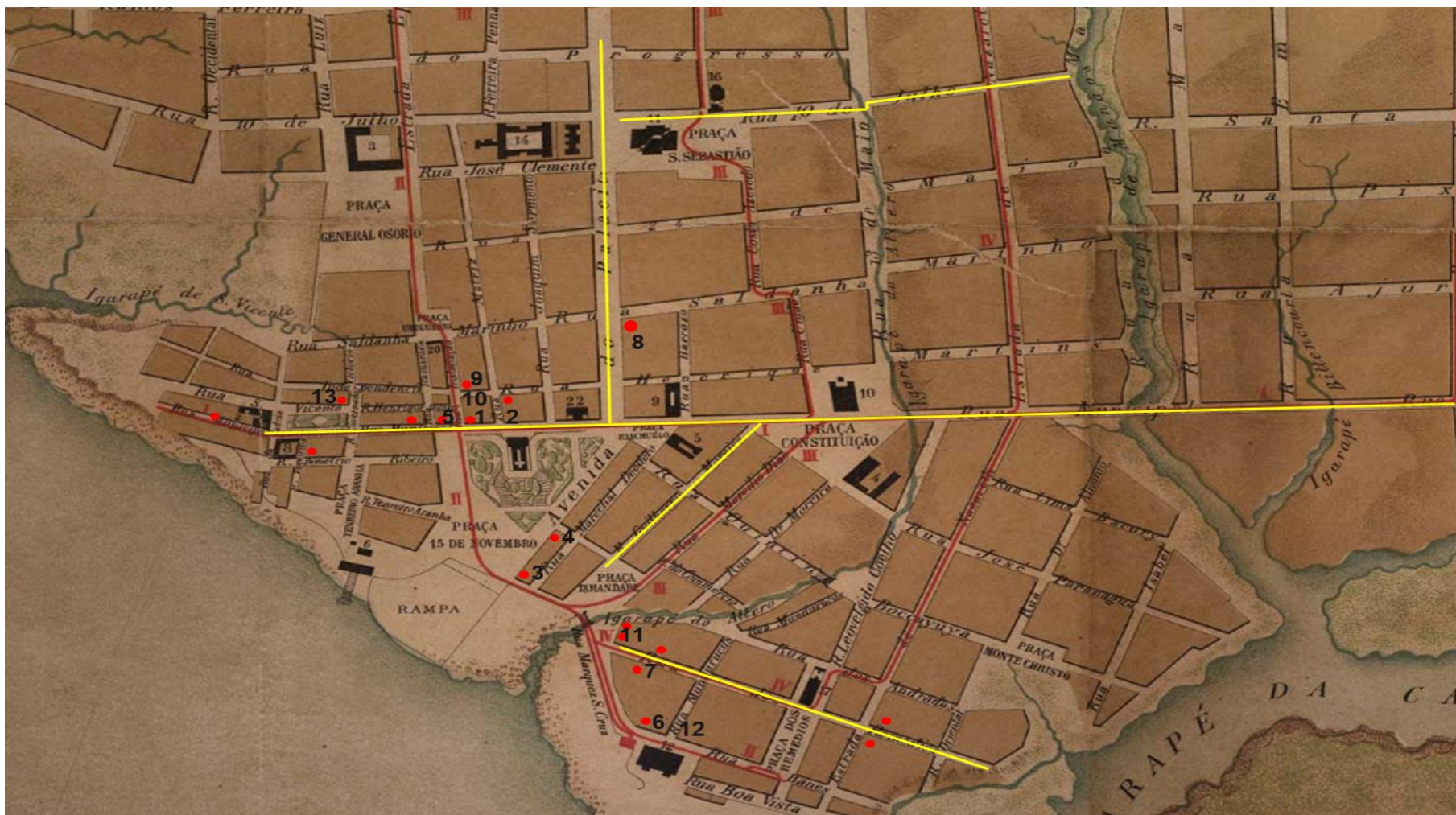


Fonte: Biblioteca digital Luso-Brasileira

Disponibilizado em: <http://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/123456789/429816?locale-attribute=en>

Acessado em: 27.12.2016

Figura 5. Localização dos Empreendimentos Hoteleiros no Período Áureo da Borracha



Fonte: Suelen Costa, 2018.

Estima-se que os pontos vermelhos referem-se as localizações dos hotéis: 1. Hotel Protetor dos Seringueiros, na rua da Instalação, n. 26; 2. Hotel Nova Esperança, na rua da Matriz, atual Lobo D'Almada, n. 18; 3. Hotel Avenida, na avenida do Palácio, atual Eduardo Ribeiro, n. 14; 4. American Hotel Familiar, na avenida Eduardo Ribeiro, n. 39; 5. Splendide Hotel, na rua Municipal, atual avenida Sete de Setembro, n. 143 e 144. 6. Hotel Cearense, na rua dos Barés, n. 25; 7. Hotel do Porto, na rua dos Remédios, n. 22, 8. Hotel Français, na avenida Eduardo Ribeiro, nº 35 e 37; 9. Hotel Esperança, na rua da Matriz, atual Lobo D'Almada, n. 28; 10. Hotel Universal, na rua da Instalação, n. 22; 11. Hotel Internacional, na rua Marechal Hermes, atual Miranda Leão, n. 13, 15 e 17; 12. Hotel Adamastor, na rua dos Barés, n. 25; e 13. Hotel Cassina, na esquina das ruas Frei José dos Inocentes e Governador Vitório, na praça Dom Pedro II. As linhas amarelas são as ruas em que eram localizadas pensões e demais hotéis conforme descreve Durango Duarte (2009 p. 246 - 250).

Outro fato que demonstra a presença de visitantes na cidade, representando a existência de uma demanda de turistas, refere-se ao posicionamento dos grandes hotéis que desenvolviam diversas formas de investimentos para atrair seus hóspedes: o Hotel América fazia projeções de filmes, o Hotel Restaurant Français, possuía eletricidade como um símbolo da modernidade e comodidade destinada aos hóspedes, além do salão de jantar e nos finais de semana ofereciam o som da orquestra e degustação da culinária francesa (COSTA, 1996). Já o Grande Hotel possuía um restaurante com os melhores pratos e vinhos europeus.

E por fim, o Hotel Cassina (figura 6), muito popular entre os membros da elite, possuía um espaço para festas e outro para o cassino. Anos mais tarde adquiriu a função de bordel e passou a oferecer os serviços de algumas das mais famosas meretrizes europeias. Foi graças à movimentação de passageiros no porto de Manaus, que pudemos conhecer algumas características deste público na época.

Figura 6. Fachada do Hotel Cassina



Fonte: Álbum comercial de Manaus, 1896.

Disponível em: https://issuu.com/bibliovirtualsec/docs/album_comercial_de_manaus_1896

Acessado em: 21.05.2018

4.2. NAVEGAÇÃO A VAPOR

Durante o período Áureo, a capital amazonense era conhecida por ser uma cidade cosmopolita, sendo grande parte da sua população composta por estrangeiros e pessoas de outros estados brasileiros, tal fato ocorreu devido ao desenvolvimento da navegação a vapor. Neste período a cidade passou a receber bancos nacionais e internacionais, além de empresas de transporte e de seguro marítimo fluvial de grade porte.

Além disso, a mão de obra estrangeira tornou-se muito presente na reorganização da cidade, segundo Andrade (2010 p. 14) empresas inglesas como a *Manaus Eletric Lighting Company*, *Manáos Railway Company*, *Moers & Moreton*, *Amazon Telegraph*, *The Manaus Markets & Slaughterhouse* e *Manaus Harbour Limited*. Eram responsáveis pela iluminação elétrica, infraestrutura para o transporte em bonde, construção do palácio do governo, comunicação, o matadouro público e o porto da cidade.

De acordo com o Almanach Administrativo, Historico, Estatístico e Mercantil da Provincia do Amazonas (1884 p. 179), operavam no estado 7 empresas de transportes marítimo-fluviais: *Amazon Steam Navegation Company*

fundada em 1852, Companhia de Navegação de Manáos; *Red Cross Line*, fundada em 1874; *Booth SteamShip Company Limited*, inaugurada em 1882; Companhia Brasileira de Navegação a Vapor, fundada em Março de 1884. A Empresa de Navegação a vapor de Majó e Tocantins; Navegação do rio Içá (Potumayo) até a República da Columbia. Além dos vapores particulares Gram-Pará e Morona, Vapor Dido e Vapor Augusto⁷.

Neste ano é possível perceber que havia rotatividade no porto de Manaus, tanto com mercadorias nacionais e estrangeiras, como de passageiros, conforme demonstrado na figura 7. Em média, a quantidade de mercadorias enviadas e recebidas, foi de aproximadamente 217.075, e de passageiros foi registrada uma média mensal de 161, na 1ª classe e, 410 de 3º classe⁸, sendo os passageiros de 1ª Classe denominados como passageiros de ré” e de 3ª classe denominados como “idem de convés”, de acordo com a figura 8.

Figura 7. Entradas e saídas de embarcações entre os anos de 1880 a 1884

Quadro das embarcações entradas e saídas no porto de Manáos nos exercicios abaixo declarados.

Entradas					Saídas						
Exercicios	Naciona- lidade	Arma- ção	Na- vios	Tonela- gem	Equipa- gem	Exercicios	Naciona- lidade	Arma- ção	Na- vios	Tonela- das	Equi- pagem
1880-1881	Nacionaes..	Vapores	109	50,196	3,740	1880-1881	Nacionaes..	Vapores	105	50,596	3,744
	Estrangeiaas	»	23	7,709	728		Estrangeiros	»	23	7,818	757
1881-1882	Nacionaes..	»	169	54,722	4,277	1881-1882	Nacionaes..	»	118	50,326	4,034
	Estrangeiras	»	17	8,281	489		Estrangeiros	»	20	12,587	726
1882-1883	Nacionaes..	»	111	53,665	4,086	1882-1883	Nacionaes..	»	137	119,333	4,064
	Estrangeiras	»	28	12,908	748		Estrangeiros	»	21	13,945	724
			437	187,481	14,068				424	254,607	14,049

Fonte: Almanach Administrativo, Historico, Estatístico e Mercantil da Provincia do Amazonas (1884)

⁷ No Almanach Administrativo, Historico, Estatístico e Mercantil da Provincia do Amazonas de 1884, não há data de fundação das empresas de Navegação a vapor: Majó e Tocantins, Rio Içá (Potumayo) Gram-Pará e Morona, Dido e Vapor Augusto não foi possível localizar em periódicos ou livros.

⁸As páginas referentes a estes dados seguem em anexo.

Figura 8. Entradas e saídas de passageiros no ano de 1884

	<i>Passageiros de ré</i>	<i>Adem de convéz</i>
Maio	168	418
Junho	174	638
Julho	196	399
Agosto	136	385
Setembro	127	270
Outubro	148	315
Novembro	192	360
Dezembro	151	500
	<hr/>	<hr/>
	1.292	3.285
	<hr/>	<hr/>

Fonte: Almanach Administrativo, Historico, Estatístico e Mercantil da Provincia do Amazonas (1884)

Entre as empresas de transportes marítimos/fluviais existentes a que se destacava era a britânica *Booth Steamship Company*, que possuía uma frota de sete navios, operando desde o ano de 1882, sendo uma das responsáveis pela conexão de Manaus com diversas cidades europeias e norte americanas. Pode-se dizer que foi essa empresa que iniciou a venda de pacotes de viagens de outros países e estados a Manaus, como mostra a figura 9. Além disso, nota-se que dentre todos os registros de publicações de venda/publicidade de pacotes, a única empresa que utiliza a nomenclatura “agentes” é a empresa *Booth*, como pode-se observar na figura 10.

De acordo com pesquisas desenvolvidas por Antônio Loureiro (2007 p. 309) uma das primeiras viagens realizadas entre Liverpool e Manaus pela empresa é datada de dez de janeiro de 1896, através do navio *Augustine*. Tais viagens tinham um intervalo de 2 e 4 meses entre elas, não foi possível encontrar a cópia original de tal feito, mas nota-se que isto ocorria de fato, devido a publicação do Diário Oficial de Junho do mesmo ano, conforme Figura 9.

Figura 9. Viagens realizadas pela Booth

ESTADO FEDERADO DO AMAZONAS

Diario Official

ANNO IV Manãos—Domingo, 21 de Junho de 1896 N. 742

Governo do Estado

LEI N. 154 DE 20 DE JUNHO DE 1896

Autorisa o Poder Executivo do Estado a adquirir a carta geographica do A-

Dia 12

D. Francisca Gonçalves de Lima Verde, professora publica em Itacoatiara, solicitando um mez de licença para tratar-se.—Deferido.

Serapião Rodrigues de Oliveira, professor publico em Parintins solicitando seis mezes de licença sem vencimentos para tratar de seus interesses.—Concedido 90 dias na forma da lei

Booth Steamship Company

O vapor *Anselm*, regressará para Liverpool no dia 24 do corrente, ás 8 horas da manhã, fazendo escalas em Pará, Madeira, Lisboa e Havre.

Os Agentes
Booth & C.^a

Piano
Do afamado fabricante *H. Kohl*, vendem Ber-

Fonte: Diário Oficial de JUN/1896

Figura 10. Pacotes de viagens oferecidos pela Booth

BOOTH LINE



MALA REAL INGLEZA

Paquetes de luxo com as mais modernas e confortaveis accommodações, serviço rapido e regular entre Manãos, Belem e os portos da Europa e Estados Unidos da America do Norte.

Gabinetes de luxo — Camarotes para uma, duas, tres e mais pessoas. Esplendidas accommodações para passageiros de terceira classe. Optimo tratamento. As malas fecham invariablymente trez horas antes das salidas e toda correspondencia deve ser enviada por intermedio da repartição competente.

LINHA DA EUROPA

Paquete *HVLARY*, de 6.100 toneladas, o mais luxoso e o mais rapido dos paquetes que viajam para o norte do Brasil, sahirá para

Belem,
Madeira,
Lisbõa,
Leixões,
Vigo,
Cherbourg,
Fishguard e
Liverpool

no dia 2 de fevereiro, ás 10 horas da manhã.

A travessia de Belem a Vigo será feita em 12 dias, custando a passagem em Manãos apenas 133\$, (imposto inclusivo). Para o facto chamamos a attenção da distincta colonia hespanhola residente n'esta capital.

LINHA DE NEW YORK

Paquete *CLEMENT*, de 3.500 toneladas e com magnificas accommodações para passageiros de 1^a e 2^a classes, sahirá para Belem, Barbados e New York, no dia 8 de fevereiro, ás 10 horas da manhã.

LINHA DE IQUITOS

Paquete *NAPO*, esperado de New York no dia 30, sahirá para Iquitos, após á indispensavel demora.

Passagens de terceira classe para Vigo, Lisbõa ou Leixões, custam 125\$ nos vapores *Augustus e Jerome*, 133\$ nos vapores *Hilary, Loutrac, Antony, Ambrose e Anselm*. (Imposto de transporte inclusivo).

Vendem-se bilhetes de passagens da Europa para Manãos. No escriptorio da Companhia dá-se as necessarias informações.

BAGAGENS—Avisamos aos senhores passageiros que esta agencia se acha habilitada a fazer seguros de bagagens, por intermedio da companhia **MANHEIM**.

CARGA DE FRIGORIFICO—Chamamos a attenção dos srs. recebedores de carga nos frigorificos dos vapores d'esta Companhia para a clausula inserta nos respectivos conhecimentos, relativamente á descarga n'este porto. Somente aquelles que presentarem os despachos de cargas d'esta natureza dentro do prazo estipulado, será feita a restituição do frete extraordinario, devendo as contas serem apresentadas para o pagamento, o mais tardar, dez dias depois da partida do vapor.

BOOTH & COMP.
Agentes
Rua Dr. Constantino Nery, 3.

Fonte: Jornal do Comércio de JAN/1910

Figura 13. Pacotes de viagens oferecidos pelas demais empresas

PAQUETES ALLEMÃES

Hamburg--Sudamerikanische--Dampfschiffahrts--Gesellschaft
HAMBURG-AMERIKA-LINIE
Post, Passagier-und Frachtdampfer nach Nord-Brasilien

RIO PARDO—De 4.588 toneladas—H. S. D. G.
RIO NEGRO—De 4.556 toneladas—H. S. D. G.
RIO GRANDE—De 4.556 toneladas—H. S. D. G.

RIO NEGRO—Sahirá em 1 de Fevereiro.

Estes magníficos pacotes fazem a linha de Manáos a Hamburgo com escala por Pará, Madeira, Lisboa, Leixões, Vigo e Havre e são dotados de magníficas accommodações para passageiros

Dusendschon, Zarges & Comp.
Rua Marechal Deodoro, 15 e 17. Secção marítima.

LLOYD BRASILEIRO

SEDE NO RIO DE JANEIRO
66 Vapores-126.000 Toneladas
Movimento dos vapores da linha do Norte

BRASIL—Sahiu de Belem no dia 27 do corrente, conduzindo 5000 volumes de carga. Esperado a 31.
BRAGANÇA—Sahiu do Rio a 30 de dezembro. Esperado a 2 de fevereiro.
MANTIQUEIRA—Sahiu do Rio a 22 do corrente. Esperado a 10 de fevereiro p. vindouro.
MARANHÃO—Sahiu do Rio a 25 Esperado a 12 de Fevereiro.
PARÁ—Sahiu do Rio a 28, na linha rápida. Esperado a 11 de Fevereiro.
GOVÃO—Salte do Rio a 31. Esperado a 19 de Fevereiro.

Para melhores informações sobre fretes e passageiros, á tratar na agencia, á rua Marechal Deodoro, 7—Sohrado.

The Amazon S. N. Company, Ltd.
AVISOS MARITIMOS

LINHA DE IQUITOS

O vapor PERSEVERANCA sahirá para Iquitos entrando no rio Javary até Remate de Malés no dia 31, ás 5 horas da tarde em viagem de linha.
Recebe carga e passageiros.

LINHA DO RIO NEGRO

O vapor INCA sahirá para o rio Negro, no dia 1 de Fevereiro, ás 9 horas da manhã, em viagem de linha.
Recebe carga e passageiros.

VAPOR "HUMAYTHÁ"

Esperado do Pará no dia 30 do corrente, sahirá para o rio Madeira entrando no rio Machados, no dia 1º de fevereiro.
Recebe somente passageiros até a cachoeira do Machados.
Os agentes: CARLOS MONTENEGRO & C.
Rua Tenreiro Aranha n. 4.

LANCHA "CASEMIRO"

Esta lancha segue viagem para os rios Purús e Acre, no dia 2 de Fevereiro.
Recebe carga até mil volumes e passageiros de 1.ª e 3.ª classe, para o que dispõe de boas accommodações.
Expediente nos armazens de Tancredo Porto & Ca.

LANCHA "AIDA"

Seguirá no dia 3 de fevereiro para o rio Acre até o Xapury.
Recebe carga e passageiros.
A tratar com Antonio dos Santos Cardoso, á rua Quintino Bocayuva, n. 1.

Companhia Commercio e Navegação
Dusendschon, Zarges & C.

Linha regular para carga entre os portos do Rio de Janeiro e Manáos com escalas. Duas viagens por mez. Garantia-se, não só os fretes a preços reduzidos como tambem o bom tratamento e a bõa entrega de carga. Para mais informações dev dirigir-se aos consignatarios, á rua Marechal Deodoro.

Dusendschon, Zarges & C.
(Secção Marítima)

"MELITA"

Vende-se esta bõa lancha com pouco calado, porões para 40 toneladas de carga, machinas de 50 cavallos de força e com capacidade para rebocar com vantagem uma alvarenga de 30 toneladas.
Informações á rua Guilherme Moreira n. 13.

Gomes & Comp.
Succes. de Gomes Ribeiro & Comp.
Casa aviadora para o Rio Purús

SÓCIOS COMPONENTES—Luiz da Silva Gomes, e Evaristo José de Almeida

Commissões e consignações

Importação directa de todos os generos para aviamentos.
NAVEGAÇÃO MENSAL PARA O RIO PURUS
PELOS VAPORES NEPTUNO E S. LUIZ

Endereço telegraphico SMOG—Caixa no correio n. 109
USA-SR O CODIGO RIBEIRO
Rua Marcella Dias 29, (canto da rua Quintino Bocayuva)—MANAOS

Vapores dos Armazens Andresen
VAPOR "INDEPENDENCIA"

Transferiu a sahida para o rio Purús para o dia 2 de fevereiro.

DECLARAÇÕES

Bo publico e ao commercio

Aviso ao publico e particu larmente ao commercio desta praça, que dezoito cidadãos, com procura bastante para me representar em quaesquer negocios que me ligam respectivo, o dr. Virgilio Barbosa Lima. Manáos, 29 de janeiro de 1910 (31) *Edmundo Correa Lima.*

J. Pacheco

Participa aos seu amigos e frequetes que tendo se quitado o seu deposito de bebidas e lanhoaria, á rua Guilherme Moreira n. 23, que abriu provisoriamente na mesma rua n. 50, um novo deposito dos mecos artigos.

Pedidos feitos ao seu armazem de vinhos e cereas, a mes ma rua n. 23. (5)

Booth Line

Declaramos que, em observancia á disposição da lei d' orçamento da despesa federal e da embaraço e a renitencia e vapores de empresas nacionaes com linhas regulares sob bandeira brasileira, a fretes da tabella em vigor, não prejudica o direito dos cargadores e fretados de fretes que estabeleç mos para embarques em os navios da "The Booth Steamship Company."

Manáos, 20 de janeiro de 1910 *Zosé A. C., consignatarios.* (6-2)

EDITAES

Luzifania Repafiadora

De ordem do sr. presidente convido os dignos socios d' esta agremiação a reunirem em sessão de assembléa ge neral no dia 30 do corrente, ás 10 horas da tarde, em de cump se as disposições do § 1º do 16 dos estatutos.

Manáos, 25 de janeiro de 1910 *Leopoldo Witten* 1º secretario. (30-1)

Edifal

Da ordem do exm. sr. super dente municipal, fazo publico esta data em diante e em vir do decreto de 17 de julho de 1909, extinto o exercicio da mes ma em Manáos, os socios do respectivo aylo todo o indio que for encontrado no 2º e no 3º das ruas e praças dest sacão.

Manáos, 29 de janeiro de 1910 O secretario, *Rupkael Teney* (8-2 alt.)

Boulevard Amasonas

De ordem do exm. sr. ncl Superintendente Municipal chamamos concorrentes trinta dias, para o calcão a paralisados de granit Boulevard Amasonas, no tr comprehendido entre a pa calçada e a Avenida 13 de 2.

Os proponentes decla em suas propostas o pre cada metro quadrado de umento, incluindo o prep preparo da area e calcão e material fornecido pela mu palidade e o preço com o terial fornecido pela mu palidade.

As propostas em carti chadas, lacradas e firmas ebbidas, serão abertas uma hora da tarde do dia Fevereiro p. vindouro.

Os proponentes juntar suas propostas uma guia vando ter depositado nos da Intendencia 2000\$00 dinheiro ou titulos do Mun do Estado, em favor do Mun do Estado, para garantir a assignat contrato.

3.ª secção da secretaría, peritendencia municipal Manáos, 19 de Janeiro de 1910. O engenheiro chefe da cção *Jodo Carlos de 1910*

Villas operarias

Da ordem do sr. coronel intendente municipal e nos do n. 583 de 27 do no do corrente anno, chamamos para ser depositado nos da Intendencia 2000\$00 dinheiro ou titulos do Mun do Estado, em favor do Mun do Estado, para garantir a assignat contrato.

3.ª secção da secretaría, peritendencia municipal Manáos, 19 de Janeiro de 1910. O engenheiro chefe da cção *Jodo Carlos de 1910*

MALA REAL INGLEZA

Paquetes de luxo com as mais modernas e confortaveis accommodações, servico rapido e regular entre Manáos, Belem e os portos da Europa e Estados Unidos da America do Norte. Gabinetes de luxo, camarotes para uma, duas, tres e mais pessoas. Esplendidas accommodações para passageiros de terceira classe. Optimo tratamento. As malas fecham invariablymente trez horas antes das sahlidas e toda correspondencia deve ser enviada por intermedio da repartição competente.

LINHA DA EUROPA

Paquete HVALRV, de 6400 toneladas, o mais luxoso e o mais rapido dos pacotes que viajam para o norte do Brasil, sahirá para Belem, Madeira, Lisboa, Leixões, Vigo, Cherbourg, Fishguard e Liverpool no dia 2 de fevereiro, ás 10 horas da manhã.

A travessia de Belem a Vigo será feita em 12 dias, custando a passagem em Manáos apenas 13\$5. (imposto inclusive). Para o facto chamamos a attenção da distincta colonia hespanhola, residente nesta capital.

LINHA DE NEW YORK

Paquete CLIMBENT, de 4.500 toneladas e com magnificas accommodações para passageiros de 1.ª e 3.ª classes, sahirá para Belem, Barbados e New York, no dia 8 de fevereiro, ás 10 horas da manhã.

LINHA DE IQUITOS

Paquete NAPO, esperado de New York no dia 30, sahirá para Iquitos, após á indispensavel demora.

Passagens de terceira classe para Vigo, Lisboa ou Leixões, custam 12\$8 nos vapores *Asquith e Jerome*, 13\$2 nos vapores *Hilary, Laurance, Antony, Ambrose e Anson*. (imposto de transporte inclusive).

Vende-se bilhetes de passagens da Europa para Manáos, por intermedio da companhia MAXHEIM.

No escriptorio da Companhia dá-se as necessarias informações.

BAGAGENS—Avisamos aos senhores passageiros que esta agencia se acha habilitada a fazer seguros de bagagens, por intermedio da companhia MAXHEIM.

CARGA DE FRIGORIFICO—Chamamos a attenção dos srs. recbedores de carga nos frigorificos dos vapores d' esta Companhia para a clausula inserta nos respectivos conhecimentos, relativamente á descarga n' este porto. Somente aquelles que presentarem os despachos de cargas d' esta natureza dentro do prazo estipulado, será feita a restitução do frete extraordinario, devendo as contas serem apresentadas para o pagamento, o mais tardar, dez dias depois da partida do vapor.

BOOTH & COMP.
Agencia
Rua Dr. Constantino Nery, 3.

Navegação de Costa Santos & C.^a

VAPOR "TAVARES DE LYRA"

Segue para o rio Copé no dia 1 de fevereiro, ás 5 horas da tarde, recebendo carga e passageiros.

LANCHA "HERCULES"

Segue para o rio Aripuanã no dia 15 de fevereiro, recebendo carga e passageiros.

LANCHA "TUPY"

Segue para os rios Badajoz e Florim no dia 5 de fevereiro, ás 5 horas da tarde, recebendo carga e passageiros.

COSTA SANTOS & C.^a
Praça Tenreiro Aranha n. 1.

Navegação de B. Levy & Ca.

NOVA LINHA
DOS RIOS MADEIRA, MACHADOS E JAMARY
Sahidas regulares a 15 e 30 de cada mez

A 30 do corrente iniciando esta nova linha, sahirá ás 5 horas da tarde o vapor nacional "Rio Jamary" entrando nos rios Machados e Jamary.

Este vapor que dispõe de excellentes e confortaveis accommodações para passageiros, é todo illuminado a luz electrica, tem fabrica de gelo e ventiladores electricos.

Escalas, fretes e passageiros, as mesmas das tabellas que vigoravam na vicinca do contrato que tinham com o governo do Estado.

Recebe carga e passagiro a tratar com

B. LEVY & C
Rua Deodoro, 25 e 27.

A palavra turismo não existia no cotidiano da cidade, mas a empresa encaminhava-se para isso com a venda de um pacote chamado *1000 miles up the Amazon*, tornando-se muito popular, quando passou a ser promovido pela empresa e ao ser comercializado no mercado britânico. Não foi possível encontrar fontes consistentes quanto ao ano de publicação dos pacotes apresentados nas figuras abaixo, após análise dos documentos e periódicos supõe-se que a oferta deste pacote ocorreu entre os anos de 1900 a 1930.

Figura 14. Publicação do pacote "1000 miles up the Amazon"



Fonte: Museum Victoria Collections - <http://collections.museumvictoria.com.au/items/828401>
Acessado em: 25.01.2017

O que instigava o imaginário estrangeiro era a possibilidade de encontrar produtos europeus, prédios arquitetônicos comuns em seus países de origem em lugares longínquos, de encontrar semelhanças e reproduzir as práticas do seu cotidiano em outros lugares, como se não tivesse saído da sua cidade natal.

(ANDRADE, 2010 p. 16). Além disso, encontrar e identificar os elementos descritos nas narrativas dos viajantes e naturalistas, que visitaram a cidade na segunda metade século XIX e primórdios do século XX. Outros diferenciais que cativavam os estrangeiros, eram as instalações dos navios a vapor, como mostra a imagem abaixo:

Figura 15. Instalações dos navios da Booth



Fonte: Museum Victoria Collections - <http://collections.museumvictoria.com.au/items/828401>
Acessado em: 25.01.2017

Ainda haviam diversos passeios ofertados, como as “expedições nos rios locais” que saiam da área urbana da cidade, opções de passeio nos entornos de Manaus, como também a famosa visita ao encontro das águas muito comum nos dias atuais. Como mostra Tarence Keller Andrade:

Mesmo que devido a uma ausência de elementos para avaliar a percepção dos viajantes, esta narrativa revela algumas pistas do que poderia ser a prática [...] Sair de barco pelo rio Negro, observar o encontro das águas na formação do rio Amazonas e avistar alguns exemplares da fauna e flora local, transferindo aos praticantes à função de expectadores das paisagens. (ANDRADE, 2010 p. 17)

Nesse período, muitos aspectos foram fundamentais para viabilizar a acessibilidade à Manaus, como a política de embelezamento, o aumento do

tempo livre e do poder de compra que possibilitava as viagens ao Amazonas. Outros fatores que contribuíram foi a abertura de alguns rios Amazônicos à chegada dos grandes transatlânticos internacionais (MESQUITA, 2006). Além disso, o avanço da medicina tropical, a inserção dos bondes urbanos e a chegada dos empreendimentos hoteleiros.

4.3. LAZER MANAUARA

Durante o período da *Belle Époque*, a riqueza fácil que a borracha prometia, trouxe muitos estrangeiros e imigrantes de outros estados brasileiros à Manaus. Ao longo desse período, a atividade comercial era muito intensa e paralela a isso a vida cultural da cidade todo dia oferecia um novo espaço/atividade de lazer à população.

No início, os novos costumes europeus, causaram um grande choque cultural com os costumes locais, conforme relatam Edineia Mascarenhas em “A ilusão do fausto: Manaus 1890 – 1920” e Otoni Mesquita no livro “Manaus: História e Arquitetura 1852 – 1910”. Pois, a economia propiciada naquele período, ocasionou o grande crescimento repentino da cidade, a instalação de empresas e imóveis modernos que passavam a ideia de progresso e lazer, agregado aos hábitos culturais de estrangeiros e imigrantes.

A cidade oferecia muitas atividades culturais, Mesquita (2006 p. 148) expõe algumas dessas atividades através da releitura feitas do texto de Felipe Augusto Fidanza no Álbum do Amazonas: Manaus 1901 – 1902, que explana um pouco sobre como ocorria a vida cultura da cidade:

[...] fala de uma cidade com uma intensa vida noturna e variadas diversões. Além do Teatro Amazonas, que, com certa frequência, apresentava companhias italianas, indicava a existência do “Eden-Teatro”, na Praça da República, que era um “theatro-barracão” de feição popular, onde se apresentavam as companhias de “ordem inferior”, mas havia também um circo ou “colyseu tauromachico” localizado no bosque da cachoeirinha; e, na Avenida Eduardo Ribeiro, havia o Cassino Amazonas, que oferecia espetáculos de “cançonetas, bailado, etc”. apresentados por artistas de várias nacionalidades e com diversificada programação para todas as noites no *café chantant*. [...] O Estado demonstrava-se preocupado com o lazer da população e oferecia recitais com as “magníficas bandas do Regimento Militar do Estado” no jardim da Praça da República. (FIDANZA, 1939?, p. 1 *apud* MESQUITA, 2006, p. 148)

Como descrito, várias companhias de Teatro vieram à Manaus para fazerem suas apresentações, muito destes espetáculos no mundialmente famoso Teatro Amazonas, fundado em 1896, uma das significativas obras arquitetônicas do período áureo.

“A construção de um teatro em Manaus era reivindicada há várias décadas.” (MESQUITA, 2009 p. 196) Mas, foi mais um ato de ostentação de riqueza e demonstração de civilidade, do que uma necessidade da vida artístico-cultural da cidade. Contudo, sua apresentação de inauguração do teatro aconteceu somente 13 anos depois do início de sua construção.

Outro teatro que fazia parte da vida cultural da cidade era o *Éden-Theatro*, inaugurado em 1888. Possuía melhores acomodações do que o teatro Beneficente Portuguesa⁹ que não suprimia mais a demanda da época. Construído pelo proprietário do Hotel do Commercio, o português Benjamim Lucas, localizado na Praça da República, foi este teatro que recebeu o primeiro recital lírico noticiado na cidade no dia de sua inauguração.

Páscoa (2009 p. 25), relata que entre todas as atividades que existiam na cidade durante o período, a música foi uma das mais preferidas, pois estava presente em quase todas as ocasiões e estabelecimentos que existiam. Basta analisar os jornais publicados à época, onde é possível encontrar anúncios de apresentações variadas em bares, teatros, cafés-concertos, nas ruas, praças, hotéis, restaurantes, ou seja, é notável a grande participação popular. Como mostram as figuras.

Figura 17. Anúncio de apresentações



Fonte: Jornal Amazonas publicado em 07.09.1881

Figura 16. Anuncio de apresentações



Fonte: Jornal Amazonas publicado em 21.04.1880

⁹ Primeiro teatro de Manaus que se tem conhecimento.

Figura 19. Anúncios de Apresentações

THEATRO BENEFICENTE.
Quinta-feira, 22 de Abril de 1880

da atriz
FESTA ARTISTICA
ROSA DA SILVA

Depois que a orchestra tiver executado a bonita phantasia da opera *Ernani*, arranjada pelo distincto amazonense *Virgolino Gomes Pereira*, seguir-se-ha a 1.^a representação da comedia em um acto:

Tradução de
AS CAMPAINHAS
PINHEIRO CHAGAS
PERSONAGENS:
Francisco Pimenta—Sampaio,
Rosa Pimenta . . . —D. Rosa.
Actualidade.

A representação da comedia em 1 acto:
OS PRIMOS

A representação da comedia em um acto.
DISPA-SE.

A representação da comedia em 1 acto:
GATO POR HOMEM

Nos intervallos a orchestra tocará a linda quadrilha intitulada:
AMAZONENSE.

Composição do sr. *Virgolino Gomes Pereira*, e dedicada ao exm. sr. *Joaquim Anselmo Rodrigues Ferreira*.

Principiará ás 9 horas.

A beneficiada, certa da benevolencia e protecção que o illustrado publico amazonense costuma dispensar aos artistas, desde já agra lreos a todos os seus convidados, protestando-lhes a sua eterna gratidão.

Fonte: Jornal Amazonas publicado em 17.12.1880

Figura 18. Anúncios de apresentações

THEATRO AMAZONAS
Grande Companhia Dramatica
DIAS BRAGA
Fundada em 20 de Novembro de 1883

Empreza—**José Fernandes de Carvalho**
Amanhá !--- ESTREA --- Amanhá !
Quarta-feira, 24 de outubro de 1900
DA COMPANHIA DRAMATICA MAIS ANTIGA DO BRASIL
GRANDIOSA NOVIDADE!!
RUIDOSO SUCESSO PARISIENSE
PRIMEIRA e UNICA representação do famoso drama em 5 actos e 7 quadros, original do dramaturgo francez **GASTON MAROT**, traduzido por **AFONSO GOMES**, intitulado:

O COMBOIO N. 6

A acção decorre: 1.^o e 2.^o acto em Cherbourg e os restantes em Paris

TITULOS DOS QUADROS

1. ^o —Plano infernal	4. ^o —Herança que se escapa.
2. ^o —Tentativa de suborno.	5. ^o —Deshonra e perdão.
3. ^o —O decarrilamento do comboio	6. ^o —A festa das lavadeiras.
	7. ^o —Felicidade e punição

A canção e coro das lavadeiras é original do maestro
JOSE NUNES

Mise-en-scene do artista **DIAS BRAGA**
Bilhetes á venda na **CASA HAVANEZA** e á noite na bilheteria do **THEATRO.**

Fonte: Jornal Commercio do Amazonas publicado em 23.10.1900

A inauguração do Teatro Amazonas, foi um divisor de classes nesse período, pois a partir deste momento a classe operária pode usufruir dos espetáculos que o Éden-Theatro oferecia.

Mas de alguma forma pode-se dizer que apenas a elite econômica e social compareceu a tais espetáculos. Bastaria argumentar que em 1892 o jornal do operariado local, *O Gutemberg*, tinha seu cronista teatral, que dava pareceres sobre os espetáculos que ocorriam no Éden e isto já é indicativo suficiente para se perceber que os leitores desse periódico, a classe trabalhadora, também se interessavam, dentre outras coisas, por ópera. (PÁSCOA, 2009 p. 103)

Através dos jornais da época, é possível notar também outro segmento que fazia parte do lazer da sociedade manauara: os restaurantes e cafés. Pode-se encontrar diversas publicações acerca das vendas dos seus serviços, muitos deles estavam localizados em hotéis da cidade, agregado às apresentações musicais anunciadas à época, que fazia parte do cotidiano da cidade. Como mostram os recortes de jornais a seguir.

Figura 21. Anúncio publicitário

NOVO RESTAURANTE
DOS
DOIS AMIGOS
DE
FERREIRA & GUIMARÃES
RUA DO IMPERADOR
Em frente à typographia do Journal do Amazonas.

Mais um restaurante franquea hoje as suas salas ao respeitavel publico que ali encontrará, além do rigoroso asseio e da promptidão e pontualidade ingleza, os mais appetitosos manjares, e o que ha de melhor e de mais saboroso na arte culinaria.
Precos sem competencia.
Recbe-se assignaturas mediante prévia convenção; manda-se almoço e jantar á casa do freguez.
Os proprietarios do restaurante promettem servir bem e do melhor, tudo por precos commodos.—Aos dois amigos.

HOJE! HOJE!

Fonte. Jornal Amazonas publicado em 17.12.1882

Figura 21. Anúncio publicitário

Restaurante
Café Brazil
Avenida Eduardo Ribeiro

Nas melhores condições de fazer-se um sócio em pouco tempo, traspassa-se este importante estabelecimento também aceita-se um sócio em boas condições, sendo solidário visto ter de retirar-se.
Trata-se no mesmo. (911-45)

Fonte. Jornal Amazonas publicado em 26.06.1882

Figura 22. Anúncio publicitário

ANUARIO DE MANAOS
Hotel Restaurant Français
MOYSES MALCA & CIA
AVENIDA EDUARDO RIBEIRO, 35 E 37
Cada postal, 12 A TELEPHONE, 7
MANAOS

Este estabelecimento, situado no ponto mais agraavel da cidade, em prédio novo e provido de commodas arcaharias, hygienicas e illuminadas a luz electrica, está em condições de receber as Ex.ªs. famílias e hars. viajantes

COSINHA VARIADA E SERVIÇO DE PRIMEIRA ORDEM
Grande concerto todas as noites Aceito e meditação nos preços

Fonte. Anuario de Manáos 1913-1914

Figura 233. Anúncio publicitário do restaurante do American Hotel

American Hotel
AVENIDA EDUARDO RIBEIRO
Tem quartos mobilhados para hospedes.
Recobe assignaturas

Restaurante permanente
todas as noites até depois dos espectaculos
Sempre variedades de comidas frias e quentes a la carte
Serviço feito a capricho por pessoal habilitadissimo
BEBIDAS SEMPRE GELADAA
Precos os mais commodos de todos os seus congengeros

Fonte. Jornal Comércio do Amazonas publicado em 01.08.1999

Figura 24. Anúncio publicitário

Cafè Avenida
BILHARES
Estabelecimento de primeira ordem
—no genero—
Serviço esmerado de botequim, café, leite e sandwiche a qualquer hora.

Artigos para bilhares
Tem á venda em sortimento completo, de artigos proprios, como sejam: pau de qualidade superior e muito resistente e tacos finos Professor e Bengala, ditos communs com talão de borracha, pesados e de madeira superior, bolas de marfim, gu especial, solas para tacos, marfins, obreias, paraquizes para tacias, marcas para o trinta e um e respectivas bolas e costas, tinte para tingir-bolas veranheiras, liquida e em pó, jogos de ganhão, xadrez e damas; jogos de daminó inquebraveis, cestininhos para fixas, corrimboquese, dados etc. etc. Tudo a preços baratos garantindo-se a superior qualidade dos artigos.

Secção de vinhos
Recobe directamente dos vinicultores e vende a retalho, engarrafado e em barris, o superior Vinho Verde da Serra (Alto Vouga), Collares marca Celeste e o atumado Vinho de Chero da Caloura da lavra do sr. Mouta Vieira.

Avenida Eduardo Ribeiro n. 39

Restaurante 1.º de Maio
Rua dos Remedios ns. 9, 7-a, 9-b e 9-c
(Perto do caes do desembarque)

Este estabelecimento de Botequim e Restaurante á milnuta, tem cosinha á portingueza, Brasileira e Ingleza, para o que dispõe de pessoal competentemente habilitado tanto na cozinha como na sala.
Refeições a qualquer hora até á meia noite. Pratos especiais, systema do Rio de Janeiro. Excellentes vinhos Verde, Collares, Madeira e Porto Deposito de gelo (preço da fabrica).
Choppes, cervejas, aguas mineraes, etc.

Visitem o "Restaurante 1.º de Maio", para poderem apreciar o que é limpeza, asseio e promptido.

OS PROPRIETARIOS,

Fonte. Jornal Correio do Norte publicado em 01.01.1912

Nota-se também instalações e apresentações de companhias circenses durante o período áureo, quando existiram muitas propagandas presentes nos jornais da época, dentre eles, o Circo Brasileiro, Grande Circo Zoológico Francez e Circo Anglobrasileiro, demonstrando algumas das companhias circenses que passaram pela cidade.

Figura 25. Propaganda do Circo Brasileiro

Circo Brasileiro. — Tere lugar ante-hontem o segundo espectáculo que a companhia «Victoria União» deu nesta capital, no circo construido contiguo ao hotel Veneziano.

A pesar das noites tempestuosas e da chuva que cahiu antes e durante o espectáculo, a concurrencia foi regular.

A companhia é limitadissima, por isso difficilmente poderá exhibir variados trabalhos. No entanto alguns delles são bem executados.

Na noite de ante-hontem foram offerecidos aos artistas bastantes ramalhetes, o que prova a boa aceitação que elles tem deste publico sempre generoso.

Fonte. Jornal Amazonas publicado em 01.05.1886

Figura 26. Propaganda do Circo Francez

CIRCO FRANCEZ

Praça 5 de Setembro

HOJE! HOJE!

Esplendida função!!!

Os palhaços na ponta!!!

Trabalhos variados!!!

BREVEMENTE

OS BANDIDOS DA CALABRIA

OU

MORTE DO CELEBRE BANDIDO YAMPA

Ao Circo! Ao Circo!

Fonte. Jornal Diário de Manaus publicado em 10.04.1892

Figura 27. Propaganda do Circo Anglobrasileiro

CIRCO ANGLO BRAZILEIRO

Empresa J. G. Ribeiro

HOJE HOJE

INIMITAVEL SUCESSO! SURPREHENDENTE NOVIDADE

Explendido festa 3

Provisada em beneficio do sympathico e mimoso jovent

TITO

O PRIMEIRO ARTISTA da troupe, que apenas tem 4 ANNOS de idade!

Todos ao beneficio do grande gigante!

Bijou da companhia

Para este espectáculo infantil chama-se attenção de todas as crianças de Manaus

SAI POEIRA

O PALHAÇO **CHICO** promette pintar a mamangosta noute!

Ao Circo! Ao Circo!

AS OITO E MEIA HORAS

Fonte. Jornal O Americano publicado em 21.11.1889

Figura 28. Propaganda do Grande Circo Zoologico Francez

Grande Circo Zoologico Francez

A primeira companhia que tem vindo aos Estados Unidos do Brazil

DIRECTOR E PROPRIETARIO

JOÃO PIERRE

REPRESENTANTE

FRANCISCO PEREIRA DA ROCHA

ESTREA BREVEMENTE

Na Praça 5 de Setembro

Grande companhia equestre, gymnastica, acrobata; mimica, areolista contoncionista, funambulesa, dançarina e zoologica

Esta importantissima companhia cujo elenco compoem os mais bellissimos artistas de toda genero e que tem brilhante successo tem o honra de vir a esta cidade onde se tem apresentado, vem agrada a Capital Federal, onde deu 243 espectáculos sempre com vagoz e aplausos.

ELENCO DA COMPANHIA

JOÃO PIERRE director e proprietario enahado como o primeiro empresario que tem vindo ao Brazil

Silva Junior	Mestre de equitação	Antonio M. de S.	Colista mimico e acrobata
Alfredo Tavares	1º Saltador de Reya	Antonio Orlan	Contoncionista e saltador
Domenico Balbo	1º Camarão de equitação	Pedro Orlan	Contoncionista saltador e mimico
Clayton	1º Ba de Reya	Joaquim Medeiros	Saltador acrobata e gymnastico
Jorge de S.	O dançarino dos acrobatas		

COZINHA JUNIOR, Estrella do Norte, 1º Saltador, Gymnastica e Equitativa que tem vindo aos Estados Unidos do Brazil sem ao em difficuldade como era dignidade nos seus trabalhos.

José Junior, Estrella Verde, a primeira Equitativa e Academica do mundo a maior novidade do século 10, a rainha do tepido.

Henri de la Plata, encarnada na pessoa do joven Para Rega a mais graciosa das Espanholas, equitativa amonstrando todo universo com os seus extraordinarios trabalhos.

MARISTA, 1ª artista gymnastica, equitativa e funambulesa do Brazil.

ANALLA, phisico-artista equitativa e acrobata com oiro em todas as capitales.

BOIS PALHAÇOS

NASCIMENTO o palhaço (gachal) de todas as capitales Sul-Americanas, e Populo 23.

O ELEPHANTE de 1000 libras do Circo de Louvres de Paris que tem creado o verdadeiro asombro.

MIL FANNI, formosissima EGUA que obtive premio de belleza da exposição de animas da raza, officada em Havre.

Um bello LEÃO, o bello animal da India comprado no Hypotrom de Paris.

Uma bella ONÇA, a Rainha da Floresta, com este animal o director adquiriu uma condecoração na Capital Federal.

Sr. KORO, Gracioso Mono do Canada e mestre da cozinha do sr. BIL.

Fonte. Jornal Diário de Manaus publicado em 18.03.1892

De acordo com Selda Costa (1996) outro segmento de lazer muito popular naquele período eram os eventos esportivos, muito estimulados por estrangeiros, seu maior público era a população analfabeta. Como o preço alto dos melhores teatros e cinemas impelia a população da cidade para os centros de diversões mais acessíveis, espetáculos mais baratos e circos animavam este público, além dos arraiais e festas juninas irregulares.

Se de um lado as regiões populares se tornavam o espaço dos encontros disfarçados por parte dos viajantes e trabalhadores menos favorecidos que por ali circulavam os hotéis *El Dorado*, *Cassina* e do Comércio permitiam revelar o encontro dos gentis cavalheiros do boom da borracha com as belas meretrizes europeias. (ANDRADE, 2010 p. 43)

Com a popularização e riquezas geradas pela *heveas brasiliensis*, meretrizes locais, nacionais e internacionais faziam parte do lazer manauara, principalmente, as exóticas europeias. Muitas delas tornavam bastante lucrativas as casas de diversões, como era o caso dos hotéis *El Dorado*, *Cassina* e *Commércio*. Como Mascarenhas (2007) descreve a prática da prostituição era muito presente na população mais abastada, pois autoridades e representantes da elite local e outras regiões eram clientes assíduos.

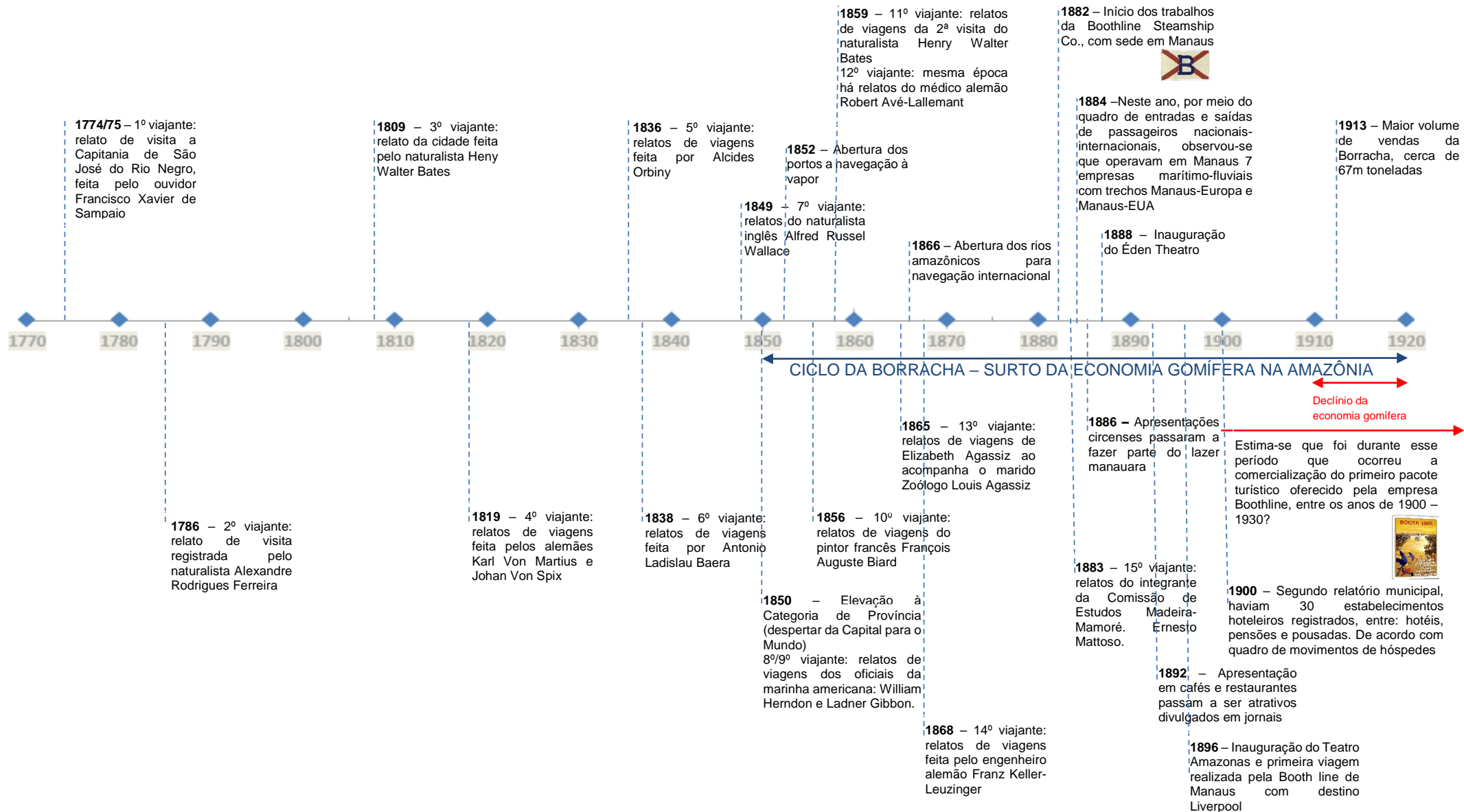
Mesmo com tamanha movimentação, diante da dinâmica cultural e econômica na cidade de Manaus durante o período estudado, as inúmeras construções, revitalizações, além das atividades que ocorriam naquele período, não foram encontrados registros explícitos de atividades turísticas. Contudo, conjectura-se que isto se deve ao fato de que os conceitos de turismo e turistas só foram cunhados no fim do Séc XIX e início do Séc. XX na Europa. Portanto, não era conhecido e nem usualmente utilizado o termo turista para designar os viajantes. De outro modo, o foco de análise sobre a atividade turística no período mencionado era diferente do atual, pois enfatizava, sobretudo, os aspectos econômicos resultantes dessa prática, como a quantidade de turistas que visitava determinada localidade e seu tempo de estadia.

Além de outros aspectos diferenciais para o destino, como os impactos socioambientais, os relacionamentos entre visitante e núcleo receptor, eram praticamente ignorados, desconsiderando outras formas de viagem, que não se expressassem estatisticamente. Mas os acontecimentos ocorridos em Manaus naquele período apontam que tal atividade acontecia, ainda que sem registros devidos. Pois, de acordo com os levantamentos, algumas visitas à cidade se

caracterizam como segmentos específicos do turismo: o turismo científico, o de negócio e o cultural. Estes tipos de turismo tornam-se bem evidentes, conforme os relatos e registros apresentados.

No intuito de melhor evidenciar estas afirmações, estabeleceu-se uma linha do tempo demonstrando algumas atividades que aconteciam, registrando relatos de viajantes, a inauguração de monumentos e abertura de estabelecimentos hoteleiro, cafés e restaurantes em que aconteciam atividades voltadas para a sociedade da época que o visitante usufruía.

Atividades 'turísticas' no período da Belle Époque



De acordo com a linha de tempo elaborada, pode-se notar o registro de atividades que atualmente são consideradas turísticas, como por exemplo as visitas de diversos profissionais que tinham como objetivo registrar a Amazônia, muitos deles relatam a arquitetura da Cidade de Manaus com o decorrer dos anos, a quantidade de pessoas que visitavam a cidade quando ocorriam festas populares e religiosas, a cultura local, fauna e flora. Muitos vinham a trabalho e usufruíam dos serviços oferecidos, tais como atrações musicais, teatrais, dos serviços oferecidos pelo Hotel Cassina.

Nessa mesma linha de análise, se estabelecermos um comparativo de algumas das construções locais voltadas para o lazer dos barões da borracha, que também serviam de opções para os viajantes que estavam de passagem pela cidade, podemos afirmar que, segundo os conceitos modernos de turismo, estes locais estariam classificados como parte da oferta turística local. Entre eles, temos os principais pontos turísticos de Manaus presentes nos dias atuais, como Teatro Amazonas. E aqueles que não existem, mas foram muito populares antes da criação do Teatro, como é o caso do Teatro Beneficente Portuguesa, primeiro da cidade.

Ademais, a Abertura dos rios amazônicos à navegação estrangeira, os impactos proporcionados por essa ação, o registro de viajantes nacionais e estrangeiros, a venda do primeiro pacote turístico pela empresa *Boothline*, o *1000 miles up the Amazon*, se forem analisados sob a ótica das teorias do turismo, podem ser definidos como componentes de um sistema maior, envolvendo o poder público, privado, população local e turistas, que conceitualmente nos dias atuais é conhecido como sistema turístico. Assim, ainda que sem registros evidentes, tem-se com base nos descritivos apresentados, demonstrações de aspectos relativos às atividades de viajantes e turistas no período Àureo da Borracha na capital amazonense.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

É difícil dizer em qual momento se iniciou a atividade turística, uma vez que viajar é um fator comum desde a pré-história até aos dias atuais, quer seja na procura de novos territórios, na exploração de paisagens desconhecidas, na busca por conhecimento ou prazer. Mas, direcionando para o histórico da atividade no Brasil e em Manaus, até certo ponto as atividades econômicas que ocorreram, anteciparam a utilização de serviços turísticos comuns na Europa durante o período estudado. Pois, com a abertura dos portos à navegação internacional, e a chegada da família real portuguesa ao Brasil, foram introduzidos muitos costumes europeus que passaram a fazer parte do cotidiano.

Foi a partir daí que surgiram os questionamentos desta pesquisa, de como e quando, ocorreu o turismo, ainda que incipiente em Manaus? Quais foram as iniciativas e ações significativas para o seu desenvolvimento que marcaram a história do turismo em Manaus? Assim, propôs-se como objetivo geral desta pesquisa, apresentar uma perspectiva histórica, de fatos e aspectos que poderiam evidenciar a existência do turismo em Manaus, durante o período da Belle Époque, nos anos de 1880 a 1920.

Para alcançar este objetivo foram necessários 3 semestres de intensa procura na Biblioteca Pública do Estado e no *site* da Biblioteca Nacional, mais especificamente na Hemeroteca digital. Foram estudados cuidadosamente todos os jornais que circulavam na cidade, compreendendo o recorte de tempo estudado. Poucos foram os livros utilizados que fundamentam o assunto, uma vez que é escassa a bibliografia voltada para o turismo em Manaus. Basicamente utilizou-se autores que trabalham com a história amazonense, tais como Otoni Mesquita, Edineia Mascarenhas Dias, Seldo Braga, Márcio Páscoa, entre outros autores que apresentam a história da cidade a partir de diversas perspectivas.

Os primeiros rascunhos iniciais desse trabalho se voltavam para a ideia de que durante o período da Belle Époque existia a atividade turística na cidade de Manaus, uma vez que muito dinheiro circulava na cidade e na região norte, um lugar novo no qual muitos aventureiros apreciavam em desbravar, além de que o turismo era uma prática conhecida, mas pouco discutida nos países europeus.

A delimitação do período estudado também foi definida considerando que nesse tempo, na Europa, muitos serviços foram modernizados para atender o fluxo de turistas que fazia as viagens do *Grand tour*, período em que também eram populares as viagens motivadas pelo turismo de saúde e jogos de azar, e o segmento hoteleiro busca chamar a atenção e se modernizar, oferecendo serviços que contribuíram para popularizar o turismo de lazer.

Além dos aspectos mencionados, há ainda outros fatos marcantes do turismo internacional relativos a esse período: as viagens de lazer tiveram os seus registros iniciais no final do século XVIII e início do XIX; as férias desportivas e camping tornaram-se populares entre os membros menos abastados da sociedade; em 1841, Thomas Cook, lançou o primeiro pacote turístico, e fundou a primeira agência de viagem no mundo, *Thomas Cook & Son*, introduzindo o conceito de viagem organizada. E no Brasil, no ano de 1808, com a chegada da Família Real, incentivou-se a construção e instalação de hospedarias mais modernas que ofereciam serviços de espetáculos voltados para elite, os cassinos, hotéis cinco estrelas e os banhos termais, entre outros.

Mas, após incansáveis horas de pesquisa nos livros, documentos e nos jornais do período, notou-se que na cidade de Manaus não havia menções diretas a atividade turística, frustrando a ideia principal de que existia o turismo na capital. A partir daí passou-se a estudar os segmentos que possibilitavam a existência do turismo em uma localidade, partindo dos conceitos e ideias mais básicas de quais bens e serviços eram necessários para existir a atividade, tais como: economia, fluxo de pessoas, transportes, hotelaria e lazer.

Assim, decidiu-se por discorrer sobre como poderiam ser considerados esses tipos de turismo na cidade de Manaus, desde a criação do Forte até o período da Belle Époque. Dessa reflexão, chegou-se a percepção de que dois segmentos turísticos ocorreram em Manaus: o turismo científico, caracterizado pelos relatos dos viajantes que desbravam a floresta amazônica, e o de negócios que ocorreu com o Boom da borracha. Durante o período estudado ocorreram muitas viagens a Manaus, mas somente 15 viagens foram registradas por historiadores, naturalistas, geólogos, artistas, em livros e nos jornais da época, que catalogaram a arquitetura, costumes, fauna e flora da Região, bem como de Manaus.

Entendendo que um meio possível para identificar visitantes nas cidades é a existência de hotéis e hóspedes, buscou-se investigar os estabelecimentos hoteleiros e os registros de hóspedes no período estabelecido na cidade de Manaus. Assim, notou-se que o desenvolvimento dos meios de hospedagem foi marcante no final do século XIX e início do XX, tanto em termos de categorias, quanto de estruturas mais sofisticadas como os hotéis Cassina, Français e Grand Hotel, que surgiram no período de inauguração das grandes construções e obras de embelezamento da Belle Époque.

Ainda através de dados coletados no Almanach Administrativo, Historico, Estatístico e Mercantil da Provincia do Amazonas – 1884, percebeu-se que havia uma movimentação de hóspedes nesses estabelecimentos, confirmando a informação, Duarte (2009) apresentou o relatório de registros de alguns hotéis, entre os anos de 1877 a 1900, existentes na capital.

Para reforçar a ideia de que havia um fluxo de hóspedes, passou-se a estudar o transporte desenvolvido no período definido para a pesquisa, e constatou-se que a cidade tinha empresas de transporte e de seguro marítimo fluvial de grande porte, inclusive com uma empresa chamada de Booth Steamship Company, comercializando na Europa pacotes turísticos pela Amazônia. Os dados mais expressivos encontram-se no Almanach Administrativo, Historico, Estatístico e Mercantil da Província do Amazonas, no ano de 1884. .

Constatou-se ainda, que a atividade comercial na cidade era muito intensa, com muitas companhias de Teatro vindo à Manaus para fazer suas apresentações para a elite, no Teatro Amazonas, fundado em 1896, uma das significativas obras arquitetônicas do período áureo. Para os menos abastados ofereciam espetáculos no *Éden-Theatro*, inaugurado em 1888.

Através dos jornais da época, pode-se notar outro segmento que fazia parte do lazer da sociedade manauara, os restaurantes e cafés. Foi possível encontrar anúncios de apresentações musicais variadas em bares, teatros, cafés-concertos, nas ruas, praças, hotéis, restaurantes, que teve grande participação popular. Além disso ocorriam apresentações de companhias circenses, dentre eles o Circo Brasileiro, Grande Circo Zoológico Francez e Circo Anglobrazileiro, entre outros.

Haviam ainda, os eventos esportivos, estimulados por estrangeiros, muito populares entre a população menos abastada, que também eram os maiores

consumidores de espetáculos em hotéis mais baratos e circos, além dos arraiais e festas juninas irregulares. Uma opção de lazer bastante popular, foram as meretrizes que tornavam bastante lucrativas as casas de diversões, como era o caso dos hotéis *El Dorado*, *Cassina* e *Commércio*.

Entretanto, mesmo diante de tantos aspectos característicos do turismo, a ausência de um registro específico sobre este fenômeno no recorte de tempo delimitado para a pesquisa, dificultou a realização de análises mais aprofundadas sobre o tema. Porém, de outro modo, trouxe à tona a necessidade de se investir um pouco mais nesse tipo de pesquisa, no intuito de revelar fatos históricos sobre o turismo na cidade de Manaus, particularmente entre os anos de 1880 a 1920, recorte temporal tão significativo para a cidade de Manaus e para os manauaras. Inclusive porque parte dessa história é hoje representada pelos principais ícones turísticos da cidade, como o Teatro Amazonas, por exemplo.

Ademais, as mudanças estruturais, econômicas e culturais que Manaus passou nesse período, sem dúvida, provocaram o afluxo de visitantes para a cidade, mesmo sem os devidos registros históricos de atividades turística à época. Das correntes de viajantes que estiveram presentes na capital amazonense, algumas apresentaram características semelhantes ao turismo científico, de negócio e o cultural, bem evidentes, ao examinarem-se os relatos e registros apresentados.

Ressalta-se que esta pesquisa foi trabalhada com base nas bibliografias existentes, e nos poucos documentos e jornais daquele período que estão disponíveis e se tem conhecimento. Ainda assim, são poucas fontes comparadas a todas que existem, mas que não são disponíveis para o público em geral.

Outra informação de suma importância para essa pesquisa, é a utilização dos dados encontrados pelo musicólogo Márcio Páscoa, que afirma o pagamento de diárias a guias, tal informação pode ser encontrada na exposição do Barão de Maracaju entregue à Administração da província¹⁰. De forma alguma há dúvida da informação fornecida, mas a análise dessa fonte primária poderia elucidar a incerteza acerca da palavra “guia”, pois há muitas interpretações, por vezes errôneas.

¹⁰ Em conversa informal com o autor descobriu-se que o documento encontra-se no Museu Amazônico, mas não foi possível ter acesso.

Uma vez que não tem como definir se o autor após a leitura do documento, está se referindo a guias de turismo, guias turísticos ou qualquer outra tipologia de guia. Informação que enriqueceria esta pesquisa e comprovaria que haviam serviços turísticos sendo ofertados na cidade durante o período áureo, sendo nesta época o início da atividade em Manaus.

Esta pesquisa permitiu conhecer mais sobre a história da cidade de Manaus e o legado deixado desde a Belle Époque, contribuindo para a valorização da atividade e cultura local. Espera-se, pois, que as informações trazidas sirvam de orientação para as reflexões aqui propostas e contribuam com novas indagações.

REFERÊNCIAS

AGASSIZ, Louis e E AGASSIZ, Elizabeth Cary. 1938. *Viagem ao Brasil: 1865 - 1866.* São Paulo : Nacional, 1938.

Amazonas. 1886. Jornal Amazonas. *Annuncios.* Manaós, Amazonas, Brasil : Jornal Amazonas, 01 de Maio de 1886.

Amazonas, Diário Oficial do Estado do. 1896. Diário Oficial do Estado. *Annuncios.* Manaós, Amazonas, Brasil : Província de Manaós, 21 de Junho de 1896.

Amazonas, Governo do. 1884. *Almanach Administrativo, Historico, Estatístico e Mercantil da Provincia do Amazonas (AM) - 1884 Vapores.* Manaus : Typographia do Amazonas, 1884.

Amazonas, Jornal Commercio do. 1900. Jornal Commercio do Amazonas. *Annuncios.* Manaós, Amazonas, Brasil : Jornal Commercio do Amazonas, 23 de Outubro de 1900.

— **1889.** Jornal Commercio do Amazonas. *Annuncios.* Manaós, Amazonas, Brasil : Jornal Commercio do Amazonas, 01 de Agosto de 1889.

Amazonas, Jornal do. 1880. Jornal do Amazonas. *Annuncios.* Manaós, Amazonas, Brasil : Jornal do Amazonas, 21 de Abril de 1880.

Amazonas, Jornal. 1881. Jornal Amazonas. *annuncios.* Manaós, Amazonas, Brasil : Jornal do Amazonas, 07 de Setembro de 1881.

— **1880.** Jornal Amazonas. *Annuncios.* Manaós, Amazonas, Brasil : Jornal Amazonas, 17 de Dezembro de 1880.

—. **1882.** Jornal Amazonas. *Annuncios*. Manaós, Amazonas, Brasil : Jornal Amazonas, 17 de Dezembro de 1882.

—. **1882.** Jornal Amazonas. *Annuncios*. Manaós, Amazonas, Brasil : Jornal Amazonas, 26 de Junho de 1882.

Americano, O. 1889. Jornal O Americano. *Annuncios*. Manaós, Amazonas, Brasil : Jornal O Americano, 21 de Novembro de 1889.

ANDRADE, Terence Keller. 2010. *Da emergência à modernização: Os primeiros lugares turísticos de uma cidade Amazônica*. Paris : Centre pour la Communication Scientifique Directe (CCSD)/ Centro de Comunicação Científica direto, 2010.

ANSARAH, Marilia Gomes dos Reis. 1999. *Turismo: segmentação de mercado*. São Paulo : Futura, 1999.

BARBOSA, Ycarim Melgaço. 2002. *História da viagens e do Turismo*. São Paulo : Aleph, 2002.

Barés, Manaos, Tarumãs: o processo histórico da urbanização de Manaus.

FREIRE, José Ribamar Bessa. 1987. 1987, *Arquitetura e Urbanismo*, pp. 53-60.

BARRETO, Margarita. 2007. *Cultura e Turismo: Discussões contemporâneas*. São Paulo : Papirus, 2007.

BENI, Mário Carlos. 2003. *Análise Estrutural do Turismo*. São Paulo : SENAC, 2003.

Borges, Vavy Pacheco. 1993. *O que é história. 2ª edição*. São Paulo : Brasiliense, 1993.

BRASIL, Ministério do Turismo. 2006. *Segmentação do Turismo: Marcos Conceituais*. Brasília : Ministério do Turismo, 2006.

BRASIL, Ministério do Turismo. 2010. *Turismo de Estudos e Intercâmbio*. Brasília : Ministério do Turismo, 2010.

BURK, Peter. 1992. *A escrita da história: novas perspectivas*. São Paulo : Unesp, 1992.

Collections, Museum Victoria. 25. Pacote 1000 miles up the Amazon. *Museum Victoria*. [Online] 2017 de Janeiro de 25. <https://collections.museumvictoria.com.au/items/828401>.

Comércio, Jornal do. 1910. Jornal do Comércio. *Annuncios*. Manaós, Amazonas, Brasil : Província de Manaós, 01 de Janeiro de 1910.

COSTA, Selda Vale da. 1996. *Eldorado das ilusões*. Manaus : Universidade do Amazonas, 1996.

Cruzeiro, Revista. 1962. Cidade Flutuante. *Cidade Flutuante*. Manaus, Amazonas, Brazil : Cruzeiro, 07 de JULHO de 1962.

Duarte, Durango Martins. 2009. *Manaus entre o passado e o presente*. Manaus : Mídia Ponto Comm, 2009.

El turismo científico en Aysén: un modelo de valorización territorial basado en el patrimonio y actores locales. **BOURLON, FABIEN, MAO, PASCAL e OSORIO, MAURICIO. 2011.** Chile : s.n., 2011, Sociedad Hoy, pp. 55 - 76.

FIDANZA, Felipe Augusto. 1939? *Álbum do Amazonas: Manaus 1901 - 1902*. Manaus : Governo de Álvaro Maia?, 1939?

FIGUEIREDO, Agnaldo Nascimento. 2011. *História do Amazonas*. Manaus : Valer, 2011.

FILHO, Américo Pellegrini. 2000. *Dicionário Enciclopédico de Ecologia e Turismo*. São Paulo : Manole, 2000.

LICKORISH, Leonardo J. e JENKINS, Carson L. 2000. *Introdução ao Turismo*. Rio de Janeiro : Elsevier, 2000.

LOUREIRO, Antônio José de Souto. 1978. *Síntese da História do Amazonas*. Manaus : Imprensa Oficial, 1978.

Loureiro, antônio José Souto. 2007. *História da navegação no Amazonas*. Manaus : Lorena Ltda, 2007.

Macarenhas, Edinéia Dias. 2007. *A ilusão do Fausto*. Manaus : Valer, 2007.

MACHADO, Jucilane Pedrosa. 2010. *História aplicada ao turismo*. Manaus : Centro de Educação Tecnológica do Amazonas - CETAM, 2010.

—, **2010.** O desenvolvimento do Turismo no Brasil. *História aplicada ao turismo*. Manaus : Centro de Educação Tecnológica do Amazonas, 2010, pp. 25 - 28.

Manaós, barés e tarumãs. **FREIRE, José Ribamar Bessa. 1993/1994.** 1993/1994, *Amazônia em Cadernos*, p. 254.

Manaós, Diário de. 1892. *Jornal Diário de Manaós. Anuncios*. Manaós, Amazonas, Brasil : *Jornal Diário de Manaós*, 10 de Abril de 1892.

—, **1892.** *Jornal Diário de Manaós. Anuncios*. Manaós, Amazonas, Brasil : *Jornal Diário de Manaós*, 03 de Março de 1892.

Manaós, Prefeitura de. 1915. *Anuario de Manaós 1913-1914.* Manaus : Prefeitura de Manaós, 1915.

Manaós, Província de. 1884. *Almanach Administrativo, Historico, Estatistico e Mercantil da Provincia.* Manaós : Província de Manaós, 1884.

Manaus, Prefeitura de. 1930. *Relatório dos Presidentes dos Estados Brasileiros 1981 - 1930.* Brasília : Governo Federal Brasileiro, 1930.

MESQUITA, Otoni de Moreira. 2009. *La Belle Vitrine: Manaus entre dois tempos (1890 - 1900).* Manaus : Universidade Federal do Amazonas, 2009.

—, 2006. *Manaus: História e Arquitetura - 1852-1910.* Manaus : Valer, 2006.

MICHAELIS. 2001. *Michaelis - Dicionário Prático Língua Portuguesa.* São Paulo : Melhoramentos, 2001.

MYANAKI, Jackeline. [et. Al.] Coordenação : ALMEIDA, Regina Araujo de.[et. Al], Ed. rev. e ampl. 2002. *Cultura e Turismo.* São Paulo : Contexto, 2002.

NETTO, Alexandre Panosso. 2010. *O que é turismo?* São Paulo : Brasiliense, 2010.

Norte, Correio do. 1912. *Jornal Correio do Norte. Anuncios.* Manaós, Amazonas, Brasil : Jornal Correio do Norte, 01 de Janeiro de 1912.

O processo histórico da atividade turística mundial e nacional. **SOUSA COLANTUONO, Aline Correia de. 2015.** 21, São Paulo : Fucamp, 2015, Cadenos da FUCAMP, Vol. 14, pp. 30 - 41. 21.

Para que serve a História? O que faz o historiador? **COSTA, Júlio César Virgínio da. 2010.** 2010, Revista Brasileira de História & Ciências Sociais, pp. 1 - 4.

PÁSCOA, Márcio. 2009. *Ópera em Manaus.* Manaus : Valer, 2009.

PECORARO, Rossano. 2009. *Filosofia da História.* Rio de Janeiro : Zahar, 2009.

PELIZZER, H. A. 2005. *Turismo de Negócios – Qualidade na Gestão de Viagens Empresariais.* São Paulo : Thomson, 2005.

PONTES FILHO, Raimundo Pereira. 2000. *Estudos de História do Amazonas.* Manaus : Valer, 2000.

QUEIROZ, José. 2011. *História do Mundial e do Brasil.* Bahia : s.n., 2011.

RUSCHMANN, Doris. 2001. *Turismo e Planejamento Sustentável: A proteção do Meio Ambiente.* São Paulo : Papyrus, 2001.

SEBRAE, Serviço de Administração de Empresas. 2016. Boletim de Inteligência. *SEBRAE (bibliotecas).* [Online] 29 de Abril de 2016. [http://www.bibliotecas.sebrae.com.br/chronus/ARQUIVOS_CHRONUS/bds/bds.nsf/fc664c6f5670e0c36bd14c8831dc659a/\\$File/5848.pdf](http://www.bibliotecas.sebrae.com.br/chronus/ARQUIVOS_CHRONUS/bds/bds.nsf/fc664c6f5670e0c36bd14c8831dc659a/$File/5848.pdf).

SOALHA, Karina Toledo. 2002. *Evolução do Turismo no Brasil.* [A. do livro] Mirian (org.) Rejowski. *Turismo no percurso do Tempo.* São Paulo : Aleph, 2002, pp. 117 - 151.

SOUZA, Leno José Barata. 2010. *"Cidade Flutuante" Uma Manaus Sobre as Águas (1920 - 1967).* São Paulo : Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2010.

Turismo, Organização Mundial do. 2000. *Conferência sobre o desenvolvimento sustentável do Turismo Cultural.* Camboja : Organização Mundial do Turismo, 2000.

YASOSHIMA, José Roberto e OLIVEIRA, Nadja da Silva. 2002. Antecedentes da viagens e do turismo. [A. do livro] Mirian (Orgz) REJOWSKI. *Turismo no Percurso do tempo.* São Paulo : Aleph, 2002, pp. 17 - 39.

ANEXOS

Anexo 1. Jornal Correio da Manhã de 22 de maio de 1885, anúncio de aluguel de quartos

ATENÇÃO

Vende-se ou aluga-se uma **ESQUA BRANCA** propria para sella ou cartoga, vinda ultimamente de Belém (capital do Pará.)
A' tratar com o Fragas.
O petisco é fresco!!

Bacharel em Direito

João BRIGIDO JUNIOR

Advogado

Residência: á rua da Independência, canto da de José Cezimiro

MANAOS

**PAPEL DUC**

Parison & Co agentes a Manáos para a Amazonia e centro da America do Sul; consignatarios das marcas dos diferentes formatos dos livrinhos, indicando o preço de cada um em caso de encomendas directas para a fabrica.

Deposito, para as vendas, na casa commercial do sr. A. J. Machado.
—Rua da Matriz, Manáos.—

SERRARIA

á vapor de

Manáos

Situada á ponta dos Remedios, de Francisco Benito de Sá.

Este importante estabelecimento está prompto a receber toda e qualquer encomenda de tabuás e cedro, de perna-mancas, etc. etc. Também se fazem arizações, portas e janellas, assim como serras de qualquer qualidade de madeira—a vontade do freguez.—
Tambem compra toros e vigas de qualquer qualidade.
Vende-se por menos do que em outra parte.
DINHEIRO A VISTA ou a 30 dias.

MANAOS.**Aluga-se**

No Hotel Pingarilho, tem tres quartos para alugar

Atenção

A' viuva Pingarilho, declara ao corpo commercial que de 1º de Maio vindouro em diante, deixará de girar a firma Viuva Pingarilho & Filho e sim a de João da Silva Pingarilho.

Manáos, 29 de Abril de 1885.

Barbearia democrata

João F. d' Almeida chama a attenção do publico para seus serviços de barbeiro, á rua do Imperador, casa nº 6, de frente a sapataria de Antonio José Pereira de Oliveira.

O seu trabalho é baratissimo.

Grande animação

No "Café chick" onde encontram grande sallão e o maior acoço, para os sympaticos da caramibolla, e encontrarão tambem o excellento café com leite e todos os sabbados á noite; a succulenta canja de gallinha; tudo com o maior acoço e promptidão.

MUITA ATENÇÃO

Faz-se todo negocio com o acreditado CAFÉ CHIC, na rua José Clarindo, á tratar, com o proprietario de mesmo.

SABONINA

Para lavar roupa **em muito pouco tempo** do que com o simples sabão e não estraga a roupa como a potassa.

**ECONOMIA DE TEMPO!!!
ECONOMIA DE TRABALHO!**
Vende-se no EMPORIO EUROPEU

A' rua do Imperador.

Venda de Seringal

Nesta typographia informam-se quem possae um bom seringal no baixé Pará, contendo mais de cem estradas de seringueiras e que o traspassa por preço razoavel a pessoa, que o quizer comprar.

O vendedor está de posse do mesmo por títul o legal.

Saques

SOBRE

New-York,

Londres e

Pará.

A tratar com—The Manáos, Trading Company Limited.

A praça

Por motivo justificado rogamos a todos os que se julgarem credores da catincta firma Jogo & Lucas, a apresentarem no prazo de 5 dias as suas contas para serem conferidas, não tomando depois deste prazo as abaixo assignadas, successores da referida firma, responsabilidade alguma nas contas, ou qualquer outro documento que possa apparecer.

Manáos 10 de março de 1885.

Miguel Alves Veras Couto,

Manoel Homem Jorge,

SAQUES

Sobre

Portugal

A' tractar com—J. H. Andreosa

NOVIDADE LITTERARIA
O espectro do re..**poema de**

Moreira do Vasconcellos.

A venda em todas as livrarias

Anexo 2. Cartas de Navegação enviadas para Companhia de comércio

Tarifa especial de Manaos. — Ve
o que dice no Valle do Amazonas; ajuntar a isto
a indicaçao das mercadorias, que devesen
soffrer uma reduçao, feita pelo Brito
Aronim, negociante de Manaos, em
Carta que se acha Com outros papéis.



Companhia do Amazonas. — Depois
de ter pedido 26:000\$ para a navegaçao
do Madeira, em 1865, pede agora (em
1866) apenas 60:000\$. Em havia demonstrado
a exageraçao do primeiro pedido; e
havia-se votado a lei da prov. do Amazonas
sobre a empresa Aronim, com grande
a Comp. fez essa reduçao no pedido.

A prova de que tem vapores de
sobra, e não de fazer sem sacrificio
a navegaçao do Madeira, é que ella
no fim de 1866, ali mandou o vapor
Ouca (um dos que costumam estar parados)

o qual varou em umas pedras, e depois
desencalhou, regressando com muita
carga.

Felicitacao do Comm.º de Manaus:

— Eis a felicitacao que a comissao da corporacao commercial desta cidade enviou ao Exm. Sr. Dr. Aureliano Candido Tavares Bastos, como foi deliberado na reuniao commercial, que teve lugar em casa do capitao José Coelho de Miranda Leão.

« Illm. e Exm. Sr.—O decreto de 7 de Dezembro de 1866, abrindo a navegacao do Amazonas e seus afluentes aos navios mercantes de todos os povos commerciaes, veio satisfazer em parte as legitimas aspiracoes dos habitantes desta provincia, que ambicionão ardentemente o seu progresso rapido e sem interrupcao.

« Este acto de justica e de uma politica de elevado alcance, do governo imperial, é uma prova mais do valor de serias discussões quando se empenhão o patriotismo e a alta intelligencia dos homens de Estado do paiz.

« V. Ex. sem duvida, foi d'entre esses homens o que mais acurada e pertinazmente empenhou-se para conseguir-nos este beneficio, que a geracao presente vai legar a futura.

« Já em 1863 a assembléa provincial adiantou-se em agradecer a V. Ex. os servicos em bem desta parte do Imperio, prestados no parlamento e na imprensa, com notavel desinteresse pessoal.

« V. Ex. se manifestava o homem verdadeiramente amante da liberdade da navegacao dos grandes rios, das franquias provinciaes, e ninguem percebe o seu decurso até agora.

« Se houvesse quem precedesse V. Ex. no empenho de conseguirmos essa liberdade, ninguem dirá com justica que alguém o sobejonasse no ardor da dedicacao, no entusiasmo e intelligencia que desenvolveu para vencer os preconceitos da rotina que trancava o desenvolvimento das riquezas que possui esta provincia.

« O corpo do commercio da capital reuniu-se, pois, para deliberar a attitude que convém tomar nas circunstancias da nova era que se desabrocha com os efectos da execucao daquelle decreto, e por unanimidade de votos decidiu:

« 1.º Que se felicite V. Ex. pelo triumpho obtido; hypothecando-lhe a veneracao de que se possui por tão assigualado servico que lhe faz adiantando a promulgacao de

OBJETOS DE ARMARINHO,
MIUDEZAS,
QUINHARIAS,
MANA



Anexo 3. Dados da Navegação à Vapor no Amazonas ano de 1884.

123

Quadro das embarcações entradas e saídas no porto de Manaus nos exercicios abaixo declarados.

Entradas					Saídas						
Exercicios	Nacionalidade	Armação	Ná- vios	Tonela- gem	Equipa- gem	Exercicios	Nacionalidade	Arma- ção	Ná- vios	Tonela- das	Equi- pagem
1880-1881	Nacionais..	Vapores	109	50,196	3,740	1880-1881	Nacionais..	Vapores	105	50,596	3,744
	Estrangeiras	»	23	7,709	728		Estrangeiros	»	23	7,818	737
1881-1882	Nacionais..	»	169	54,722	4,277	1881-1882	Nacionais..	»	118	50,326	4,034
	Estrangeiras	»	17	8,281	489		Estrangeiros	»	20	12,587	726
1882-1883	Nacionais..	»	111	53,665	4,086	1882-1883	Nacionais..	»	137	119,333	4,054
	Estrangeiras	»	28	12,908	748		Estrangeiros	»	21	13,945	724
			437	187,481	14,068				424	234,607	14,049

Demonstração da renda d'Alfandega de Manaus desde sua installação no exercicio de 1868---1869
ao de 1882---1883.

Exercicios	Importação	Exportação	Despacho maritimo	Interior	Extraor- naria	Com appli- cação es- pecial	Total
1868-1869	15:452\$890	5	5	4:238\$918	1:13992	720\$000	20:432\$900
1869-1870	17:046\$160	5	5	30:703\$462	100\$344	5	47:851\$966
1870-1871	9:757\$434	212\$922	5	17:754\$331	187\$810	48\$000	27:960\$347
1871-1872	7:045\$815	3090	5	18:572\$661	123\$996	1:128\$240	26:870\$802
1872-1873	22:408\$260	2:386\$740	5	29:151\$661	322\$878	1:016\$640	55:286\$182
1873-1874	46:372\$502	8:533\$331	33\$000	27:913\$222	251\$286	799\$180	82:902\$521
1874-1875	54:063\$383	13:968\$078	5	23:503\$648	208\$471	593\$080	92:338\$660
1875-1876	68:708\$183	12:861\$807	214\$400	25:626\$143	126\$704	787\$860	108:325\$397
1876-1877	69:868\$575	6:575\$013	240\$000	17:948\$943	277\$706	971\$060	95:881\$297
1877-1878	114:083\$445	22:820\$968	180\$000	24:111\$494	322\$330	1:388\$000	162:836\$237
1878-1879	130:131\$945	37:647\$196	240\$000	23:048\$814	295\$710	612\$000	191:975\$663
1879-1880	189:500\$868	84:852\$346	420\$000	35:876\$296	902\$647	770\$000	312:522\$097
1880-1881	280:528\$390	105:575\$628	920\$000	39:372\$005	588\$900	1:827\$770	429:012\$693
1881-1882	321:776\$290	137:381\$180	1:000\$000	43:177\$628	390\$450	8:445\$160	507:170\$708
1882-1883	514:190\$294	205:852\$130	1:160\$000	49:333\$059	885\$686	25:063\$200	796:486\$369
	1.860:934\$374	638:667\$429	4:357\$400	410:556\$638	4:986\$010	39:172\$190	2.958:674\$011

Quadro das embarcações entradas e saídas no porto de Manáos nos exercicios abaixo declarados.

Entradas					Saídas						
Exercicios	Naciona- lidade	Arma- ção	Na- vios	Tonela- gem	Equipa- gem	Exercicios	Naciona- lidade	Arma- ção	Na- vios	Tonela- das	Equi- pagem
1880-1881	Nacionais..	Vapores	109	50,196	3,740	1880-1881	Nacionais..	Vapores	105	50,596	3,744
	Estrangeiras	"	23	7,709	728		Estrangeiros	"	23	7,818	737
1881-1882	Nacionais..	"	169	54,722	4,277	1881-1882	Nacionais..	"	118	50,326	4,034
	Estrangeiras	"	17	8,281	489		Estrangeiros	"	20	12,587	726
1882-1883	Nacionais..	"	111	53,665	4,086	1882-1883	Nacionais..	"	137	119,333	4,084
	Estrangeiras	"	28	12,908	748		Estrangeiros	"	21	13,945	724
			457	187,481	14,068				424	254,607	14,049

Demonstração da renda d'Alfandega de Manáos desde sua instalação no exercicio de 1868---1869
ao de 1882---1883.

Exercicios	Importação	Exportação	Despacho maritimo	Interior	Extraor- naria	Com appli- cação es- pecial	Total
1868-1869	15:452\$890	\$	\$	4:238\$918	1:15092	720\$000	20:432\$900
1869-1870	17:046\$160	\$	\$	30:705\$462	100\$344	\$	47:851\$966
1870-1871	9:737\$434	212\$922	\$	17:754\$331	187\$810	48\$000	27:960\$347
1871-1872	7:043\$815	\$090	\$	18:572\$661	123\$996	1:128\$240	26:870\$802
1872-1873	22:408\$260	2:386\$740	\$	29:151\$664	322\$878	1:016\$640	55:286\$182
1873-1874	46:372\$502	8:533\$331	33\$000	27:913\$222	251\$286	799\$180	82:902\$521
1874-1875	54:063\$383	13:968\$078	\$	23:503\$648	208\$471	593\$080	92:338\$660
1875-1876	68:708\$183	12:861\$807	214\$400	25:626\$143	126\$704	787\$860	108:325\$397
1876-1877	69:868\$575	6:575\$013	240\$000	17:948\$913	277\$706	971\$060	95:881\$297
1877-1878	114:083\$445	22:820\$968	180\$000	24:111\$494	322\$330	1:388\$000	162:856\$237
1878-1879	130:131\$945	37:647\$196	240\$000	23:048\$814	295\$710	612\$000	191:975\$665
1879-1880	189:300\$868	84:852\$346	420\$000	35:876\$296	902\$647	770\$000	312:322\$697
1880-1881	280:528\$390	105:575\$628	920\$000	39:372\$003	588\$900	1:827\$770	429:012\$693
1881-1882	321:776\$290	137:381\$180	1:000\$000	49:177\$628	390\$450	8:443\$160	507:170\$708
1882-1883	514:190\$294	205:852\$130	1:160\$000	49:333\$059	885\$686	25:063\$200	796:486\$369
	1.860:934\$374	638:667\$429	4:357\$400	410:556\$638	4:986\$010	39:172\$190	2.958:674\$011

PARTE MERCANTIL

INDUSTRIAL, SCIENTIFICA, PROFISSIONAL, PHILANTROPICA E RECREATIVA

PRIMEIRA SECÇÃO

Navegação, commercio e estado financeiro da Provincia

«Não é sem razão, disse ha bem pouco tempo o illustre prelado da Amazonia em uma esplendida conferencia que produziu em Manáos, que está a região do Amazonas atrahindo cada vez mais a attenção do mundo.

«Este rei dos rios avançando magestosamente por uma immensa planicie de 700 a 800 leguas de largura, com centenas de tributarios a renderem-lhe o preto de suas aguas, não impressiona só a imaginação do poeta e do artista pela incomparavel grandeza de seu curso e de seu estuario, pela formosura de suas ilhas, pelo mysterioso encanto de suas florestas virgens, pelo espectaculo deslumbrante da mais estupenda paisagem que é dado aos olhos do homem contemplar sobre a terra. A sciencia, a industria, o commercio começam a descobrir o recondito e opulentissimo thesouro de riquezas naturaes, encerradas n'esta bacia Amazonica, que poderá alimentar um dia a farta cem milhões de creaturas humanas.

«Só um propheta, diz Agassiz, poderia pre-dizer o incalculavel futuro reservado a uma região, que, mais rica e fecunda que os celebres valles do Nilo, do Ganges e do Euphrates, deve ministrar um dia á humanidade engrandecida recursos inesperados, e occupar na sua historia um logar mais assignalado do que o dos valles que foram seu berço.

«Depois de perlustrar a Amazonia, abundou o sabio Humboldt no mesmo sentir, escrevendo que esta região seria um dia o maior emporio do commercio do mundo.

«Com effeito, se agora que apenas se entra a explorar alguns productos espontaneamente offerecidos pela natureza, sem sombra de cul-

tura, com processos de extracção grosseiros e inintelligentes, com braços insufficientes para o trabalho, com uma população em parte nomada, quasi sem cultivo intellectual e moral, em parte mergulhada na noite do selvagismo, já o Amazonas pésa na balança da industria e do commercio do mundo, que será quando o *ouro vegetal* da *siphonia elastica*, de que elle já fornece por dous terços do consumo do globo, e os outros productos com que enriquece de presente os mercados da Europa e da America forem espantosamente acrescentados pelo trabalho e industria de uma grande população instruida, moralisada, laboriosa; que será quando a esses se juntarem outros generos, drogas e especiarias ainda não utilizadas, como essencias, tintas, cascas, oleos, gommás, resinas, fibras textis, plantas raras, madeiras preciosas, e mil outros riquissimos productos que braços intelligentes e activos poderão desentranhar d'este solo abençoado?»

Abrindo esta parte do nosso Almanach com as palavras do digno prelado, que ficam transcriptas, vamos dar-lhes largo desenvolvimento passando para aqui a recente noticia que de cada um dos assumptos acima indicados nos deu no minucioso Relatorio com que abriu a Assembléa Provincial a 25 de Março do anno proximo passado o honrado Presidente do Amazonas Dr. José Lustosa da Cunha Paranguá.

Fazendo traduzir para o francez e o inglez tão importante parte do citado Relatorio, temos em mira tornar conhecida dos paizes com os quaes actualmente maiores relações commerciaes entretem a provincia a sua actual e prospera situação commercial e financeira.

Navegação e commercio

A marcha progressiva do movimento marítimo do porto de Manáos pôde-se avaliar com

exactidão pelos seguintes quadros, relativos ao ultimo decennio financeiro e ao 1.º semestre do exercicio corrente.

As entradas foram:

EXERCICIOS	Nacionais			Estrangeiros		
	Nav.	Tonelad.	Equip.	Nav.	Tonel.	Equip.
1872-1873	45	23000	1821	6	324	71
1873-1874	81	42361	2884	8	2048	214
1874-1875	83	35226	2870	13	3246	253
1875-1876	88	34950	3399	12	4106	259
1876-1877	49	20793	1662	6	1641	152
1877-1878	63	26800	1921	9	2630	158
1878-1879	89	40616	3176	9	5030	292
1879-1880	94	40887	3552	12	4991	389
1880-1881	109	50196	3740	23	7729	728
1881-1882	169	54722	4277	17	8281	489
(1.º sem.)						
1882-1883	60	30053	2172	10	6281	345

As sahidas foram:

EXERCICIOS	Nacionais			Estrangeiros		
	Nav.	Tonelad.	Equip.	Nv	Tonelad.	Equip.
1872-1873	41	21990	1529	4	404	56
1873-1874	77	41376	2754	6	1616	188
1874-1875	82	33589	2755	6	3025	178
1875-1876	85	34112	3329	9	4000	251
1876-1877	47	22559	1790	4	1522	122
1877-1878	57	23804	1713	8	2797	240
1878-1879	85	38906	3055	9	5030	292
1879-1880	92	40043	3260	11	4981	380
1880-1881	105	50596	3744	23	44708	857
1881-1882	118	50326	4034	20	12587	726
(1.º sem.)						
1882-1883	55	26267	2077	9	7366	429

A grande diminuição que se nota nas embarcações entradas e sahidas no exercicio de 1876-1877, é apparente, provindo de não terem sido contempladas nos mapps senão as entradas e sahidas do 2.º semestre do exercicio.

Os dados relativos ao exercicio corrente de 1882-1883, como disse, referem se só ao 1.º semestre.

O movimento do porto em cada um dos mezes do anno de 1882 foi o seguinte:

MEZES	Vapores		A' vela		Brazileiros		Ingleses		Peruanos		Venezuelanos		TOTAL		Força da machina		Tonelagem		Equipagem		Passageiros	
	Quantidade	Nacionalidade	Quantidade	Nacionalidade	Quantidade	Nacionalidade	Quantidade	Nacionalidade	Quantidade	Nacionalidade	Quantidade	Nacionalidade	Quantidade	Nacionalidade	Quantidade	Nacionalidade	Quantidade	Nacionalidade	Quantidade	Nacionalidade	Quantidade	Nacionalidade
Janeiro..	10	1	9	1	9	1	1	1	1	1	1	11	11	1140	5405	304	49	350	169	66	66	
Fevereiro..	10	1	9	1	9	1	1	1	1	1	1	10	10	1225	4830	296	36	332	286	65	65	
Marco...	13	1	12	1	13	1	1	1	1	1	1	13	13	1971	5163	345	38	383	422	102	102	
Abril...	13	1	13	1	13	1	1	1	1	1	1	13	13	1827	8394	435	103	388	453	34	34	
Mato...	12	1	11	1	13	1	1	1	1	1	1	13	13	1350	7784	338	33	391	153	82	8	
Junho...	14	1	12	1	13	1	1	1	1	1	1	13	13	1840	5892	397	53	417	76	38	38	
Julho..	12	1	11	1	13	1	1	1	1	1	1	13	13	1532	6343	364	33	417	54	67	67	
Agosto..	9	1	8	1	9	1	1	1	1	1	1	9	9	210	498	238	38	396	45	22	22	
Setembro..	9	1	7	1	9	1	1	1	1	1	1	9	9	1110	4403	256	67	323	66	39	39	
Outubro..	12	1	11	1	12	1	1	1	1	1	1	12	12	1920	5230	377	38	405	60	86	86	
Novembro..	12	1	12	1	12	1	1	1	1	1	1	12	12	1589	4572	417	26	443	90	131	131	
Dezembro	15	1	11	1	15	1	1	1	1	1	1	15	15	1885	7399	376	132	528	217	86	86	
Summa.	143	1	126	1	147	1	1	1	1	1	1	147	147	18799	69474	4160	706	4866	1770	740	740	

Os vapores são pertencentes ás companhias do Amazonas, de Manãos, de Liverpool, de New-York, á empreza Marajó e Tocantins de Belem, ás casas commerciaes Reys & Hermanos, Elias, Pinheiro e outros.

Não estão aqui incluídas as viagens realisadas directamente do porto de Belem no Pará para os rios Purús, Madeira e Solimões, sem escala por Manãos.

Vê-se pelo mappa que a navegação a vapor tem eliminado, pôde-se dizer, as pequenas embarcações à vela, cujo numero no anno de 1852 se elevava a 60 entre esta capital e a do Pará, e a mais de 2.000 entre esta provincia e a de Matto Grosso e a republica da Bolivia pelo rio Madeira, a republica de Venezuela e a Guiana ingleza pelos rios Negro e Branco; as republicas de Nova Granada e Equador pelos rios Japurá e Içá, e a republica do Perú pelo Solimões.

Actualmente a pequena navegação por embarcações é feita de Matto Grosso e Bolivia até o ponto militar de Santo Antonio no rio Madeira, de Venezuela até esta capital ou até o portos do rio Negro, da Columbia e Equador, muito pouco, até Tefé.

A navegação de longo curso, subsidiada pela provincia desde 1874, faz-se regularmente entre Manãos e as praças de Liverpool e New-York por duas companhias inglezas.

Completam-se hoje nove annos, que no dia 25 de março de 1874 a população d'esta capital viu ancorar em seu porto o primeiro navio mercante à vela, vindo directamente de Hamburgo, com o carregamento para uma casa allemã aqui estabelecida. Era do porte de 263 toneladas, e trazia bandeira dinamarqueza.

No dia 30 de abril do mesmo anno ancorou o primeiro vapor, que iniciava a navegação directa de Liverpool, com escala pelo Havre, Lisboa, Vigo e Pará até Manãos, conforme o contracto celebrado pelo governo da provincia com o commendador Alexandre Paulo de Britto Amorim. Era do porte de 599 toneladas, e trazia bandeira ingleza.

De então para cá o movimento commercial tem augmentado sempre, e a passos largos, com especialidade no ultimo triennio. Para poder avial-o basta attender aos seguintes algarismos:

EXPORTAÇÃO.—A exportação pela alfandega de Manãos durante um decennio completo, faltando apenas a parte dos valores relativos ao segundo semestre do exercicio de 1876—1877, que por tal motivo apresentam uma differença para menos do exercicio anterior, foi a seguinte:

1872—1873.....	26:519\$340
1873—1874.....	94:814\$215
1874—1875.....	155:158\$340
1875—1876.....	146:366\$020
1876—1877.....	75:039\$041
1877—1878.....	253:566\$750
1878—1879.....	418:635\$710
1879—1880.....	942:383\$560
1880—1881.....	1.173:531\$305
1881—1882.....	1.563:321\$405
1882—1883 (1.º semestre)...	1.035.661\$575

No quadro annexo sob n. 4, encontrareis mais desenvolvidamente as quantidades e os productos exportados com os respectivos valores.

Foi durante o exercicio de 1872—1873 que se fez a primeira exportação d'este porto para o estrangeiro, pelo entreposto do Pará, na falta de vapores directos. Os productos exportados foram: horracha fina, entrefina e sernanby 15.182 kilogrammas, representando o valor de 26:424\$830, que pagaram na alfandega de Manãos 2:378\$240, importancia de 9 ^o/_o de direitos geraes.

Pelo quadro acima vê-se que o valor da exportação no exercicio de 1879—1880 quasi que igualou o total dos sete exercicios anteriores, na importancia de 1.170:099\$416, quantia esta que entretanto foi excedida no exercicio seguinte, de 1880—1881, em que os valores ascenderam a 1.173:531\$305, continuando sempre a crescer em proporção tal que parece deverem attingir a 2.000:000\$000 no exercicio corrente.

O commercio de exportação para o Pará representou os seguintes valores, nos exercicios seguintes:

1878—1879.....	3.654:580\$590
1879—1880.....	5.486:560\$060
1880—1881.....	5.894:476\$264

Durante o periodo decorrido desde o começo do exercicio financeiro de 1876—1877 até o fim do 1.º semestre do exercicio corrente, foram exportados pela recebedoria provincial os seguintes valores officiaes, cobrando-se os respectivos impostos:

EXERCICIOS	VALORES OFFICIAES	IMPOSTOS
1876—1877	2.980:266\$400	344:169\$665
1877—1878	3.417:104\$815	401:222\$201
1878—1879	4.113:197\$024	477:282\$462
1879—1880	7.403:060\$067	687:532\$319
1880—1881	7.321:903\$682	612:193\$976
1881—1882	10.342:107\$600	905:826\$166
1882—1883	7.299:900\$585	616:258\$218
<i>Somma....</i>	42.877:540\$173	4.044:485\$007

TRANSITO.—Procedentes das republicas limitrophes, foram manifestadas na recebedoria provincial nos dous ultimos exercicios de 1880—1881 e 1881—1882, as seguintes quantidades:

REPUBLICAS	Qualidade da borrecha	1880-1881		1881-1882	
		Quantidade em kilos	Total	Quantidade em kilos	Total
PERÚ	Fina.....	28.127	123.956	33.521	261.525
»	Sernamby..	10.269			
»	Grossa....	1.278			
»	Caucho....	84.282			
» (do rio Javary)	Fina.....	50.690	72.561	51.596	70.549
»	Entre-fina..				
»	Sernamby..	19.874			
»	Grossa....	1.997			
»	Caucho....				
BOLIVIA	Fina.....	35.428	36.258	68.163	69.662
»	Sernamby..	830			
VENEZUELA	Fina.....	1.723	4.345	5.906,5	11.282,5
»	Entre-fina..	794			
»	Sernamby..	1.828			
			237.120		413.018,5

A esta demonstração devem-se adicionar os generos procedentes da republica da Bolivia durante os mesmos exercicios, e que passaram em transitio pela collectoria de Hacoatlara. Esses generos foram:

QUALIDADE	1880-1881		1881-1882	
	UNIDADE	QUANTIDADE	UNIDADE	QUANTIDADE
Borracha fina	Kilos	16 655	Kilos	14 756
Sernamby	»	785		
Quina	»	1.881		
Sêbo	»	1.038		
Couros seccoos de boi.	Numero	159		
Sola	»	13 1/2		

A exportação de todos os generos, procedentes das mesmas republicas o da Columbia no 1.º semestre do exercicio corrente, de 1882-1883, foi a seguinte:

GENEROS	UNIDADE	REPUBLICAS LIMITROPHES			
		Peru	Bolivia	Venezuela	Columbia
Borracha fina	Kilogrammas	119 114	41 970	5.873	.....
» sernamby	»	15.374	138	1.730	.....
» caucho	»	178.996	.....	.....	1.711
Couros de veado	Numero	565	.....	.....
» seccoos . . . . .	»	.....	960	.....
Chapeus	Fardos	332	.....	.....
Pirarucú secco	Kilogrammas	83.385	.....	39.471	
Piassaba em rama	»	3.423	.....	
Quina	»	33.076			
Salsa	»	777			
Tucum	»	390			

Os respectivos valores officiaes neste ultimo periodo foram:

GENEROS	Perú	Bolivia	Venezuela	Columbia
Borracha fina.....	460:561\$500	176:091\$000	20:555\$560	.....
» sernamby.....	36:018\$900	400\$200	3:460\$900	.....
» caucho ..	391:835\$800	.....	.....	3:764\$200
Couros de veado..	904\$000	.....	.....	.....
» seccos ..	.....	270\$000	.....	.....
Chapeus	166:000\$000	.....	.....	.....
Pirarucú secco....	59:031\$000	.....	.....	.....
Piassaba em rama.	889\$980	.....	10:188\$360	.....
Quina.....	52:921\$600	.....	.....	.....
Salsa.....	1:787\$100	.....	.....	.....
Tucum.....	780\$000	.....	.....	.....
<i>Somma</i>	1.161:729\$880	176:761\$200	34:203\$860	3:764\$200

Nos quadros annexos sob ns. 5 e 6, encontra-se a demonstração especificada dos generos exportados de cada um dos rios da provincia, segundo a ordem de sua importancia, e das republicas limitrophes nos referidos exercicios de 1880-1881 e 1881-1882, que foram manifestados na recebedoria provincial.

Se a essa demonstração juntar-se aquella a que acima me referi dos generos bolivia nos despachados em Itacoatiara, e a dos quadros annexos sob ns. 7 e 8, dos generos nacionaes despachados na mesma collectoria (donde constam igualmente os respectivos valores officiaes e os dos impostos pagos) teremos a demonstração geral do biennio, de todos os generos exportados pela provincia e que por ella transitaram; faltando apenas a exportação da mesa de rendas de Parintins, que se pôde vêr no relatorio do thesouro provincial.

Dou-vos em seguida o quadro demonstrativo da procedencia dos generos exportados pela recebedoria provincial, no 1.º semestre do exercicio corrente.

GENEROS	PROCEDENCIA					SOMMAS
	Purús	Madeira	Juruá	Solimões	Negro	
Borracha fina..... (kilogrammas)	762.903	599.609	215.651	118.214	19.981	1.716.358
» sernamby..... (n)	151.697	85.994	29.238	39.978	4.895	311.712
Cacão	(n)	3.779	348	23.519	.....	27.676
Castanha	(hectolitros)	1.116	83	.....	3.348	4.547
Chifres..... (dezia)	.....	.....	.....	.....	350	350
Couros seccos..... (kilogrammas)	.....	.....	.....	.....	371	371
Couros verdes..... (n)	.....	.....	.....	.....	17.222	17.222
Couros de veado..... (n)	1.234	744	178	238	.....	2.394
Couros de outras animaes. (n)	.....	.....	.....	12	.....	12
Espias..... (n)	.....	.....	.....	.....	5.517	5.517
Estopa..... (n)	.....	.....	.....	.....	970	970
Grude..... (n)	.....	.....	.....	8	.....	8
Manteiga..... (n)	.....	.....	.....	3.014	.....	3.014
Mixira..... (pote)	.....	.....	.....	459	.....	459
Oleo de cupahyba..... (kilogrammas)	2.476	526	.....	2.476	.....	5.478
Peixe boi..... (n)	.....	.....	.....	690	.....	690
Piassaba..... (n)	.....	.....	.....	.....	318.377	318.377
Pirarucú secco..... (n)	.....	.....	.....	342.375	.....	342.375
Puxury..... (n)	.....	.....	.....	.....	385	385
Salsa..... (n)	1.823	.....	60	1.824	.....	3.707
Tucum..... (n)	.....	.....	.....	213	.....	213

Durante o mesmo semestre os valores officiaes dos generos procedentes dos diversos rios da provincia foram os seguintes:

do Purús....	3.156:878\$070
do Madeira...	2.388:927\$500
do Juruá....	836:522\$800
do Solimões..	769:304\$455
do Negro....	148:267\$760
<u>Somma ...</u>	<u>7.299:900\$585</u>

Pela comparação d'este quadro com os map-

pas, a que acima alludi, annexos sob ns. 5 e 6, vê-se que a borracha foi o genero que mais avultou em todas as localidades, excepto no rio Solimões, onde a força da exportação continúa a ser o pirarucú. No rio Negro sobre-sabe a exportação da piassaba; no Solimões e no Purús ainda é notavel a da castanha e da salsa; e n'estes dous, no Madeira e no Juruá, a do cacão.

A exportação da republica do Perú pelo departamento de Loreto no segundo semestre do anno passado foi:

MERCADORIAS	UNIDADE	QUANTIDADE	VALOR TOTAL DO SEMESTRE
Animaes em pé.....	numero	14	1:120\$000
Borracha fina e entrefina.....	kilogrs.	57.117	216:756\$700
Dita sernamby.....	»	13.793	34:399\$300
Dita caucho.....	»	171.441 1/2	428:475\$000
Cachaça.....	garrações	183	1:306\$000
Café.....	kilogrs.	3.461	773\$600
Casearilha.....	»	30.002	33:002\$400
Cêra vegetal.....	»	40	80\$000
Chapéos de palha.....	numero	110.777	172:628\$200
Copahyba.....	latas	11	1:375\$000
Couros de veado.....	numero	580	1:046\$600
Ditos de boi.....	»	3	12\$000
Feijão.....	kilogrs.	330	66\$000
Fumo.....	»	12.275	19:670\$000
Manteiga de tartaruga.....	latas	47	705\$000
Dita de peixe-boi.....	»	4	48\$000
Marfim vegetal.....	hectolitros	1.306	4:424\$000
Milho.....	kilogrs.	2.750	440\$000
Peixe salgado.....	»	79.679	49:242\$200
Piassaba.....	»	3.423	1:129\$600
Salsa.....	»	494	741\$000
Tucum.....	»	90	180\$000
<i>Somma</i>			967:620\$600

140

Convem notar que da borracha exportada pertencem ao rio Javary: 36.953 kilogrammas de fina e entrefina, 8.078 kilogrammas de sernamby, e 578 kilogrammas de caucho; total 45.609 kilogrammas.

IMPORTAÇÃO.—A importação por cabotagem e a de generos livres, desde o exercicio de 1878-1879 até o fim do primeiro semestre do exercicio corrente, procedentes do Pará, representa os seguintes valores.

EXERCICIOS	IMPORTAÇÃO POR CABOTAGEM	IMPORTAÇÃO DE GENEROS LIVRES
1878-1879.....	3.106:614\$493	6:434\$200
1879-1880.....	1.355:381\$920	970:754\$752
1880-1881.....	1.909:274\$660	139:001\$920
1881-1882.....	3.132:505\$352	11:369\$260
1882-1883 (1.º semestre).....	1.910:140\$389	10:235\$600

Durante o ultimo quinquennio financeiro e o 1.º semestre do exercicio corrente, as mercadorias estrangeiras, importadas directamente e despachadas na alfandega d'esta capital, representam os seguintes valores officiaes:

EXERCICIOS	VALOR OFFICIAL	TOTAL
1877-1878—1.º semestre.....	173:498\$700	330:265\$830
» 2.º »	156:767\$130	
1878-1879—1.º »	168:469\$940	326:942\$073
» 2.º »	158:472\$133	
1879-1880—1.º »	188:471\$216	444:547\$456
» 2.º »	256:076\$240	
1880-1881—1.º »	341:244\$380	673:179\$086
» 2.º »	331:934\$706	
1881-1882—1.º »	338:406\$458	746:491\$899
» 2.º »	408:085\$441	
1882-1883—1.º »	518:273\$082	518:273\$082
		3.039:699\$426

E as mercadorias de reexportação os seguintes valores

1877-1878	1:501\$000
1878-1879.....	59:532\$054
1879-1880.....	18:504\$670
1880-1881.....	17:985\$538
1881-1882.....	19:095\$849
1882-1883 (1.º semestre)...	16:729\$736
Somma.....	133:439\$841

Na falta de dados minuciosos acerca do commercio de transitio e de reexportação para as republicas limitrophes, apresento-vos as informações mais modernas, que pude conseguir, a respeito do transitio e reexportação para a republica do Perú, com quem entretomos mais relações commerciaes; são elles relativos ao exercicio de 1879—1880. No 1.º semestre d'aquelle exercicio, o transitio foi de 606 volumes no valor official de 11:976\$240, representando a importancia de 4:956\$800 de direitos; e a reexportação, 39 volumes, no valor de 7:905\$320, e 3:570\$050 de direitos. No 2.º semestre, o transitio foi de 156 volumes, no valor official de 18:202\$830, representando a importancia de 3:652\$800 de direitos; e a reexportação 176 volumes no valor de 21:027\$668, e 11:142\$900 de direitos.

Fizeram a navegação entre o imperio e a republica do Perú 15 vapores, dos quaes 13 brasileiros e 2 peruanos, do porte de 6.503 toneladas, com 448 pessoas de equipagem.

Companhias de Navegação a Vapor

AMAZON STEAM NAVIGATION COMPANY, LIMITED.—A companhia de navegação do Amazonas mantén n'esta provincia quatro linhas subvencionadas pelo Estado, a saber: as do Purús, Madeira e rio Negro e a de Iquitos no Solimões, todas com uma viagem mensal. As tres primeiras são tambem subvencionadas pela provincia, de conformidade com o contracto de 15 de outubro de 1866, percebendo a companhia o imposto de 3 % addicionaes sobre todo e qualquer genero que se exportar da provincia., até o maximo de 120:000\$000.

Esse maximo já foi attingido desde o exercicio de 1878—1879, tendo revertido em favor dos cofres provinciaes os seguintes saldos do imposto de 3 % addicionaes:

1878-1879.....	16:888\$233
1879-1880.....	115:879\$613
1880-1881.....	135:773\$537
1881-1882.....	210:436\$482
1882-1883 (1.º semestre)...	110:586\$337
Somma.....	589:564\$202

As quotas do imposto addicional, que tem recebido a companhia do Amazonas são as seguintes:

1874-1875.....	102:050\$810
1875-1876.....	97:653\$845
1876-1877.....	112:919\$250
1877-1878.....	114:652\$769
1878-1879.....	120:000\$000
1879-1880.....	120:000\$000
1880-1881.....	120:000\$000
1881-1882.....	120:000\$000
1882-1883 (até 31 de Janeiro)...	120:000\$000
Somma.....	1.027:276\$674

Até aquella ultima data, e no mesmo periodo, tinha a provincia pago à companhia a somma de 501:499\$970 de subvencões pelas linhas central e do Juruá; sendo a desta ultima de 58:000\$000 annuaes.

São de 19 de Março de 1873, 2 de dezembro de 1869 e 27 de dezembro de 1878 os contractos com o governo da provincia para seis viagens annuaes ao rio Juruá, e para uma viagem mensal até a cidade de Belem, fazendo escala por Silves os vapores das linhas do Madeira e Purús.

Autorisado pela lei n. 573 de 17 de Maio do anno passado, celebrei com a companhia do Amazonas o contracto de 29 de Agosto (appenso n. 3) para mais seis viagens por anno ao rio Juruá até S. Carlos de Xibauá, mediante a subvenção de 15:000\$000.

O material fluctuante da companhia compõe-se de 23 vapores, devendo em breve chegar

mais quatro, que se acham em construcção na Europa. O seu estado em geral é bom. Dos vapores o de maiores dimensões é o *Marajó*, do porte de 1474 toneladas e força nominal de 240 cavallos; sendo os mais novos, como o *Maudé*, *Iça*, *Cametá* e outros, de 423 toneladas e força nominal de 120 cavallos.

O movimento de passageiros nos vapores da companhia do Amazonas em 8 mezes, de maio a dezembro do anno passado, foi o seguinte:

	Passageiros de ré	Idem de convéz
Maio.....	168	418
Junho.....	174	638
Julho.....	196	399
Agosto.....	136	385
Setembro.....	127	270
Outubro.....	148	315
Novembro.....	192	360
Dezembro.....	151	500
	<u>1.292</u>	<u>3.285</u>

O que dá uma media mensal de 161 passageiros de 1.^a classe e 410 de 3.^a

COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO BRAZILEIRA DE MANAÓS.—Organizada n'esta capital, onde tem a sua séde, a companhia de navegação brazileira de Manaós obrigou-se por contracto de 14 de Janeiro de 1882 a estabelecer viagens bi-mensaes ao Acre, affluente do rio Purús, e ao rio Javary, mediante a subvenção de... 3:000\$000, por viagem redonda durante o primeiro quinquennio e 2:000\$000 no segundo, tempo fixado para duração do contracto. Presentemente a companhia só possui o vapor *Solimões*, de 336 toneladas, e força de 200 cavallos, constando ja estar contractada a construcção de outro vapor, o qual não poderá estar aqui dentro do prazo fixado no contracto com o governo da provincia.

O ponto terminal da escala, na linha do Purús, é o lugar denominado Caquetá, cerca de 108 milhas acima da embocadura do Acre. A navegação a vapor d'este rio é bastante difficil, ainda mesmo na enchente, durante tres mezes no anno, por causa da grande quantidade de paús, que obstruem o canal em um

leito sempre estreito, e caprichosamente tortuoso. O volume d'agua cresce e baixa em poucos dias, conforme os rezaquetes, tornando-se insufficiente para a passagem de canoas durante a sua vasante.

N'estas condições pareceria preferivel que a companhia destinasse exclusivamente para navegação do Acre, durante os mezes da enchente, um pequeno vapor, do porte de 2 a 3 mil arrobas, baldeando as cargas que conduzissem os outros vapores até a foz do mesmo rio. A viagem assim far-se-hia com menor risco, e com a vantagem de não interromper-se na vasante a navegação acima das cachoeiras do rio Purús. Durante esses mezes não é o Acre navegavel, mas ha sempre conveniencia em ter um vapor que receba as cargas por baldeação na Cachoeira, como o faz hoje uma lancha particular.

D'este modo attende-se melhor ás necessidades do alto Purús e especialmente ás do Acre, cuja população avalia-se em cerca de tres mil almas, havendo estabelecidos mais de 20 barracões de commerciantes.

Se vos parecer acceitavel a medida, torna-se necessaria a innovação do contracto com a companhia de Manaós, sem augmento de subvenção.

RED CROSS LINE.—Em 3 de maio de 1877 foi firmado o contracto com os commerciantes Brocklehurst & C.^a para a navegação directa entre o porto de Manaós e o de Liverpool, obrigando-se os contractantes a estabelecer aqui uma casa commercial de grosso tracto. Este contracto foi innovado em 2 de maio de 1881, obrigando-se a empreza a realizar cinco viagens redondas por anno, e a ter um armazem de deposito n'esta capital, mediante a subvenção de 8:000\$000 por viagem, ou 40:000\$000 por anno.

As viagens actuaes são de 2 em 2 mezes de fevereiro a junho, e de 3 em 3 d'esse mez até dezembro: estando empregados no serviço os vapores: *Amazonense*, de força de 300 cavallos e 1080 toneladas, *Paraense*, de 160 cavallos e 1085 toneladas, e *Cearense*, de 136 cavallos e 756 toneladas.

Dou-vos em seguida o quadro de toda a exportação da borracha nos vapores d'esta

inha, o qual foi-me fornecido pelo representante da empresa n'esta praça, desde a sua primeira viagem até 7 do corrente mez. Demonstra-se por ahi, que 2/3 da exportação directa da borracha tem-se feito por conta dos proprios contractantes, concorrendo os outros carregadores apenas com 1/3 da exportação:

Partida dos vapores	Numero de kilos exportados por Braklehurst & C. ^a para Liverpool	Numero de kilos exportados por outros carregadores		Total em kilos
		Liverpool	Havre	
1877—Outubro 26 . .	13.531	1.250	—	14.781
1878—Janeiro 17 . . .	55.822	16.357	5.131	77.310
Abril 27 . . .	70.425	13.647	7.009	91.081
Agosto 3 . . .	33.728	5.667	—	39.405
Outubro 26 . . .	42.128 1/2	519	3.275	45.922 1/2
1879—Janeiro 29 . . .	80.778	30.616	6.068	117.462
Abril 22 . . .	51.197	19.718 1/2	11.914	82.829 1/2
Julho 29 . . .	14.479 1/2	1.694	98	16.271 1/2
Novembro 3 . .	36.004 1/2	31.614 1/2	390	68.009
1880—Janeiro 31 . . .	78.670	42.373	3.830	124.873
Abril 30 . . .	82.926	18.857	5.165	106.948
Julho 30 . . .	16.964	—	—	16.964
Novembro 3 . . .	107.086	10.023	1.418	118.527
1881—Janeiro 29 . . .	91.470	50.854	12.764	155.088
Maio 2 . . .	63.462	14.543	6.560	84.565
Agosto 2 . . .	16.311	1.997	6.543	24.851
Outubro 1 . . .	27.372	452	7.039	34.868
1882—Janeiro 13 . . .	88.530	54.729 1/2	26.329	169.588 1/2
Março 2 . . .	84.680	27.632	12.003	124.315
Maio 9 . . .	17.071	21.447	4.319	42.837
Julho 15 . . .	10.342 1/2	1.856 1/2	4.343	16.542
Outubro 8 . . .	43.833	30.803 1/2	1.668	76.305
1883—Janeiro 6 . . .	69.281	46.651	15.804	131.736
Março 7 . . .	38.108 1/2	49.406	10.896	98.410 1/2
24 viagens	1.234.211	492.707 1/2	152.566	1.879.484 1/2

BOOTH STEAM SHIP COMPANY, LIMTED.—O contracto para a navegação directa entre Maranhão e o porto de New-York, foi celebrado em 14 de janeiro do anno passado entre a Presidencia da provincia e a companhia ingleza Booth Steam Ship Company, Limited, de Liverpool, representada pelos commerciantes d'esta praça Ruiz & Teixeira.

Obrigou-se a empresa a começar a navegação com tres viagens annuaes, de 4 em 4 mezes no primeiro quinquennio, e quatro viagens de 3 em 3 mezes no segundo quinquennio do contracto, a contar do dia 30 de abril, data marcada para a inauguração da linha. A subvencção para o primeiro quinquennio é de réis 30:000,000 annuaes, ou 10:000,000 por via-

gem, e para o segundo quinquennio 36:0005 annuaes ou 3:000\$000 por viagem.

Faz o serviço da linha o vapor *Ambrose* de 120 cavallos e 756 toneladas.

NAVEGAÇÃO DO IGÁ ATÉ A REPUBLICA DA COLOMBIA.—O commercio do rio Igá até a republica da Columbia é feito actualmente pelo vapor *Caqueté*, do porte de 80 toneladas, de propriedade da casa commercial Elias Reyes & Hermanos, de Popoian, sendo de 1.200 milhas a extensão navegavel.

Não tendo o governo da Columbia chegado a um accôrdo com o Brazil para a celebração dos tratados de limites, commercio e navegação, o rio Igá ainda não se acha definitivamente aberto ao estrangeiro. Entretanto o Governo Imperial, em deferimento à petição do cidadão columbiano, D. Raphael Reyes, deu-lhe concessão por 3 annos para fazer o commercio e navegação do Igá, com todas as vantagens do transitto fluvial. As instrueções para o commercio entre os portos dos dous Estados foram expedidas com a ordem do thesouro nacional de 2 de setembro de 1875.

A concessão foi ultimamente prorogada pela segunda vez por mais tres annos, tendo o ministério da fazenda me communicado pouco depois, por aviso de 24 de fevereiro de 1883, que fizera identica concessão tambem por 3 annos a Dimas Mirales, observadas as mesmas instrueções.

COMPANHIA BRASILEIRA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR.—Pela lei n. 577 de 22 de maio do anno passado foi concedida autorisação à Presidencia da provincia para despende até a quantia de 8:000\$000 mensalmente, para subvencionar a companhia brasileira de paquetes a vapor, afim de estender as suas viagens uma vez por mez até esta capital.

A tão justa aspiração da provincia acudiu o Governo Geral, impondo, na reforma que fez do contracto com a companhia, a obrigação de esta estender sem onus algum para os cofres as suas viagens até Manãos.

Parecendo-me, porém, que no espirito dessa lei se comprehendia alguma coisa mais do que o facto material de fazer vir ao nosso porto os navios d'aquella companhia, pois que era

preciso tirar d'elle todo o proveito possível, entendi que o melhor meio de satisfazer ao fim inteiro da lei era usar da autorisação que ella concede para conseguir da companhia redução na tarifa de fretes e passagens entre Belem e Manãos. E n'esse intuito celebrei com ella contracto (appendo n. 4), que submetto à vossa approvação, no qual podeis ver que os fretes soffreram a redução de 30 % até de 50 % nos generos de maior consumo e de primeira necessidade, calculados sobre as tabellas da companhia do Amazonas.

As vantagens d'esse contracto me parecem de simples intuição, com especialidade as seguintes: alliviar os generos do grande onus dos fretes, que lhes impõem as tarifas que até aqui os tem regulado e que, com pequena alteração, são as da companhia do Amazonas, facilitar a abundancia d'elles no nosso mercado, e obrigar as demais companhias a reduzir o prego das suas tarifas. Essas vantagens estou certo que as deduzireis do estudo acurado que fizerdes do assumpto.

Sobre elle a directoria da Associação Commercial d'esta praça emittiu, nos seguintes termos, a sua opinião, a qual sómente por julgar bastante autorisada, e não por vangloria, aqui transcrevo:

«Illm. e Exm. Sr. Dr José Lustosa da Cunha Paranaguá, Presidente da provincia do Amazonas.

«A Associação Commercial d'esta provincia, agradavelmente surpreendida com o conhecimento do contracto celebrado no dia 27 do mez passado entre V. Exc. e a Companhia Brasileira de Navegação a Vapor, para o fim de reduzir o prego das actuaes tabellas de fretes e passagens de Belem a Manãos, em vigor na Companhia de Navegação a Vapor do Amazonas, limitada, vem, por intermedio da sua directoria, felicitar a V. Exc. pelo relevantissimo serviço prestado especialmente ao commercio, já em consequencia da redução alludida, já do facto, que prenuncia grandes prosperidades para este portentoso valle, e para o qual muito concorreu V. Exc., da communicação directa entre esta capital e a côrte do Imperio

«Exm. Sr. A directoria da Associação Commercial, como interprete dos interesses do