

Barão de Mauá e os interesses nacionais e internacionais nas terras da fronteira da Amazônia na segunda metade do século XIX.

¹Maria Jose dos Santos

²Jaci Guilherme Vieira

Resumo: Este artigo investigou o processo de implementação da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas e a concessão de territórios por parte do Império para a fundação de colônias agrícolas; após a criação da Província do Amazonas em 1850 posteriormente, a criação da Comarca do Alto Amazonas, a Cabanagem e o processo de disputas territoriais e políticas que ameaçaram o domínio e a consolidação do Império Brasileiro naquela fronteira. As décadas de 1830 a 1870 foram marcadas por tentativas de apropriação de territórios pelo Reino Unido, conhecido como o conflito do Pirara no Rio Branco, e pela pressão dos Estados Unidos, que exigiam do Brasil a abertura para navegação e comércio no Rio Amazonas. Todos esses fatores fizeram que o Império Brasileiro despendesse dimensões diferentes das demais regiões, mais flexíveis com o empresário Irineu Evangelista de Souza, mas conhecido como o Barão de Mauá, mantendo-o como aliado para defender, colonizar e consolidar o império na fronteira do Amazonas.

Palavras-chave: Império. Fronteira. Mauá e colônias agrícolas.

Abstract: This article investigated the process of implementation of the Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas (Amazonas Navigation and Trade Company) and the concession of territories by the Empire for the foundation of agricultural colonies; after the creation of the Province of Amazonas in 1850, later, the creation of the Comarca do Alto Amazonas (Alto Amazonas District), the Cabanagem (Cabanos war) and the process of territorial and political disputes that threatened the domain and consolidation of the Brazilian Empire on that frontier. In the 1830s to 1870s decades were marked by attempts at the appropriation of territories by the United Kingdom, known as the Pirara conflict on the Rio Branco, and by pressure from the United States, which demanded that Brazil open up to navigation and trade in the Amazonas River. All these factors made the Brazilian Empire to spend different dimensions from other regions, more flexible with the businessman Irineu Evangelista de Souza but known as the Baron of Mauá, keeping him as an ally to defend, colonize and consolidate the empire on the Amazonas borders.

Keywords: Empire. Border. Mauá and agricultural colonies

Barão de Mauá and national and international interests in the Amazon borders lands in the second half of the 19th century.

¹Professora Dra. Do curso de História da Universidade Estadual de Roraima. E-mail:mariarr_santos@yahoo.com.br

² Professor Dr. Do curso de História da Universidade Federal de Roraima. E-mail:jacivieira@uol.com.br

O longo século XIX viu revoluções e pós-revoluções sociais na Europa, a primavera dos povos – como designou o historiador inglês Eric Hobsbawn; no entanto, foram seguidas de um intenso desenvolvimento capitalista, em que o mundo estava marcado por uma série de acontecimentos e transformações da Era do Capital (HOBSBAWN, 2015, p. 30). Em meados do século XIX, o Planeta Terra parecia ter diminuído. A velocidade dos motores dos navios e das locomotivas com seus trilhos incansáveis, indo aos lugares mais distantes e inóspitos, representou, sem dúvida, uma revolução na rapidez dos transportes que interligavam Europa, Ásia, África e América. Nesse processo de expansão do capitalismo, a Inglaterra consolidou seu domínio na economia mundial e sua influência no Brasil, especialmente após a chegada da família real no país em 1808, onde foi efetivado a abertura dos postos as “Nações Amigas”. No entanto, esse crescimento econômico inglês, não se deu sem a intensa exploração da classe operária, a utilização da mão de obra infantil, expulsão e os cercamentos das terras comunais dos camponeses, e por fim sem imposição do processo imperialista na América, Ásia e África.

Essa fase despertou assombro e admiração da sociedade, sendo retratada também na literatura, a exemplo da obra *A Volta ao Mundo em Oitenta dias*, de Júlio Verne. Nesta, o personagem Phileas Fogg, *lord* inglês, faz uma aposta na qual ele afirmava ser possível “dar a volta ao mundo em oitenta dias, pois podia ser percorrida agora dez vezes mais depressa do que há cem anos”. Efetivada a aposta, o *lord* inicia sua jornada ao redor do mundo. Em sua viagem, Mr. Fogg não deixou de observar que o desenvolvimento tecnológico e a expansão imperialista estavam associados à criação dos Vapores e do Trem (VERNE, 2003, p. 20). Impressionou-se o Lord inglês em sua viagem, além da rapidez, com o domínio inglês; era possível falar inglês em quase todas as partes do mundo, saindo de Londres, passando por Bombaim, Calcutá, Hong Kong, Singapura, Iocoama, Cochinchina, São Francisco e Nova Iorque. Em todos os portos, havia soldados ingleses ou falava-se inglês, como no caso dos Estados Unidos da América, que já havia conquistado sua independência (VERNE, 2003, p. 173). Essa foi a fase mais rápida da expansão do capitalismo na sua fase imperialista e da exploração e violência sobre culturas tradicionais locais. Ao refletir sobre as razões desse processo o Historiador Hobsbawn, nos afirma que estão relacionado ao progresso nos transportes e na comunicação, Eric Hobsbawn não hesita em identificar duas razões principais: a estrada de ferro e o vapor:

Em primeiro lugar, a economia industrial, nos primórdios descobriu – graças em grande parte à pressão da busca de lucro da acumulação do capital – o que Marx chamou de sua “suprema realização”: a estrada de ferro. Em segundo lugar – e principalmente por causa da estrada de ferro, do vapor e do telégrafo, “que finalmente representaram os meios de comunicação adequados aos meios da produção” o espaço geográfico da economia capitalista poderia multiplicar-se repentinamente na medida em que a intensidade das transações comerciais aumentasse. O mundo inteiro tornou-se parte desta economia. Essa criação de um único mundo expandido é talvez a mais importante manifestação do nosso período. Isto era particularmente crucial para o desenvolvimento econômico porque forneceu a base para a gigantesca expansão verificada nas exportações. [...]. O comércio mundial entre 1800 – 1840 não tinha chegado a duplicar. Entre 1850 e 1870, cresceu 260%. (HOBSBAWN, 2015, p. 66-67).

Como afirma Hobsbawn, o mundo havia sido transformado pelo vapor e pelo ferro, “dois elementos fundamentais neste processo” (HOBSBAWN, 1988, p. 67). Esse crescimento econômico, no entanto, veio acompanhado do crescimento das desigualdades econômicas, possibilitando a divisão do mundo em uma parte menor, onde o “progresso” nascera, e outra, muito maior, em que chegara como conquistador (HOBSBAWN, 1988, p. 53). O Brasil, que nesse período estava se consolidando como Estado Nacional, era um consumidor dos produtos indústrias da Inglaterra e de suas tecnologias: ferro e vapor. Será dentro deste contexto, que identificamos a criação da *Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas* e o debate sobre a abertura da navegação livre do rio Amazonas.

O cenário do Amazonas após a eclosão da Cabanagem gerou muitas preocupações ao Senado Brasileiro, uma destas era a necessidade se manter fechado o monopólio da navegação do Rio Amazonas, vinculado às ameaças decorridas por parte dos Estados Unidos com relação à navegação do Rio Amazonas e à possibilidade da concessão de projetos econômicos de exploração das terras do Amazonas³. O momento era de expansão do imperialismo. Para o pesquisador Norte Americano Gerald Horne, o interesse visava introduzir na região amazônica uma rede de transporte muito mais velozes, com navios a vapor para realização do comércio e transporte de produtos da Amazônia, e criar uma válvula de escape para os conflitos entre o Norte e o Sul escravista.

Soma-se a este fato, o conflito territorial com a Inglaterra na região da fronteira do Brasil com a Cooperativa da Guiana, ex Guiana Inglesa na bacia do Rio Branco (1836-1904), o governo imperial na tentativa de estar mais próximo politicamente daquela região,

³ O tema da navegação e o interesse dos Estados Unidos no Amazonas foi abordado na obra: O Sul mais Distante: Os Estados Unidos e o Brasil e tráfico de escravos africanos do historiador norte americano Gerald Horne.

finalmente retira da gaveta o projeto de criação da Província do Amazonas em 1850. Essa relação da região do Amazonas, com acontecimentos do mundo em transformação demonstra como a história da Amazônia está conectada a horizontes que superam muito os limites do Estado ou ainda da Nação, tal como se definiu no século XIX, porque ela é parte de uma história internacional (GRUZINSKY, 2014).

Após a criação da Província em 1850 tendo como primeiro Presidente João Batista de Figueiredo Tenreiro Aranha, o segundo projeto imperial foi a criação da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas que interligasse:

1 ° Linha de Navegação: Belém (capital do Grão Pará) até a cidade da Barra do Rio Negro (Capital da Província do Amazonas);

2 ° Linha de Navegação: Barra do Rio Negro até a povoação de Nauta (República do Peru).

A empresa contratada para este fim, que aceitou o desafio e firmou contrato com o governo Imperial foi do empresário Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, o qual criou a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas. O momento que antecederia esse período da Província do Amazonas e do Estado Imperial Brasileiro foi marcado por diversos movimentos de revoltas nas principais províncias, em que o Império enfrentará muitas resistências, especialmente entre os anos de 1831 a 1845, conhecido como Período Regencial. Após a abdicação de Dom Pedro I, o país vivenciou “anos de ação, reação e, por fim, de transição; foram também anos de levantes, rebeliões e insurreições, marcados por muitas agitações e revoltas⁴”, como destacou Ilmar Mattos (MATTOS, 1994, p. 2). Para Emília Viotti, esse período foi marcado pelas inúmeras tentativas de mudanças sociais e econômicas diante da manutenção dos privilégios após a Independência do Brasil, em 1822⁵.

Durante o período regencial na Amazônia, ocorreu o movimento denominado Cabanagem, que se espalhou por toda a Província do Grão-Pará e desafiou o Império do Brasil, tomando o poder do Governo, demonstrando a fragilidade da centralização do poder e

⁴ Ilmar Mattos (1994) destaca como este período foi conturbado “Todavia entre os movimentos levados a efeito que em tão breve tempo rebentaram nos sertões do Pará, Maranhão e Piauí. Como dos Farrapos no Rio Grande do Sul, entre 1835 e 1845, os de São Paulo e Minas Gerais em 1842, ou ainda da própria Praieira em Pernambuco, em 1848”. Ver também: Márcia Maria Menendes Motta, 2008: Capítulos 8-9; Ver: José Murilo de Carvalho. **Teatro de Sombras a Política Imperial Parte 2**, Rio de Janeiro: UFRJ, 1996, p. 230-239. Ver: Magda Ricci. **Assombrações de um Padre Regente**, São Paulo: Unicamp.

⁵ Ver: Emília Viotti, *Da Monarquia à República: A consciência liberal nos primórdios do Império*. Neste capítulo a autora expõe que após a Independência “quando não mais se trata de destruir o pacto colonial nem de se obter a emancipação política, objetivos já conquistados, mas de organizar o país segundo os interesses dos grupos que em nome do liberalismo disputam o poder ao Imperador. Ou quando mais tarde, assumindo o controle da nação depois da Abdicação de Dom Pedro, tratam de “parar o carro revolucionário”, na expressão de Bernardo de Vasconcelos, político de destaque no Primeiro Reinado e na Regência (1987, p. 120).

assinalando para a posteridade aquele como um período de incertezas e turbulências. A Cabanagem foi um movimento social que ocorreu em toda a Província do Grão Pará, que envolvia todo o Norte do Brasil entre 1835 e 1840, cuja importância é ampla e relevante para se estudar a História do Brasil. Primeiramente, teve raízes coloniais, estabelecendo-se como uma luta contra a opressão portuguesa local e com desdobramentos no processo de independência no Brasil e no de formação do Estado Imperial (RICCI, 2006, p. 6-7). Este movimento obrigou o Império brasileiro a voltar seu olhar com maior interesse para a imensa fronteira que compunha a comarca do Alto Amazonas, ex Capitania do Rio Negro, cuja a relevância e estratégica política já havia sido reconhecido pela coroa na administração de Marques de Pombal.

A Província do Amazonas e o Barão.

A extensa região que atualmente se estende desde parte do estado do Acre até o estado de Roraima, no século XIX, constituía a Província do Grão Pará a qual foi desmembrada em 1850 e criou-se a Província do Amazonas. A região recebeu atenção especial do Império Brasileiro em dois momentos relevantes: O primeiro, no período entre 1835-1855, a partir da eclosão do movimento da cabanagem, o qual evidenciou uma das fraquezas império, a manutenção militar nas fronteiras internacionais: Peru, Colômbia, Venezuela, e Cooperativa da Guiana, estas fronteiras viram-se praticamente abandonadas durante o movimento da Cabanagem, sem recursos financeiros, militares e pela ausência de comunicação com Belém, capital do Grão Pará. Esta mesma compreensão tiveram os vizinhos territoriais que por meio de negociações diplomáticas, expedições secretas, missionários, viajantes, comerciantes e militares passaram a ver neste território a possibilidade de expandir suas fronteiras sobre o Império Brasileiro como no conflito do Pirara (1836-1904) e os conflitos em torno da navegação do Rio Amazonas com a ameaça de comerciantes dos Estados Unidos de adentrarem neste rio.

A ambição de alguns comerciantes norte-americanos levou a projetos secretos para criar a “República Amazônica”, temática que tem sido pesquisada tanto nos Estados Unidos quanto no Brasil, evidenciando que não foi algo irrelevante ou imaginário, estas pesquisas demonstram não se tratar de rumores sem fundamentos, mas, que realmente houveram movimentações, articulações e principalmente o pedido oficial para a abertura da navegação do Rio Amazonas. O gabinete do Império Brasileiro diante de tal ameaça, teve que se impor

diplomáticamente para evitar que estes projetos se concretizassem, exigindo grandes esforços especialmente do Ministro Plenipotenciário do Brasil nos Estados Unidos.

Comerciantes e militares americanos almejavam entrar na região amazônica cujo objetivo era o de iniciar um processo de colonização com fazendeiros americanos e a sua mão-de-obra escravizada. (HORNE, 2010, p.164). Esta proposta surgiu como uma consequência dos conflitos sobre a escravidão nos Estados Unidos. Um comandante denominado Mathew Fontaine Maury, inicia uma articulação e uma campanha para iniciar a navegação do Rio Amazonas, diante da crise econômica e social dos plantadores de algodão dos estados sulinos, as vésperas da deflagração da guerra de secessão (CASTRO, 1992. p.163)

Era consenso no Rio de Janeiro, entre os representantes políticos, a ausência do Estado brasileiro em algumas partes da extensa província do Grão Pará, especialmente nas fronteiras com os demais países. Diante estas ameaças da entrada de navios americanos na Amazônia, pois, não poderíamos deixar de citar que os mesmos já tinham invadido e anexado parte do território do México e já tinham negociado com o Peru a livre navegação em seu território, agora tentavam forçar a navegação do Rio Amazonas, após improdutivas reuniões com o ministro das relações exteriores do Brasil.

Após inúmeros debates na câmara dos deputados e no senado brasileiro a partir de 1840 a 1852, tendo inclusive um parecer favorável dado pela comissão de comércio, agricultura e artes em dois de junho de 1840 sobre a abertura da navegação internacional do rio Amazonas para empresários americanos e nacionais que foi rejeitado pelo senado.

Diante desse quadro concluiu-se que o mais seguro seria criar uma companhia de navegação nacional que pudesse navegar, interligar, comercializar e colonizar a recém criada província do Amazonas. Mas, o Império, com poucos recursos, e com uma economia bastante deficiente, teve que contar com uma parceria público privado, pois não tinha condições de bancar sozinho um projeto dessa magnitude. A estratégia tomada pelo Império Brasileiro foi o de publicar um edital, para celebração de um contrato de exploração e navegação do Rio Amazonas e seus afluentes por uma companhia nacional.

Segundo o próprio Barão de Mauá narra em seu relatório “*por se tratar de um negócio arriscado, o edital ficou exposto por vários meses sem que houvesse despertado interesse por parte do empresariado brasileiro*”. Será ele, o maior empresário do Brasil, detentor de um avultado capital, ligado aos mais variados negócios incluindo bancos e outros empreendimentos que irá aceitar tal desafio. Barão de Mauá é lembrado pela historiadora Emília Viotti da Costa como um “*empresário de visão progressista, que encontrava*

dificuldades em vencer o espirito tradicional avesso a mentalidade empresarial, ao trabalho manual, ao risco e as formas de lucro implícitas no desenvolvimento do capitalismo industrial” (VIOTTI, 1987 p.218). Mauá foi o único empresário capaz de aceitar o desafio e criar a Companhia de Navegação e Comércio do Rio Amazonas, com três navios.

Mauá, recebeu, num primeiro momento como compensação por colocar o seu capital e de seus acionistas em risco, a exclusividade no transporte de cargas e passageiros, por trinta anos, além de trinta territórios na região, para efetivação de colônias de povoamento cujo objetivo concreto era o de fazer um grande projeto de colonização na mais nova província do Império, certamente dá para atender o interesse do Estado em aumentar a presença de migrantes Europeus assim como de populações indígenas nestas colônias.

A Companhia e a Navegação do Rio Amazonas

O primeiro Navio a inaugurar o contrato foi o “Monarcha”, o qual realizou sua primeira viagem nas águas do Rio Amazonas em 1854, adentrando as águas do Rio Negro sob o comando de Miguel de Miranda Vianna⁶. A navegação a vapor possibilitou a retomada do envolvimento da Amazônia no comércio mundial, que havia sofrido um grande impacto após a Cabanagem. As importações vindas da Europa também movimentavam esta economia com porcelanas, luvas, chapéus, enxovais, armas, tecidos, obras de arte, sapatos e utensílios domésticos em geral, todos produzidos na Inglaterra e na França. Soma-se a este comércio a economia da venda dos produtos regionais especialmente dos peixes, que eram diversos, assim como as especiarias como copaíba, cacau, guaraná, manteiga de tartaruga, óleos e madeiras. O que gerou tranquilidade e entusiasmo no governo Imperial, como afirma o Secretário da Província do Amazonas Wickens de Mattos que também esteve presente na comitiva da primeira viagem do navio a vapor Monarcha. Wickens de Matos, tece sua admiração ao “mar imenso do Amazonas” e a criação da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas em seu relatório:

A navegação tem sido e há de sempre ser aqui, por este mar imenso do Amazonas a principal via de comunicação para irem todos os habitantes e todos os produtos de uns para outros lugares, desde o leito marcheteado onde o (Navio) Monarcha dos rios tem a cabeça majestosa, até onde com as contas dos péz, repelle as vagas do oceano por enquanto quarenta a cinquenta

⁶ Ver Anexo A-24, p. 1- *In*: Relatório do Ministro Luiz Pedreira de Coutto Ferraz (Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Império). Relatório do Ano apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 3ª sessão da 9ª legislatura (publicado em 1855).

barcos e canoas de porte de quinze a dezesseis toneladas fazem a navegação, com carregamentos, entre esta província e a do Pará, e mais de duas mil canoas de diferentes lotações se empregam nos muitos e diversos tráficos para Mato Grosso, e até as fronteiras dos estados estrangeiros vizinhos, e de uns para outros lugares do interior em todos os sentidos⁷.

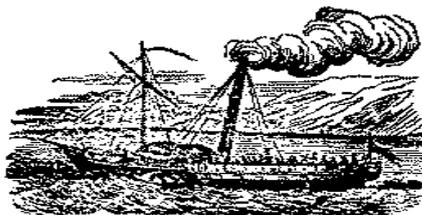
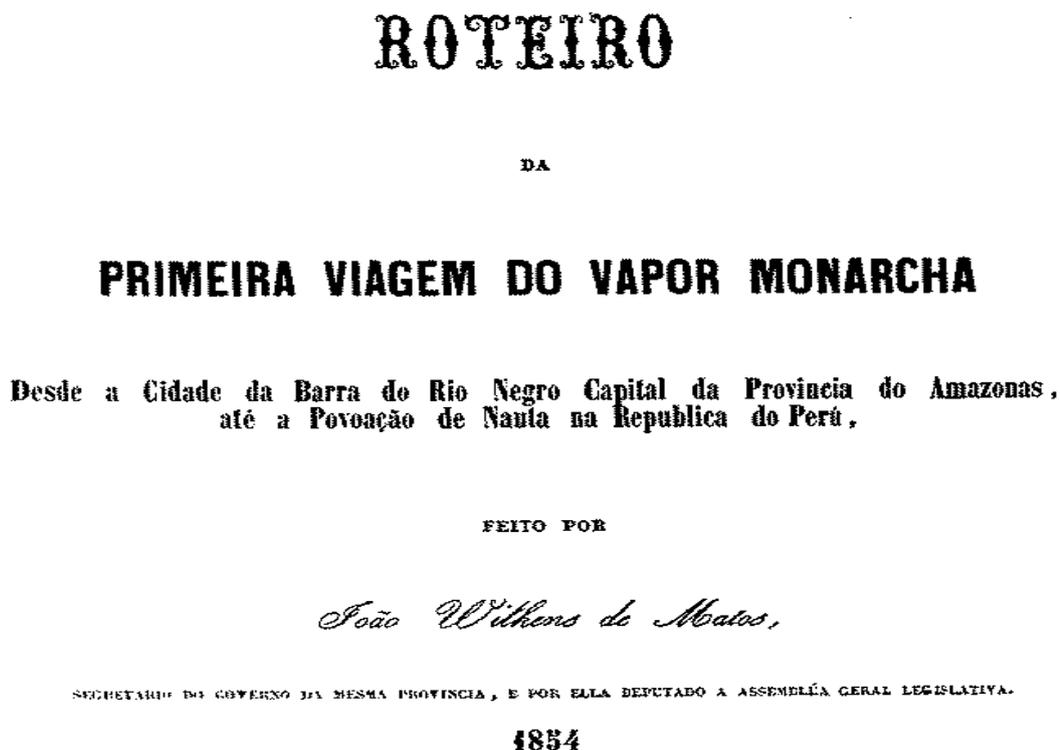
A rapidez dos vapores no deslocamento de mercadorias que eram exportadas da Amazônia, movimentando mais de duas mil canoas de diferentes tráficos, possibilita-nos ter uma dimensão da intensidade desse comércio. Outro ponto importante descrito na citação acima do relatório de Wickens de Matos diz respeito à facilidade evidente da comunicação dos habitantes “para ir a outros lugares”. Os trajetos entre Belém, Mato Grosso, Rio de Janeiro e Manaus, assim como as rotas da Europa para o Brasil ficaram muito mais rápidos, além obviamente da ligação entre os rios do Amazonas: Solimões, Negro, Tapajós e Purús e países fronteiriços, como Peru, Bolívia, Colômbia e Venezuela.

O relatório deixa invisível a relação das populações indígenas e seus territórios diante a entrada destes navios, no entanto, silencia o impacto e a perplexidade das populações indígenas, diante o espanto com o tamanho, a velocidade e a quantidade de pessoas nos navios a vapor, principalmente em virtude da invasão de seus territórios de forma mais intensa e rápida⁸ além da utilização da mão de obra neste processo, dos remadores de canoas, da retirada de madeira para lenha e no processo de trabalho em geral. Na Figura 1 abaixo, é apresentada a imagem do frontispício do relatório da primeira viagem do navio do vapor Monarcha no Rio Amazonas, escrito pelo Coronel João Wilkens de Mattos, destinado ao Ministro do Império, Luiz Pedreira de Couto Ferraz. Ao longo de suas trinta e seis páginas, o relatório, em forma de diário, fornece informações da província do Amazonas, suas fronteiras, freguesias e especialmente o roteiro detalhado da viagem do Vapor Monarcha. A viagem teve início na capital da província, Barra do Rio Negro, seguindo até a Povoação de Nauta na República do Peru. Esse relatório foi anexado na íntegra ao do Ministro do Império.

⁷ Idem, *ibidem*.

⁸ Ver Vitor Marcos Gregório: O Progresso a Vapor: Navegação e Desenvolvimento na Amazônia no século XIX. Revista Economia, v. 19, ano 2009.

Figura 1 – Capa do Roteiro da Primeira Viagem do Vapor Monarcha⁹.



RIO DE JANEIRO.
Na Typographia Nacional.

1855.

⁹ Ver Anexo A24-22, Roteiro de Viagem do Vapor Monarcha. Desde a Cidade Barra do Rio Negro Capital da Província do Amazonas, até a Povoação de Nauta na República do Peru, realizada por João Wilkens de Mattos. In: Relatório do Ministério do Império, Luiz Pedreira de Couto Ferraz Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Império, 1855, 1 de maio de 1855.

A Companhia de Navegação e Comércio iniciou as viagens para a Amazônia trazendo e levando mercadorias, funcionários, militares e viajantes, interligando Europa, Belém, Manaus, e as regiões fronteiriças da Amazônia. O comércio dos produtos locais exportados da Amazônia cresceu destacando-se peixes. A almejada chegada dos colonos da Europa, que viriam “colonizar as terras” se deu a bordo do Vapor Marajó, em novembro de 1854¹⁰, em seguida mais cinquenta colonos foram trazidos no Vapor Rio Negro, completou-se um total de cem colonos que seguiram para residir na Colônia Mauá¹¹. Os dados sobre a Colônia Mauá, não especificam sua localização exata, apenas que ficava próximo ao igarapé da Guariba. Esta colônia aparece com frequência na documentação, o que nos leva a afirmar que as demais provavelmente não foram criadas, muito provavelmente por questões financeiras. O total chegou a 160 colonos transportados, dentre portugueses, russos e espanhóis. Esta Colônia recebeu 93 portugueses e 7 galegos tendo 8 mulheres e 2 crianças, metade deste total era composto de carpinteiros, pedreiros e ferreiros. Porém, a colônia não obteve êxito, segundo o Ministro do Império Couto Ferraz descreve o problema desta colônia era a “má índole dos colonos escolhidos e a falta de recursos que a legislação ainda oferece para o cumprimento dos seus contratos” (FERRAZ, 1857, p, 110-111), para, além disso, boa parte das despesas com essas colônias eram custeadas pela companhia.

Segundo Francivaldo Alves os projetos de implantação de Colônias Agrícolas no Império foram uma estratégia de intervenção do Estado, como destaca a seguir:

Analisaremos a intervenção do Estado na implantação de colônias agrícolas, não apenas vinculadas as problemáticas regionais [...], mas como processo que ajuda a pensar a própria construção do Estado imperial no Brasil, e em que, os programas de colonização também desempenharam um papel importante, contemplando interesses de grupos locais, ao mesmo tempo em que afirmava a autoridade imperial na região. Neste aspecto, consideramos o Estado como produto de uma luta em seu próprio interior, o que significa que mesmo concebido como organismo próprio de um grupo, destinado a criar condições favoráveis à expansão de domínio deste segmento, esta expansão exige a criação de acordos e alianças. (NUNES, 2010 p.230).

Em 1857, três anos depois do início da navegação do rio Amazonas pela companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, a mesma teve seu contrato renovado, recebeu um aditivo, como poderíamos falar hoje. O contrato fora renovado para evitar a sua ruína, pois a mesma não teria conseguido êxito nos seus primeiros esforços em manter colônias nas localidades das margens do Rio Amazonas, e nas dificuldades em sustentar as mesmas

¹⁰ Jornal Estrela do Amazonas. Edição 105, p. 02-03. 18 de novembro de 1854.

¹¹ Jornal Estrela do Amazonas. Edição 109, p. 04. 10 de janeiro de 1855.

colônias. O novo ajuste concedia uma subvenção do Governo, e retirava o compromisso contratual em manter e cuidar das colônias agrícolas que houvesse sido criada, podendo manter seu foco somente na navegação. A pergunta que nos surge nesse momento e o porque de fazer tantas concessões de terras e de isenções de impostos a uma empresa nacional? Nossa hipótese é de que este contrato foi resultado de um longo jogo de tabuleiro, onde os Estados Unidos vinham desde a década de 1830 tentando adentrar a região em seguida com a eclosão da Cabanagem estes interesses ficaram mais evidentes. Para Gerald Horne (2010), a tentativa dos Estados Unidos era de usar a região amazônica para mandar escravos negros e desenvolver plantações de algodão e pecuária. Esse projeto foi dirigido pelo comandante Mathew Fontaine Maury.

Os interesses norte-americanos datam da “década de 1830 quando Monroe Edwards examinou a possibilidade montar um negócio na Amazônia” (HORNE, 2010, p. 158). O autor enfatiza ainda que “desde 1830, comerciantes americanos penetravam na Amazônia com mais êxito que seus competidores franceses e ingleses”. Horne não deixa de explicitar a Revolta da Cabanagem na Amazônia, o perigo para os navios americanos e principalmente o intenso conflito político que assolava a Região. Já em 1847, outro comerciante Peter Remsen, produtor de algodão e criador de gado, defendeu planos de navegar no Rio Amazonas e “explorar aquela vasta região”, naquele momento, diversos americanos pressionavam o governo dos Estados Unidos a adotar a diplomacia do canhão. (HORNE, 2010, p.159-160). A partir de 1850, o capitão Mathew Fontaine Maury, tentou impor a política de deportar negros com seus donos para o Brasil e especificamente para o Amazonas:

Aqueles que nos Estados Unidos do século XIX defendiam o comércio de escravos africanos- que era ilegal – representavam a facção secessionista mais separatista e pró-escravidão; de fato, percentagem significativa de secessionista do extremo Sul americano estimulava ativamente a causa do comércio de escravos, ou com ela simpatizava, às vésperas da separação. Essa tendência era parte substantiva do expansionismo escravocrata e do nacionalismo sulista. [...] O mais eloquente e influente defensor de uma estratégia brasileira foi o conhecido virginiano Matthew Fontaine Maury – renomado cientista e poderoso confederado, que aparece, nos anais do estado, ao lado de Robert E. Lee. Ele via a Amazônia como a “ válvula de escape da União” e considerava a deportação de negros americanos (acompanhados dos seus donos, é claro) para essa região relativamente subdesenvolvida como um pelotão avançado do colonialismo sulista. “É mais fácil e rápido” afirmava Maury, “para navios da Amazônia irem a Nova York do que ao Rio; e um navio pode fazer a travessia de Nova York para o Rio em menos tempo do Amazonas para o Rio. (HORNE, 2010, p. 12-13)

Em 1849 tendo interesses na região, a empresa South American Steam Boat Association of New York “manifestou ao encarregado de negócios do Brasil seu interesse em explorar comercialmente a navegação do Amazonas”. O interesse não foi aprovado pelo Império Brasileiro, que negou a solicitação assim como qualquer Tratado que autorizasse a navegação no Rio Amazonas¹².

O Ministro Sérgio Teixeira de Macedo, teve uma posição extremamente nacionalista e dura frente a política imperialista norte americana, destacando a necessidade de estabelecer efetiva colonização na região, apontando como saída que o Estado Brasileiro assumisse este processo. Por fim, sobre a abertura da navegação do Rio Amazonas a estrangeiros, o mesmo conclui que seria um imenso perigo:

Está intimamente convencido de que ele tem de regenerar o mundo todo, e dar nova forma de governo a toda sociedade humana, da qual ocupa hoje o centro, em razão de sua posição, que domina os dois grandes oceanos, o Golfo do México e o Mar das Antilhas [...]A emigração americana para o Amazonas seria um imenso perigo [...] Muito conviria que , antes de fazermos qualquer concessão aos Estados Unidos, quanto à Navegação do Amazonas concluíssemos ou estabelecêssemos um ajuste de limites das Guianas com Inglaterra e a França [...]

[...] Não admitir a formação de povoações ou núcleos de populações estrangeiras nas margens do Amazonas e na fronteira, ou o estabelecimento de colônias, sem licença e expressa autorização do Governo, e debaixo de sua direção, evitando-se que se formem exclusivamente de indivíduos de uma só nação, e principalmente desses que podem incomodar-nos;

Tratar quanto antes o governo de estabelecer efetivamente colônias nos pontos convenientes compostas de brasileiros, portugueses e súditos de outras nações que não façam liga com os de outras poderosas que nos possam inquietar.¹³

O Relatório do Ministro é enfático quanto a ameaça norte americana nas terras do Amazonas. Como destacou Marcelo Raffaelli (2006) “o parecer da seção, foi unanimemente aprovado por seus três membros: Paulino José Soares de Souza, o visconde de Abrantes e Caetano Lopes Gama. Na edição do Jornal Estrella do Amazonas é publicada uma notícia que corria em Belém do Pará sobre a vinda de um barco a vapor preparado por uma companhia de navegação de New York para entrar no rio Amazonas.¹⁴ Estes Boatos, provavelmente estavam relacionados a um artigo publicado no New York Herald de 11 de janeiro de 1854, transcrito

¹² RAFFAELLI, Marcelo. **A Monarquia e a República**: Aspectos das relações entre o Brasil e Estados Unidos durante o Império. Rio de Janeiro: CHDD-FUNAG, 2006, p. 136.

¹³ Ibidem, p. 149-150.

¹⁴ Jornal Estrella do Amazonas. Edição número 81 de 1854 pag. 04. (acervo Biblioteca nacional)

no Jornal Treze de Maio de 7 de fevereiro de 1854, com o seguinte a manchete “Expedição do Amazonas” o qual afirma que *“uma segunda expedição se prepara para largar desse porto. Achasse formada uma companhia, comprada um vapor e avultado número de nossos concidadãos estão prontos para manter-se em uma empresa”*¹⁵.

Estas notícias possuíam um forte indicio de veracidade, pois no dia 04 de abril do mesmo ano, o Ministro Plenipotenciário do Império Francisco Ignacio Carvalho Moreira, enviou uma legação ao secretário dos Estados Unidos da América W.L. Marcy solicitando esclarecimentos da navegação de navios americanos da marinha ou de comerciantes nas águas dos rios da Amazônia com o consentimento do Estado Americano, haja visto que o mesmo encontra-se fechado para navegação de navios de outra nacionalidade, que não seja de bandeira brasileira¹⁶. O questionamento do Plenipotenciário foi negado pelo Ministro dos Estados Unidos.

Essas idas e vindas dos interesses americanos, na navegação nas águas de um dos maiores rios do mundo e com um enorme potencial econômico, como o rio Amazonas, possa nos sugerir o grande interesse do Império em celebrar um acordo com um dos homens que mais atraiu capital estrangeiro para o Brasil, o Barão de Mauá, em construir uma companhia de navegação para a preservação da soberania no Norte do Império em função de que desde a independência em 1823 no norte, quando a ex capitania do Rio Negro ao invés de ser elevada a Província, passou a ser uma mera comarca da província do Grão Para e somente após eclosão da cabanagem, e em consequência desta, interesses internacionais na fronteira do Rio Branco, com a ex Guiana Inglesa o denominado conflito do Pirara, assim como os interesses americanos evidencia a ausência de projetos políticos do império voltada para esta região. Por fim estes fatos culminam com criação da Província do Amazonas e com a criação da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas liderada pelo Barão do Mau. Mas, para além de tudo isso muitas perguntas ainda continuam sem respostas entre elas destacamos o que aconteceu com os territórios doados a Companhia? Foram colocados juntos aos bens da empresa do Barão? Foram abandonadas pela empresa? Foram tomados pelo Estado? Ou utilizados para o pagamento dos débitos após a falência das empresas de Mauá? Não nos propomos neste momento em responder tais indagações, mas em deixar estas inquietações para futuras pesquisas.

¹⁵ Jornal Estrela do Amazonas ed. 0082 data de 11 de março de 1854

¹⁶ Jornal Estrela do Amazonas ed. 099 data de 04 de abril de 1854.

Referências

Bibliográficas:

RAFFAELLI, Marcelo. **A Monarquia e a República: Aspectos das relações entre o Brasil e Estados Unidos durante o Império**. Rio de Janeiro: CHDD-FUNAG, 2006, p. 136.

NUNES, Francivaldo Alves. **Sob o signo do moderno cultivo: Estado Imperial e agricultura na Amazonia**. Tese de doutorado defendida no Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense (UFF). Niterói, 2011.

DOLHNIKOFF, Mirian. **História do Brasil Império**. São Paulo: Contexto, 2017.

GRUZINSKI, Serge. **A águia e o dragão: ambições europeias e mundialização no século XVI**. São Paulo: CIA das Letras, 2015.

_____. **A Amazônia e as origens da globalização (Sécs. XVI-XVIII) - Da História Local à História Global**. Belém: Estudos Amazônicos, 2014.

HOBBSAWM, Eric. **A era do Capital (1848-1875)**. São Paulo: Paz e Terra, 2015.

HOBBSAWM, Eric. **A era dos Impérios (1875-1914)**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

HORNE, Gerald. **O Sul mais distante: O Brasil, os Estados Unidos e o tráfico de escravos africanos**. São Paulo: Cia das Letras, 2010.

KARNAL, Leandro. **História dos Estados Unidos: das origens ao século XXI**. São Paulo: Contexto, 2016.

LINHARES, Maria Yedda Leite (Org.). **História Geral do Brasil**. Rio de Janeiro: Campus, 1990.

LOUREIRO, Antônio. **O Amazonas na época Imperial**. Manaus: Valer, 2007.

MARSON, Izabel Andrade; OLIVEIRA, Cecília Helena L. de Salles (Orgs.). **Monarquia, Liberalismo e Negócios no Brasil: 1780-1860**. São Paulo: Edusp, 2013.

MATTOS, Ilmar Rohloff. **O Tempo Saquarema**. Rio de Janeiro: ACCESS, 1994.

HOBBSAWN, Eric J. **A era do Capital**. São Paulo: Paz e Terra, 2015.

VERNE, Júlio. **A volta ao mundo em Oitenta dias**. São Paulo. Ed. Zahar, 1983

COSTA, Emília Viotti. **Da Monarquia a República Momentos decisivos**. São Paulo. 4ºd. Brasiliense, 1987.

CASTRO, Flávio Mendes de Oliveira. **O Brasil e sua soberania sobre a Amazônia**. Dissertação de Mestrado. Programa de Ciência Política e Relações Internacionais da UNB. Brasília, 1992.

MATOS, Vitor Marcos Gregório. **Navegação do rio Amazonas**. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós Graduação da USP, São Paulo, 2002.

SANTOS, Maria Jose. **Arranjos, Lei e Fronteiras do Império: Aplicação da Lei das Terras e Apropriação das Fazendas Nacionais na Fronteira do Rio Branco (1830 – 1894)**. Tese (Doutorado em História). Universidade Federal do Para. Belém, 2018.

Fontes

Revista

REVISTA DO INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO BRASILEIRO fundada no Rio de Janeiro debaixo da imediata proteção de S.B.I, O Senhor D. Pedro II. Tomo XX-1857. Vol. 20. Rio de Janeiro: 1857. Disponível em: www.ihgb.org.br/rihgb/rihgb1857700200.pdf. Acesso em 30 de Jun 2015.

Hemeroteca Digital

JORNAL

ESTRELLA DO AMAZONAS. Parte Official. Cidade de Manáos. Ed. nº 391. 10 de Agosto de 1859.
Exposição do Visconde de Mauá aos credores de Mauá e ao público. Rio de Janeiro, 1878. Endereço eletrônico www2.senado.gov.br.
Exposição de Presidente de Província do Amazonas Herculano Ferreira Penna. Ano 1855. Biblioteca Nacional.

Recebido em: 09 de setembro de 2021.

Aprovado em: 11 de dezembro de 2021.