



Universidade do Estado do Rio de Janeiro

Centro de Ciências Sociais

Instituto de Filosofia e Ciências Humanas

Deyvisson Cardoso Machado

**Em torno dos rios amazônicos: relações diplomáticas entre o Brasil e Peru
(1851-1892)**

Rio de Janeiro

2024

Deyvisson Cardoso Machado

Em torno dos rios amazônicos: relações diplomáticas entre o Brasil e Peru (1851-1892)



Dissertação apresentada, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre, ao Programa de Pós-Graduação em História, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: História Política.

Orientadora: Profa. Dra. Maria Teresa Toríbio Brittes Lemos

Coorientador: Prof. Dr. Alexandre Belmonte

Rio de Janeiro

2024

CATALOGAÇÃO NA FONTE
UERJ / REDE SIRIUS / BIBLIOTECA CCS/A

M149 Machado, Deyvisson Cardoso.
Em torno dos rios amazônicos: relações diplomáticas entre o Brasil e Peru
(1851-1892) / Deyvisson Cardoso Machado. – 2024.
133 f.

Orientadora: Maria Teresa Toríbio Brittes Lemos.
Coorientador: Alexandre Belmonte.
Dissertação (Mestrado) – Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas.

1. Relações internacionais – Teses. 2. Brasil – Teses. 3. Peru – Teses. 4. Amazônia – Teses. I. Lemos, Maria Teresa Toríbio Brittes. II. Belmonte, Alexandre. III. Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. IV. Título.

CDU 327(81:85)

Autorizo, apenas para fins acadêmicos e científicos, a reprodução total ou parcial desta dissertação, desde que citada a fonte.

Assinatura

Data

Deyvisson Cardoso Machado

Em torno dos rios amazônicos: relações diplomáticas entre o Brasil e Peru (1851-1892)

Dissertação apresentada, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre, ao Programa de Pós-Graduação em História, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: História Política.

Aprovada em: 27 de fevereiro de 2024.

Banca Examinadora:

Profa. Dra. Maria Teresa Toríbio Brittes Lemos (Orientadora)
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas - UERJ

Prof. Dr. Alexandre Belmonte (Coorientador)
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas - UERJ

Profa. Dra. Marina Monteiro Machado
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas - UERJ

Prof. Dr. William Gaia Farias
Universidade Federal do Pará

Rio de Janeiro

2024

DEDICATÓRIA

Para meus irmãos, Davi e Evelyn.

Aos meus pais, Elaine e Denilson, por me mostrarem o caminho da educação. E, avôs e avós, Elídio, Neo, Socorro e Sebastiana. Tudo que eu fizer na vida será dedicado a vocês.

A todos que habitam na Amazônia.

AGRADECIMENTOS

Começo esses agradecimentos já bastante emocionado. Por vezes, senti que a construção da pesquisa é muito individual, mas aqui, penso o quanto foi rodeada de encontros.

A dissertação que será apresentada é resultado de um processo iniciado desde a minha saída da ilha de Mosqueiro, distrito de Belém do Pará. Passei pela Universidade Federal do Pará, onde formei em Licenciatura em História em fevereiro de 2022.

Em 2021, fiz o processo seletivo de Mestrado no formato on-line, a seleção encontrava-se flexível por conta da pandemia. Com a aprovação, quatro amigos - Luana, Alan, Matheus e Luca - e eu organizamos um evento na Associação Carnavalesca Bole-Bole, localizada no bairro do Guamá, em Belém/PA, com o objetivo de arrecadar fundos para nossa estadia.

Cheguei ao Rio de Janeiro em março de 2022. As atividades na Pós-graduação em História da Universidade do Estado do Rio de Janeiro ainda não estavam sendo realizadas presencialmente. O retorno das aulas presenciais aconteceu apenas no 2º semestre do mesmo ano.

À minha mãe, Elaine Cardoso, foi com a venda do “Baby Lanches” que este sonho se materializou. Um dia compartilhei com você a alegria de ter publicado um capítulo numa coletânea de livro. As suas palavras foram bem objetivas: “Meu filho, quantas carnes de hambúrgueres eu tiver que fritar para te ver formado, eu frito”. Ao meu pai e professor, Denilson Machado, por me mostrar a importância da educação. O meu amor pela História se iniciou na infância, e muito vem do que aprendi ao teu lado.

Aos meus irmãos, Davi e Evelyn, que apesar de crianças, fizeram-me ver a vida com mais afeto e amor.

Às minhas avós, Maria do Socorro e Maria Sebastiana, sem o apoio de vocês este trabalho não seria possível. Eu amo vocês. Aos meus avôs, Neo e Elídio.

Aos meus tios e tias que sempre me incentivaram. Tio Dan, muito obrigado.

À Sueny Oliveira, por toda a escuta, companheirismo, amizade e parceria. Encontrar-te nessa vida foi um presente. A nossa amizade é o mais perfeito sinônimo do amor.

Ao Igor Lopes, amigo que sempre me faz ver a vida de maneira leve.

Ao Alessandro Castro, que me acolheu na cidade do Rio de Janeiro. Você tornou-se a minha família, é um grande irmão. Gratidão.

Ao Rubens, nesta etapa final estive 24h me ouvindo. És um grande querido.

Aos amigos do PPGH/UERJ e do curso de inglês, obrigado por me fazerem tão bem. Vocês me apoiam sempre com lindas palavras.

Aos amigos que dividi apartamento: Luana, Luca e Alan, compartilhar a vida ao lado de vocês foi uma dádiva. À Mavi, que em 2023 me acompanhou em momentos bem difíceis, obrigado por nunca largar a minha mão. És luz.

A todos os amigos que aqui não foram registrados.

Aos grupos de pesquisa: Militares, Política e Fronteiras na Amazônia (UFPA) e Núcleo de Estudos das Américas (NUCLEAS/UERJ).

Aos membros da banca, que aceitaram e contribuíram para o desenvolvimento deste trabalho.

Ao Gaia, que, durante o meu processo de formação, desde o ingresso como bolsista no Centro de Memória da Amazônia (CMA) e, posteriormente, no Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica (PIBIC/UFPA), foi orientador e amigo de tantas aprendizagens.

À Universidade do Estado do Rio de Janeiro e aos professores do Programa de Pós-graduação em História, que me acolheram carinhosamente nesses dois anos.

À minha querida orientadora, prof.^a Dr.^a Maria Teresa Toríbio Brittes Lemos, que aceitou este desafio. Agradeço por acreditar neste projeto. Ainda recorro daquela tarde do nosso primeiro contato. Voltei do bairro de Laranjeiras, no Rio de Janeiro, entusiasmado com o nosso encontro. Não há palavras para expressar tamanha gratidão.

Aos funcionários das instituições que pesquisei: Biblioteca Nacional, Arquivo Histórico do Itamaraty e Biblioteca Arthur Vianna. À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), que sem dúvidas, foi essencial à minha permanência no Estado do Rio de Janeiro.

RESUMO

MACHADO, D. C. **Em torno dos rios amazônicos**: relações diplomáticas entre o Brasil e Peru (1851-1892). 2024. 133 f. Dissertação (Mestrado em História) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2024.

A dissertação ora apresentada pretende analisar a relação diplomática entre o Brasil e a República do Peru em torno dos rios amazônicos e as negociações políticas, na segunda metade do século XIX. O recorte temporal abrange o período de 1851, quando foi assinado o Tratado de Convenção especial de Comércio, Navegação Fluvial, Extradicação e Limites; até 1892, quando a Câmara dos Deputados do Brasil aprovou o Tratado de 10 de outubro de 1891, onde concedeu a navegação peruana no rio Javary, na região pertencente ao Brasil. A partir disso, a atenção voltada para as políticas estabelecidas entre o Brasil-Peru, buscou-se compreender os interesses políticos e econômicos dos países na bacia hidrográfica da Amazônia, uma vez que o rio Amazonas possibilitou uma rota de passagem alternativa para o oceano Atlântico.

Palavras-chave: rio Amazonas; Brasil; Peru; relações diplomáticas; Amazônia.

RESUMEN

MACHADO, D. C. **Por los ríos Amazonas:** relaciones diplomáticas entre Brasil y Perú (1851-1892). 2024. 133 f. Dissertação (Mestrado em História) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2024.

La disertación aquí presentada pretende analizar la relación diplomática entre Brasil y la República del Perú en torno a los ríos Amazonas y las negociaciones políticas en la segunda mitad del siglo XIX. El marco temporal abarca el período comprendido entre 1851, cuando se firmó la Convención Especial de Comercio, Navegación Fluvial, Tratado de Extradición y Límites; hasta 1892, cuando la Cámara de Diputados de Brasil aprobó el Tratado del 10 de octubre de 1891, que concedía al Perú la navegación por el río Javary, en la región perteneciente a Brasil. A partir de esto, la atención centrada en las políticas establecidas entre Brasil y Perú, buscó comprender los intereses políticos y económicos de los países de la cuenca hidrográfica amazónica, ya que el río Amazonas proporcionaba una ruta alternativa de paso hacia el Océano Atlántico.

Palabras-clave: río Amazonas; Brasil; Perú; relaciones diplomáticas; Amazonas.

LISTA DE FIGURAS

Mapa 1 - Fragment du planisphere envoyé de Lisbonne à Hercule d'Este duc de Ferrare avant le 19 novembre 1502.....	19
Mapa 2 - Mapa dos confins do Brasil com as terras da Coroa de Espanha na América Meridional.....	25
Mapa 3 - Mapa geográfico da América Meridional.....	29
Mapa 4 - Mapa do Rio Amazonas e seus tributarios [material cartográfico].....	47
Mapa 5 - Carta do rio Javary : levantada e construida sob a direcção do commissário Jozé da Costa Azevedo.....	72
Mapa 6 - Trajeto das 2 linhas de navegação da Companhia do Amazonas (1853).....	82
Mapa 7 - Mappa da Amazonia: demonstrando a navegação regular a vapor, organizado em 1870 pela <i>Amazon Steam Navigation Company Limited</i> , e completado em 1893 por Luiz R. Cavalcanti de Albuquerque.....	84
Mapa 8 - A nova carta da costa do norte do Brazil : mostrando a entrada rumos e distancia do Rio do Para e Amazona [sic].....	91

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Regressos e os acordos da navegação na relação diplomática Brasil e Peru....	59
Quadro 2 - Distância em milhas do porto de Manaus a localidades peruanas.....	85
Quadro 3 - Tabela das distancias em milhas entre “Belém” (Capital do Estado do Grão-Pará) e diversas localidades da “Amazônia, organizada sob a velocidade média de muitos barcos a vapor verificada em inúmeras viagens e com as quais se mantem regular navegação e serviço postal.....	86
Quadro 4 – Movimento financeiro da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas (1853-1870).....	87
Quadro 5 - Comércio internacional por via do rio Amazonas com Repúblicas limítrofes (1853-1892).....	92
Quadro 6 - Comercio do trânsito peruano nas praças do Pará e Amazonas (1953-1992).....	94
Quadro 7 - Departamentos peruanos e número de habitantes.....	96
Quadro 8 – Exportação peruana ao porto do Pará (1857-1865).....	98
Quadro 9 - Produtos peruanos exportados ao porto do Pará (1864-1865).....	99
Quadro 10 - Principais produtos importados pelo departamento de Loreto (1864-1865).....	100

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	11
1 A AMAZÔNIA E SEUS LIMITES: DISPUTAS E DEBATES POR INTELECTUAIS E POLÍTICOS RIBEIRINHOS	17
1.1. Negociações e relações políticas no mundo do descobrimento	17
1.2. Sentidos do <i>uti possidetis</i>	24
1.3. Breves comentários sobre o declínio das coroas europeias	32
1.4. O porvir da América: interesses no rio Amazonas	36
1.5. As primeiras negociações: tentativas e acordos	38
2 ENTRE O BRASIL E PERU: RELAÇÕES DIPLOMÁTICAS E POLÍTICAS INTERNACIONAIS	46
2.1. Em volta do tratado de 1851 e a Convenção de 1858	46
2.2. No cenário político: debates na Assembleia Legislativa do Brasil	50
3 COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO BRASIL-PERU NA AMAZÔNIA	75
3.1. Reflexões sobre a economia na Amazônia	76
3.2. Navegação: meio de comunicação	79
3.3. Regiões, produtos e gêneros	89
CONCLUSÃO: NAVEGANDO OS RIOS AMAZÔNICOS	106
REFERÊNCIAS	110
ANEXO A - Dados 1	115
ANEXO B - Dados 2	118
ANEXO C - Estatísticas	130
ANEXO D - Artigos de exportação: quantidades e valores (1863-1864)	131
ANEXO E - Quadro das rendas gerais arrecadas pelas Alfândegas de Manaus e Belém	132

INTRODUÇÃO

Em fevereiro de 1853¹, sob comando do major do Corpo de Engenheiros, Marcos Pereira de Sales, saiu de Belém do Pará o vapor *Marajó*, com destino a capital do Amazonas, Barra do Rio Negro. A embarcação era propriedade de Irineu Evangelista de Souza, depois o Barão de Mauá², proprietário da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, empresa responsável pela navegação a vapor na região amazônica, ao Norte do Brasil.

A descrição e roteiro da viagem foi publicada no jornal “*Estrella do Amazonas*” pelo major. No trajeto, a linha de navegação a vapor percorria os pontos estabelecidos pelas colônias de povoamento, de uma província à outra. Através dos rios da bacia do rio Amazonas, o comércio e a agricultura se demonstravam promissores ao desenvolvimento econômico, e possivelmente, a garantia de prosperidade ao Pará e Amazonas.

O comércio consistia na venda de matérias-primas da agricultura para indústria, ou da indústria aos consumidores. Eram baseados essencialmente na diferença entre produtos de dois ou mais países. A região amazônica comercializava os seus produtos com as províncias ao sul do Império brasileiro, além da Europa e os Estados Unidos da América. Os ventos e correntezas do oceano Atlântico levavam os barcos da foz do Amazonas ao estado da Flórida, na América do Norte, possível escala internacional para escoamento de gêneros e produtos até o continente europeu.

As considerações apresentadas pelo major Marcos Sales ao presidente da província do Amazonas, Dr. José Joaquim da Cunha, são interessantes para se pensar a importância das negociações políticas na Amazônia em meados do século XIX. Como disse o major:

se as Repúblicas da Bolívia, Peru e a Colômbia se quiserem, por meio de tratados, utilizar do Amazonas como veículo de transporte para enviar à Europa os seus produtos, e franqueando seus portos permitirem a passagem dos do Pacífico, que por este canal evitam a mui perigosa e longa viagem do Cabo d’Horn, se a navegação a Vapor for estabelecida no alto Rio Negro e Orinoco...³

Na Amazônia, o embate entre a liberdade de navegação e a soberania territorial conduziram interesses geográficos, históricos, econômicos e técnicos, uma vez que nos Oitocentos, o rio Amazonas atraiu olhares de cientistas, levando os países a estabelecerem políticas internas e internacionais na década de 50.

¹ Treze de Maio. 08/12/1853. p.1.

² Irineu Evangelista de Souza foi um político, empresário, comerciante, banqueiro e industrial no Brasil do século XIX. Recebeu em 1854 o título nobiliárquico de barão, e depois, Visconde de Mauá, em 1874.

³ Treze de Maio. 08/12/1853. p.2.

O retorno ao acontecimento⁴, como assumido por Jacques Revel, permite novas concepções, olhares e percepções sobre o passado. O retorno aos debates possibilita verificar novas situações e questões, uma vez que as negociações carregaram interesses específicos, fez-se necessário evidenciar outras perspectivas de análises a partir da História Política.

Estudar os rios é refletir sobre o seu uso e recursos hidrográficos. A utilização do rio Amazonas e os seus afluentes elevou os Estados nacionais a traçarem relações diplomáticas. É verdade que as negociações legitimaram e suprimiram, gradativamente, as necessidades econômicas do Brasil e Peru e incluíram os países em outra escala na rota do comércio internacional, na exportação e importação de gêneros e produtos.

O processo de definição dos limites foi acompanhado de múltiplas lutas. Lucien Febvre⁵ sistematizou um conjunto de argumentações históricas e geográficas que envolvem questões políticas, econômicas e culturais no rio Reno. Em seu ensaio, Febvre problematizou a definição das fronteiras naturais, afirmando que a fronteira é construída a partir dos sentidos atribuídos pelos sujeitos. Sendo assim, a delimitação da fronteira não é definida pelos recursos naturais, mas constituída com a atuação dos indivíduos em torno dela. Nesse sentido, quando se discute o tratado entre o Brasil e o Peru, o processo de construção da negociação acaba por impor uma delimitação administrativa de limites, como também, de ocupação nas proximidades da fronteira. A colonização do território e a introdução da navegação em áreas do interior amazônico foram pontos debatidos a partir da negociação de outubro de 1851 entre o Brasil e o Peru.

A historiografia sobre a Amazônia procurou demonstrar a região com relevante potencial econômico, mas, marcada por atraso. Os estudos de Josali do Amaral⁶ sobre a Amazônia Ocidental⁷ e a criação da província do Amazonas em 1852 nortearam as reflexões sobre ocupação, colonização e comércio na região amazônica, e compuseram tensões e negociações quando a navegação foi estabelecida. A respeito da navegação, Vitor Matos

⁴ REVEL, Jacques. **Retornar ao Acontecimento**. Um Itinerário historiográfico. In: *Proposições*. Rio de Janeiro: Ed: UERJ, 2009. p. 73-96.

⁵ FEBREVE, Lucien. **O Reno: história, mitos e realidades**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

⁶ AMARAL, Josali do. **Nos confins do Império: ocupação da Amazônia ocidental, fronteiras, navegação e comércio (1822-1870)**. 2018. Tese (Doutorado do Programa de Pós-Graduação da Universidade Federal de Pernambuco). Universidade Federal de Pernambuco. 2018.

⁷ Atualmente, A Amazônia Legal está dividida em duas partes. A Amazônia Ocidental é composta pelos estados do Amazonas, Acre, Rondônia e Roraima. Os estados do Pará, Maranhão, Amapá, Tocantins e Mato Grosso compõem a Amazônia Oriental.

Gregório⁸, Synesio Sampaio Goes Filho⁹ e Almir Chaibam El-Kareh¹⁰, desempenharam importantes contribuições para se pensar a introdução do vapor na Amazônia pela Companhia de Comércio e Navegação do Amazonas, como também, as medidas políticas adotadas pelo Império brasileiro a fim de garantir a soberania nacional frente às pressões estrangeiras. O interesse dos Estados Unidos da América no rio Amazonas desde 1826, quando uma empresa norte-americana procurou estabelecer o vapor, demonstra o significado do rio no contexto do século XIX, essa situação estremeceu a relação do Império brasileiro com os Estados Unidos da América, como abordou Alberto Moniz Bandeira¹¹.

Este estudo analisa a relação diplomática Brasil-Peru em torno dos rios amazônicos na segunda metade do século XIX, com ênfase nas tratativas que envolveram questões comerciais, navegabilidade e delimitação de limites. Trata-se de um momento em que os Estados nacionais estabelecem interesses em comum por vias fluviais.

Em outubro de 1851, o Brasil e a República do Peru firmaram o Tratado de comércio, navegação e limites.¹² A negociação visou estabelecer políticas para a região Amazônica a partir da navegação, pois nos Oitocentos, a navegação foi essencial ao escoamento de produtos e gêneros, os rios eram fundamentais. Por outro lado, o tratado propôs as definições de limites, que ao longo de séculos, foram espaços de disputas e divergências.

Durante o processo de execução, os tratados e acordos assumiram um movimento reagente às demandas internas de cada país. As negociações foram resultadas de um acordo internacional em que as partes contratantes discutiram os seus interesses e estabeleceram objetivos em comum. Nesse contexto, as convenções revelaram-se espaços de construção e debate do campo político, mas que durante a efetuação encaminharam avanços e recuos, com relação às questões de ocupação, posse e áreas produtivas possibilitaram benefícios aos países.

⁸ GREGÓRIO, Vitor Marcos. **Uma face de Jano: A navegação do rio Amazonas e a formação do Estado brasileiro (1838-1967)**. Dissertação (Programa de Pós-graduação em História Social), Universidade de São Paulo. São Paulo, 2008.

⁹ GOES FILHO, Synesio Sampaio. **Navegantes, bandeirantes, diplomatas: um ensaio sobre a formação das fronteiras do Brasil**. Brasília: FUNAG, 2015.

¹⁰ KAREH, A. C. E. **A Companhia de Navegação e Comercio do Amazonas e a defesa da Amazônia brasileira: "o imaginado grande banquete comercial"**. Anais do V Congresso Brasileiro de História Econômica e 6ª Conferência Internacional de Empresas, 7 de setembro de 2003.

¹¹ BANDEIRA, Moniz. **A presença dos Estados Unidos no Brasil** (Dois séculos de história). 2ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978.

¹² Convenção especial de comércio e navegação fluvial. 23/10/1851. Prat. 16. Maço. 11. Série 31 - Atos, acordos e tratados internacionais. Seção de Arquivo Histórico.

As idas e vindas dos debates das negociações eram reguladas por reparações históricas ou naturais, seja por direito do território ou pelo uso da água.

Para as definições de limites, o Brasil e a República do Peru utilizaram o princípio do *uti possidetis*, conceito onde remete a ideia de quem ocupa um determinado território, possui direito e ocupação sobre ele. Essa questão foi comumente ratificada entre os “países ribeirinhos”. Ao mencionar os países como ribeirinhos, tento dar conta de demandas não apenas hidrográficas e territoriais, mas dimensões políticas, econômicas e sociais que englobam especificidades de cada país. O termo “países ribeirinhos” era usado por intelectuais e políticos que atuaram no período selecionado para esta pesquisa.

Para dar conta da proposta apresentada, fez-se necessário um recorte temporal específico. O período compreendido entre 1851 e 1892 corresponde ao marco delimitado pelas documentações. Em 1851, o Brasil e Peru assinaram o tratado de comércio, navegação e limites. Iniciaram-se debates na Câmara e Parlamento brasileiro que tornaram possíveis compreender a relação diplomática. A partir disso, os dados a respeito do comércio apresentam números expressivos para se pensar o período posterior à tratativa. Ao longo dos anos, as negociações voltaram a ser debatidas e foram ratificadas quando outros interesses reavaliaram a diplomacia. Em 1892, a Câmara dos Deputados do Brasil aprovou o Tratado de 10 de outubro de 1891, que permitiu a navegação peruana no rio Javari, na região pertencente ao Brasil. O rio Javari assumiu área estratégica e com potencial econômico. A última década do XIX enquadrava uma nova organização política e administrativa, pois, por direito constitucional republicano, o estado do Amazonas detinha parte dos lucros exercidos pelo uso do rio, que levantou outras discussões, sobretudo à expansão da navegação a outras localidades da Amazônia peruana.

A pluralidade do corpo documental reflete sobre o processo de construção dos Estados a partir dos rios, como também o interesse de outros agentes. Esta é uma história que envolveu políticos e empresários, mas que a partir das negociações, indígenas e escravizados aparecem como importantes elementos para se pensar constituições e decisões na política diplomática, principalmente, no âmbito do Poder Legislativo.

Os estudos que balizam este trabalho voltado para as relações diplomáticas na Amazônia se iniciaram no século XIX. Foram desenvolvidos por políticos e intelectuais como Luiz. Cavalcanti R.de Albuquerque, José Coelho da Gama e Abreu, Pedro Moncayo y Esparsa, José Maria Quijano Otero, Mariano Briceno, Henrique Américo Santa Rosa e Aureliano Tavares Bastos. As análises das obras constituem pensamentos e disputas memorialistas que revisitaram as controvérsias desde a época do descobrimento do Novo Mundo, pois foram momentos

importantes para se pensar as negociações políticas na região amazônica em meados do Oitocentos.

No primeiro capítulo, a pesquisa aborda a região amazônica e o lugar ocupado como espaço de disputa entre as Coroas de Portugal e Espanha no período colonial. As negociações sucedidas após o Tratado de Tordesilhas (1494) e Tratado de Madrid (1750) e Tratado de Santo Ildefonso (1777), foram as principais negociações discutidas no corpo documental. Pela base elementar do *uti possidetis* foram reconhecidos os limites entre as colônias na América, mas que geraram dúvidas quanto ao estabelecimento das fronteiras, tendo em vista que a ocupação do território gerou a sua posse. As negociações em torno da Amazônia serviram como base no debate da tratativa diplomática, visto que, os processos históricos vez ou outra aparecem para legitimar a posse do espaço.

As expedições oficiais portuguesas no século XVIII foram essenciais para a legitimidade do território, como também, os povos indígenas, agentes que viabilizaram a consolidação da soberania nacional. Na Amazônia, a formação dos limites foi composta de disputas entre portugueses e espanhóis, que se estenderam até o início do século XIX. Com o declínio das Coroas na América do Sul e a luta pelas independências das antigas colônias, as nações buscaram legitimar o território indefinido e buscaram negociar tratados que envolveram o comércio, navegação e limites, especialmente, porque o rio Amazonas foi uma rota alternativa ao transporte de cargas e pessoas, o que gerou pressão internacional de países andinos e os Estados Unidos da América.

A década de 50 do XIX, trata-se de um momento interessante para refletir sobre o tratado Brasil-Peru. Primeiro, em 1851, foi firmado o tratado. Em segundo lugar, pois em 1858, os países negociaram outro acordo que permitiu a navegação do Peru no rio Amazonas. Esse debate é contemplado no segundo capítulo, com ênfase nas falas de deputados e senadores sobre a relação diplomática. Na execução da tratativa, o Brasil e a República do Peru encontraram questões pendentes, seja pelos limites territoriais, ocupação do interior amazônico, segurança nacional, conflitos diplomáticos, comércio de trânsito, direcionamento de políticas para exploração, recursos ou navegação de outras regiões e rios. Até 1892, estes assuntos estavam sendo questionados na Câmara e no Parlamento brasileiro, porém, nem sempre em consonância com os interesses do Poder Executivo.

O comércio de importação e exportação ocupou expressivos números ao longo do período delimitado, e sem dúvidas, a navegação facilitou a comunicação entre o Brasil e o Peru. No terceiro capítulo a pesquisa foi direcionada a fim de demonstrar a importância que a tratativa de 1851, a introdução do vapor efetivada em 1853 e a abertura do rio Amazonas a todas as

nações estrangeiras em 1866 na relação diplomática Brasil-Peru. Nesse cenário, procurei localizar as regiões e quais produtos, gêneros, mercadorias, vapores e empresas atuaram e possibilitaram a inserção das economias no comércio internacional através do rio Amazonas, já que o porto do Pará era estratégico ao escoamento de cargas ao oceano Atlântico.

1 A AMAZÔNIA E SEUS LIMITES: DISPUTAS E DEBATES POR INTELECTUAIS E POLÍTICOS RIBEIRINHOS

1.1. Negociações e relações políticas no mundo do descobrimento

As tensões envolvendo a Coroa da Espanha e Portugal acarretaram, por séculos, disputas territoriais em busca de vantagens econômicas e comerciais, especialmente na procura por metais preciosos, que enriqueceram ambas as coroas e impulsionaram as chamadas Grandes Navegações, culminando o descobrimento das Américas. A posse do continente americano causou extensos debates além-mar e as Bulas pontífices¹³ determinaram os marcos territoriais no Novo Mundo.

Nas memórias históricas do intelectual colombiano José Maria Quijano Otero, apresentadas ao reitor da Universidade Nacional da Colômbia em 1865¹⁴, Otero destacou os embates entre as coroas europeias na América do Sul e os impactos gerados quanto às divisas territoriais ao fim do século XIV.

O mundo do descobrimento teve a figura do explorador genovês Cristóvão Colombo, protagonista cujas ações despertaram disputas polêmicas no território sul-americano. Interessado em atravessar o oceano Atlântico e explorar as terras desconhecidas pela Europa, Colombo buscou apoio nas coroas europeias, pois carecia de fundos para custear a viagem pelo mar.¹⁵

O projeto de Colombo não foi aceito pelos conselheiros do rei D. João II, que consideraram imprudente e sem perspectivas promissoras de sucesso ao financiar uma viagem a um território desconhecido. No entanto, o projeto despertou interesse dos Reis Católicos da Espanha, D. Fernando II de Aragão e da Rainha Isabel I de Castela.

Em abril de 1492, apoiado pela coroa da Espanha, Colombo partiu e navegou pelas águas do oceano Atlântico em busca de desvendar novas terras além da Europa. O destino da empreitada levou a ocupação de Granada, no Caribe, satisfazendo o interesse dos espanhóis. A situação também chamou atenção dos papas, pois possuíam o título de donos das terras

¹³ A bula foi um documento do pontífice católico que concedia graças e indulgências através da figura do Papa.

¹⁴ OTERO, José Maria Quijano. Memória histórica sobre os limites da Colômbia e do Brasil por José Maria Quijano Otero - I, 31, 32, 24. 1865.

¹⁵ Op. Cit. OTERO, José Maria Quijano. 1865. p. 9.

desconhecidas¹⁶.

As disputas pelas terras desconhecidas da América elevaram as tensões entre as coroas, pois se tratava de uma época em que o expansionismo marítimo europeu dominou as rotas de comércio e a economia mundial. O Novo Mundo possibilitou, gradativamente, a ocupação de novos territórios, e consequentemente, fomento ao comércio.¹⁷

Pedro Moncayo y Esparza, político, diplomata e escritor equatoriano, escreveu considerações sobre os limites entre o Brasil e Colômbia e Colômbia e o Peru, em 1860¹⁸, destacando que os limites entre as nações eram um tema indefinido desde a chegada dos europeus nas Américas. Para o autor, ao fim do século XIV, a disputa pela posse das terras na América do Sul gerou contestações contínuas. O direito de posse e exploração do território gerou dúvidas sobre até onde as coroas podiam avançar na ocupação. Nesse cenário, os papas desempenharam um papel relevante sobre os rumos das terras na América.

Desde o século XII, os papas detinham a hegemonia das terras conhecidas e desconhecidas. Em 1493, o Papa Alexandre VI expediu uma bula que concedia à Coroa da Espanha o domínio sobre as terras recém-descobertas nas Américas. Nesse sentido, foi garantido aos espanhóis o direito de posse e conquista de qualquer território descoberto além do oceano Atlântico. Essa situação provocou insatisfação entre os portugueses, que protestaram a ausência de direitos de exploração.

A fim de solucionar os conflitos territoriais, as duas nações celebraram, em junho de 1494, o Tratado de Tordesilhas. A bula expedida pelo Papa Alexandre VI estabeleceu os princípios para a definição do território. A legitimidade de navegação e descobrimento pela parte ocidental do oceano pertenceu à Espanha, considerando a linha de 370 léguas das Ilhas de Cabo Verde, no oceano Atlântico Central. O leste da América do Sul foi destinado a Portugal, enquanto o Oeste sob domínio espanhol.

O mapa¹⁹ produzido pelo cartógrafo português Alberto Cantino em 1502, a mando do Duque de Ferrara, reproduz parte do oceano Atlântico, assim como as costas das Américas,

¹⁶ OTERO, José Maria Quijano. Ibid. p. 10.

¹⁷ OTERO, José Maria Quijano. Ibid. p.10.

¹⁸ MONARCO, Pedro. Colômbia e o Brasil, Colômbia e o Peru. Questão de limites. Lima, 17/08/1870.

¹⁹ Embora não seja o objetivo discutir a função da cartografia, é importante observar que as atividades cartográficas buscaram monopolizar o conhecimento. Os mapas são exercícios do poder e signos políticos de interesses estatais ou de propriedades privadas. Considero que, nessa dimensão de interpretação, se inserem as produções cartográficas dos países banhados pela bacia hidrográfica do rio Amazonas na segunda metade do século XIX. Os mapas apresentados neste trabalho refletem a tratados forjados. VER: HARLEY, Brian. Mapas, saber e poder. **Confins** (Online), 5 | 2009, posto online em 24 abril 2009. URL: [http:// confins.revues.org/index5724.html](http://confins.revues.org/index5724.html).

África e Europa. A partir dele, é possível verificar a ideia que o mundo ocidental tinha do território do Novo Mundo após as negociações ao fim do século XV.

Mapa 1 - Fragment du planisphere envoyé de Lisbonne à Hercule d'Este duc de Ferrare avant le 19 novembre 1502²⁰



Fonte: Biblioteca Nacional. Seção: Cartografia - cart161293/cart521828

A demarcação das terras discutidas no Tratado de Tordesilhas foi uma situação marcada por disputa e conflitos entre Portugal e Espanha. De acordo com Pedro Moncayo y Esparza, a demarcação deveria incluir homens científicos de ambos os reinos, mas não aconteceu por falta

²⁰ Tradução: Fragmento do Planisfério enviado de Lisboa a Hércules d'Este, Duque de Ferrera antes de 19 de novembro de 1502.

de vontade de Portugal.²¹

Desde o tempo do descobrimento, os portugueses tiveram interesses no território da América do Sul, e suas ações foram constantemente criticadas por intelectuais ribeirinhos²². Nas memórias dos intelectuais, Pedro Moncayo y Esparza e José Maria Quijano Otero, é comum se referirem aos portugueses como “usurpadores das terras vizinhas”, haja vista que estes autores procuraram refletir as controvérsias e embates sobre as terras nas Américas.

José Maria Quijano e Pedro Monarco y Esparza acrescentam relevantes contribuições, pois afirmam que, desde o século XV, a situação dos territórios desconhecidos pertenciam à Espanha. Por outro lado, Portugal acusou os papas de beneficiarem os reis católicos da Espanha nas questões territoriais, uma vez que a igreja católica assumiu papel significativo para estas definições, pois eram detentoras das terras além-mar, o que fomentou uma insatisfação portuguesa.

Os relatos e memórias de intelectuais ribeirinhos legitimam boa parte do território para os espanhóis. No entanto, o mundo ocidental constituía expressivo desconhecimento espacial, tanto geográfico quanto espacial, mas, a partir da ocupação, conduziram as tratativas para definição de limites no continente americano.

A partir da formação das fronteiras do Brasil, o embaixador Synesio Sampaio Goes Filho²³ discutiu as rivalidades das coroas europeias na época do descobrimento da América do Sul. A concorrência na América do Sul iniciou-se quando D. João II recusou o financiamento a Cristóvão Colombo, que projetava navegar para o outro lado oceano Atlântico.²⁴

A bula do papa Alexandre VI era imprecisa. O rei D. João II reclamava o favorecimento aos espanhóis. Esse benefício esteve relacionado a questões políticas, posto que, o Papa Alexandre VI concorria ao eleitorado papal, e à época, foi apoiado pelo rei Fernando e rainha Isabel da Monarquia espanhola. A Espanha se reconstituía e consolidava-se como nação, e nesse contexto, a introdução e domínio de novas terras foi essencial para marcar presença e

²¹ MONARCO, Pedro. Ibid. p. 10.

²² *Países ribeirinhos* era o termo utilizado por políticos e intelectuais do século XIX que se referiram aos países com abrangência no rio Amazonas. Entendo por *intelectuais ribeirinhos* os autores que desenvolveram estudos sobre o rio Amazonas e sua bacia nos Oitocentos.

²³ GOES FILHO, Synesio Sampaio. **Navegantes, bandeirantes, diplomatas**: um ensaio sobre a formação das fronteiras do Brasil. Brasília: FUNAG, 2015. p. 63-74.

²⁴ D. João II considerava todas as terras ao sul das ilhas Canárias de propriedades portuguesas. As ilhas Canárias é um arquipélago situado no oceano Atlântico, a oeste da costa de Marrocos, até hoje sob domínio espanhol. Pelo Tratado de Alcáçovas de 1479, o rei de Portugal abriu mão das ilhas de Canárias para ter direito a todas as terras ao sul daquele arquipélago.

fortalecer a Coroa espanhola.²⁵

As coroas necessitavam solucionar os conflitos na América, e Tordesilhas solucionou temporariamente as disputas sobre o Novo Mundo, fixando um marco e estabelecendo o apaziguamento das relações entre Portugal e Espanha. O Tratado de Tordesilhas satisfaz os portugueses até que novos interesses na América elevasse o debate sobre a ocupação do espaço, a partir de novos princípios para os limites territoriais, a fim de pôr fim às disputas.

O folheto publicado no ano de 1854 por Mariano Briceno²⁶, ao elaborar estudos sobre delimitações territoriais na América, criticou os episódios decorrentes pelas definições de limites entre as coroas. As observações de Briceno demonstraram a insatisfação portuguesa com a bula papal de Alexandre VI. Para ele, a política na América foi prejudicial e devastadora para os espanhóis, principalmente, na região Norte.

Nesse cenário de disputa entre as coroas europeias na América, a região ao Norte do Novo Mundo não esteve longe dos interesses de exploração, que se intensificaram quando o rio Amazonas despertou atenção. Contextualizando essa situação, o cônego Francisco Bernardino de Souza²⁷ escreveu memórias sobre o vale do Amazonas e demonstrou as disputas pelo domínio da localidade. A foz e as cabeceiras do rio foram palco de embates entre espanhóis e portugueses²⁸.

Os estudos elaborados pelo engenheiro Henrique Américo Santa Rosa sobre a geografia física do rio Amazonas, o descobrimento do Novo Mundo e as explorações científicas do rio em 1926²⁹ reuniram reflexões sobre o afastamento da Espanha dos seus domínios ultramarinos nas Américas durante o período colonial. Inicialmente, a região amazônica não foi discutida nas negociações de Tordesilhas. No entanto, em janeiro de 1506, o papa Júlio II sancionou a

²⁵ GOES FILHO, Synesio Sampaio. Op. Cit. p. 66-67.

²⁶ BRICENO, Mariano de. Folheto em 1854 para comba [...] o tratado de limites negociado pelo Snr, Miguel Maia Lisboa. Limites do Brasil com Venezuela, Nova Granada, Equador e Peru. Bogotá, 25/04/1855. Coleção Martins. Indicação de catálogo: I - 28, 30, 001.

²⁷ SOUZA, Francisco Bernardo de. Lembranças e curiosidades do Valle do Amazonas. Pará: Typ. do Futuro, 1873. 328p.

²⁸ Para o cônego Francisco Bernardino de Souza, a expedição de Vicente Yáñez Pinzón e do explorador Francisco Pizarro Gonzáles em 1500, foi responsável por entregar à Espanha a foz do rio. Quanto às cabeceiras do Amazonas, coube ao capitão Maranhon que naquele momento denominou de “Maranhão”, desde a confluência do Ucayale até Tabatinga. No entanto, predominou e até hoje prevalece o nome de rio Amazonas, como chamou o explorador espanhol Francisco Orellana em sua expedição em 1540. Quando à titulação de Amazonas, teve efeito ao que viu Orellana na foz do rio Nhamundá, quando combateu mulheres guerreiras a 530 milhas (aprox. 853 km) da foz. Na língua tupi, as mulheres eram chamadas pelos indígenas de Icamiabas, significava “mulheres que viviam sem homens” ou “grandes senhoras”.

²⁹ SANTA ROSA, Henrique Américo. História do rio Amazonas. Pará: Officinas Graphics do Instituto Lauro Sodré, 1926. (História da América). – Instituto Historico e Geographico Brasileiro.

linha divisória entre as coroas, a qual assegurou à coroa portuguesa o território amazônico.

Para Santa Rosa, as informações sobre a riqueza e civilização do Império Inca e o descobrimento do oceano Pacífico pelo explorador espanhol Vasco Nuñez de Balboa, desviaram a atenção espanhola das terras ao redor de Cusco, no Peru. O relato do viajante sobre os indígenas do Brasil fez a Espanha restringir sua atenção e relações com os povos incas. No Brasil, os povos indígenas foram caracterizados como estando em uma fase primitiva de animalidade, com muitas lutas entre si. Santa Rosa afirmou que essa situação não era atraente para exploração e ocupação territorial.³⁰

No entanto, à medida que os portugueses exploraram o rio Amazonas e encontraram recursos e vantagens, os interesses espanhóis aos poucos começaram a tensionar as relações entre as coroas. Durante o processo, a incompreensão do meridiano, falta de conhecimento e longitude dos rios e mares deu início a invasões e ocupações gradativas, as quais se intensificou após o fim da unificação da Coroa espanhola e portuguesa em 1640.

Tomando como base Joaquim Nabuco³¹ em e Euclides da Cunha³², a separação de Portugal e Espanha gerou debates divergentes quanto ao tratado de Tordesilhas. A linha de Alexandre VI, no decorrer dos séculos XV, XVI e XVII aos poucos foi perdendo status de definição astronômica e marco geográfico, devido à expansão portuguesa que avançava ao Norte do Brasil e no Mato Grosso.

Em razão disso, a ocupação territorial passou, pouco a pouco, a ser base de discussão para as definições de limites, e o tratado de Tordesilhas foi considerado antiquado e impreciso, principalmente com a intensificação das missões religiosas portuguesas que avançavam para o território pertencente à Espanha.

As missões catequizadoras portuguesas tiveram papel importante na definição territorial e chamaram atenção da coroa espanhola. Intrigada pela curiosidade relativamente à região, a Espanha, durante o século XVI, explorou pela bacia hidrográfica amazônica, e aos poucos, a tornou objeto de estudo e intensificação da conversão de indígenas à fé católica.³³

Por volta de 1582, no Peru, entre os rios Caquetá, Putumayo e Sguarido, os índios Cofanes, Sucumbios e Mocoas destruíram as povoações fundadas pelo capitão Francisco Peru de Gavadra. A cidade de Ecija e as povoações de Mocoa e S. Miguel de Sucumbio foram

³⁰ SANTA ROSA, Henrique Américo. Ibid. 115.

³¹ NABUCO, Joaquim. *Le Droit du Brasil*. Nota, 23. p. 40.

³² CUNHA, Euclides da. *Perú vs Bolívia*. p. 13.

³³ MONARCO, Pedro. Op. Cit. p. 13.

evacuadas pelos habitantes e ameaçaram o povoamento do outro lado do rio Cofanes, entre os rios Coca e Curarai, afluentes do Napo.³⁴

Na situação, o padre Onofre Esteban, da Companhia de Jesus, foi encarregado de reedificar as localidades destruídas. Ele partiu de Quito, acompanhado de um cavaleiro e cem indivíduos, contando com o auxílio de um religioso, o padre Rafael Ferrer. A partir de 1605, a Espanha intensificou as missões de carácter religiosa, uma vez que o relatório e exposição sobre a região amazônica enviado por Rafael Ferrer estimularam a necessidade de assentar missões ao longo rio, devido às numerosas “tribos selvagens”³⁵.

Os assentamentos religiosos ao longo do Amazonas contaram com o apoio da Real Audiência de Quito. Os padres Jesuítas e Franciscanos tiveram posições relevantes à exploração e conhecimento do espaço amazônico, tanto que, ao fim da década de 30 do século XVII, uma comissão científica foi nomeada pela coroa espanhola a fim de explorar e reconhecer a Amazônia. Além dos estudos de costumes, religiões, leis, comércio e a riqueza dos biomas da floresta amazônica, os espanhóis construíram fortalezas e assentaram estabelecimentos. A Amazônia progressivamente chamou atenção e ocupou disputa territorial.³⁶

Pela negociação de 1494, as margens esquerdas do rio Amazonas estavam fora das possessões do Brasil, e esse fator impediu a navegação e exploração das terras durante séculos. Durante o século XVII, o Tratado de Tordesilhas não propiciou vantagens aos lusitanos, pois não podiam ultrapassar a linha de demarcação estabelecida. Nesse sentido, as missões de carácter colonizador da fé cristã foram um meio de reforçar a exploração da região, favorecendo os portugueses na ocupação de novas terras.

Houve inúmeras acusações aos portugueses por infringirem o Tratado de Tordesilhas, aprisionarem padres jesuítas e praticar atos violentos com as povoações em domínio territorial espanhol. Até 1640:

data da rebelião de Portugal/ as suas possessões na America do Sul se limitavão do norte ao sul desde o Grão-Pará até o Rio Grande de S. Pedro, e do oriente ao occidente desde as margens do Atlático ate o rio Madeira na margem central do Amasonas. Não tinham estabelecimento algum na margem opposta, porque as margens do Rio Negros e seus afluentes estavam sob a dependencia das missoes fomentadas pela capitania general de Venezuela, e os vastos territorios comprehendidos entre o Chinchipe, Santiago, Morona, Pastaza, Napo, Putumayo e Japurá de um lado e o Huallaga, Ucayali, Javari e Tefer do outo estavam a cargo dos missionarios de Quito apoiados e

³⁴ MONARCO, Pedro. Ibid. p. 13.

³⁵ Nas memórias de Pedro Monarco, o intelectual mencionou “tribos selvagens” as populações que viviam na América Latina.

³⁶ MONARCO, Pedro. Ibid. p. 17.

sustentados pela Real Audiencia dessas provencias.³⁷

Vários tratados foram negociados a fim de finalizar as disputas entre as Coroas e pôr fim às invasões. Foram assinados o Tratado de Lisboa em 13 de fevereiro de 1668; 7 de março de 1687; aliança e garantia de 18 de junho de 1701 e o tratado de Utrecht de 6 de fevereiro de 1715. Todavia, quase 40 anos depois, o Tratado de 1750 serviu de base para as divisões e debate para os territórios do Brasil, utilizando outro conceito de posse de terras, o *uti possidetis*.

1.2. Sentidos do *uti possidetis*

Passaram-se muitos anos sem que Espanha e Portugal pensassem em discutir as suas possessões, ao menos até o fim da União Ibérica. Foi somente na década de cinquenta dos setecentos que se firmou o Tratado de 13 de janeiro de 1750, para pôr fim às disputas. Conforme Briceno, a delimitação da fronteira estabelecida pela tratativa de Madrid continuou pelo rio Japurá e por rios que nele se juntam, bem como os mais próximos ao Reino do Norte, até o encontro com a cordilheira de montes, que mediam entre o rio Orinoco e o Amazonas.³⁸

Assinado, ratificado e promulgado em janeiro de 1750, o Tratado de Madrid, redigido pelo diplomata brasileiro Alexandre Gusmão, guiou um novo caminho para a discussão dos limites entre as coroas. O diplomata Miguel Paranhos de Rio Branco desempenhou importantes considerações sobre a atuação de Gusmão, defendendo a paz, a amizade e ajustes no território.

“Alegava a Espanha a penetração Portuguesa pelo Amazonas até a boca do Javari e, também, o avanço em Mato Grosso até Cuiabá, nos domínios de sua propriedade. Quanto à colônia do Sacramento, contestava que fosse propriedade de Portugal, demonstrando, com mapas, achar-se a mesma Poente da Linha de demarcação.”³⁹

Os Tratados de Tordesilhas, Lisboa, Utrecht e da Escritura de Zaragoza, deixaram de servir como base para a resolução dos limites nas Américas. O Tratado de Madrid tornou-se a referência principal, além de que, norteou as discussões entre as nações das Repúblicas independentes e o Império do Brasil na região da Amazônia, no século XIX, pois implementou base elementar das definições das fronteiras internacionais.

O mapa a seguir, ilustrado por Rui Moura em 1749, serviu de base para a demarcação

³⁷ MONARCO, Pedro. Ibid. p. 18.

³⁸ BRICENO, Mariano de. Op. Cit. p. 3

³⁹ RIO-BRANCO, Miguel Paranhos. **Alexandre Gusmão e o Tratado de 1750**. - Brasília: FUNAG, 2010. p. 26-27.

de fronteiras entre as coroas de Espanha e Portugal, no momento em que a delimitação pelo do *uti possidetis* era discutida no Tratado de Madrid. A partir dele, percebe-se a situação do território na América do Sul ao Norte do Brasil e o avanço da ocupação portuguesa, promovida pelas missões religiosas. Conforme a ilustração abaixo, a parte direita de quem visualiza, com sublinhado mais forte, correspondia à Portugal, enquanto a parte esquerda correspondia à Espanha.

Mapa 2 - Mapa dos confins do Brasil com as terras da Coroa de Espanha na América Meridional



Fonte: Biblioteca Nacional. Seção: Cartografia – ARC.019,13,11 {ex.1,2}.

A propósito, o princípio do *uti possidetis*, proposto por Gusmão, norteou e confirmou e confirmou as posses e conquistas das entradas e bandeiras. Na esfera das relações internacionais, consumou a formação territorial na América do Sul. O *uti possidetis* foi adotado como base elementar para as definições de limites, sendo um conceito que remete à ideia de

quem ocupa um determinado território, possui direito e posse sobre ele.

O geógrafo e sociólogo Demétrio Magnoli⁴⁰ fez considerações sobre a doutrina das fronteiras naturais. Esse movimento iniciou-se na França iluminista, no século XVIII, e serviu como justificativa para a anexação de territórios ocupados pelas forças francesas. A ideia de fronteira natural assumiu um caráter expansionista, no qual montanhas, rios e oceanos definiriam os limites territoriais entre as nações.⁴¹

Na América, a idealização de fronteira foi acompanhada por um processo histórico que se desenvolveu com a formação do Estado contemporâneo, consolidando políticas de avanços e recuos, sobretudo quando a ocupação da fronteira foi para além das barreiras naturais, traçando novas concepções sobre os limites.

Ao contribuírem com a história diplomática do Brasil, de 1531 a 1945, José Honório Rodrigues e Ricardo A. S. Seitenfus⁴², destacam que houve razões pertinentes nas negociações de Madrid de 1750, pois o tratado foi um instrumento legal das possessões espanholas e portuguesas na América, que sustentou as relações políticas e desencadeou discussões que se estenderam durante o século posterior.

O Tratado de Madrid demandou não apenas precauções territoriais, mas também, comerciais. A descoberta do ouro em Minas Gerais e Goiás provocou a exploração e povoamento da região ao fim do século XVII e início do XVIII, respectivamente. Nessa conjuntura, a coroa espanhola precisou assegurar o território platino, ocupando-o e, conseqüentemente, dominando o desenvolvimento e a exploração da prata.

As posições estratégicas dessas regiões exigiram extensas negociações entre Portugal e Espanha. Na primeira metade dos setecentos, Portugal enviou missões ao Norte do Brasil, que gradualmente ocuparam o território amazônico. A missão no rio Madeira, encarregada a Francisco de Melo Palheta em 1722, é um exemplo de expedição territorial baseada na conversão de índios à fé católica.⁴³

Arthur César Ferreira Reis, ao discutir os tratados de limites, refletiu os efeitos gerados com a presença da expansão portuguesa no Oiapoque e no Sul do rio do Prata. As expedições organizadas pelo governo dinamizaram a incorporação de territórios ao Brasil e trouxeram o

⁴⁰ MAGNOLI, Demétrio. **O corpo da Pátria: imaginação geográfica e política externa no Brasil (1808-1912)**. 2ª edição. Niterói: Ingá. 2022.

⁴¹ Ibid. p. 28-29.

⁴² RODRIGUES, José Honório; SEITENFUS, Ricardo A. S. **Uma história diplomática do Brasil, 1531-1945**. Lêda Boechat Rodrigues (Org.). – Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1995. p. 86.

⁴³ Ibid. p. 86.

território amazônico sob domínio português, com a exploração das drogas do sertão⁴⁴.

“Toda uma geografia nova, política, social e econômica se estava escrevendo na América portuguesa”⁴⁵. A reorganização da Colônia preocupava a coroa espanhola, que temia perder a posse do rio Prata, mesmo após o Tratado de Utrecht, de 6 de fevereiro de 1715, ter autenticado a divisa pelo rio.

Ao Norte, o expansionismo português nas proximidades com o Reino de Quito e Peru também inquietava a Espanha. Fatores históricos e políticos foram considerados em relação ao *uti possidetis*, que, por sua vez, foi princípio da definição de limites. Apesar de o tratado ter sido firmado pelas coroas, as demarcações na região norte não foram realizadas.

A execução dos trabalhos foi liderada por Mendonça Furtado e, posteriormente, por D. Antonio Rolim de Moura, Capitão-General de Mato Grosso. No entanto, faltava-lhes conhecimento geográfico da Amazônia, o que impediu a efetiva demarcação⁴⁶. Além disso, a demarcação enfrentou dificuldades devido aos conflitos com os jesuítas, que incitavam os indígenas à rebelião. Os jesuítas não concordavam com a perda da Colônia do Sacramento para a Espanha, o que levou a uma série de conflitos, a exemplo, da “guerra guaranítica”, como denominou Arthur Reis.

O Tratado de Madrid deve ser entendido sob a perspectiva pombalina, sobretudo a partir da relação entre colonos e indígenas. Na segunda metade do XVIII, a região Norte teve uma configuração política bem complexa, tal qual expressa Patrícia de Melo Sampaio:

a Amazônia ocupava papel central nos projetos reformistas da coroa portuguesa. A política pombalina para o Estado do Grão-Pará e Maranhão procurou se substituir ao papel antes desempenhado pelas Ordens Religiosas, aliando-se às lideranças indígenas para trazer seus grupos da vida “selvagem” às povoações. O objetivo era transformá-los em vassalos da coroa portuguesa nas Américas, capazes de defender o domínio português na região e de fornecer mão-de-obra aos colonos que ali se fixassem⁴⁷.

Os encontros e desencontros na demarcação dos limites entre as Coroas envolveram não apenas o interesse territorial, mas também estratégias de dominação que despertaram em Portugal a necessidade de reforçar a ocupação e povoamento na região, e assim, o controle da

⁴⁴ REIS, Arthur Cesar Ferreira Reis. **Os Tratados de Limites**. In: *A época colonial, v. 1: do descobrimento à expansão territorial*, por Aziz N. Ab’Saber...[et al.] Introdução geral de Sérgio Buarque de Holanda. 15ª ed. – Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007. p. 396-412.

⁴⁵ Ibid. p. 396.

⁴⁶ Ibid. p. 404-406.

⁴⁷ SAMPAIO, Patrícia Maria Melo. **Espelhos partidos: etnia, legislação e desigualdade na Colônia**. Manaus - Editora da Universidade Federal do Amazonas. 2011. 352p.

região. A redução do poder da Igreja e a ocupação da região pelos indígenas foram conduzidas com ambiguidade em um período que catequizar era fundamental. No entanto, as ações ajudaram a consolidar a soberania portuguesa na América.

Como destaca Arthur Reis, a formação dos limites na Amazônia revelou distintas disputas pela ocupação do território entre espanhóis e portugueses. Na segunda metade do século XVIII, muitos destacamentos foram mobilizados para garantir a defesa e soberania sobre a região. Os espanhóis tentaram reconquistar posições perdidas com o Tratado de Madrid, e os protestos atrasaram as demarcações, embora ambas as partes buscassem manter a amizade.

Nesse contexto, Reis afirma que “as nações da península estavam no propósito de pôr cobro às velhas questões que as separavam no Novo Continente, ajustando a paz duradoura, eterna⁴⁸”. A navegação pelos rios de água comum seria permitida, mas a embocadura que estivesse sob o controle de uma única nação ficaria restrita a ela.

A segunda metade dos setecentos foi marcada por críticas aos portugueses por usurpar as terras espanholas com invasões, o que levou à anulação do tratado de Madri. As dificuldades de demarcação de fronteiras ao sul na região da Prata e ao norte no rio Amazonas levou à suspensão da execução e busca por novas negociações que definissem as questões na América do Sul.

O mapa desenvolvido por D. Juan de La Cruz Cano y Medilla sobre a América Meridional, em 1776, ilustra a situação das colônias. A seguir, é possível observar os limites dos territórios das Coroas de Portugal e Espanha que antecederam o Tratado de Santo Ildefonso:

⁴⁸ REIS, Arthur Cesar Ferreira Reis. **História do Amazonas**. - Manaus: Editora Valer, 2020. p. 163

Mapa 3 - Mapa geográfico da América Meridional



Fonte: Biblioteca Nacional. Seção: Cartografia - ARC.033.06.008on ex.1.

Segundo o mapa acima, a região sublinhada em amarelo correspondia aos portugueses, e pelo sublinhado vermelho pertencia aos espanhóis. Contrapondo com o Mapa 2, referente à época do Tratado de Madrid, os trabalhos de demarcação e exploração do território parecem ter se mantido estagnados.

Em outubro de 1777, foi assinado o Tratado de Santo Ildefonso, na província de Segóvia, entre as coroas da Espanha e Portugal. As fronteiras foram dos aspectos discutidos nas negociações. O tratado foi uma estratégia para pôr fim nas desavenças entre espanhóis e portugueses.

Os desencontros e dificuldades enfrentadas pelos demarcadores foram conflituosos. Por outro lado, as comissões demarcadoras contribuíram significativamente para o conhecimento geográfico da região. O fim do século XVIII encerrou-se da seguinte maneira para os portugueses:

“Perdera-se a Colônia do Sacramento. Perdera-se a região dos Sete Povos. Mantivera-se, todavia, o mundo amazônico como o Mato Grosso [...]. A fronteira com a Guiana continuava no Oiapoc. [...]. A fronteira de Macapá, levantada como expressão da decisão portuguesa de permanência, era mais um estabelecimento que servia para a consolidação do domínio.”⁴⁹

A inexecução do tratado de 1777 é abordada na coleção de estudos do boliviano Mariano Reyes Cardona⁵⁰ sobre os limites entre o Brasil e a Bolívia. Os acordos e tratados públicos tinham como objetivo conceber uma relação política externa que estreitasse as relações de paz e amizade, além de criarem obrigações recíprocas. A boa vontade e moral foram valores discutidos e debatidos para a execução do tratado, que, por sua vez, foi criticado pelos intelectuais devido à falta de seriedade da parte portuguesa nas demarcações.

Além da comissão demarcadora de e os obstáculos nas delimitações, o tratado foi assimilado em diferentes interpretações pelas partes contratantes. Para Cardona, a guerra de 1801⁵¹, que envolveu a Inglaterra, França, Portugal e Espanha, não alterou a execução dos princípios de Ildefonso. O objetivo era precaver novas disputas ou conflitos, e a presença do *uti possidetis* elevou os interesses e intensificou os jogos políticos. A guerra das laranjas na Europa impactou a política nas colônias sul-americanas e tornou o tratado sem utilidade.

O intelectual colombiano José Maria Quijano Otero fez considerações sobre a caducidade do tratado de 1777, que estendeu os debates até o século XIX. Otero criticou a conduta portuguesa no Brasil na atuação das definições de limites, pois, segundo ele, os

⁴⁹ Op. Cit. p. 411-412.

⁵⁰ Bolívia e o Brasil: questões de limites por uns bolivianos. Thenos: Thypographia de "El Progreso 1868". Sucre, 24/02/2867. Coleção Martins. Indicação de catálogo: I - 28, 31, 002.

⁵¹ A Guerra das Laranjas foi um conflito que envolveu França e a Inglaterra em 1801, mas também um momento que os espanhóis invadiram o território português devido as alianças militares estabelecidas na Europa, que se alastraram para as colônias sul-americanas. No Brasil, evento é conhecido como Guerra de 1801. VER: VENTURA, Antônio. **A Guerra das Laranjas, 1801**. Academia Portuguesa de História, Guerras e Campanhas Militares, Lisboa, Julho de 2008.

trabalhos careciam de moral durante a demarcação dos limites. Para Otero, a Guerra de 1801 não anulava o tratado de Santo Ildefonso, pois tratava de questões relativas aos interesses dos países no continente europeu.

O contexto político de guerra distanciou a atenção das coroas, que enfrentavam instabilidade e reorganização econômica e comercial. Diante disso, as definições de limites foram relegadas a segundo plano, um assunto que por séculos gerou disputas, principalmente quando os estudos sobre a Amazônia começaram a concentrar importantes produções.

Apesar do fracasso das demarcações, o cenário político na América estremeceu as relações com as coroas. Os efeitos da revolução inglesa no século XVII produziram novas concepções de liberdade. Para Fernando Novais⁵², a independência da colônia britânica e a constituição dos Estados Unidos da América em 1776, provocaram nas Américas um movimento reativo ao absolutismo, que ganhou maior dimensão com a Revolução Francesa em 1789.

O Novo Mundo não esteve alheio às ideias da Europa. Ao tratar das relações entre o Brasil e Portugal e a crise do Antigo Regime, Novais explorou o sistema de colonização portuguesa mercantilista e os impactos que o capitalismo mercantil fez dilacerar além-mar, e consequentemente, desestruturando e originando crises no sistema colonial português.

A indefinição e inexecução dos limites geraram consequências na política europeia hispano-portuguesa. Por outro lado, a independência da América do Norte e as ideias filosóficas de liberdade do século XVIII preocuparam as Coroas de Portugal e Espanha, já que as doutrinas libertadoras carregavam consigo demandas por autonomia política e independência.

Naquele momento, o rei Carlos III da Espanha temia os pensamentos e acontecimentos no norte da América, e acreditava que todo Estado constituído deveria erguer, no seu círculo, uma muralha de ferro para impedir a propagação das ideias francesas⁵³. A religiosa rainha D. Maria 1ª de Portugal, temia a ideologia revolucionária francesa.

Tanto a guerra como a independência norte-americana distanciaram as coroas das indefinidas questões de limites. O discurso sobre a caducidade do tratado de Santo Ildefonso esteve a ver com interesses no continente americano, pois o adiamento da demarcação propiciou e atrasou a validação de ocupação do território. A indefinição sobre quem ocupou primeiro permaneceu sem respostas imediatas.

⁵² NOVAIS, Fernando Antonio. **Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777- 1808)**. 7. ed. São Paulo: Hucitec, 2001.

⁵³ Op. Cit. OTERO, José Maria Quijano. p. 376.

Com base nas memórias dos intelectuais ribeirinhos, José Maria Quijano Otero, Pedro Moncayo y Esparza, Mariano Briceno, Henrique Américo Santa Rosa, e do cônego Francisco Bernardino de Souza, além da bibliografia apresentada, entendo que desde a chegada dos europeus no continente da América do Sul, os tratados sublinharam extensivos regressos e retornos, movidos por um conjunto de interesses e disputas territoriais, efetivando assim o poder sobre elas. O imperialismo europeu na América alastrou-se e tornou-se vantajoso para os domínios de portugueses, espanhóis, franceses e ingleses. As Cortes portuguesa e espanhola estavam mais preocupadas em enriquecer as suas metrópoles e, por isso, não se empenharam em definir os limites, já que havia dúvidas sobre o direito de posse e o território era pouco explorado e, portanto, desconhecido.

Garantir a soberania dos domínios ultramarinos de Portugal e Espanha consolidou políticas de dependências na América do Sul, sobretudo na América Latina. O mercantilismo deu sentido à colonização europeia. Por outro lado, a Igreja e a fé, o escravismo e o sistema agrário, fizeram parte da construção da formação da Brasil colônia por mais de três séculos.

1.3. Breves comentários sobre o declínio das coroas europeias

Os interesses políticos, administrativos, sociais e econômicos se condensavam nos benefícios da colonização, exploração e enriquecimento da metrópole, que, por séculos foi sustentada. No entanto, não esteve alheia ao desenvolvimento do capitalismo industrial⁵⁴ e à imagem republicana observada na América do Norte, fatores que contribuíram para a crise o Antigo Regime.

O declínio institucional na Espanha e Portugal, no início do século XIX, somado às ideais iluministas, à Revolução Inglesa e à independência dos Estados Unidos, fomentou o desejo da liberdade política teve grande impacto na América Latina. Nesse sentido, cabe discorrer algumas razões sobre as origens da independência da América espanhola. Para John Lynch, o liberalismo econômico na América espanhola impulsionou a busca por novos mercados para o comércio da prata, uma vez que o comércio das colônias hispânicas dependia da Espanha.

⁵⁴ Para Eric Hobsbawn: o capitalismo industrial representou mudanças na de ordens sociais com a introdução das máquinas em substituição do trabalho manual. A industrialização e as novas técnicas de produção enquadraram ideias pautadas na ciência, razão, progresso e liberalismo. VER: HOBBSAWN, Eric J. **A era do capital (1848-1875)**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996. p. 17-21.

Caso raro na história moderna, a coroa espanhola desenvolveu “uma economia colonial dependente de uma metrópole subdesenvolvida”⁵⁵. Apesar dos esforços para criar estratégias de modernização econômica na sociedade e nas instituições em meados do século XVIII, a atividade mercantilista nunca deixou de ser a base do sistema colonial hispânico.

A estrutura do império espanhol estava sustentada na administração, na Igreja e a elite, e o declínio da produtividade estremeceu as relações entre a colônia e metrópole, principalmente, quando as oligarquias locais estabelecidas resistiram ao controle do europeu. A aquisição de terras, a mineração e o comércio ocuparam os interesses políticos e econômicos em detrimento do poder da Espanha.

A política da coroa espanhola causou insatisfação nas colônias hispânicas devido à subordinação ao monopólio comercial. Segundo Lynch, a crise perdurou até 1808, com o início das guerras Napoleônicas, que enfraqueceram o poder da coroa na América. A virada para os Oitocentos conduziu às emancipações na América do Sul, com os interesses focados em expandir as relações internacionais. Os países colonizados pela Espanha, após as emancipações, procuraram definir os limites entre si. As novas nações receberam os direitos de ocupação territorial, assim como as obrigações herdadas de suas antigas metrópoles.

O início do século XIX foi marcado pelas emancipações das colônias hispano-americanas⁵⁶ e da colônia portuguesa. As lutas por independência do Peru, Colômbia, Venezuela e Bolívia iniciaram-se em 1810, e após se tornarem independentes, essas nações utilizaram como base para suas definições de limites o *utipossidetis de 1810*, período que marcou o início de lutas pelos novos regimes políticos.

Não é intenção debater em profundidade os pontos convergentes e divergentes nas independências das repúblicas do Peru, Colômbia, Venezuela, Bolívia e do Império do Brasil, pois esse processo reúne elementos políticos internos e externos, além de fatores econômicos e sociais que reorganizaram as lutas entre as elites, indígenas, crioulos, burguesia, legalistas, negros, portugueses e espanhóis, etc. No entanto, a partir da autonomia política, surge uma nova política das relações de amizade entre países latino-americanos, essencialmente quanto no que diz a respeito às questões de limites, em que as heranças coloniais influenciaram as decisões

⁵⁵ LYNCH, John. **As origens da independência da América espanhola**. In: *História da América Latina: Da independência a 1870*, v. III, Leslie Bethell (Org.). Trad. Maria Clara Cescato. – 1. ed., 2. Reimpr. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo; Brasília, DF – Fundação Alexandre Gusmão, 2009.

⁵⁶ A respeito das datas que simbolizam a independência das nações ribeirinhas, 10 de agosto de 1819 marcou o início da luta à independência da República da Colômbia (antiga Nova Granada); por volta de 24 de junho de 1821, proclamou-se independência na República da Venezuela; 28 de julho de 1821, o Peru tornou-se independente; a Proclamação da Independência na Bolívia consolidou-se em 8 de julho de 1825, o antigo Alto Peru.

nos tratados e acordos.

Demétrio Magnoli tece argumentações sobre o imaginário territorial e a ideia de nação expansionista, construída após as independências na América. A criação das fronteiras políticas reconfigurou os limites, e o estabelecimento dessas fronteiras foi acompanhado de um processo histórico ligado à ocupação do espaço. Para Magnoli,

as fronteiras naturais também não constituem, apesar das aparências, um fator de segurança maior que os traçados artificiais: a experiência histórica demonstra que a fronteira segura é aquela que os Estados vizinhos consideram legítima, segundo critérios que variam de época para época.⁵⁷

Na América Latina, as nações buscaram legitimar os seus territórios, e volta e meia se basearam nos tratados anteriores. As nações de origens hispânicas fizeram valer o *uti possidetis de 1810*, enquanto o Brasil defendeu essa ideia de que quem ocupa primeiro, tem direito sobre a terra. Porém, essa ocupação gerou amplas controvérsias quando a participação social se fez presente.

Essas discussões, ao longo dos tratados, foram frequentemente ratificadas entre as nações com maior relevância a partir do momento em que se intensificou a exploração das áreas interioranas na Amazônia. A disputa pelas fronteiras esteve atrelada a sentimentos de identidade e foi moldada ao longo do século XIX, à medida que os tratados e acordos sofreram alterações, e o uso do rio Amazonas propiciou uma maior dinâmica de navegabilidade e comercial.

Nas memórias dos intelectuais José Maria Quijano Otero, Marianno Reys Cardona e Pedro Moncayo, a coroa portuguesa deixou heranças coloniais que se estenderam ao longo do século XIX nas tratativas dos limites. O Império do Brasil “herdou” a política portuguesa de “usurpação” das terras hispano-americanas e foi questionado quando as nações vizinhas buscaram compreender os seus limites territoriais.

A virada para o século XIX foi marcada por transformações econômicas, capitalistas, sociais, e as atividades de comércio e navegação foram essenciais para o fomento da economia. As definições de limites ocuparam lugar na segunda metade do século XIX, pois as nações procuraram se reestruturar após os processos de emancipação.

José Maria Quijano Otero fez importante consideração com relação à situação da Colômbia e dos motivos que levaram à tardia definição territorial. Os conflitos internos, que deram início às batalhas em Bombaná, Pichincha, Equador e Junin contra os resquícios do

⁵⁷ MAGNOLI, Demétrio. Op. Cit. p. 47-48.

governo espanhol que ainda ocupavam o território colombiano⁵⁸, prenderam a atenção da recém-independente nação que, reconstituía o novo regime político.

É possível que, assim como no caso colombiano, as Repúblicas do Peru, Bolívia, Venezuela e Império do Brasil tenham deixado as definições territoriais para segundo plano, pois precisavam se fortalecer enquanto Estados nacionais. Por outro lado, os países limítrofes careciam de conhecimento geográfico, e a discussão do princípio do *uti possidetis*, bem como a formação de comissões, foram gradualmente ganhando espaços nos debates e nas negociações.

O Império do Brasil e as Repúblicas ribeirinhas, através do rio Amazonas e os seus afluentes observaram, com autenticidade e ambição, o que o rio poderia oferecer em termos de riquezas e viabilidades para o crescimento e desenvolvimento comercial. As nações, foram além da mentalidade colonial que buscava à conversão indígena e do imaginário criado pelos portugueses nas missões, fortalecendo o principal objetivo, a exploração de produtos e metais preciosos.

Apesar de estremecidas e instáveis, e da necessidade de conceber um novo regime político, a República do Peru e o Império brasileiro, aproximados por questões geográficas e hidrográficas, lograram estabelecer políticas e uma série de acordos, tratados, atos e decretos que, por via do rio Amazonas e os seus tributários, elevaram as suas relações políticas no século XIX.

Desde o início dos Oitocentos, as nações do Peru e o Brasil buscaram meios de se estabelecerem enquanto independentes, iniciaram outros ciclos carregados de heranças históricas. Sendo assim, com o recurso do rio Amazonas, escreveram seus interesses e desenvolveram relações na América do Sul. No período pós-independência, a respeito do meio ambiente, Otero disse afirmou:

“assim que ao finalizar o ano de 1824 toda a America se podia considerar no pleno gozo da sua liberdade. As novas nações, já constituídas, se podiam se dedicar ao ajuste da sua administração e ao fomento dos seus interesses tão prodigiosamente favorecidas pela natureza.”⁵⁹

⁵⁸ Ibid. p. 394.

⁵⁹ OTERO, José Maria Quijano. Op. Cit. p. 397.

1.4. O porvir da América: interesses no rio Amazonas

O século XIX guiou múltiplos trabalhos provenientes das comissões demarcadoras, principalmente do anulado Tratado de Santo Ildefonso. A Academia Real de Ciências de Lisboa enviou em 1783 até 1786 o naturalista Dr. Alexandre Rodrigues Ferreira, o “Humboldt brasileiro”, que navegou pelos rios Uraricoéra, Takutu, Surumú, Serra dos Crystaes, Mahú, Pirara e rio Branco. Em 1792, a região amazônica recebeu novamente o viajante no rio Negro e Uaupés, onde fez observações sobre botânica e geologia.⁶⁰ O naturalista não foi o primeiro a contribuir com o portfólio amazônico, entretanto, cabe destacar que a região chamava atenção por suas peculiaridades e riquezas naturais.

Com o potencial econômico de distintas comunidades indígenas e seus costumes curiosos, a Amazônia chamou atenção nos estudos e pesquisas do mundo científico de diversas nações. A presença do francês Auguste de Saint Hilaire em 1816, na região do planalto, gerou pesquisas geográficas, históricas e etnográficas sobre o interior da bacia Amazônia, entre os Cayapós e Coroados, nas cabeceiras do Araguaia e Tocantins.⁶¹

O casamento de D. Pedro com a arquiduquesa Leopoldina da Áustria, em 1817, trouxe uma comitiva sob comando do rei de Baviera na Alemanha, Maximiliano José. A comissão reuniu naturalistas como Carlos Frederic, Phillippe von Martius, João Baptista von Spix, Johan Pohl e Franz Sellow, os quais anteriormente presidiram os trabalhos executados à coroa portuguesa pelo geólogo Wilhelm von Eschwege e o engenheiro militar alemão, Frederic Ludwig Wilhelm Varnhagem. Outras obras contribuíram para a produção de conhecimento sobre a Amazônia:

As publicações científicas sobre o vale do amazônico e suas gentes, suscediam-se despertando interesses sobre a vasta região, tais como: “Annaes Históricos do estado do Maranhão”, de Bernardo Pereira Berredo, 1749; “o Thesouro descoberto no aximo rio amazonas” do padre João Daniel em 1767, e o roteiro de viagem do Pará às últimas colônias portuguesas em os rios Amazonas e Rio Negro, publicado pelo Dr. José Monteiro de Noronha, Vigário Geral da Capitania, do Rio Negro, em 1778; em 1833, a “Corographia” de Ignacio Accioly Cerqueira e Silva e o “Compendio das Eras de Antonio Ladislau Monteiro Baena, que seis anos depois publicou “Ensaio Corographico do Pará.”⁶²

Após a independência do Brasil, o Império, fascinado com a sociedade científica e as pesquisas sobre a fauna, a flora, e a capacidade de produção para importação e exportação de produtos, recebeu a primeira proposta para implantação de um vapor no rio Amazonas. A

⁶⁰ SANTA ROSA, Henrique Américo. p. 174-175.

⁶¹ Ibid. p. 174.

⁶² Ibid. p. 174.

formação da Companhia de Vapores de Nova York, em 1826 e o interesse de empresários em introduzir um vapor para navegação nos rios Amazonas, Tocantins, Solimões, Negro e seus afluentes ganharam força⁶³. Esse foi o primeiro projeto de navegação, liderado por empresários exclusivamente nacionais, com exceção de Diogo Stuarz, nascido na Prússia, mas que adquiriu cidadania brasileira atuando como empresário⁶⁴.

No século XIX, os limites e as iniciativas de penetrar no território da América Latina estiveram nas discussões dos poderes legislativos e executivos internacionais. O processo de fortalecimento das políticas voltadas à abertura do rio esteve presente nos debates parlamentares à medida que se pensavam as viabilidades dos projetos de navegação na Amazônia do século XIX, a começar com as diferentes discussões no poder legislativo no início da década de 1840.

Os debates parlamentares sobre o desenvolvimento e ocupação da Amazônia incluíram a discussão sobre a introdução do vapor. A concessão de exclusividade de 30 anos à companhia de Irineu Evangelista de Souza, depois Barão de Mauá, gerou divergências e não foi ratificada. Vitor Gregório⁶⁵ argumenta que a instabilidade parlamentar, a exemplificada pelo deputado Cândido Mendes de Almeida, que se posicionou contra o privilégio da navegação e a favor de uma concorrência mista na navegação da Amazônia.

Além disso, o deputado Ângelo Muniz da Silva Ferraz, da Bahia, também propôs um projeto que semelhante ao de Mendes de Almeida, sendo igualmente contrário à companhia de Mauá. Por outro lado, o deputado mato-grossense Viriato Bandeira Duarte apoiou a empresa de Irineu de Souza e contava com o apoio do Ministro do Império, Francisco Gonçalves Martins.

Os questionamentos da intelectualidade não se restringiram à introdução do vapor e navegação no rio Amazonas. Em 1883 um dos mais conhecidos políticos e propagandistas da Amazônia, José Coelho da Gama e Abreu - Barão de Marajó - ao descrever o Pará e Amazonas, levantou dúvidas a respeito da nascente do rio Amazonas. Apesar da geografia não ser o foco principal das discussões, ele contrariou a defesa do naturalista Antonio Raymundi e do geógrafo e historiador peruano Mariano Paz Soldan sobre a localização da nascente do rio Amazonas. Para Raymundi e Paz Soldan, o rio Amazonas nascia no rio

⁶³ GREGÓRIO, Vitor Marcos. 2008. Op. Cit. p. 20. **Uma face de Jano: A navegação do rio Amazonas e a formação do Estado brasileiro (1838-1967)**. Dissertação (Programa de Pós-graduação em História Social), Universidade de São Paulo. São Paulo, 2008. p. 20.

⁶⁴ Ibid., p. 27.

⁶⁵ GREGÓRIO, Vitor Marcos. **Os deputados e o rio: os debates de 1853 sobre a navegação a vapor no rio Amazonas e o sistema representativo no Brasil Monárquico**. Revista de História 162 (1º semestre de 2010).

Maranõn e não no rio Ucayali, como afirmava o Barão⁶⁶.

A fim de esclarecer as dúvidas sobre a nascente do rio Amazonas, as análises geográficas e hidrográficas de Othon Leonardo Júnior destacaram a importância da Cordilheira dos Andes. O clima, o relevo e os três sistemas hidrográficos dos Andes - o Pacífico, o Títicaca e o Amazonas - revelam o intenso volume e riqueza da natureza na América do Sul. O sistema hidrográfico do Amazonas perpassa todos os outros sistemas, seu volume caudal, área e extensão, tornou o rio centro dos interesses, já que:

“percorre em todo território do Perú, desde as suas nascentes até a fronteira do Brasil, a enorme distância de 2330 quilômetros, sendo 150 quilômetros até a foz do Ucayali, sob o nome de Maranõn e d’ahi aos limites do Brasil com o Perú mais 780 quilômetros com o nome de Amazonas. Quer isto dizer pois, que o curso do extraordinário rio em território peruano representa, mais ou menos, 63% da extensão que o mesmo possui no Brasil.”⁶⁷

A nascente do rio Amazonas conferiu valor aos países em função de interligados pela mesma bacia hidrográfica. Na primeira metade dos Oitocentos, apesar de não discutirem a nascente do rio Amazonas, tanto o Brasil quanto o Peru debateram sobre o direito de usufruir da navegação ao longo do rio. Nesse sentido, é importante analisar não apenas as negociações sancionadas, mas também aquelas que não foram ratificadas, pois elas localizam os interesses, vantagens e precauções dos países ribeirinhos nas relações internacionais.

1.5. As primeiras negociações: tentativas e acordos

As tentativas de acordos internacionais tinham como objetivo beneficiar a indústria, o comércio, precaver uma invasão estrangeira e estabelecer a tranquilidade no território. Na primeira metade do XIX, não houve tratados firmados, no entanto, seus esboços serviram de base para os eventos que ocorreram no decorrer da segunda metade dos Oitocentos.

As cláusulas do Tratado de paz, amizade, comércio e navegação, de 8 de julho de 1841⁶⁸, com a República do Peru, buscaram medidas que atendessem às suas necessidades econômicas. Os laços estreitados de comércio e amizade, caso fossem firmados, teriam duração de 10 anos.

⁶⁶ ABREU, José Coelho da Gama e Barão de Marajó. A Amazônia: as Províncias do Pará e Amazonas e o governo central do Brasil. Lisboa: Typographia Minerva, 1883. 112 p.

⁶⁷ LEONARDO JÚNIOR, Othon. O rio Amazonas e seus tributários de origem andina: (estudo do systema hydrografico amazonico fora dos limites do Brasil. Typografia Werneck . Rua Buenos Aires - 133. 1923. p. 5.

⁶⁸ Tratado de paz, amizade, comércio e navegação. 08 de julho de 1841. Prat. 16. Maço. 03. Nº23. Série 31 – Atos, acordos e tratados internacionais. Seção de Arquivo Histórico.

Na época, o tratado seria assinado pelo então Ministro das Relações Exteriores da República do Peru, Don Manuel Ferreyros, e pelo encarregado dos Negócios Estrangeiros do Brasil na República do Peru e Bolívia, Duarte da Ponte Ribeiro.

A prioridade dada a paz, à boa inteligência e à sincera amizade entre o Império do Brasil e a República do Peru refletia interesses em comum das nações no início da década de 1840, com ênfase na navegação. Além disso, era necessário criar novos cargos para atender as demandas das Relações Exteriores entre os países, o que se tornava uma questão importante na governabilidade. Com a efetivação do Tratado de 8 de julho de 1841, iria ampliar o corpo diplomático das altas partes contratantes, cabendo a elas a nomeação de Cônsules Gerais, Cônsules e Vice-Cônsules, ofícios responsáveis em supervisionar, conduzir e responder pela ratificação dos acordos entre os governos ribeirinhos.

A navegação exigia diversas precauções, e os países deveriam assegurar a integridade dos cidadãos embarcados ao longo do rio. As partes contratantes não podiam negligenciar a segurança das pessoas quando embarcadas e se deslocando para território estrangeiro. A presença das bandeiras sobre as embarcações peruanas ou brasileiras facilitaria a identificação e ajudaria a prevenir a presença inimiga na Amazônia. A fiscalização contra ilegalidades, contrabando, comercialização de produtos, mercadorias e entradas de escravos estrangeiros compuseram os artigos do Tratado em 1841. Embora não discutisse em profundidade a questão das fronteiras de limites, isso não impediu as tentativas de negociação e celebração de navegação internacional.

Os comentários de Duarte da Ponte Ribeiro sobre os tratados de 6 e 9 de julho de 1841, assinados por ele em Lima⁶⁹, oferecem algumas razões para a não ratificação do tratado pelo governo peruano. O Império demonstrava a boa vontade ao atender as disposições peruana, ignorando todas as vantagens comerciais que o pacto favorecia ao Brasil. Para tanto, o Peru deveria fazer valer o princípio do *uti possidetis*.

O governo brasileiro tinha interesse em validar a base para legitimar a posse dos territórios indefinidos por ambas as nações ribeirinhas. O reconhecimento do princípio colocaria a questão dos limites sob um tratado que, inicialmente, previa discutir apenas o comércio e a navegação fluvial. A postura brasileira revelou-se uma estratégia política interessante para se fazer valer o princípio.

Outro elemento objeto de discussão foi o artigo 87§16, da Constituição Política do Peru, que permitia a celebração de tratados apenas entre nações hispânicas-americanas. As

⁶⁹ Comentários de Duarte da Ponte Ribeiro sobre os Tratados de 8 e 9 de julho de 1841, assinados por ele em Lisboa. Estante 366. Prat. 02. Lata 495. Maço 02.

observações dirigidas ao Ministro das Relações Exteriores, Sr. Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho, demonstram reclamações e queixas por parte do governo peruano. Apesar de esforços de Duarte da Ponte Ribeiro, Encarregado dos Negócios, o governo brasileiro ao solicitar o retorno do diplomata ao Brasil, em plena negociação, repercutiu negativamente no Peru.

A República peruana criticou a postura do Império brasileiro, alegando desinteresse em firmar o tratado. A substituição de um agente diplomático poderia dar a impressão de falta de seriedade, e ainda, ser considerada desrespeitosa ao corpo diplomático peruano. O resultado da ida de Ponte Ribeiro ao Peru, limitou-se apenas a uma proposta em *ad referendum*, ou seja, sujeita a alterações e à espera de aprovação das autoridades competentes.

Em nota expedida em 5 de julho de 1841, o Ministro das Relações Exteriores do Peru⁷⁰, Ferreyros, autorizou a negociação do tratado com o Império brasileiro, contanto que fosse baseado na “*lei de esponsion*”⁷¹. Assim, a cláusula seria inibida e aguardaria a votação do Congresso. A legitimação do tratado dependia da aprovação pelo fórum de deputados, pois só então o acordo produziria obrigações e relações políticas entre as partes contratantes. Independente das assinaturas do ministro peruano ou encarregado do Brasil, o assunto permaneceu pendente no Conselho de Estado peruano.

José Antônio Soares de Souza faz importantes considerações sobre a tentativa de negociação de 1841, o papel e as condições enfrentadas por Duarte da Ponte Ribeiro. Apesar da adoção das repúblicas pelo *uti possidetis de 1810*, “Ferreyros, sem defender a validade do Tratado de Santo Ildefonso, pretendeu se declarasse o *uti possidetis* de 1777, enquanto Ponte Ribeiro que fosse o atual, ou seja, de 1841”⁷². Ponte Ribeiro declarou o *uti possidetis* do Peru a partir de 1821. Essa situação demonstra o quão complexa foi a negociação das definições de limites aos países de origem hispânica e portuguesa.

A reconfiguração política das nações dinamizou os interesses territoriais. O *uti possidetis* ocupou a base de discussão, com os países buscando legitimar o princípio em momentos distintos. Para o Império, era estratégico fazer valer a data mais recente, pois garantia a posse de terras ainda pouco exploradas. O tratado, no entanto, não chegou a ser ratificado no Peru, o país atravessava uma guerra civil e um conflito externo com o Chile, atrasando o prazo

⁷⁰ Ibid. Cópia. Nº1.

⁷¹ Na constituição da República do Peru, só era permitido negociar tratado que envolvesse comércio e navegação entre nações de origens hispânicas. A “*lei de expansión*” foi uma legislação em que tornava possível negociar e estabelecer relações diplomáticas com o Brasil caso o congresso peruano aprovasse o tratado.

⁷² SOUZA, José Antônio de. **Um diplomata do Império: Barão da Ponte Ribeiro**. – Brasília, DF: FUNAG, 2021. p. 155.

estipulado. Por outro lado, o Brasil temia a navegação estrangeira em território amazônico e as relações que o Peru poderia estabelecer com as povoações em torno do rio.

Os tratados dependiam das instituições nacionais e internacionais, e, a partir das decisões internas, a política exterior criou e encaminhou novos momentos no cenário internacional. O Império do Brasil desconhecia boa parte das regiões interioranas, mas o interesse em no *uti possidetis* possibilitou-lhe obter ter a posse territorial, o que impulsionou a relação diplomática com a República da Bolívia, que rejeitava os tratados estabelecidos entre as Coroas de Portugal e Espanha, adotando o *uti possidetis de 1810*.

Em junho de 1842, quase um ano depois, outros temas surgiram no “Projecto de convenção especial para facilitar a navegação pela mútua fronteira e rios”⁷³. Apesar das informações incompletas, a consulta política redigida por Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho, encaminhada ao então deputado pela província de Alagoas, Caetano Maria Lopes Gama, apontava a fuga de escravizados do Brasil para o território peruano, possivelmente facilitada pela navegação.

A navegação foi abordada espaço no artigo 2º com direcionamentos políticos aos empresários, propondo a introdução de um vapor no rio Amazonas. A subvenção seria superior a vinte mil réis, e sua aplicação seria restrita a empresas nacionais. Existiu uma preocupação em implementação de vapores nas águas amazônicas, pois isso representava uma saída para o contexto econômico das nações ribeirinhas em direção oceano Atlântico. O comércio e os negócios, assim como o escoamento da produção e intensificá-las iam além das águas amazônicas. A navegação facilitaria a comunicação entre as nações, mesmo que restritas aos empresários nacionais.

Os acordos e tratados ganharam novas discussões a partir dos interesses nacionais, sejam eles comerciais, de navegabilidade ou de delimitação de limites. Foram estabelecidos prazos pelas partes contratantes para a efetivação de política de favores, direitos, isenção de impostos e privilégios. As reformulações dos tratados ocorriam conforme as vantagens atraíam a atenção dos diferentes países. No século XIX, na região amazônica, a navegação era essencial para o escoamento do comércio, pois este dependia das embarcações para o transporte de mercadorias e para fomentar as interações comerciais entre as localidades.

No século XIX, as iniciativas de penetração na América Latina estavam sob a alçada dos poderes legislativos e executivos internacionais. A importação e exportação foram

⁷³ Projecto de convenção especial para facilitar a navegação pela mesma fronteira e rios. Estante 366. Prat. 02. Lata 495. Maço 03.

dinamizadas a partir das negociações internacionais. A este respeito, Bueno⁷⁴ expõe que a política externa panamericana no século XIX era voltada para interesses econômicos. Contudo, somente no final da década de 1980 ocorreu a primeira conferência internacional para uma união comercial das Américas, o que também serviu para promover o expansionismo norte-americano.

É interessante refletir que o poder político do homem sobre homem, conforme defendido por Norberto Bobbio é apenas uma das maneiras de exercer o poder. O poder econômico e o poder ideológico também são maneiras em que o poder cria raízes⁷⁵. As conferências internacionais debateram seus interesses e geraram disputas pelo poder, resultando em políticas de trocas comerciais que fortaleceram o setor econômico. Os tratados foram importantes para consolidação da soberania estatal, inserindo os países na rota do cenário comercial global oitocentista, especialmente o Império brasileiro e repúblicas do Pacífico.

Acompanhadas e pressionadas pelos norte-americanos, as repúblicas do Pacífico como a Bolívia, Peru, Chile e Equador reivindicaram passagem ao Atlântico⁷⁶. Embora a pressão ao expansionismo estivesse presente, as repúblicas vizinhas também tinham seus interesses e receios. Era fundamental garantir confiança à execução das políticas, situação a qual preocupou as nações hispânicas, já que as “velhas prevenções de castelhanos contra portugueses reportaram nas jovens nacionalidades de estipe hispânicas dirigidas contra o Império do Brasil”⁷⁷. A herança imperialista portuguesa no Brasil monárquico gerou desconfianças nas negociações, principalmente para o território amazônico, devido o desconhecimento geográfico, o que intensificou as disputas e os jogos de poder.

Em 26 de julho de 1851, os peruanos assinaram com os Estados Unidos o Tratado de Amizade, Comércio e Navegação, permitindo a navegação de cidadãos norte-americanos nos rios do Peru⁷⁸. Esses eventos são parte de uma dominação política, econômica e territorial, evidenciando o imperialismo e as ações voltadas para essas práticas, que foram pensadas

⁷⁴ BUENO, Clodoaldo. **Pan-americanismo e projetos de interação**: temas recorrentes na história das relações hemisféricas (1826-2003). *Política Externa* (USP), São Paulo, v.13, n.1, p. 65-80, 2004.

⁷⁵ BOBBIO, Norberto. **Política e moral**. In: BOBBIO, Norberto. *Teoria Geral da Política: A Filosofia Política e as Lições dos Clássicos*. Editora Campus. p. 161.

⁷⁶ KAREH, A. C. E. **A Companhia de Navegação e Comercio do Amazonas e a defesa da Amazônia brasileira**: "o imaginado grande banquete comercial". Anais do V Congresso Brasileiro de História Econômica e 6ª Conferência Internacional de Empresas, 7 de setembro de 2003. p. 4.

⁷⁷ TEIXEIRA SOARES. **História da formação das fronteiras do Brasil**. Biblioteca do exército – Editora, 1973. p. 60.

⁷⁸ MEDEIROS, Fernando Sabóia. **A liberdade de navegação do Amazonas (relações entre o Império e os Estados Unidos da América)**. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1938.

através do controle, influenciando nas demais decisões, uma vez que território é poder, tal qual expressa Edward Said⁷⁹.

No entanto, mesmo que não houvesse um fundamento jurídico que pudesse legitimar uma dominação dos EUA em países da América Latina, como pensou Max Weber⁸⁰, a prática imperialista engendrou várias “constelações de interesses” que beneficiaram o comércio nacional norte-americano, e enquanto as vantagens parecessem otimistas para o quadro comercial, a presença de sujeitos como a figura de Matthews Fontaine Maury deixou rastros em território amazônico.

No ápice da pressão para abertura do rio Amazonas, os estudos do major João Baptista de Castro Moraes Antas⁸¹ demonstraram a atuação de Matthew Fontaine Maury, um oficial da Marinha que atuou pelos interesses de navegação na intensiva campanha de abertura do rio Amazonas, gerando disputas entre os países latino-americanos.

Dentre as tentativas de adentrar na Amazônia, destaca-se a missão que coube aos oficiais da Marinha William Lewis Herdorn e Lardner Gibbon, entre 1851 e 1852 com intuito de realizar estudos acerca da navegabilidade. Para Palm⁸², seu objetivo era instalar uma colônia de escravos refugiados norte-americanos, livrando o sul dos Estados Unidos de uma possível “questão social” com a abolição da escravidão.

Alberto Moniz Bandeira⁸³ expressou acontecimentos entre as relações entre Brasil e Estados Unidos da América. A política expansionista da América do Norte, após a conquista do Texas, Arizona, Califórnia e aquisição do Oregon a partir de 1840, marcou a fase colonialista dos EUA. Intrigados pelo capitalismo, novos mercados e fontes de matéria-prima, os Estados Unidos estenderam-se mar afora em busca de novos territórios e relações políticas na América do Sul.

A introdução e povoamento de imigrantes escravizados na província do Pará, em 1848, com fins produtivos e comerciais no Amazonas, chamaram a atenção do Império brasileiro. Havia preocupação com o surgimento de sentimentos separatistas na Amazônia, que naquele

⁷⁹ SAID, Edward. **Cultura e Imperialismo**. São Paulo: Companhia de Bolso, 2011.

⁸⁰ WEBER, Max. **Os três tipos puros de dominação legítima**. In: COHN, Gabriel (org.). *Max Weber*. 6. ed. São Paulo: Ática, 1997.

⁸¹ MORAES ANTAS, João Baptista de Castro. O Amazonas. Breve resposta à memória do Tenente da Armada Americana-inglesa F. Maury. Rio de Janeiro. Typografia de M. Barreto. 1854.

⁸² PALM, Paulo Roberto. Op. Cit. p, 30.

⁸³ BANDEIRA, Moniz. **A presença dos Estados Unidos no Brasil** (Dois séculos de história). 2ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978.

momento encontrava-se e vulnerável à conquista, como ocorreu no Texas e na Califórnia.

Os interesses dos EUA na América geraram preocupação e dúvidas ao Império brasileiro. Contudo, os norte-americanos se distanciaram temporariamente da Amazônia devido às contradições internas sobre a escravização de negros com a guerra de secessão, entre os anos de 1861 a 1865. Apesar das extensivas ameaças, a navegação não foi concedida e a negociação com Mauá foi uma estratégia brasileira em resguardar a navegação internacional no rio Amazonas. É interessante perceber que os projetos internos de navegação determinaram as demandas internacionais; tanto para os EUA como para os países ribeirinhos, o interesse no rio Amazonas tomou proporções distintas, saindo de dentro para fora.

Pela obra de João Baptista Antas, ao criticar as ações norte-americanas, é possível perceber os jogos de interesse na Amazônia boliviana. Maury destacou a riqueza, beleza e potencialidade da Bolívia para ascensão no comércio internacional, mas também, reconheceu as vantagens norte-americanas com a navegação no rio Amazonas. Nas memórias do major, a navegação do rio Prata pelo Paraná e Paraguai teria mais sentido quando uma companhia norte-americana navegasse nos limites brasileiros.

Por meio do acordo com a Bolívia, os EUA viram a possibilidade de introduzir um vapor no rio Amazonas, coagir países vizinhos correspondia pressionar o Império. No entanto, as tentativas de acordos com os países ribeirinhos pareceram favorecer apenas os EUA e sua necessidade de navegar e adentrar no território amazônico.

Para além do projeto de navegação designado a Barão de Mauá, a criação da província do Amazonas em 1850 e a ocupação da Amazônia ocidental em 1840 geraram tensões na bacia do Prata, conforme Josali do Amaral⁸⁴. A estrutura administrativa da província instalada foi uma medida que garantiu ao Império soberania e defesa frente às pressões estrangeiras para abertura do rio Amazonas. O “Projeto de Estado” assegurou e controlou as fronteiras, tal qual, servindo também como recurso para introdução da companhia de navegação. Josali do Amaral destacou as tensões nas áreas fronteiriças do Império, que geraram contendas à medida que a passagem ao Atlântico se fez presente nas tratativas relações internacionais. O projeto previu fundar colônias, uma das tentativas de explorar a região.

A política externa brasileira a partir de 1850 consolidou-se em meio a emergência do café, que se tornou principal produto de exportação do Império do Brasil. A consolidação do estado brasileiro debateu temas como o tráfico de escravos, política platina, fixação de limites

⁸⁴ AMARAL, Josali do. **Nos confins do Império: ocupação da Amazônia ocidental, fronteiras, navegação e comércio (1822-1870)**. 2018. Tese (Doutorado do Programa de Pós-Graduação da Universidade Federal de Pernambuco). Universidade Federal de Pernambuco. 2018.

e navegação fluvial⁸⁵. As negociações que antecederam a década de 50 dos Oitocentos apenas discutiam comércio e amizade, pois, conforme Luís Santos, o Brasil não confiava em seus vizinhos, temia as possíveis invasões e ocupações em áreas desconhecidas do governo brasileiro, que poderiam afetar a soberania do país.

Os tratados e acordos ganharam maior dimensão após 1868, devido à abertura do rio Amazonas a todos os países. Em contrapartida, a necessidade de demarcar os limítrofes nacionais já era uma demanda anterior à abertura do rio. Apesar das pressões externas, o Império do Brasil procurou viabilizar as políticas internas, garantir soberania e posse de navegação aos ribeirinhos, independentemente das ações norte-americanas.

A abertura do rio Amazonas a todas as nações firmou-se pelo decreto de 7 de dezembro de 1866, celebrado a partir de 7 de setembro de 1867 no Palácio do Rio de Janeiro. Em relação à atenção a essas políticas internacionais, é importante não pensar o Peru, Brasil, Venezuela, Bolívia e Colômbia apenas como passivos às políticas externas e pressões internacionais. Nas negociações sobre a abertura, não se tratou apenas de questões empresariais, mas também de tentativas de garantir ou manter a soberania nacional, fomentar o comércio das nações ribeirinhas e a passagem pelo Atlântico.

O Brasil e Peru, recém-independentes, procuraram compreender seus limites territoriais, e não tardaram em estabelecer tratados de comércio e navegação entre si. Em alguns momentos, o tempo passou a ser relativamente um parceiro nas decisões internas para conhecimento geográfico. As nações poderiam ficar dependentes do expansionismo norte-americano, e as decisões internas serviram como medidas protetivas, impulsionando a consolidação no mercado internacional.

É fundamental perceber que os tratados e acordos foram importantes e que a década de 50 do XIX foi bastante emblemática, pois os países entendiam a necessidade de facilitar o comércio, a navegação e os limites. Isso é evidente, pelo menos conforme exposto na Convenção Especial de Comércio, Navegação Fluvial e Limites⁸⁶, entre o governo brasileiro e peruano em outubro de 1851, pois assim, que tornou mais abundante a comercialização de produtos nas regiões mais afastadas da Amazônia e intensificou os debates na Assembleia Legislativa do Brasil.

⁸⁵ SANTOS, Luís Cláudio Villafâne Gomes. **O Império e as repúblicas do Pacífico**: as relações do Brasil com o Chile, Bolívia, Peru, Equador e Colômbia (1822-1889). Curitiba: Ed. da UFPR, 2002. p. 64-64.

⁸⁶ Convenção especial de comércio e navegação fluvial. 23/10/1851. Prat. 16. Maço. 11. Série 31 – Atos, acordos e tratados internacionais. Seção de Arquivo Histórico.

2 ENTRE O BRASIL E PERU: RELAÇÕES DIPLOMÁTICAS E POLÍTICAS INTERNACIONAIS

2.1. Em volta do tratado de 1851 e a Convenção de 1858

As negociações políticas firmadas entre nações limítrofes na segunda metade dos Oitocentos, tiveram os rios da bacia hidrográfica da Amazônia como importante recurso geográfico. Os tratados e acordos de comércio, navegação e limites envolveram debates no Poder Legislativo brasileiro para beneficiar as lacunas em torno da economia, e facilitaram a comunicação na América do Sul. A extensão da Amazônia em vários países, sobretudo entre o Brasil e a República do Peru, fortaleceu as relações diplomáticas e também as disputas sobre legitimidade e uso dos rios.

No século XIX, o rio Amazonas foi uma via alternativa de navegação para o escoamento de produtos e gêneros, pois o Norte do Brasil proporcionava a saída ao oceano Atlântico e a outros continentes a um custo e tempo menores. O Peru utilizava a navegação pelo Cabo de Horn, ponto meridional da América do Sul, onde as águas do oceano Pacífico se encontram com as do Atlântico. O intenso volume das ventanias e a estrutura das embarcações dificultavam o trajeto fluvial.

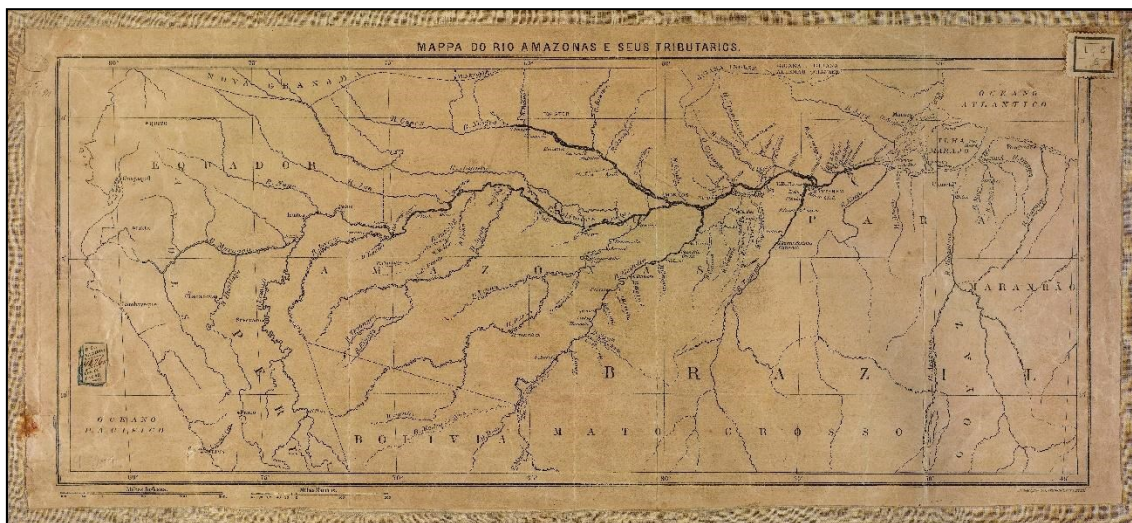
A consolidação de políticas internacionais em torno dos rios amazônicos propiciou e abriu espaço à inserção dos Estados no comércio internacional. A República peruana foi apenas uma entre diversas nações ribeirinhas interessadas em efetuar uma negociação que desse conta de desenvolver o comércio, a navegação e firmar os limites. Além de ser banhada pelo rio Amazonas e seus tributários, o governo peruano entendia a importância do direito do rio e liberdade de navegação, o que aumentou a cobiça e interesse ao acesso e percurso do rio até o oceano Atlântico.

Na primeira metade do XIX, apesar das negociações não terem tido êxito, elas serviram de base para definição e efetivação do tratado de comércio, navegação e limites entre o Brasil e Peru em 1851, ponto que demarcou uma gestão política com maior atenção nas relações diplomáticas dos países ribeirinhos e serviu como base para tratados e acordos com outras nações vizinhas.

Dito isto, um novo ciclo iniciou-se nas relações políticas das nações, seja do ponto de vista econômico ou político, mas que também foi acompanhado de disputas, debates, egressos, regressos e conflitos na relação diplomática, as quais foram sendo discutidas e solucionadas

durante a execução das tratativas. A proximidade do rio Amazonas com os países vizinhos pode ser observada no mapa a seguir, onde percebe a bacia hidrográfica e a extensão do leito do rio e seus afluentes, que compreendem o Peru, Venezuela, Bolívia, Equador, Colômbia e o Brasil até a passagem para o oceano Atlântico.

Mapa 4 - Mapa do Rio Amazonas e seus tributários [material cartográfico]



Fonte: Biblioteca Nacional. Seção: Cartografia - cart530296.

A partir do mapa acima, é evidente o significado e as vantagens que os rios da bacia do Amazonas proporcionavam aos países limítrofes, uma vez que as nações estavam interligadas por recursos naturais, e isso era benéfico ao comércio. Durante a segunda metade do século XIX, foram firmados na Amazônia tratados e acordos entre países, iniciou-se novas negociações políticas entre países sul-americanos em função da bacia hidrográfica.

O primeiro tratado de limites de navegação do rio Amazonas foi em 23 de outubro de 1851 com a República do Peru⁸⁷. A atuação do Ministro Plenipotenciário Duarte da Ponte Ribeiro foi essencial nas negociações; a base do *uti possidetis* serviu como método para o acordo entre o Brasil e o Peru. O resultado foi a “Convenção Especial de Comércio, Navegação Fluvial, Extradicação e Limites”, assinada pelo Ministro do Governo e dos Negócios Estrangeiros do Peru, Bartolomé Herrera e o Ministro residente do Peru, Miguel Maria Lisboa.

A negociação visou estabelecer a navegação a vapor no rio Amazonas para beneficiar a exportação de produtos aos povos da Amazônia, sem qualquer pagamento de taxa, além de adotar medidas quanto aos crimes, a negros escravizados e indígenas em território estrangeiro.

⁸⁷ Convenção especial de comércio e navegação fluvial. 23/10/1851. Prat. 16. Maço 11. Série 31 – Atos, acordos e tratados internacionais. Seção de Arquivo Histórico.

No entanto, a navegação nacional coube a empresários de suas respectivas nacionalidades, com uma subvenção de 30\$000 mil réis.

Goes Filho definiu quatro características notáveis que aproximaram as relações entre o Brasil e Peru: a) estabeleceu o padrão pelo qual todos os outros tratados de limites com as nações amazônicas seriam negociados, introduzindo a prática de trocar facilidades de navegação pelo rio Amazonas, a porta de saída de toda a bacia, por vantagens territoriais; b) adotou pela primeira vez na região o princípio do *uti possidetis*, na versão brasileira, para o estabelecimento dos limites bilaterais; c) estabeleceu a prática de se negociar apenas com uma república por vez, embora houvesse sempre mais de uma disputando a soberania sobre a região delimitada; d) incorporou ao Brasil uma área de aproximadamente 76.500 km².⁸⁸

A negociação serviu como ponto de partida para a relação de amizade e transcendeu extensivas discussões na Câmara e no Senado brasileiros em relação às províncias ao Norte. Internamente, estabeleceram-se negociações que conduziram debates quanto à navegação. Um exemplo disso é a introdução do vapor na Amazônia em 1852, da Companhia de Mauá, como bem destacado por Rosa Acevedo Marin, que afirma que, na região amazônica, “é o barco a vapor que moderniza o transporte, movimento que acelera a ocupação da fronteira”⁸⁹.

Acevedo Marin ao pensar sobre a civilização do rio e das estradas, aborda como o transporte surgiu como modelo para organizar a economia e promover a integração nacional, principalmente após 1840, após a Cabanagem⁹⁰, quando a introdução e difusão do motor a vapor fizeram-se presente na Amazônia em uma conjuntura de recuperação da economia da província do Grão-Pará, com a intenção de impulsionar o comércio.

Um texto importante para se pensar a introdução do vapor na Amazônia em 1852 é o artigo do Almir Chaiban El-Kahek⁹¹. Para o autor, um dos interesses do governo imperial brasileiro em contratar a companhia de navegação na Amazônia foi a pressão internacional para livre passagem do rio Amazonas ao oceano Atlântico com destino a outros continentes.

⁸⁸ Op. Cit. GOES FILHO, Synesio Sampaio. p. 256.

⁸⁹ MARIN, Rosa Elizabeth Acevedo. **Civilização do rio, civilização da estrada**: transportes na ocupação na Amazônia nos séculos XIX e XX. Belém: NAEA, 2004. p.3

⁹⁰ A Cabanagem foi uma revolução social da população amazônica entre os anos de 1835 e 1840 que culminou na morte de mestiços, índios e negros pobres ou escravos. Apesar de ser analisada como um movimento regional, os “patriotas” cabanos criaram um movimento comum de identidade reacionária aos brancos, que dizimou boa parte da elite. Somente a partir de 1860 a população amazônica voltou a ter aumento na taxa de natalidade. VER: RICCI, Magda. **Cabanagem, cidadania, identidade revolucionária**: o problema do patriotismo na Amazônia entre 1835 e 1840. Tempo, Volume: 11, Número: 22, Publicado: 2007.

⁹¹ KAREH, A. C. E. Op. Cit.

El-Kareh defende que o rio Amazonas representava uma vantagem aos Estados Unidos da América, que cruzavam o cabo de Horn quando seguiam para a Califórnia. Indubitavelmente, os portos brasileiros eram convenientes, pois faziam parte das rotas de passagens. A posição geográfica e extensão fluvial do rio tornariam a comunicação estrangeira mais próxima, especialmente, o interesse dos Estados Unidos da América.

A introdução da Companhia nas províncias do Amazonas e Pará desenrolou-se como peça fundamental para garantir a soberania amazônica brasileira, frente às possíveis ameaças à ocupação e navegação da rota amazônica. A navegação se fez presente nos debates parlamentares, mas que nem sempre, as questões levantadas pelos deputados e senadores estavam em consonância com as políticas adotadas pelo poder Executivo.

Como defendeu Vitor Gregório Matos⁹² ao analisar os discursos na Câmara e Senado, a Companhia de Mauá foi fundamental para construção do Estado nacional brasileiro. À vista disso, a região amazônica, a partir da navegação foi integrada ao território brasileiro; em contrapartida, e a criação da Companhia foi uma solução às pressões internacionais de norte-americanos e dos países vizinhos que questionavam o desejo de barcos nas águas de posse brasileira, instigados ou não pelos norte-americanos.

A navegação estabelecida ao Norte do Brasil esteve restrita ao governo brasileiro, que detinha acesso à saída para o oceano Atlântico. A negociação com o Peru em 1851 introduziu a comunicação através da via fluvial, mas não permitiu empresas peruanas em território nacional. O governo peruano apesar, do seu interesse no rio, não teve acesso à saída para o Atlântico no primeiro tratado negociado, direito que foi concedido sete anos depois, pois a livre navegação do rio Amazonas era de legitimidade brasileira, conforme o Tratado de Santo Ildefonso.⁹³

Em 1858, o Império do Brasil e a República do Peru assinaram outra Convenção Fluvial⁹⁴. No segundo artigo, foi permitida a livre passagem de embarcações peruanas para o Brasil e vice-versa; podiam entrar e sair pelo rio Amazonas, desde que respeitassem o sistema de polícia fluvial e regulamentos fiscais dos portos. As partes contratantes ficaram responsáveis por subsidiar faróis, balizas e qualquer outro auxílio que tornasse a navegação segura.

Além disso, em caso de conflito, impossibilidade de continuar a navegação ou troca da

⁹² GREGÓRIO, Vitor Marcos. Op. Cit. 2008.

⁹³ GONÇALVES, Ronaldo Pereira. **Brasil e Peru no século XIX: uma história pouco amistosa**. Revista Faz Ciência, v.11, n.13 Jan./Jun. 2009, p. 62.

⁹⁴ Convenção fluvial. Prat. 16. Maço 20/Pasta B. Série 31 – Atos, acordos e tratados internacionais. Seção de Arquivo Histórico.

embarcação, o capitão deveria dirigir-se aos empregados fiscais ou autoridades mais próximas. A Convenção teve o prazo de dez anos, e poderia ser ratificada. Assinaram o feito os plenipotenciários do Brasil e Peru, Miguel Maria Lisboa e Manuel Ortiz de Zevallas, respectivamente.

Os tratados e acordos de comércio, navegação e limites foram de suma importância para a adoção de políticas internas e externas, que visaram promover princípios, interesses e estratégias em amplos interesses. A partir da tratativa de 1851, o poder Legislativo no Brasil enfrentou intensos embates quando notificado sobre os percalços provenientes da negociação com o Peru, em especial, a utilização do rio Amazonas e seus afluentes e a legitimidade do território contestado.

2.2. No cenário político: debates na Assembleia Legislativa do Brasil

Após a instalação e posse de João Baptista Figueiredo Tenreiro Aranha, que foi o primeiro presidente da província do Amazonas⁹⁵, o rio Amazonas concentrou investidas na exploração, pois o rio Solimões era o único rio navegável que ligava a comunicação e o comércio entre as nações. O volume caudaloso das águas do Amazonas necessitava de conhecimentos geográficos e vapores que dessem conta das correntezas e aproximassem a comunicação entre as nações.

O senador do Rio Grande do Sul, José Martins da Cruz Jobim, em 1851, foi defensor das relações com o Peru.⁹⁶ O contato que teve com o peruano Dr. D. José Manoel Valdez e Palacios, quando este se refugiou ao Brasil, aproximou e expandiu a necessidade de se firmarem laços, uma vez que as revoluções peruanas⁹⁷ inseriram consequências no estímulo do comércio, na exploração das riquezas, nas produções literárias e na garantia de direitos e liberdades no Estado peruano, assim como, a guerra civil entre a Confederação Peru-Boliviana com a República Chilena, que durou de 1838 a 1840.

A República do Peru, por meio das negociações e do interesse nacional, aproximou-se

⁹⁵ Em 5 de setembro de 1850 o Imperador D. Pedro II sancionou a Lei n.º 582, aprovada pelo Senado e assinada pelo ministro do Império, Visconde de Monte Alegre, criando a Província do Amazonas.

⁹⁶ Anais do Senado. Livro II. 02/06/1851.

⁹⁷ O processo de independência do Peru foi composto por guerras de independência hispano-americanas que envolveu revoltas sociais e conflitos militares. Entre os anos de 1838 e 1840, a disputa territorial travada entre o Peru e o Chile haviam encontrado um período estável. A República do Peru estava sob a administração de Ramón Castilla.

do Brasil, que não tardou em firmar negócios. O acordo com o Peru causou cogitações aos Estados vizinhos sobre o direito de navegação até o povoado de Tabatinga, no Brasil, local definido como limite, mas que ainda aguardava uma demarcação consistente.

É importante ressaltar que as repúblicas vizinhas possuíam acordos de navegação entre seus limites territoriais. Logo, ao estreitar laços com o Império brasileiro, abriram-se oportunidades nos confins do Brasil. Essa situação foi contrariada pelo senador baiano, Francisco Gê Acaiaba de Montezuma, o Visconde de Jequitinhonha, que não admitia direito à navegação do rio Amazonas a países estrangeiros.

Os Estados Unidos da América, interessado no curso das águas amazônicas, contestou e criticou o Império brasileiro devido a relutância em conceder livre passagem do rio a todas as nações após ter negociado com o Peru em julho de 1851. Para Montezuma nada tinha a ver com os EUA com o tratado firmado entre o Brasil e Peru, pois, pautados na paz e política conciliadoras, os tratados deviam ser respeitados e não possibilitassem margem para interpretações externas.

Em junho de 1851, José Martins da Cruz Jobim, senador pela província do Espírito Santo, expôs o pensamento do presidente do Peru, Ramón Castilla:

Mui diferente quadro ostenta hoje o Brasil; quadro verdadeiramente esperançoso se compara com o do Peru e os demais Estados da América Meridional! Seu governo, ainda que alguma vez tenha sido mal administrado, se acha melhor constituído que o daquele país; os homens são mais levados pelos princípios da razão, consistindo em ações mais conformes a utilidade pública. O espírito dominante é mais isento de intolerâncias e de fanatismo político; há mais propensão para uma condescendência à pátria, e esta-se mais livre dos extravios do entusiasmo exagerado. Há um sentimento comum de patriotismo; os homens percebem a existência de um interesse nacional. As facções não encontram apoio nos povos para despregar seus estandartes de rebelião, e se em outros tempos rebentou ela com estrépito, hoje haveria muito trabalho para tornar a achar seus antigos vestígios de reunião.⁹⁸

No início da década de 50, a relação política do Brasil e Peru se encaminhou para uma relação mais sólida, composta de interesses em comum. A construção do Estado nacional se fortaleceu frente a heranças históricas que resultaram disputas e críticas diante de um passado marcado pela posse da região amazônica. A fase que se iniciou na segunda metade dos Oitocentos foi marcada pela defesa de ideias e práticas que envolveram política, economia, comércio e navegação. O Peru desenvolvia uma administração estável e, por meio da relação desenvolvida com o Brasil, a intensificou a passagem de seus produtos.

Em junho de 1853⁹⁹, o deputado Ferraz falava da importância do comércio de trânsito

⁹⁸Anais do Senado. Livro II. 02/06/1851.

⁹⁹Anais da Câmara dos Deputados. Tomo II. 06/06/1853. p. 78.

que não havia sido um ponto questionado no tratado de 1851. Era preciso criar um entreposto no porto do Pará, para haver um espaço de armazenamento das mercadorias importadas ou exportadas. Os gêneros estrangeiros ou nacionais não podiam ficar à mercê do risco de perder parte da sua produção. Esse interesse também provavelmente partia dos empresários, uma vez que o entreposto podia ser utilizado tanto setor público quanto pelo privado.

A negociação estabeleceu normas para as entradas e saídas de mercadorias estrangeiras. O trânsito das mercadorias só era possível quando os países pagassem as taxas e os direitos de importação ou consumo nas alfândegas do país de destino, pois fazia parte do controle e organização. As nações deveriam pagar para garantir que seus produtos seriam vendidos, evitando assim perdas e custos, já que esses produtos eram, em sua maioria, agrícolas.

O deputado Ferraz entendia que, pela posição geográfica, o porto de Belém tinha vantagem e podia se tornar um empório comercial das repúblicas vizinhas, uma vez que a possibilidade de comercializar os produtos entre os povos com abrangência na Amazônia brasileira era superior com relação ao Peru. Para tanto, o tratado de 1851 estabeleceu que somente os produtos em comum, produzidos no Brasil e no Peru, poderiam ser comercializados sem taxas de imposto. Os produtos distintos estavam sujeitos a taxas. Ferraz criticava as taxas de importação do governo peruano, pois as considerava altas e defendia haver uma renegociação¹⁰⁰.

O tratado de 1851 foi importante para a constituição de políticas internacionais e de relações entre os países, mas seus pormenores não foram devidamente considerados durante sua elaboração. Na prática, a execução demonstrou pouco a pouco seus empecilhos, inclusive a estrutura dos portos. O comércio de trânsito era beneficiava a outros setores, como a logística dos transportes; o uso de vapores no rio flexibilizou a entrada e saída de cargas e pessoas.

Na sessão de julho de 1853¹⁰¹, o deputado Ferraz fez observações sobre o tratado estabelecido entre o Brasil e o Peru e suplicou a atenção do Ministério das Relações Exteriores em relação ao comércio de trânsito. A saída para o oceano Pacífico era de interesse brasileiro, pois, naquela circunstância, representava uma rota de comercial atraente para o comércio com os Estados Unidos e a Europa.

O Império do Brasil foi cauteloso em abrir sua navegação, preocupando-se com os interesses de nações para além da América do Sul. A falta de exploração do interior da Amazônia preocupava o governo brasileiro, pois as regiões interioranas eram pouco povoadas

¹⁰⁰ Ibid. p. 78.

¹⁰¹ Anais da Câmara dos Deputados. Tomo III. 19/07/1853. p. 277-278.

por indivíduos. Isso garantia, em certa medida, a prevenção de uma invasão estrangeira, já que a falta de exploração do interior da Amazônia a região tornava a região mais suscetível a tensões.

Em seu estudo sobre a incorporação da Amazônia no Império, Arthur César Ferreira Reis¹⁰² analisou a política de disputas entre reinós¹⁰³ e brasileiros¹⁰⁴ na Amazônia. De um lado, defensores das causas portuguesas, de outro, favoráveis ao distanciamento de Portugal. Entretanto, em uma região marcada pela miscigenação, a multidão vivia distante do reinol e propícia para as atuações revolucionárias. Apesar do movimento da Cabanagem, a região da Amazônia constitui-se como unidade territorial do Império do Brasil, sendo palco da soberania administrativa do estado brasileiro, embora o governo não tenha debatido políticas públicas durante a primeira metade do século XIX.

A política de ocupação na província do Amazonas no Segundo Reinado, foi considerada uma prioridade no oeste amazônico. Joseli do Amaral¹⁰⁵ considera que o plano de desenvolvimento na província se ocupou de criar condições para que os habitantes alcançassem o “estágio civilizado”. De acordo com os interesses e sujeitos do governo brasileiro, a Amazônia era pouco povoada em relação a outras províncias do Brasil, sem atrativo à introdução de instituições que fundissem um quadro evolutivo comercial.

Para a autora, mesmo após a Lei de Terras de 1850, os baixos preços das terras e o controle sobre os apossamentos evidenciaram a intensa dificuldade de capitalizar recursos para o Estado, que apresentava poucos investimentos e transformações paisagísticas. O ideal de civilização pautou-se pelo assentamento de cidades, vias e campos cultivados, que transmitissem a ideia de território ocupado, adequado ao fomento e estimulante ao crescimento do comércio e da agricultura. A Amazônia Ocidental estava destinada à ocupação das terras de fronteira, consideradas devolutas e destinadas à formação de colônias militares, conforme previa a Lei de Terras de 1850.¹⁰⁶

A navegação desempenhada pelas províncias do Pará e Amazonas pela Companhia de Irineu Evangelista de Souza desempenhou papel importante nos interesses do Império

¹⁰² REIS, Arthur Cezar Ferreira. A incorporação da Amazônia ao Império. In: **Revista do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro**, Rio de Janeiro: IHGB, v. 193, p. 110-127, out./dez. 1946.

¹⁰³ Os reinós foram indivíduos que defenderam a independência do Brasil, sobretudo os portugueses, e contrários às reações militares na Bahia, Piauí, Maranhão, Amazônia e Cisplatina.

¹⁰⁴ Os brasileiros eram os filhos da terra, na linguagem diária, e eram contra ao domínio português.

¹⁰⁵ AMARAL, Josali do. Op. Cit.

¹⁰⁶ Ibid. p. 73.

brasileiro. As políticas negociadas com o governo atenderam as necessidades emblemáticas debatidas no cenário amazônico. Como apontou, Vitor Gregório Matos, a fundação de colônias e presídios militares na província do Grão-Pará, complementares ao estabelecimento da navegação, também, constituíram objetivo em comum: “desenvolver a região amazônica para incluí-la mais eficazmente no conjunto político e econômico do Império e na rede comercial internacional”¹⁰⁷.

As políticas adotadas pelo governo do Brasil não se restringiram apenas ao seu território durante o início do Segundo Reinado. Com o Tratado do Peru, expandiram-se os horizontes para outras localidades peruanas, a fim de dinamizar as estratégias do Estado nacional, posto que, a situação do comércio na Amazônia não era vista como promissora, e as negociações internacionais pelo uso do rio demonstraram distintas possibilidades de comunicação.

Nas proximidades do Brasil, o Departamento do Amazonas, no Peru, era a região mais próxima por sua posição geográfica, benéfica ao escoamento de produtos brasileiros. Por outro lado, o Departamento do Amazonas ficava distante da capital peruana e dos empórios comerciais. Segundo o deputado Ferraz, a atenção para as questões comerciais deveria ficar restritas à província do Alto Amazonas, devido ao fluxo de habitantes que facilitava as trocas comerciais.

O comércio de trânsito ocupou um espaço importante nas discussões da Câmara ao início da segunda metade do século XIX. O trânsito de mercadorias de um país para outro ganhou notoriedade no cenário político, onde já se suplicava pela abertura do rio Amazonas ainda por volta de 1853, pelo menos com o Peru, que pela negociação de 1851 ainda não tinha acesso à saída ao Atlântico.

O discurso de Araújo Lima, Conselho do Ministro, na Câmara dos Deputados em julho, expôs comentários favoráveis à navegação do rio Amazonas com a República do Peru. A respeito da comum navegação, o território peruano além da Cordilheira dos Andes era dividido em duas partes, Moioyambas e Chachapoyas, nos quais cerca de 70.000 a 80.000 mil habitantes, em sua maioria indígenas, poderiam ser beneficiados.

O acesso a essas localidades se dava por meio dos rios Hualhaga e Ucayali, este último um afluente do rio Amazonas. Além dos locais citados, a região também contava com as Pampas del Sacramento, uma área fértil em salsaparrilha e outras drogas. O transporte de mercadorias era realizado pelas serras e estradas perigosas que se estendiam de Lima a Troxillo e Guamcabellica, o que aumentava os custos e os perigo da locomoção, podendo acarretar uma

¹⁰⁷ GREGÓRIO, Vitor Matos. Op. Cit. p. 297.

catástrofe financeira ao Peru a qualquer momento.¹⁰⁸

Apesar disso, o deputado Araujo Lima considerava que, com aberta a navegação do rio Amazonas, a comunicação seria facilitada com a presença de vapores, estabelecendo trocas e uma aproximação com as províncias do Pará e do Amazonas, e, conseqüentemente, com o Peru. Em discurso proferido na Câmara, Araújo Lima afirmou que:

*O commercio difficil e dispendioso, cujo transporte é hoje feito por cima das cordilheiras para os portos de embarque do Pacífico, passará a ser feita pelos barcos a vapor que navegarem o Amazonas. Isto fará não só com que as mercadorias no lugar do consumo se tornem mais baratas, como também que os effeitos da indústria desse povo venham a ter um preço mais elevado no mercado, porque a procura será na razão da concorrência, e já não se terá de levar em cálculo as excessivas despesas que se fazem actualmente no difficil transporte sobre as cordilheiras. Ora, se isto é assim, se ha uma necessidade a satisfazer a 100,000 almas que actualmente consomem e gastão mercadorias vindas do Pacífico, não seria de grande vantagem o estabelecimento de um entreposto áquem das nossas fronteiras...*¹⁰⁹

Tanto o deputado Ferraz quanto Araújo Lima compreendiam a importância da navegação comum através do rio Amazonas para o comércio na região. A comunicação entre as nações para além da Cordilheira dos Andes favoreceria as povoações de difícil acesso ao transporte de seus produtos, trazendo uma série de vantagens. Para tanto, as necessidades impostas demonstram o interesse dos deputados na criação de entrepostos comerciais e taxas à medida que o transporte de produtos estrangeiros crescia.

As questões provenientes da tratativa entre o Império do Brasil e a República do Peru de 1851 geraram situações distintas para efetivação das políticas públicas. A relação entre os dois países vizinhos foi apenas o início de um acordo que atendeu a preocupações adversas além da América do Sul.

No final de maio de 1856, representando a província do Ceará, o deputado André Bastos levantou debates na Câmara sobre questões em aberto na Amazônia. Segundo o deputado, a colonização dos territórios interioranos merecia atenção, pois tratava-se de uma região onde com extensão territorial expressiva, onde o Império brasileiro desconhecia e não havia ocupado. Bastos entendia a necessidade de comunicação entre os povos¹¹⁰. O interesse do Brasil em estabelecer povoados para colonizar os espaços desconhecidos ia além da exploração da riqueza da Amazônia, pois também beneficiaria a agricultura e o comércio no rio.

A colonização era uma urgência na década de 50. No entanto, o Império brasileiro temia

¹⁰⁸ Anais da Câmara dos Deputados. Tomo IV. 13/08/1853. p. 199.

¹⁰⁹ Anais da Câmara dos Deputados. Tomo IV. 16/08/1853. p. 198.

¹¹⁰ Anais da Câmara dos Deputados. Tomo I. 27/05/1856. p. 72.

que as repúblicas de origem hispânicas negociassem projetos com alguma nação que não fosse banhada pelo rio e afluentes do Amazonas. Para André Bastos:

*as repúblicas hespanholas que nos cercam por aquelle lado são muito fracas, e que por isso podem-se prestar a tratados com alguma nação emprehenderora da América ou mesmo da Europa, e que taes tratados, por exemplo, com as repúblicas do Equador, de Venezuela, da Nova Granada, Perú...*¹¹¹

Fixar a colonização da região amazônica, e nesse sentido, tornar o espaço ocupado relação ao rio e seus afluentes era interessante, pois o governo brasileiro temia invasões estrangeiras. Os interesses econômicos possibilitaram a aproximação do território à unidade administrativa do Império brasileiro, considerando que se tratava de uma região vinculada ao Brasil, o qual devia haver ações que buscassem fomentar a soberania do Estado nacional.

Para Márcia Motta, em meados do século XIX, a execução da Lei de Terras de 1850, a princípio, com a finalidade da ocupação das terras, descriminalizou o domínio público do privado e estruturou a situação fundiária do país. A Repartição Geral das Terras Públicas, foi o órgão responsável em dirigir a medição, dividir e descrever as terras devolutas e prover sua ocupação. Também coube à Repartição, distinguir quais terras seriam reservadas à colonização indígenas, fundação de povoações, vendas, fiscalização do processo de divisão e, promover a colonização nacional e estrangeira.¹¹²

A década de 50 dos Oitocentos enquadrou políticas que buscavam solucionar demandas fundiárias. O direito à terra no Brasil conduziu intenso processo envolvendo disputas ligadas a grandes fazendeiros, que, interessados na posse, impediram que terras devolutas fossem destinadas ao aldeamento de indígenas. Os conflitos em torno da legitimação da terra elevaram os jogos de poder com os pequenos posseiros, principalmente, quando as delimitações territoriais se revelaram injustas.

O Império brasileiro operou em definir políticas públicas territoriais para ocupassem regiões desabitadas. A efetivação do tratado de comércio, navegação e limites com todas as Repúblicas foi uma ação audaciosa e empreendedora. De certa forma, foi uma maneira que o Brasil entendeu de aproximar as relações diplomáticas entre nações limítrofes a partir das negociações políticas.

Os tratados, buscaram legitimar os limites territoriais e a utilização do rio Amazonas e toda sua bacia. A execução da negociação, acompanhou a preocupação em colonizar regiões

¹¹¹ Anais da Câmara dos Deputados. Tomo I. 27/05/1856. p. 72.

¹¹² MOTTA, Márcia. **Nas fronteiras do poder: conflito e direito à terra no Brasil do século XIX**. 1ª ed. Rio de Janeiro: Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro/Vício de Leitura, 1998. p. 160.

desocupadas que também estavam sendo debatidas pela Lei de Terras de 1850. É importante pensar que a ocupação na Amazônia garantiria a segurança nacional e desvendaria riquezas e produtos ao consumo e comércio, outros setores convenientes ao Império do Brasil.

O Peru, após muitos embates no segundo Congresso de Lima, autorizou, em 1853, a navegação e comercialização dos seus gêneros até Nauta. O ministro peruano, Dr. Evaristo Gomes Sanches, celebrou uma negociação onde firmou com o governo do Brasil a navegação até a República vizinha. A empresa responsável contratada para o exercício fluvial foi a Companhia de Mauá. A quantidade de indivíduos na locomoção cresceu gradativamente, tanto que em 1859 o contrato foi renovado e estendeu-se até Huallaga, no Peru. O senador Herculano Ferreira Pena, da província do Amazonas, apoiou a renovação do acordo entre as nações e procurou meios de estreitar laços com o governo peruano, que negou pagar a subvenção estabelecida para o funcionamento da navegação¹¹³.

Herculano Ferreira Pena tinha interesse na continuidade do projeto da Companhia de Comércio e Navegação do Amazonas, que visava fundar as colônias no interior da Amazônia. Conforme o presidente da província do Amazonas, Francisco José Furtado, a fundação das colônias não apenas povoou as regiões interioranas, mas também buscou importar “braços livres” a outras áreas para intensificar o trabalho agrícola. As colônias foram um projeto de Estado que visava introduzir indivíduos com o intuito de garantir a soberania territorial, recebendo maior impulso a partir da publicação da Lei de Terras de 1850.

Ferreira Pena contou com o apoio de Bernardo de Souza Franco - Visconde de Souza Franco, da Província do Pará, e José Manoel da Fonseca, da Província de São Paulo, que apresentaram:

*Concordando, Sr. Presidente, com aquelles que sustentam a conveniência de continuarmos com todo o tento o ensaio dos diversos systemas de colonização, e principalmente o do estabelecimento de grandes núcleos tendo por base a propriedade, até que mais longa experiencia nos mostre qual delles poderá conduzir-nos com menores sacrificios aos fins que temos em vista... Nenhuma das do império tem ainda, como todos nós sabemos, os braços precisos para sua lavoura, nem população que corresponda à extensão do seu território, e aos recursos que pode offerecer para a subsistência dos habitantes quando se a todo effectivamente occupado.*¹¹⁴

Povoar o interior da província do Amazonas significou aproximar a comunicação com a província do Pará, onde estava a saída para o oceano Atlântico. O projeto atendeu a interesses

¹¹³ KAREH, A. C. E. Op. Cit. p. 4.

¹¹⁴ Anais do Senado. 28/06/1859. p. 205.

comerciais e econômicos baseado na necessidade do povoamento, intensificando assim a venda de produtos. Ferreira Pena entendia que a produção agrícola da Amazônia, com devidos investimentos, aumentaria a locomoção de cargas e pessoas, e, nesse sentido, a negociação com o Peru mereceu atenção, pois oferecia vantagens ao Império brasileiro.

Provavelmente, o parlamento peruano contestou a situação não ganhava com o pagamento de 20\$000 mil réis à Companhia. Embora o Peru não pudesse navegar pelas águas brasileiras, permitiu a navegação do Brasil aos portos de Nauta e Huallaga. Em julho de 1853, em Lima, João Duarte da Ponte Ribeiro reajustou a subvenção peruana ao pagamento de 10\$000 mil réis durante um ano, com o restante sob responsabilidade do Império brasileiro. O débito da subvenção era considerável¹¹⁵, e o não cumprimento do acordo pela parte peruana levou a novas tratativas.

O Decreto do governo do Peru¹¹⁶, de janeiro de 1864, assinado por José Rufino Echenique, presidente da República, reafirmou o que havia estabelecido na navegação do Império do Brasil nos afluentes da Amazônia peruana. Em seu artigo 2º, ficou designado que empresários teriam o privilégio de carregar e descargas de mercadorias e pessoas em portos, respeitando as devidas fiscalizações. O Peru considerou ao Império do Brasil o direito da navegação comum em virtude do tratado, e por ser um ribeirão vizinho banhado pelo mesmo rio.

Entendo que o decreto peruano foi uma medida para permitir que empresários peruanos navegassem no território brasileiro, mas essa política não resultou benefícios em comum. A saída para o oceano e o monopólio da Companhia facilitaram ao Império do Brasil impedir a navegação estrangeira em território nacional. As questões em torno da negociação da subvenção do Peru derivaram de jogos de interesses e desinteresse. Entre o Peru e Brasil, a dinâmica na subvenção repercutiu nas tratativas; o Quadro I mostra acordos e ratificações quanto à navegação em decorrência do descumprimento peruano, que causou extensivos comentários no Poder Legislativo:

¹¹⁵ Companhias de Navegação. Est. 313. Prat. 3. Maço. 24. Seção de Arquivo Histórico.

¹¹⁶ Estrella do Amazonas. 22/07/1854. p.1

Quadro 1 - Regressos e os acordos da navegação na relação diplomática Brasil e Peru

1. Decreto de 2 de dezembro de 1861, refere-se ao término do contato de 9 de julho de 1859 em dezembro de 1860, estabelecendo a isenção da subvenção estabelecida para o governo peruano;
2. Decreto de 7 de agosto de 1865, o governo brasileiro possivelmente voltou atrás da isenção de subvenção peruana, declarando nulo e sem efeito;
3. Convenção fluvial de 22 de outubro de 1858 e decreto nº 2.442 de 16 de julho de 1859, celebrado com o governo peruano na cidade de Lima e ratificada por parte do Brasil em 5 de abril de 1859 estabeleceu a livre comunicação por vias fluviais e terrestre no Amazonas e suas fronteiras;
4. Reversais de 25 de maio de 1859, modificou as regalias entre o Brasil e o Peru para navegação no rio Amazonas;
5. Acordo de 23 de outubro de 1863, celebrado com o Peru o qual estabeleceu princípios de navegação com o governo do Império pelo rio Amazonas;
6. Decreto nº 3.216 de 31 de dezembro de 1863, modifica o estipulado no art. 5º da Convenção fluvial de 1858, e estabelece uma nova política de fiscalização sobre as embarcações peruanas que navegam o Amazonas;
7. Decreto nº 3.580 de 3 de janeiro de 1866, o qual dispensa registro de embarcações do Peru na Mesa de Rendas de Manaus e ainda franqueia o porto de Tonantes a navios peruanos que saem do Amazonas para o território peruano;

Fonte: CAVALCANTI DE ALBUQUERQUE, Luiz R. **A Amazônia em 1893**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1894.

Questionado pelo Visconde de Jequitinhonha sobre as relações com o Peru em 1862, o Marquês de Abrantes, Ministro das Relações Exteriores, expôs a situação política com o Peru. A subvenção impactou a república vizinha e fez a Companhia de Mauá reclamar e interromper o transporte de mercadorias e passageiros peruanos nos vapores. O Império declarava ter duas relações com o Peru: a política e a de comércio, indústria e navegação. Estabelecer uma relação política estável para o funcionamento das outras atividades era essencial, pois uma dependia da outra, trazendo consequências econômicas as partes contratantes.

O item 6 do Quadro I estabeleceu uma nova política de fiscalização para as embarcações peruanas no rio Amazonas. O Decreto n.º 3.216 foi instituído após o conflito em outubro de 1862, que envolveu autoridades brasileiras e a República do Perú. Com a convenção fluvial de

1858, a comunicação fluvial e terrestre entre as nações foi estabelecida, mas não haviam sido discutidas as regras a respeito de vapores de guerra em território estrangeiro.

O vapor peruano *Morona*, saindo do Pará sob comando de Manoel J. Ferreyros levava mercadorias que não haviam sido despachadas e foi embargado pelo presidente da província, Francisco Carlos d'Araujo Brusque. Uma situação similar aconteceu com o vapor “*Pastasa*”. O presidente da província do Pará inicialmente impediu e questionou o comandante do *Morona*, não compreendendo qual era o objetivo da navegação das embarcações nas águas do interior da província do Pará¹¹⁷.

O vapor *Morona* era um vapor de guerra e, deixando o porto de Belém, seguia viagem para a República do Peru. Francisco Brusque, indagou o comandante peruano sobre a intenção da navegação: era para o transporte de mercadorias, tráfico comercial ou interesse pessoal? Conforme Ferreyros, os vapores de guerra eram de serviço peruano e seguiam para portos do Alto Amazonas, no Peru.¹¹⁸

Francisco Brusque logo enviou o vapor *Belém*, da Companhia de Mauá, para comunicar os acontecimentos no Pará ao presidente da província do Amazonas, Dr. Manoel C. Carneiro da Cunha. O vapor *Inca* estava à disposição do capitão-tenente João da Costa Azevedo para defender os interesses do governo brasileiro e resguardar a segurança na bacia amazônica¹¹⁹.

Em ofício de outubro de 1862¹²⁰, o cônsul peruano residente no Pará, Adolfo Page, comunicou ao presidente da província do Pará, Francisco Brusque, que os vapores seguiam para portos do Alto Peru e iriam dar início à demarcação preliminar dos limites entre os dois países. O presidente do Pará não concordou, uma vez que nos artigos da convenção não houve estipulações para a presença de vapores de guerra nos rios Amazonas e Maranhão. Além disso, as embarcações deveriam ser regulamentadas e fiscalizadas pelas autoridades, assim estariam aptas à navegação.

O comandante Ferreyros primeiro ignorou o presidente do Pará e, seguindo viagem, encalhou em Óbidos, onde também não atendeu o pedido de retorno ao porto do Pará pelo comandante do vapor *Inca*. A bordo, achando-se fardado, Ferreyros levava uma clavina - arma de fogo – e espada. O caso repercutiu nas páginas do *Estrella do Amazonas*¹²¹ e nas que colocou

¹¹⁷ Biblioteca Nacional. Coleção Tavares Bastos. Gav 1, 03, 34. Ofício Nº 1.

¹¹⁸ Biblioteca Nacional. Coleção Tavares Bastos. Gav 1, 03, 34. Ofício Nº 1.

¹¹⁹ Biblioteca Nacional. Coleção Tavares Bastos. Gav 1, 03, 34. Ofício Nº 1.

¹²⁰ Biblioteca Nacional. Coleção Tavares Bastos. Gav 1, 03, 34. Ofício Nº 2.

¹²¹ *Estrella do Amazonas*. 29/10/1862. p.1

em perigo a soberania e paz pública.

Para o governo brasileiro, ocorreu imprudência e violação dos regulamentos da Convenção de 1858. Além das irregularidades fiscais, quando Ferreyros avistou o vapor *Inca*, conduziu a embarcação de forma indevida, somente suspendendo a navegação após trocas de tiros ao ultrapassar a fortaleza de Óbidos, onde encalhou nas pedras do *Puraquêcuara*, conhecidas após o conflito como “*pedras do Morona*”.

Temporariamente, em dezembro de 1862, o Morona não pôde mais navegar pelas águas do rio Amazonas, e o desacato de Ferreyros terminou em sua prisão. A polícia do porto e a fiscalização foram essenciais para a ordem e qualidade de vida das regiões interioranas. Apesar das medidas, a desconfiança do Império do Brasil em relação à República do Peru quanto ao comércio ilegal de produtos e viagens no rio Amazonas e seus afluentes demandou atenção.¹²²

Os acordos permitiram que os países interpretassem a negociação de maneiras diferentes. O Peru tinha interesse em navegar o rio Amazonas até o porto do Pará, onde o comércio possibilitava a saída para o Atlântico. As condições e formas criadas pela República peruana ao ingresso na parte brasileira constituíram disputas e discussões sobre o direito do uso das águas, que também se estendiam a outros países além-mar, como o do governo inglês.

Em janeiro de 1861, a Inglaterra buscou a possibilidade de navegar nas águas do rio Amazonas. D. José Romaguera, quando Encarregado Interino dos Negócios com o Peru, solicitou ao governo brasileiro a passagem de um navio de vela inglês até Loreto com máquinas, dique de ferro flutuante e dois pequenos vapores de sessenta toneladas. A navegação seria escoltada e acompanhada pelo chefe da comissão de esquadra do Peru, D. Ignacio Mariategui, com o auxílio das plantas do rio Amazonas, cedidos pela Companhia do Comércio e Navegação do Amazonas.¹²³

A Inglaterra, através do Peru e a Convenção estabelecida com o Brasil em 1858 pretendia estender seu expansionismo e fronteiras econômicas na Amazônia. Esse tipo de situação estremeceu as relações entre o Império brasileiro e a República peruana, pois colocou em pauta a soberania e construção das políticas para os Estados Nacionais. Os peruanos ameaçavam o cônsul brasileiro em Nauta, e a permissão da subida do navio inglês alvoroçou as relações diplomáticas.¹²⁴

¹²² Biblioteca Nacional. Coleção Tavares Bastos. Gav 1, 03, 34.

¹²³ Biblioteca Nacional. Coleção Tavares Bastos. Gav 1, 03, 34. Ver: Ministro dos Negocios Estrangeiros. Rio de Janeiro. 26 de dezembro de 1861 = 2ª secção. Recebi a nota com a data de 12 do corrente dirigio-me o Sr. Dr. Romaguera, Encarregado de Negocios interino com a republica do Peru.

¹²⁴ Biblioteca Nacional. Coleção Tavares Bastos. Gav 1, 03, 34.

Com as tentativas da introdução de um vapor na navegação do rio Amazonas por países limítrofes e outras nações estrangeiras, o Império do Brasil tomou rédeas ao que se passava nos rios e definiu medidas. Evidentemente, a presença dos vapores de guerra peruanos chamou atenção do poder Legislativo, que logo se ocupou em debater a relação com a República peruana.

Em março de 1864, na Câmara dos Deputados¹²⁵, o deputado pela província do Maranhão, Leitão da Cunha, se manifestou a respeito das divisões navais, divisões as quais no Norte do país desfrutavam da ausência de indivíduos que atuassem na segurança dos rios nos navios de guerra. A divisão naval do Norte, hora ou outra, mudava o capitão de mar e guerra pela falta de oficiais gerais. Pelo menos três capitães passaram pelo comando, a exemplo de Pereira Pinto, Alvim e, por último, Alcântara.

O caso ocorrido na província do Pará foi decisivo ao poder legislativo. A província do Pará não detinha um navio de guerra que pudesse ser utilizado em momentos de combate, caso houvesse uma ameaça ou tentativa de invasão. No momento da entrada dos vapores peruanos, o presidente da província noticiou e solicitou apoio ao presidente do Maranhão, que atendeu à requisição enviando os navios de guerra que dispunha. No entanto, somente após 17 dias do conflito foi enviada ao Pará uma esquadra para prestar o serviço que a situação exigia. Havia apenas duas canhoneiras,¹²⁶ a *Beberibe* e a *Iguatemy*, e o brigue *Maranhão*,¹²⁷ que circulavam pela província do Pará após o conflito dos vapores de guerra peruanos.

O episódio na província do Pará levou à ratificação e continuidade das negociações para atender às demandas do governo peruano relacionadas à introdução de vapores de guerra. O Decreto n.º 3.216 de dezembro de 1863 alterou o artigo 5º da Convenção Fluvial de 1858, incluindo os navios de guerra em seu artigo 2º. A nova fiscalização para as embarcações de guerra foi definida para as duas nações da seguinte forma:

2. Que se consentisse aos navios de guerra peruanos navegar o Amazonas brasileiro em reciprocidade de igual concessão por parte da república do Perú aos navios de guerra brasileiros, que houverem de navegar pelo Amazonas peruano, ficando reservado a cada um dos dous Estados o direito de limitar o número desses navios, aos gimes se concedesse aquella permissão de conformidade com os princípios de direito internacional, admittidos, e reconhecidos pelas nações cultas.¹²⁸

¹²⁵ Anais da Câmara dos Deputados. Tomo III. 16/03/1864. p. 188.

¹²⁶ Uma canhoneira é uma embarcação armada com um ou mais canhões.

¹²⁷ O brigue é um tipo de embarcação à vela.

¹²⁸ Relatório apresentado a Assembleia Legislativa da Província do Pará na segunda sessão da XIII legislatura pelo Excellentíssimo Senhor Presidente da província em 1º de novembro de 1863. Pará. Impresso na typographia de Frederico Carlos Rhossard, Travessa de S. Matheus caza nº 22. p. 7.

Os navios de guerra transportavam as mercadorias a bordo, e o episódio em torno da navegação dos rios levantou o reconhecimento o direito peruano de introduzir embarcações nas águas de posse brasileira. Posto que, o Brasil e Peru passaram a reconhecer que o navio de guerra, ao transportar mercadorias, poderia ser considerado uma embarcação mercante após a ocorrência dos conflitos.

O conflito dos vapores Morona e Pastasa exemplificou as negligências pendentes da diplomacia brasileira e a interpretação distinta do tratado de 1851. O governo brasileiro argumentava pela necessidade de uma nota de desculpas do Peru pelo descumprimento da Convenção de 1858. Essa situação sugere que o governo do Brasil, por meio do rio Amazonas, sobrepunha ações significativas que impactaram as relações diplomáticas com governos vizinhos, que também exerciam soberania e exigiam imediatas, uma vez que o escoamento de mercadorias dependia da navegação.

O protocolo estabelecido nos tratados representou a imagem política do Estado, a confiança na garantia dos direitos básicos da população, além de seus interesses dentro e fora do país, os quais legitimam a formação e sustento da constituição do regime imperial. Interessante que, nos relatórios do Ministério das Relações Exteriores, quando a cargo do Visconde de Cansação Sininbú, não houve registro de qualquer nota ou pedido de retratação do governo peruano sobre o ocorrido.

Em fevereiro de 1864, o senador do partido Liberal por Goiás, Silveira Motta, comentou sobre a relação política do Império brasileiro com o Peru, e destacou o conflito envolvendo dos vapores peruanos¹²⁹. O senador criticou as restrições da República em águas brasileiras, quando que nas repúblicas do rio da Prata já haviam sido estipuladas condições e fiscalizações de vapores ultrapassando as fronteiras. Era urgente resolver as questões de navegabilidade, especialmente, com a República peruana, onde se estabeleceu a primeira negociação com uma nação ribeirinha.

A navegação do rio Amazonas concedeu à Companhia de Comércio e Navegação do Amazonas o monopólio de navegação. Quando o vapor Morona encalhou em Óbidos, cerca de três ou quatro vapores da companhia de Mauá foram enviados para cercar o vapor peruano e intimá-lo a retornar ao porto de Belém. Essa situação foi uma tentativa de resguardar a soberania na Amazônia. Apesar das ideias do liberalismo econômico no Brasil, o direito da navegação no rio e seus afluentes restringia-se à Companhia de Mauá, o que refletiu na intensificação do

Link: <http://ddsnext.crl.edu/titles/172#?c=0&m=44&s=0&cv=0&r=0&xywh=609%2C219%2C3057%2C2156>.

¹²⁹ Anais do Senado. 15/02/1864. p. 81.

comércio do Brasil com as repúblicas vizinhas.

No Senado, em fevereiro de 1864, o senador Pimenta Bueno, senador conservador pela província do Rio Grande do Sul, reclamou a tardia definição das negociações e a dificuldade de diálogo com os países ribeirinhos. Dois pontos foram destacados quanto à importância das relações com países-hispânicos: o primeiro, o franqueamento da navegação e a consequente intensificação do comércio; segundo, a segurança das fortunas de brasileiros diante da presença estrangeira no território nacional¹³⁰.

Com base na obra de Matheus Pa Soldan¹³¹ publicada por Mariano Felipe Par Soldan, diretor-geral dos trabalhos públicos do Peru, o Sr. Pimenta Bueno fez considerações sobre as limitações entre o Império do Brasil e a República peruana em sessão no senado em maio de 1866¹³². Os limites, apesar do tratado firmado em 1851 ainda era discutido, e conforme a obra, os peruanos reconheciam a linha divisória do rio Madeira ao rio Javari.

O estudo revelou peruano o rio Purus era navegável na parte peruana, a qual, naquele momento, o Império não tinha acesso. O senador Pimenta Bueno destacou a necessidade de limites aos 10° de latitude e 22 de minutos pelo rio Purus. Para isso, três fatores eram relevantes para o Brasil: 1°, reconhecer a latitude de 10°22' na margem do Purus e obter jurisdição exclusiva; 2°, a instalação de uma sede da alfândega, facilitando o comércio de trânsito de importação; 3°, identificar um ponto para o aldeamento indígena que aproveitasse a riqueza e os produtos da região.

O Império do Brasil possuía interesse em fixar parte do território, compreendendo a importância da consolidação territorial para o setor comercial. Por outro lado, a presença de um aldeamento indígena validaria a ocupação e posse do território pelo Brasil, favorecendo as províncias do Norte, o Pará e o Amazonas. Para Pimenta Bueno, a vantagem de exploração nas proximidades do rio Purus era a existência de mais de 10.000 indígenas que poderiam contribuir no trabalho agrícola, embora essa exploração dependesse da aprovação do Imperador¹³³.

A exploração da região amazônica era um fator intrínseco nos debates entre os senadores. A política adotada pelo Império do Brasil ao estímulo essas explorações prolongou os interesses do país, mas também não concedeu direito à exploração custeadas por governos internacionais. O senador Pimenta Bueno criticou a postura do Brasil frente às vantagens

¹³⁰ Anais do Senado. 11/02/1864. p. 26.

¹³¹ SOLDAN, Matheus Paz. *Corographia do Perú*.

¹³² Anais do Senado. Livro III. 08/05/1866. p. 15.

¹³³ Anais do Senado. Livro III. 08/05/1866. p. 15.

econômicas e capitalistas que a Amazônia oferecia, destacando a importância de políticas públicas.

Bueno acreditava que a região amazônica carecia da atenção administrativa e compreendia a importância da navegação no Norte do país, especialmente considerando que, por muito tempo, o Brasil priorizou lidar com eventos que se passavam na América do Sul, a exemplo da guerra do Paraguai.

Na mesma sessão, de 08 de maio de 1866, a frase “Naquelles logares não há eleitores nem eleições...”, proferida pelo senador Barão de São Lourenço, da província da Bahia, é emblemática quando pensada a partir da logística e da manutenção da política imperial. O Poder Legislativo imperial discutia o desinteresse do governo nos investimentos na Amazônia.¹³⁴

Embora na Assembleia Geral Legislativa fossem discutidos projetos para Amazônia, a riqueza do rio e seus recursos naturais, a execução das políticas debatidas foi negligenciada pelo Império do Brasil, pois a dependia do interesse do imperador, representado pelo Ministro dos Negócios Exteriores. A Câmara e o Senado debatiam questões centrais ao interesse do Estado, mas os assuntos abordados estavam frequentemente centrados na manutenção da política e na supremacia do governo

Assim como no rio Purus, o rio Amazonas também pouco havia sido explorado em sua parte interiorana. Outra questão a ser considerada nos debates sobre a Amazônia foi a abertura do rio Amazonas a todas as nações estrangeiras, um tópico debatido no cenário político que, no entanto, não parecia alinhar-se aos interesses do Império brasileiro.

Durante a década de 60 e 70 do século XIX, uma série de eventos voltaram a ser discutidos. A demarcação dos limites novamente chamou atenção dentro da Câmara dos Deputados. Os limites precisavam ser reconhecidos e demarcados por uma comissão peruana e brasileira, colocando em prática o que foi estabelecido em outubro de 1851. A comissão estava responsável por erguer colunas nas margens esquerda do rio Javari, desde sua confluência com o Amazonas e pela direita do igarapé Santo Antônio.¹³⁵

Em 1875, os estudos desempenhados pelo cônego Francisco Bernardino de Souza¹³⁶ sobre a comissão de exploração do rio Madeira abordaram algumas ocorrências na demarcação entre os limites do Brasil e Peru. A demarcação ocorrida em julho de 1866 foi

¹³⁴ Anais do Senado. Livro III. 08/05/1866. p. 15.

¹³⁵ Anais do Senado. Livro III. 08/05/1866. p. 15-17.

¹³⁶ BRASIL, Comissão do Madeira. Pará e Amazonas, pelo encarregado dos trabalhos ethnographicos Conego Francisco Bernardino de Souza. 2ª parte. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1874-1875. p. 53-59.

marcada por dificuldades e empecilhos que exigiram cautela, já que a vasta região não havia sido suficientemente estudada ou explorada pelo conhecimento territorial brasileiro. A missão ao igarapé Santo Antônio exemplificou para os reflexos do tratado e o uso do rio, sem considerar os povos amazônicos.

As comissões mistas responsáveis pela demarcação dos limites foram compostas pela parte peruana: comissário capitão de mar e guerra da armada, D. Francisco Carrasco; secretário interino D. Manuel Ronaud y Paz Soldan e o membro auxiliar e encarregado dos trabalhos da secretaria, D. Roberto Suarez. Na parte brasileira: comissário capitão-tenente da armada imperial, José da Costa Azevedo; secretário, o capitão-tenente João Soares Pinto; membros auxiliares e os 1º tenentes da armada imperial, Geraldo Candido Martins, Augusto José de Souza Soares de Andréa e o 1º tenente de engenheiros, José Antonio Rodrigues. Outros 14 homens também seguiam na embarcação.¹³⁷

Quando a comissão mista navegava em uma igarité¹³⁸ e duas pequenas montarias¹³⁹ pelo igarapé Santo Antonio, enfrentou algumas dificuldades, pois percorriam uma região desconhecida e habitada por indígenas. Ao longo do igarapé, os integrantes evidenciaram tronco de paxiúba, remos preparados a fogo, matapy nas margens para a pesca e, por vezes, recentes pegadas em solo.

A expedição avançou pelo igarapé com escassos recursos. Em certo ponto, a igarité não conseguiu prosseguir na missão devido ao grande número de troncos cortados. Além disso, parte da tripulação havia adoecido, provavelmente por conta das roupas encharcadas. Enquanto navegavam, vários indígenas observavam os movimentos da comissão que destruíam as pontes sob o igarapé que serviam de passagem no curso da água. A navegação densa e estreita levou os homens a demolirem as construções dos indígenas, gerando um motim durante a missão diplomática.

Em 10 de outubro de 1866, indígenas *mayorunas*¹⁴⁰, em sua maioria mulheres, dispararam três flechas em direção à comissão, iniciando um conflito. Essa situação resultou na morte do capitão-tenente brasileiro Soares Pinto. Pela parte peruana, ficou ferido o secretário,

¹³⁷ BRASIL, Comissão do Madeira. Ibid. p. 54.

¹³⁸ Embarcação cargueira com capacidade de até 2 toneladas.

¹³⁹ Embarcação de pequeno porte.

¹⁴⁰ Para o cônego Francisco Bernardino de Souza, os *Mayorunas* eram uma tribo pouco conhecida entre os rios Marañon, Javary e Ucayali. Os seus indivíduos “alvacentos”. Os homens, barbados, utilizavam as seguintes armas de guerras: lanças, clavas, flechas, arcos e zarabantas. As mulheres com mãos e pés bem formados, nariz pequeno e lábios finos, cabelos cortados na frente e longos nas costas. p. 57.

Paz Soldan. Outros quatro membros foram feridos, mas não foram possíveis identifica-los. A missão teve que ser interrompida, pelo menos por dois anos.

A pesquisa de Ronaldo Pereira Gonçalves¹⁴¹ se concentra nas relações diplomáticas na América do Sul. Sua análise da “história pouco amistosa” entre Brasil e Peru no século XIX o coloca na linha de pesquisa sobre Relações Internacionais da Escola Francesa, onde ele aborda o rompimento das relações diplomáticas entre Brasil-Peru com base na missão de Francisco Adolpho Varnhagem. O objetivo de Gonçalves é compreender como a relação amistosa entre as duas nações se rompeu, e quais fatores internacionais contribuíram nas desavenças na América.

Em um período em que as políticas internas e internacionais foram movidas a interesses, as negociações políticas buscaram promover a paz comum entre nações. Mas, dissociar os acontecimentos políticos na região da Bacia da Prata confrontaram a relação brasileira-peruana, a exemplo da invasão militar do Brasil ao Uruguai em 1864 e a guerra da Tríplice Aliança, que envolveu Argentina, Brasil e Uruguai, com aval britânico.

Os eventos que aconteciam na Bacia do Prata estremeceram a relação entre o Brasil e Peru. Gonçalves desenvolve análises que mostram que a guerra movida pelo Brasil com os governos paraguaios e uruguaios refletiu na bacia amazônica. O governo peruano temia que a política imperialista brasileira se alastrasse para seu território, considerando as dificuldades de acesso no oceano Atlântico e uma possível invasão brasileira no território peruano. Como afirmou o autor, uma história “pouca amistosa”.

A cordialidade entre os dois países foi marcada por cautelas e imprecisões, características da disputa em torno dos rios. O conflito na província do Pará, em 1858, é um exemplo das desavenças entre autoridades, que se condensam como parte de ações intercaladas por jogos de interesses, pondo em evidências políticas de expansão, domínio territorial e econômico em uma região que atraía os olhares internacionais. Esse território foi um ambiente de incompatibilidades, cercada por heranças históricas na legitimidade do direito de posse.

O Ministro das Relações Exteriores, Antonio Coelho de Sá e Albuquerque¹⁴², sabendo do interesse peruano na demarcação, aguardava uma posição do Império do Brasil que retratasse a situação. Logo, a responsabilidade foi novamente encarregada ao engenheiro José da Costa Azevedo, que já havia liderado a comissão anteriormente. Com relação ao Peru, foi designado

¹⁴¹GONÇALVES, Ronaldo Pereira. Op. Cit.

¹⁴² Anais da Câmara dos Deputados. Tomo I. 08/05/1866. p. 30-33.

o comissário. D. Manuel Ronaud y Paz Soldan¹⁴³. No entanto, os trabalhos de demarcação progrediram lentamente, considerando as várias conferências na província do Pará desde a década de 50.

Era fundamental um acordo definitivo, uma vez que já havia passado mais de dez anos desde as relações tratadas em 1851. A inquietação do governo brasileiro fez parte do discurso do deputado da Província do Pará, Gama e Abreu¹⁴⁴, ao observar que governo peruano, a 500 léguas da Barra do Amazonas e proximidades da povoação de Tabatinga, estava construindo fortificações, serraria, fábrica de tijolos e telhas. Nas obras, o Peru contava com mão de obra indígena, além de operários franceses, ingleses e americanos. O Brasil nada tinha na região limítrofe para assegurar sua fronteira, exceto uma fortificação construída quando ainda era colônia de Portugal, composta por artilharia, composta, que, mesmo assim, não seria suficiente em caso de conflito.

O Brasil carregava uma série de contrapontos e buscava alternativas para executar o comércio de trânsito dos seus produtos, pois ainda era uma questão não resolvida nas relações com países vizinhos. Essa situação foi exposta e reclamada também pelo deputado Gama e Abreu em 1868.

Tomando como base a relação com o Peru, Gama e Abreu criticou a falta de pessoas para o trabalho nas alfândegas da província do Pará e no Amazonas, além da política fiscal para o recebimento e despacho das mercadorias, que causava lentidão na contagem e troca de embarcações para escoar a produção a indígenas e colônias fundadas.¹⁴⁵

O comércio dos produtos estava crescendo e, naturalmente, demandava mais pessoas para atender às necessidades do mercado. Havia um objetivo em aproximar e aumentar o fluxo de mercadorias e facilitar a entrada de gêneros e produtos, diversificando o escoamento e incluindo nas rotas de venda os povos no interior da Amazônia e as margens do rio, o que abria espaço para mercadorias internacionais serem consumidas.

Com a abertura do rio Amazonas a todas as nações, em um período de instabilidade política na América Latina, como a Guerra do Paraguai, a Flotilha do Amazonas foi criada como uma extensão da Marinha em âmbito nacional. A este respeito, Pereira¹⁴⁶ interpreta que a

¹⁴³ BRASIL. Comissão do Madeira. Op. Cit. p. 58.

¹⁴⁴ Anais da Câmara dos Deputados. Tomo I. 28/05/1868. p. 210.

¹⁴⁵ Câmara dos Deputados. Tomo I. 28/05/1868. p. 211.

¹⁴⁶ NUNES PEREIRA, Pablo. **Os almirantes dos rios: relações sociais, poder e combate fluvial na Amazônia (1868-1924)**. Tese (Programa de Pós-graduação em História Social da Amazônia), Universidade Federal do Pará. Pará, 2021. p. 65.

inauguração da Flotilha do Amazonas tinha como foco a defesa da região contra possíveis invasões de países estrangeiros. Quanto a esta questão, entendo que havia a preocupação com a navegação de vapores de guerras pelo Amazonas e seus afluentes, apesar de haver um amplo debate sobre a não ameaça dos países ribeirinhos.

Em agosto de 1867, o senador pela província do Maranhão, Francisco José Furtado, levantou discussões no Senado quanto a possível invasão de peruanos nos limites do Império brasileiro, em Tabatinga.¹⁴⁷ O senador questionava o motivo pelo qual o governo brasileiro havia financiado uma exploração na região naquele ano. No entanto, essa atividade estava restrita a interesses eleitorais e, embora tivesse próxima aos limites entre as duas nações, nada tinha relação com a segurança nacional.

Para o senador Francisco José Furtado, a exploração visava persuadir indivíduos ao pleito eleitoral. O financiamento de uma exploração na região, coincidente com a abertura do rio Amazonas e com a proximidade das eleições, refletia o interesse na compra de votos. Para Victor Nunes Leal, a figura do “coronel” com utilização da máquina pública e força eleitoral, “empresta-lhe prestígio político, natural coroamento de sua privilegiada situação econômica e social de dono de terras”¹⁴⁸. O senador Furtado presumiu que a exploração não estava apenas ligada apenas à segurança da fronteira, mas também a interesses políticos, com foco nos votos dos eleitores.

A demarcação dos limites entre o Brasil e o Peru foi questionada pelo deputado da província de São Paulo, Rodrigo Silva, uma vez que se tratava de uma questão secular que retornava aos embates entre Portugal e Espanha, quando as coroas disputavam os limites na América do Sul. A fala do deputado proferida em agosto de 1874, é bem emblemática ao se considerar as tratativas de limites:

*Foi justamente a fronteira deste Império com a República do Perú o lugar onde aquellas duas poderosas nações mais debatêram seus direitos, mais disputáram o predomínio de uma grande zona do território. Em 1750, estas duas nações accordáram em uma linha divisória, celebrando-se em Madrid o votável tratado de 13 de janeiro daquelle ano.*¹⁴⁹

As comissões espanholas e portuguesas não concluíram as demarcações no século XVIII, pois Portugal não reconheceu legalmente o estabelecido pelo Tratado de Madrid, que

¹⁴⁷ Anais do Senado. 02/08/1867. p. 10.

¹⁴⁸ LEAL, Victor Nunes. **Coronelismo, enxada e voto**: município e o regime derepresentatividade no Brasil. 7ª ed. São Paulo: Companhia de Letras, 2012. p. 22.

¹⁴⁹ Anais da Câmara. Tomo IV. 18/08/1874. p. 403.

definia a linha do rio Apaporys como limite entre as duas nações ao Norte. A declaração do deputado Rodrigo Silva revive uma discussão que anteriormente havia gerado controvérsias, pois a dificuldade em estabelecer o marco territorial persistia, com a linha de Apaporys sendo o ponto da disputa. Como expôs o deputado:

*estipulou-se que os limites entre os dois países fossem regulados em conformidade do uti possidetis, reconhecendo-se desde logo como linha divisória a que partindo da povoação de Tabatinga seguisse para o norte a encontrar o rio Japurá defronte da foz do Apaporys; e de Tabatinga para o lado sul o rio Javary desde a sua confluência com o Amazonas.*¹⁵⁰

Embora o tratado de 1851 tenha estipulado a linha de Apaporys, as dificuldades relacionadas ao direito de posse foram ratificadas na fronteira ao Norte entre Brasil e Peru. Para compreender o direito histórico do território, Rodrigo Silva recorreu às memórias e escritos de Humboldt e Simões de Carvalho, concluindo que rio conhecido como Apaporys era na verdade denominado Merity-paraná.¹⁵¹ Nesse sentido, a demarcação dos limites devia ser a foz do rio Merity-paraná¹⁵¹.

Na década de 1870, a Assembleia Legislativa do Brasil buscou formalizar o território pertencente ao país, enfrentando dificuldades quando os nomes dos rios apareceram com dominações distintas. O Império do Brasil se sentia prejudicado e desfavorecido na sua fronteira ao Norte, na Amazônia. A base do *uti possidetis* que serviu de fundamento em 1851, foi contestada na Câmara, pois o Brasil considerava injusta a linha divisória em relação à povoação de Tabatinga, defendendo que o território se estendia até a povoação da ilha de Ronda, ilha fluvial do rio Amazonas.

Considerando a extensão do território ao Norte, era necessário também definir os marcos no rio Içá, afluente do rio Amazonas. As incertezas e obstáculos que surgiram em torno do direito do território, o que levou à aprovação da celebração entre o governo do Brasil e Peru em 11 de fevereiro de 1874, abordando dos limites entre e cessão mútua de territórios nas margens direita e esquerda do rio Iça ou Putamuyo.¹⁵²

Em maio de 1875, o senador Visconde Jaquary afirmou que esse novo acordo foi celebrado em decorrência dos trabalhos da comissão de limites das duas nações. O Brasil e Peru

¹⁵⁰ Anais da Câmara. Tomo IV. 18/08/1874. p. 404.

¹⁵¹ Anais da Câmara. Tomo IV. 18/08/1874. p. 404.

¹⁵² Anais do Senado. Livro II. 07/05/1875. p.8.

reconheceram o novo marco definitivo nas margens do rio Içá, cedido pela linha geodésica¹⁵³, com ambas as nações concedendo parte de seus territórios. O plenipotenciário do Brasil, Felipe José Pereira Leal, e o Ministro de Estado das Relações Exteriores, D. José de la Riva Agüero, assinaram o acordo.

O pacto foi uma forma que os países encontraram para prevenir possíveis conflitos. Em contrapartida, era estratégico estabelecer políticas que garantissem o uso dos recursos hídricos e o desenvolvimento do comércio. Em nota, o governo peruano apresentou os princípios para o acordo com o Brasil:

1º, igualdade da navegação e commercio das duas bandeiras em navios mercantes tanto na parte commum como na parte exclusiva de cada país mediante os respectivos regulamentos fiscaes e de policia fluvial; 2º, livre trânsito dos navios peruanos pelo Putamuyo brasileiro para entrarem no Amazonas ou sahirem delle, e dos navios brasileiros pelo Putamuyo peruano para de dirigirem a qualquer Estado limitrophe e delle regressarem, com a mesma condição de se sujeitarem aos regulamentos de cada Estado; 3º, apresentação dos navios das duas bandeiras que percorrem a parte commum do Putamuyo a um estabelecimento fiscal de cada um dos dois paises; e 4º, liberdade de navegação para os navios de guerra das duas nações, reservando-se cada governo o direito de limitar o número dos que tenham de gozar de tal concessão.¹⁵⁴

O Brasil tinha acesso aos rios peruanos e planejava explorar o rio Içá em seu trecho peruano. O Peru, por sua vez, também tinha interesse nas águas do rio Içá, considerando-o ser um afluente do rio Amazonas. A República peruana planejava introduzir vapores peruanos na parte do rio sob posse brasileira, o que ampliaria o contato com os povos da região amazônica brasileira. É necessário pensar que, na década de 70, a dinâmica do fluxo de mercadorias aumentou, e para o Peru, navegar afluentes do rio Amazonas era crucial para sua economia.

O trânsito direto de mercadorias entre nações banhadas pela bacia hidrográfica do rio Amazonas era permitido com poucos entraves burocráticos para comercialização de produtos e gêneros. O governo do Brasil, talvez, temia a soberania na Amazônia, haja vista a crescente demanda pelo comércio da borracha e outras mercadorias. Por outro lado, o policiamento fluvial tornou-se uma questão ser debatida, pois dependia de investimentos e de uma estrutura que pudesse fiscalizar a entrada e saída de navios.

No Parlamento, o senador Mendes de Almeida¹⁵⁵ discursou sobre o interesse peruano em negociar a navegação do rio Içá na parte brasileira. Tomando como base a geografia, a

¹⁵³ Um marco geodésico é um ponto fixado no solo em que está gravado um código que remete a latitude, longitude e altitude do local a partir do sistema de referências geocêntrico para as américas (SIRGAS2000). Ver: <https://www.sirgas.org/pt/sirgas-realizations/sirgas2000/>.

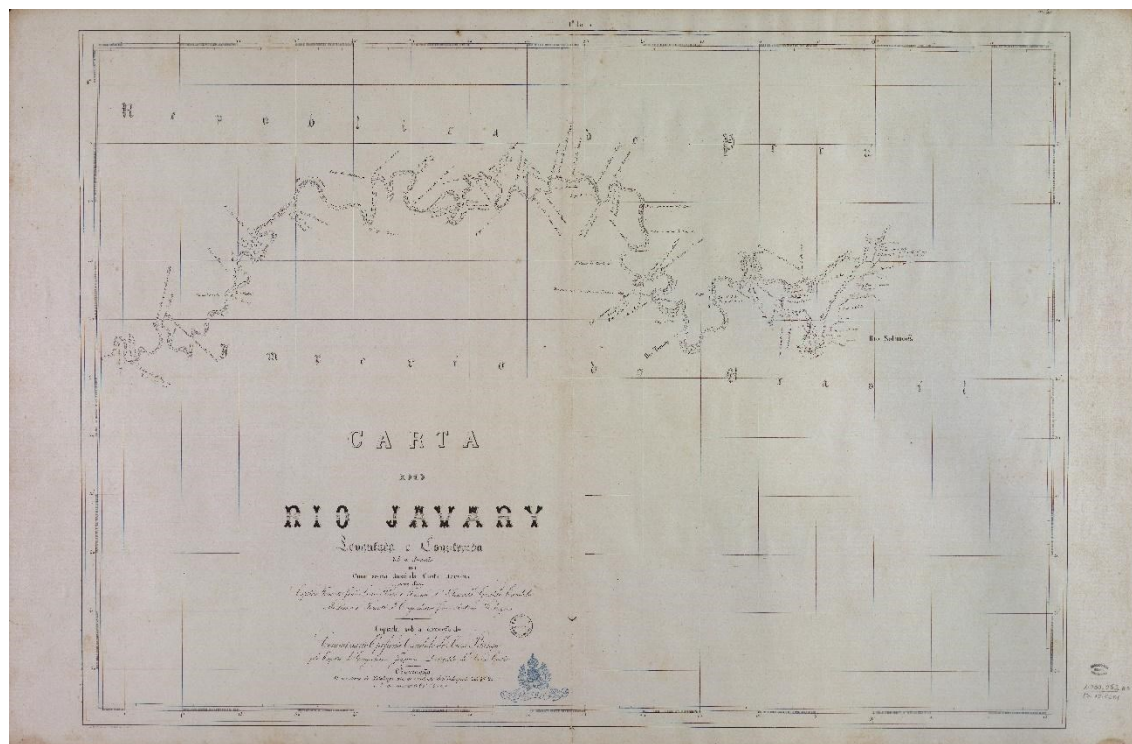
¹⁵⁴ Convenção fluvial. Prat. 16. Maço 20/Pasta A. Série 31 - Atos, acordos e tratados internacionais. Seção de Arquivo Histórico.

¹⁵⁵ Anais do Senado. Livro IV. 06/08/1875. p.87.

política e as relações comerciais, Mendes de Almeida não julgava prudente o acordo com o Peru, avaliando-o como um país vizinho com baixo retorno econômico. O senador argumentou que o lado oriental da Cordilheira dos Andes era pouco povoado, e, portanto, a atenção da navegação devia concentrar-se na República da Colômbia, cuja relação diplomática era, até então, limitada em relação a outras nações vizinhas, a Bolívia e a Venezuela.

Os trabalhos executados pela demarcação dos limites na década de 60 já haviam despertado interesses no rio Javari, pois além de afluente do rio Solimões, facilitariam a comunicação na bacia hidrográfica amazônica com nações vizinhas. A Carta elaborada pelos trabalhos do comissário José da Costa Azevedo em 1868 demonstra a extensão do rio Javari:

Mapa 5 - Carta do rio Javary : levantada e construida sob a direcção do commissário Jozé da Costa Azevedo



Fonte: Biblioteca Nacional. Seção: Cartografia - cart1030062.

A exploração de afluentes do rio Amazonas despertou o interesse de introduzir o vapor a outras regiões. Pelo mapa, além da extensão do rio na fronteira entre Brasil-Peru, a navegação levantava questões sobre a ocupação de localidades no interior da Amazônia. Acredito também que havia um interesse em resguardar a soberania nacional e fomentar o comércio com os povos amazônicos em torno do rio Javari.

Em 1877, o senador Marquês de S. Vicente expressou sua opinião no Senado sobre a

navegação nos afluentes do rio Amazonas, argumentando que a situação não deveria ser tratada como um caso isolado aos interesses do Império.¹⁵⁶ A expansão da navegação movimentou interesses de cunho internacional, administrativo e econômico, afetando a riqueza e renda do Estado. O Marquês de S. Vicente considerava importantes os estudos sobre os rios Madeira, Purus, Aguiri, Aguaray, Juruá, Jutay, Javari e, do Amazonas, pois assim ampliaria negociações com companhias ou empresas de navegação.

Nesse contexto, o rio Javari era determinante para a delimitação, pois sua linha divisória era o marco territorial entre o Brasil e o Peru. A margem direita era de posse brasileira, onde se localizava a povoação de Tabatinga, e a esquerda, de posse peruana. Não havia nenhum posto militar que vigiasse a fronteira, ao menos do lado Brasil. O senador Marquês de S. Vicente entendia que alguma ação deveria ser tomada para evitar contrabandos e possíveis invasões.

Ainda que o Senado tenha debatido a importância do rio Javari para a segurança do Brasil, através da instalação de políticas que legitimassem a soberania nacional, não foi identificada a opinião da Câmara. Nos relatórios de presidência das Províncias do Pará e Amazonas, também não foram encontrados debates sobre a navegação dos rios da bacia hidrográfica do Amazonas. Contudo, percebe-se que por ser uma localidade próxima ao Peru, o rio Javari assumia uma posição estratégica e tinha potencial ao desenvolvimento do econômico.

Em 1885, a relação diplomática entre o Brasil e o Peru tornaram-se tensas, quando os artigos 3º, 4º, 5º e 6º do tratado de 23 de outubro de 1851 foram denunciados pelo Peru, abordando questões como policiamento, desertores, militares, escravizados e captura de indígenas. Apesar de haver poucos dados referentes à denúncia durante a pesquisa, é possível que a República do Peru tenha reclamado ao governo brasileiro devido ao regime escravista do Brasil. O Peru, possivelmente, por se tratar de nação limítrofe, atuou como um país de refúgio para os escravizados.

Apesar das denúncias relacionadas aos artigos citados tenham influenciado na política internacional entre as duas nações ao final do século XIX, o comércio e navegação continuaram a desempenhar suas funções. Conforme o Ministro das relações exteriores, Barão de Cotegeipe:

"... Esta denúncia *não altera* o estado actual das cousas em relação ao commercio e à navegação, porque, como meu antecessor observou em sua resposta ao referido ministério (da fazenda), as respectivas estipulações do tratado cessaram há muito tempo, em virtude do art. 18 da convenção fluvial de 22 de outubro de 1858.
"Fica, todavia, V. Ex. informado de que o mesmo tratadoz ou antes a parte d'elle *que está em virgor*, cessará a 24 de abril do anno próximo futuro (1866), menos as

¹⁵⁶ Anais do Senado. Livro 9. 08/10/1877.

estipulações referentes a limites."¹⁵⁷

O comércio e navegação entre o Brasil e Peru continuaram promissores após o vencimento do prazo estabelecido na Convenção de 1858. Neste trabalho, não foram localizadas discussões no Poder Legislativo sobre a nota dos artigos supracitados, mas é possível perceber que, ao fim da década de 80, a negociação estava sendo reavaliada, sem que os setores que movimentavam a economia deixassem de operar.

Em novembro de 1892, após os trabalhos realizados pela comissão liderada pelo Ministro das Relações Exteriores, o paraense Dr. Justo Leite Chermont, a Câmara aprovou o Tratado de 10 de outubro de 1891, destacando colocado a navegação do rio Javari e seus afluentes, embora ainda pendente da aprovação do Senado. A base desta negociação de outubro de 1891 visava expandir a navegação e intensificar o comércio a outras regiões limítrofes com o Peru.

A partir de 1891, uma nova política entrelaçada entre os países engendrou uma organização política, administrativa e comercial, envolvendo os interesses de empresas que atuavam na bacia hidrográfica do Amazonas. O governo do Amazonas possuía interesse nessa tratativa, uma vez que, com a reorganização política e o processo de Proclamação da República do Brasil, por direito constitucional, o território do Amazonas tinha direito a parte dos lucros gerados.

A segunda metade do século XIX foi marcada por intensos debates no governo brasileiro, em momento em que o Brasil e Peru buscavam afirmar sua soberania sobre seus territórios e procuravam adotar políticas que garantissem a posse e legitimidade das demandas internacionais. As nações direcionaram políticas e demonstraram os avanços, recuos e posições nas negociações, que nem sempre eram atendidas pelo Poder Executivo, uma vez que o interesse dos políticos e dos representantes do Império do Brasil em explorar a Amazônia dependia da disposição de políticas do imperador.

O Peru, por sua vez, consumia o interesse de expandir sua produção via rio Amazonas e seus afluentes, o que possibilitou aos dois países estabelecessem uma dinâmica do comércio internacional, em meio ao crescente advento do capitalismo e às transformações no mundo. Essa discussão tomará base do próximo capítulo, a fim de analisar como as negociações políticas refletiram no enquadramento comercial entre o Brasil e Peru.

¹⁵⁷ Albuquerque, Luiz. **A Amazônia em 1893**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1894. p. 98.

3 COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO BRASIL-PERU NA AMAZÔNIA

Em *A Era do Capital*¹⁵⁸ de Eric Hobsbawm analisa o avanço do capitalismo industrial e o impacto nas configurações do desenvolvimento capitalista gerado pelas potências europeias. Com o advento do “capitalismo”, as relações de produção, a obtenção do lucro e a acumulação de capital passaram a ter um papel central.

Hobsbawm oferece uma análise interessante sobre a Europa, um período marcado por mudanças na estrutura político-social, que se iniciou com a Primavera dos Povos em 1848 e culminou na unificação da Alemanha, em 1875. Esse momento, caracterizado pela liberalização, estimulou o desenvolvimento econômico industrial e abrangeu diversos setores. A reação ao monarquismo envolveu trabalhadores, camponeses e a adesão de burgueses e nobres, o que elevou a instauração de novas ideias sobre o mundo do liberalismo, pautado na racionalidade e ciência.

O desenvolvimento da comunicação, dos transportes e do comércio atingiu escalas globais. O “ciclo do comércio” se expandiu várias partes do mundo, fundamentado na crença de que o liberalismo era promissor para o desenvolvimento das indústrias e para intensificação das economias no comércio internacional. Os investimentos estrangeiros em setores comerciais fomentaram a economia, estruturaram outros meios de produção capitalistas e instituíram novas relações políticas.

Sobre a economia moderna, Polanyi explorou como a revolução industrial na Inglaterra e o surgimento de uma nova fase do capitalismo afetaram as sociedades e impuseram uma economia de mercado auto regulável, seguindo uma lógica de mercado. Para ele, as matérias fictícias como a terra, o trabalho e a capital são “falsas mercadorias”, pois não são mercadorias naturais. Seu uso desenfreado, resultante da liberalização do mercado, ignora as consequências sociais e ambientais¹⁵⁹.

Polanyi critica a visão de Hobsbawm, particularmente a ideia de que o desenvolvimento econômico ocorreu de forma isolada e estável. Ele argumenta que esse desenvolvimento fez parte de um contexto e de uma estrutura social mais amplos, e que a liberalização do mercado teve um impacto negativo na relação entre economia e mercado que por consequência instituiu-se um sistema de mercado, especialmente a partir da iniciativa privada.

¹⁵⁸ HOBBSAWN, Eric J. **A era do capital** (1848-1875). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.

¹⁵⁹ POLANYI, Karl. **A Grande Transformação**: as origens de nossa época. 2ª ed. Rio de Janeiro, Editora Campus, 2000.

Durante a segunda metade dos Oitocentos no Brasil, a sociedade passou por mudanças nos campos políticos, sociais e econômicos. A introdução de bancos, indústrias, companhias de navegação a vapor fizeram parte de polos atrativos nas discussões e debates que estimulassem o comércio em torno da liberalização. Nesse contexto, a Amazônia e sua bacia hidrográfica ao Norte sistematizaram interesses em seu ecossistema, sobretudo e produtos agrícolas. As negociações de comércio, navegação e limites foram elementos interessantes para refletir a economia amazônica, à medida que os Estados nacionais iniciaram debates sobre e para a região, especialmente no que diz respeito ao estabelecimento de ações que fortalecessem os cofres públicos.

3.1. Reflexões sobre a economia na Amazônia

Nesta pesquisa, para refletir sobre o comércio e a navegação na Amazônia, entendo que a partir das fontes e bibliografia utilizadas, é possível situar o cenário amazônico na segunda metade dos Oitocentos. Os dados coletados permitem compreender o papel da integração da Amazônia ao governo brasileiro, assim como perceber as estratégias políticas da República do Peru para o desenvolvimento da região amazônica peruana. Estes elementos produziram distintos trabalhos e, partir do tratado de 23 de outubro de 1851, suscitaram debates interessantes.

Os estudos sobre a formação econômica brasileira e seu impacto na sociedade, marcou novas análises e deram início a outras compreensões sobre o Brasil. Para discutir um tema tão importante acerca quanto a constituição do Brasil e a construção da soberania nacional, é necessário frisar a contribuição de Caio Prado Júnior¹⁶⁰, que, ao analisar dos fenômenos econômicos, debateu a formação do Estado brasileiro, sobretudo, na Era do Liberalismo, no século XIX.

Após múltiplos acontecimentos no final do século XVIII, o capitalismo industrial desenvolveu uma série de situações que estimularam a economia. Como proferiu Prado Jr, geraram os “efeitos da libertação”. A transferência da corte ao Brasil em 1808 e a subsequente liberdade comercial trouxeram estatísticas favoráveis para o fortalecimento do comércio exterior, possibilitando um desenvolvimento comercial mais participativo do Império brasileiro na lógica do comércio internacional.

¹⁶⁰ PRADO JR, Caio. **História Econômica do Brasil**. 41ª ed., São Paulo: Brasiliense: 1994.

É necessário dizer que, os fatores que promoveram a liberdade econômica acarretaram embates com a Inglaterra, no que se refere ao regime servil e a abolição do tráfico negreiro, já que o Brasil dependia da mão de obra escravizada e indígena. Contudo, com a chegada da família real no território brasileiro, iniciou-se uma nova fase econômica, promissora para o aumento e a expansão de gêneros e produtos no mercado.

A primeira metade do século XIX teve transformações emblemáticas quando levado em consideração os aspectos geográficos. A produção econômica que se concentrava ao Norte, foi deslocada para a região centro-sul. A decadência de gêneros tradicionais como a cana-de-açúcar, o algodão e o tabaco afastou as políticas de desenvolvimento nas províncias nortistas. Em meio disso, o café ocupou lugar significativo no Rio de Janeiro e em São Paulo, devido aos resultados favoráveis na balança comercial. Nesse contexto, Prado Júnior considera que a região Norte e a produção de seus gêneros foram as mais afetadas, pois, os investimentos estavam concentrados no centro-sul.

Como já analisado no capítulo anterior, o Poder Legislativo do Brasil demonstrava interesse em explorar outras áreas da região Norte e em introduzir políticas que estimulassem o desenvolvimento econômico na região. Apesar de Caio Prado Jr oferecer colaborações necessárias à formação econômica brasileira, com o desenvolvimento da produção cafeeira ao Sul, na região amazônica, as políticas entrelaçadas envolveram novos caminhos. É preciso frisar que a partir de 1850, com a efetivação do tratado de 1851 entre o Brasil e o Peru e a introdução do vapor na Amazônia, as relações econômicas ao Norte se enquadraram em uma nova estrutura da política internacional, tornando a navegação dinâmica e impactando gradativamente o aumento das importações e exportações na bacia hidrográfica do rio Amazonas.

Roberg Januário dos Santos, ao analisar o espaço que a região amazônica ocupou nos Oitocentos, observa que a formação do regionalismo amazônico esteve ligada à sua posição geográfica, envolvendo o Pará e o Amazonas. A partir de 1850, iniciaram-se no governo brasileiro discussões que visaram criar condições políticas para o desenvolvimento amazônico. Santos faz uma crítica ao governo Imperial brasileiro, que, durante a execução da administração se ocupou em priorizar as políticas para o Sul e Sudeste, regiões que concentravam a maior parte da elite do país e onde crescia a produção e exportação do café.

Por outro lado, houve, na segunda metade do século XIX, um forjamento da representação amazônica dentro da Assembleia Legislativa do Brasil, dificultando diretrizes na política nacional. Essa estrutura reflete o interesse comercial na cultura do café, que gerava resultados positivos no cenário mundial. Para o autor, a abertura do rio Amazonas em 1866 marcou a diferenciação das demais províncias, uma vez que, no panorama regional do século

XIX, a política e a economia “determinavam o poder de cada espaço e a força de uma província diante das demais”¹⁶¹. A Amazônia evidenciava-se como uma “região do futuro”.

Ao analisar a navegação e o desenvolvimento da Amazônia no século XIX, Vitor Gregório identificou diversos avanços e recuos no processo de introdução de barcos a vapor na região diversos avanços e recuos, com debates iniciados em 1826 no parlamento brasileiro. Gregório destaca que os projetos de navegação e as companhias interessadas em navegar pelos rios amazônicos brasileiros faziam parte de medidas políticas para resguardar a soberania nacional¹⁶².

Assim, a incorporação da Amazônia ao Império brasileiro não teve como ponto de partida o período pós- independência do Brasil e a adesão do Pará em 1823. A primeira metade dos Oitocentos foi um momento-chave para o debate de políticas que projetassem o desenvolvimento ao Norte, buscando aproximar a comunicação entre territórios e consolidar a soberania brasileira na América Latina.

É importante considerar que a “tardia” política ao Norte, e utilizo tardia entre aspas, pois foi resultado dos interesses do governo brasileiro e da elite, como mesmo apresentou Roberg Santos e Vitor Gregório. Antes da abertura do rio Amazonas, já se debatiam na década de 1840 negociações com repúblicas vizinhas que visavam suprir os interesses dos governos em torno do rio.

No entanto, nenhuma negociação formal foi autenticada que abrisse caminho para o início de uma relação diplomática voltada ao comércio e à navegação na primeira metade do século XIX. Durante a década de 1850, a bacia hidrográfica do rio Amazonas e seus afluentes entraram em uma nova fase das demandas internacionais, no que se refere aos setores do comércio, navegação e limites. É certo que o desenvolvimento comercial aconteceu gradativamente, mas, os tratados e acordos assumiram papel significativo em torno dos rios para refletir sobre as relações diplomáticas Brasil-Peru na lógica de mercado oitocentista.

Em 1851, o Brasil e o Peru, ao negociar o tratado, impactaram progressivamente suas economias, especialmente com a introdução do vapor, em seguida, a abertura do rio a todas as nações estrangeiras em 1867, que fortaleceu a exportação e importação de produtos, além da presença de distintas empresas de navegação de várias partes do mundo. A segunda metade do século XIX foi marcada por intenso fluxo de transformações econômicas no Brasil.

¹⁶¹ SANTOS, Roberg Januário dos. **A nação e a Amazônia**: o lugar da região amazônica na diferenciação regional brasileira durante a segunda metade do século XIX. Almanack, Guarulhos, n. 33, ea00122, 2023. p. 5.

¹⁶²GREGÓRIO, Vitor Matos. **O progresso a vapor**: navegação e desenvolvimento na Amazônia do século XIX. Nova Economia_Belo Horizonte_19 (1)_185-212_janeiro-abril de 2009.

O funcionamento da prática do comércio e navegação na Amazônia, no que se refere à relação diplomática iniciada na primeira década metade do século XIX, envolveu fatores que demandaram estratégias do governo brasileiro para resguardar a soberania nacional, incluindo a exclusividade da navegação à Companhia de Mauá. Em contrapartida, o interesse peruano pela livre passagem no rio Amazonas na Convenção de 1858, é um ponto chave a ser relevado ao se pensar na navegação peruana no rio Amazonas.

3.2. Navegação: meio de comunicação

No Norte do Brasil, na província do Pará, os estudos de Sales¹⁶³ demonstram que desde a abertura dos portos em 1808, o porto de Belém recebeu um contingente gradual para o consumo interno de produtos internacionais. Esse processo ainda no início do século XIX, confrontado com a Cabanagem entre as décadas de 1820 e 1830, teve maior dimensão a partir de 1848, com o processo de modernização das máquinas, em especial: a máquina a vapor.

De acordo com Carlos Lessa: "A máquina a vapor, pela navegação, regulariza as ligações externas via tráfego marítimo; tem implicações imediatas sobre o giro comercial, que é encurtado e reduz, de forma notável, os fretes marítimos"¹⁶⁴. A navegação não apenas facilitou o acesso a mercadorias nacionais, mas também possibilitou uma comunicação com Repúblicas vizinhas. O Peru foi um país que logo demonstrou o interesse via rio Amazonas, que se difundiram por meio das políticas internacionais.

A introdução do vapor facilitou a comunicação entre o Brasil e o Peru, e a abertura do rio Amazonas pelo decreto n.3749 de 7 de dezembro de 1866 franqueou a navegação entre nações ribeirinhas e praças norte-americanas e do continente europeu. Além disso, nesse contexto, a criação da Alfândega¹⁶⁵ de Manaus e das mesas de rendas de Tabatinga, Itaocatiara e Tocantins proporcionaram fomento ao comércio nas regiões limítrofes da província do Amazonas.

Os trabalhos realizados por Aureliano Cândido Tavares Bastos em 1869, são

¹⁶³ SALES, Mália Aline. **Viagem das coisas e das ideias**: o movimento das embarcações e produtos estrangeiros nos meados da Belém Oitocentista. Dissertação (Programa de Pós-graduação em História Social da Amazônia), Universidade Federal do Pará. Belém, 2012.

¹⁶⁴ LESSA, Carlos. **O Rio de Todos os Brasis**: Uma Reflexão em Busca de Auto-estima. Rio de Janeiro: Record. 2000. p. 138.

¹⁶⁵ Nas alfândegas eram realizadas a fiscalização de mercadorias na entrada ou saída de produtos em território nacional.

fundamentais para analisar as relações Brasil-Peru. A obra sobre o “Valle do Amazonas”¹⁶⁶ apresenta importantes estudos para compreender a região amazônica, englobando várias nações vizinhas que, por meio da navegação do rio Amazonas e seus afluentes, desenvolveram seu comércio internacional.

Como bem destacou Tavares Bastos, a prosperidade peruana teve efeito a partir da comunicação com as povoações dos Andes e o curso dos afluentes do rio Amazonas. Em um navio a vela, as embarcações que saíam do Peru com destino à Europa, passando Cabo de Horn, levavam cerca de 100 dias de navegação. Pelo istmo no Panamá¹⁶⁷ e as interrupções das baldeações, não exigia menos de 30 dias. Por outro lado, a importância da saída do porto do Pará via rio Amazonas e afluentes permitia que a viagem não durasse mais de um mês¹⁶⁸.

Utilizando como base as explorações pelo vapor Morona no curso do rio Ucayali, confluente do rio Amazonas e base dos Andes, a viagem até o Pará levava poucos dias, e até a Europa, em média, 30 dias. De Lima, no litoral pacífico dos Andes, ao Pará, eram precisos 14 dias pelo rio Amazonas. Do Pará à Inglaterra, em paquetes a vapor, somavam-se mais 12 dias. Por fim, o trajeto da navegação era feito em 26 dias, dos Andes ao rio Amazonas, alcançando o continente europeu.

Nos meados dos Oitocentos havia três caminhos que ligavam a comunicação dos Andes ao vale amazônico peruano: Norte, Centro e Sul. Tavares Bastos, embasado nos estudos do boliviano Paz Soldán e do peruano Raimundi, chamou atenção para a intensificação da navegação na República do Peru, pois, a partir delas, o comércio no interior peruano e da parte amazônica peruana, os saldos e trocas comerciais fomentaram os cofres da República.

A situação peruana era composta por um cenário bem delicado em relação à comunicação, semelhante ao Brasil. A navegação desencadeou e tornou dinâmica a comunicação em diversas regiões, em alguns momentos afastadas dos limites entre o Brasil e o Peru, em Tabatinga. Isso leva a crer que, a partir da negociação de 1851 entre o Império brasileiro e a República peruana, a navegação peruana também foi ampliada ao longo do território, especialmente no que se refere à conexão entre região dos Andes ao vale Amazônico peruano, a que fomentou o comércio de importação e exportação de distintas

¹⁶⁶ BASTOS, Aureliano Cândido Tavares. **O vale do Amazonas**: a livre navegação do Amazonas, estatística, produções, ~~am~~ questões fiscais do vale do Amazonas. Rio de Janeiro, B. L. Garstep, Livreiro Editor, 1869.

¹⁶⁷ O istmo do Panamá entre o mar das Caraíbas e o oceano pacífico, era uma porção de terra que ligava a América do Norte à América do Sul.

¹⁶⁸ Ibid. p. 248.

localidades a um custo e tempo reduzidos¹⁶⁹.

Um dos mais conhecidos políticos e propagandistas da Amazônia, José Coelho da Gama e Abreu, depois Barão de Marajó, produziu estudos e dados interessantes para pensar as negociações estabelecidas entre países ribeirinhos, os rios e a navegação nos Oitocentos¹⁷⁰.

Para Gama e Abreu, o rio Ucayali, tributário do rio Amazonas, foi importante via de comunicação peruana no período anterior à abertura do rio Amazonas. A República enviava seus produtos e gêneros ao Rio de Janeiro pelo Cabo de Horn ou através do Estreito de Magalhães, seguindo para Europa. No contexto do século XIX, o rio Ucayali, foi um rio propício ao desempenho comercial. O rio situava-se, como mesmo afirmou o Barão:

a distancias relativamente pequenas de muitos pontos productores, por este rio os productos teriam facil conducção e animariam este transito as industrias que se lhe tornariam inherentes, ficando o dinheiro e o resultado do seu giro no paiz.¹⁷¹

As obras desenvolvidas por Cavalcanti de Albuquerque e Gama e Abreu contribuem para perceber que os rios da bacia hidrográfica do Amazonas favoreciam a comunicação entre localidades na Amazônia. Rios como o Tigre, o Napo e o Pastaza, afluentes do rio Amazonas, com devida atenção ao desempenho de suas navegações, facilitariam o acesso até as Repúblicas da Venezuela, Nova Granada, Equador e Brasil, facilitando a comunicação e trocas comerciais.

É possível inferir que, a partir da introdução do vapor em 1853, a navegação no território peruano expandiu-se para os tributários que permitiram percorrer dos Andes ao Pacífico e dos Andes ao rio Amazonas, em sua parte pertencente ao Brasil. Essa situação interferiu nas trocas comerciais e na diplomacia entre o Brasil e o Peru, uma vez que favoreceu o comércio.

No que diz respeito à navegação Brasil-Peru, coube à segunda linha de navegação da Companhia do Amazonas, de Mauá, os encargos da comunicação entre o Brasil e o Peru. Roberta Kelly Lima de Brito¹⁷² fez extensas colaborações sobre a navegabilidade na segunda metade do século XIX, a partir da Companhia do Comércio Navegação e Amazonas, efetivada a partir de 1853.

¹⁶⁹ Os dados a respeito do setor comercial serão discussão do próximo subcapítulo.

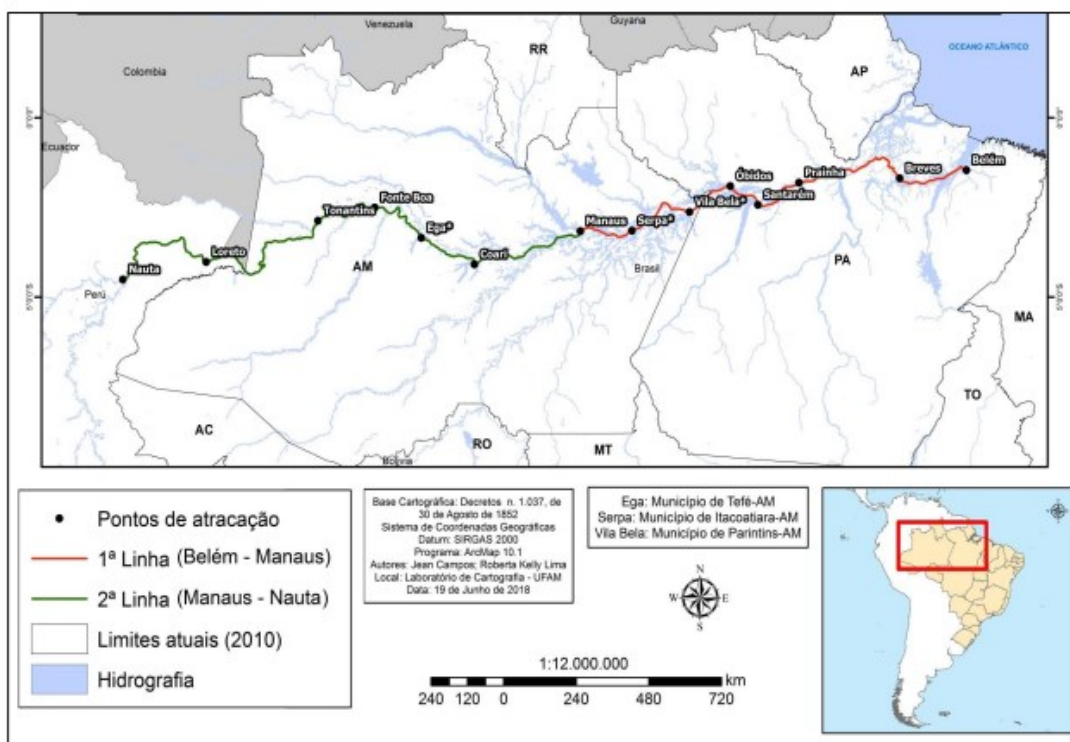
¹⁷⁰ BARÃO DE M. **As regiões amazônicas**: estudos corographicos dos estados do Gram Pará e Amazonas. Lisboa: imprensa de Libanio da Silva, 1895.

¹⁷¹ BARÃO DE M. Ibid. p. 80.

¹⁷² BRITO, Roberta Kelly Lima de. **Vapores de Mauá**: A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas (1852-1871). Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal do Amazonas. Amazonas, 2018.

O mapa produzido por Brito mostra o trajeto feito desde a primeira linha de Navegação, que saía do porto de Belém até o porto de Manaus. Quanto a segunda linha ia do porto de Manaus até Nauta, no Peru. Conforme a seguir:

Mapa 6 - Trajeto das 2 linhas de navegação da Companhia do Amazonas (1853)



Fonte: Navegação e Comércio do Amazonas (1852-1871). Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal do Amazonas. Amazonas, 2018. p. 48.

O desempenho da 1ª e 2ª linhas contou com seis embarcações atuando nas viagens. Por vezes, aconteceram acidentes por conta do perigo da navegação e desconhecimento dos caudalosos rios da bacia hidrográfica do Amazonas, caso ocorreu com o vapor *Rio Negro*. Foram os vapores *Marajó*, *Rio Negro*, *Monarcha*, *Tapajós*, *Cametá*, *Tabatinga* e *Bay City*, que geraram lucros e fretes promissores para a continuidade do contrato com o governo brasileiro.

Com atenção à segunda linha, pelo Decreto nº. 1.145 de 02 de outubro de 1854, previa cerca de 6 viagens anuais de Manaus até o Peru. A partir de 1857, com o novo contrato entre a Companhia do Amazonas e o governo do Brasil, a navegação deveria ir até Tabatinga, na fronteira brasileira, ao menos até o fim do contrato peruano com a Companhia¹⁷³.

Os novos ajustes entre o Peru com a Companhia de Mauá em 27 de julho de 1859,

¹⁷³ BRITO, Roberta Kelly Lima de. Ibid. p. 62.

quando a empresa passou a realizar doze viagens anuais até o ponto acessível do Amazonas, na confluência com o rio Huallaga, afluente do rio Maranhão¹⁷⁴. A queda da renda do contrato estabelecido esteve relacionada ao atraso do pagamento da subvenção peruana, o que abalou o comércio naquele ano, questão que será possível identificar posteriormente.

A década de 1860 instituiu concorrentes nacionais na navegação amazônica. Em 1866, ano do decreto de abertura do rio Amazonas, a Companhia Fluvial Paraense e a Companhia Fluvial do Alto Amazonas foram incorporadas à navegação para atender à demanda dos gêneros e produtos na importação e exportação. Porém, em 1874, as três empresas nacionais foram consolidadas em uma única: a *Amazon Steam Navigation*, que desbancou as concorrentes. Sua tripulação era exclusivamente brasileira.¹⁷⁵

Porém, por volta de 1871, os direitos da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas foram transferidos à *Amazon Steam Navigation Company Limited*, que se tornou a única concorrente nos anos seguintes¹⁷⁶. O Barão de Mauá continuou como gerente da empresa, e o fim de sua Companhia esteve ligado à crise financeira que afetava seus negócios, levando-o a ausentar-se do Norte para resolver questões no Sudeste. Assim, o governo brasileiro autorizou a transferência da Companhia de Mauá à Companhia inglesa, que já investia e tinha interesse na bacia amazônica.

A navegação, estendida a várias nações vizinhas, já apresentava na década de 1870 muitos percursos através do rio Amazonas e seus afluentes. A posição geográfica de saída para o oceano Atlântico, ao Norte do Brasil, era estratégica e promissora, especialmente, à República do Peru, que havia negociado em 1851 o tratado com Brasil, concedendo ao governo peruano o acesso ao rio Amazonas, em sua parte brasileira, na Convenção Fluvial de 1858.

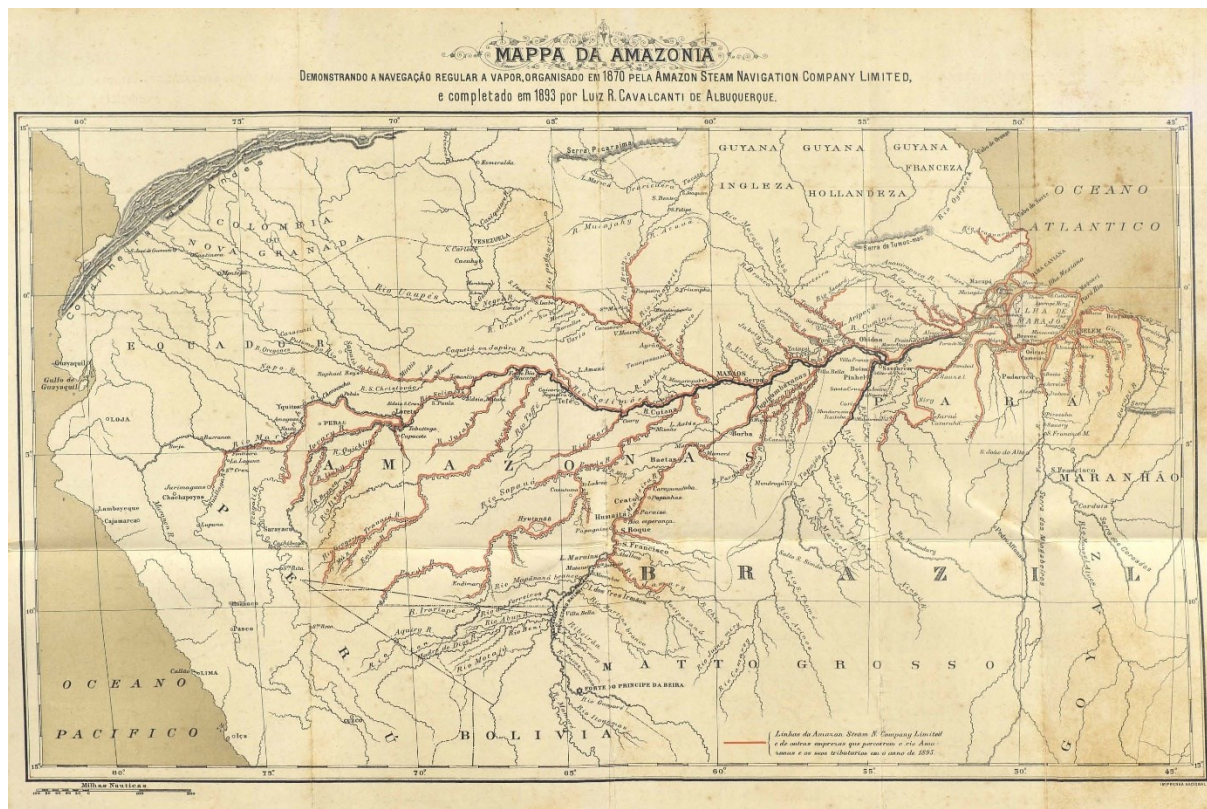
O mapa a seguir, desenvolvido pela *Amazon Steam Navigation Company Limited* em 1870 e completado 1893 por Luiz. R. Cavalcanti de Albuquerque, retrata os trajetos navegáveis até então na bacia hidrográfica do rio Amazonas na segunda metade do século XIX com várias nações limítrofes.

¹⁷⁴ Ibid. p. 68.

¹⁷⁵ SANTOS, Roberto Araújo de Oliveira. **História econômica da Amazônia: 1800-1920**. 1977. Dissertação (Mestrado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1977. p. 55.

¹⁷⁶ BRITO, Roberta Kelly Lima de. Op. Cit. 124-127.

Mapa 7 - Mappa da Amazonia: demonstrando a navegação regular a vapor, organizado em 1870 pela *Amazon Steam Navigation Company Limited*, e completado em 1893 por Luiz R. Cavalcanti de Albuquerque



Fonte: CAVALCANTI DE ALBUQUERQUE, Luiz R. **A Amazônia em 1893**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1894.

O percurso dos estava associado ao desenvolvimento da navegação. Os estudos sobre a Amazônia permitem afirmar que, a partir dos tratados e acordos em torno do comércio e navegação, a presença de vapores no rio se ampliou, possibilitando ao Brasil e ao Peru, gradativamente, um equilíbrio diplomático frente ao cenário internacional. A navegação nos Oitocentos, além de atender aos interesses internacionais, também promoveu novos rumos nas relações diplomáticas, sociais e culturais, tendo em vista que o comércio de trânsito impulsionou a movimentação e as trocas de mercadorias estrangeiras.

A conjuntura no Império brasileiro, que concedeu o privilégio da navegação à Companhia do Amazonas a partir de 1853, foi elemento interessante para se pensar uma organização no interior do Império brasileiro amazônico, assim como na República peruana. O franqueamento dos vapores que atuaram na segunda linha transcendeu as fronteiras dos Estados e visou sistematizar as relações políticas e econômicas diante do cenário global.

Cavalcanti de Albuquerque destacou a importância do vapor Marajó na comunicação e navegação da segunda linha, de Manaus até o Peru, sob o comando do 1º tenente da

Armada, Antonio José Pereira Leal. Com início em setembro de 1853, firmada através do contrato de 4 de outubro de 1852 e se estendeu até julho de 1858, sendo renovado em julho de 1859¹⁷⁷. O primeiro ano da navegação da linha até o Peru teve números estatísticos prósperos para a Companhia, contabilizando a passagem de 196 passageiros e uma receita de 5:31,1. 578, incluindo carga no valor de e 1:622\$203 ¹⁷⁸.

A embarcação percorreu vários pontos: partindo de Manaus, no Amazonas, o vapor Marajó percorria por Coary, Egas, Fonte Boa, Tocantins, Tabatinga, até chegar em Loreto, cidade peruana. Ao longo do processo a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas teve um movimento financeiro significativo e a intensificou o número de passageiros.

A seguir, o Quadro II indica a distância em milhas do porto de Manaus aos portos do Peru, importantes centros comerciais peruanos. Logo abaixo, o Quadro III mostra a distância em milhas do porto de Belém a outros portos peruanos. Neste, percebe-se o alargamento em que a navegação e comunicação brasileira-peruana, que abrangeu pelo menos atingindo 20 localidades nas extremidades da Amazônia, chegando a áreas mais próximas dos Andes.

Quadro 2 - Distância em milhas do porto de Manaus a localidades peruanas

República do Perú		
Início	Término	Milhas
Manaus	Coary	304
	Egas	580
	Fonte Boa	613
	Tonantins	799
	Tabatinga	1082
	Loreto	1129
	Pébas	1294

Fonte: CAVALCANTI DE ALBUQUERQUE, Luiz R. **A Amazônia em 1893**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1894. p.14.

¹⁷⁷ CAVALCANTI DE ALBUQUERQUE. Op. Cit. p, 15.

¹⁷⁸ CAVALCANTI DE ALBUQUERQUE. Op. Cit. p, 15.

Quadro 3 - Tabela das distancias em milhas entre “Belém” (Capital do Estado do Grão-Pará) e diversas localidades da “Amazônia, organizada sob a velocidade média de muitos barcos a vapor verificada em inúmeras viagens e com as quais se mantem regular navegação e serviço postal

República do Peru		
Início	Término	Milhas
Belém	á Letízia	2.081
	Loreto	2.125
	Mancalueta	2.251
	Pévas	2.200
	Porto Charles	2.309
	Iquitos	2.419
	Nauta	2.497
	Fóz do Ucayale	2.499
	S. Regis	2.539
	Fóz do Rio Tigre	2.551
	Parinary	2.611
	Elvira	2.666
	S. Pedro	2.681
	Urarinas	2.696
	a Fóz do Rio Huallaga	2.771
	Santa Cruz, Povoadado de	2.843
	Praia de Tabatinga	2.855
	Santa Maria	2.883
	Santa Rosa	2.901
	Jurimaguas	2.909

Fonte: CAVALCANTI DE ALBUQUERQUE, Luiz R. **A Amazônia em 1893**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1894. p.52

Em 1853, a Companhia teve 691 passageiros; já em 1870, chegou a 13.918 embarcados. O Quadro IV refere-se à Companhia de Mauá e contém dados sobre a quantidade de passageiros, lucro com fretes, exportação e importação de produtos através do vapor entre os anos de 1853 até o início da década de 1870, quando a Companhia passou seus direitos à empresa inglesa.

Quadro 4 – Movimento financeiro da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas (1853-1870)

Anos	Passageiros	Receita		Total	Valor oficial	
		Passagens	Fretes		Importação	Exportação
1853	691	21:350\$630	12:855\$118	31:203\$821	60\$000	158\$859
1855	3.811	56:659\$563	47:083\$386	193:742\$349	603\$000	621\$906
1857	4.235	67:426\$317	76:235\$512	143:661\$829	935\$000	1:493\$264
1859	4.163	57:411\$257	102:114\$543	159:625\$800	1:519\$000	1:492\$420
1861	5.474	76:208\$318	184:827\$515	261:035\$833	2:722\$000	1:701\$577
1863	7.015	84:295\$384	223:253\$979	307:549\$363	2:302\$008	2:837\$048
1865	10.249	111:075\$260	298:930\$855	410:005\$115	3:914\$949	4:150\$778
1867	13.886	151:489\$085	421:318\$692	572:807\$767	5:570\$831	5:729\$191
1869	13.386	151:918\$513	425:266\$547	577:185\$059	6:902\$427	8:531\$384
1870	16.918	194:915\$646	479:499\$046	677:414\$692	7:718\$068	8:062:211

Fonte: CAVALCANTI DE ALBUQUERQUE, Luiz R. **A Amazônia em 1893**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1894. p.17.

Após a década de 1870, com o fim da Companhia do Comércio e do Amazonas, várias outras empresas passaram a atuar navegação no rio Amazonas. Até 1875, o porto de Manaus não fazia comunicação direta com os portos da Europa e Estados Unidos, somente a partir de janeiro de 1876 foi inaugurada uma linha pelo vapor:

*Inglez Maillard, da Liverpool and Amazon Royal Mail Steam Ship, cujo serviço passara à Reed Cross Line, e, por ultimo, se fazia concomitantemente com a Both Steam Ship Copany, limited. Os portos do Pará, tiveram, por primeira vez, em serviço directo, os vapores da companhia Northem Brazil Mail Steamer da empresa de Alfred Booth & Company, de Liverpool, que realizaram as viagens iniciaes em o anno de 1867.*¹⁷⁹

As embarcações inglesas desfrutaram da vantagem da navegação direta a outros continentes. No entanto, embora não tenha sido identificado na pesquisa com maiores dados, havia vapores brasileiros que faziam navegação regular de 10 em 10 dias de Manaus para

¹⁷⁹CAVALCANTI DE ALBUQUERQUE, Luiz R. **A Amazônia em 1893**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1894. p. 50.

Liverpool, Havre e New York, além de muitos portos do Brasil até o Rio de Janeiro¹⁸⁰.

Em levantamento feito nos periódicos *O Liberal do Pará* e *Diário de Belém* de 1867 até 1887¹⁸¹, é notável distintas embarcações saindo do Peru até o porto de Belém ou Manaus, a exemplo dos vapores: *Morona*¹⁸², *Macapá*¹⁸³, *Augusto*¹⁸⁴, *Huallaga*¹⁸⁵, *Vieira da Cunha*¹⁸⁶, *Amazonia*¹⁸⁷ e a lancha de carga *Euphrosina*¹⁸⁸. Estas embarcações trafegaram nas águas do rio Amazonas com destino a localidades na Amazônia, particularmente, na importação de gêneros e produtos peruanos ou no transporte de passageiros.

Após o fim da Companhia do Comércio do Amazonas, estas embarcações percorreram diversas escalas nos portos do Peru até o Brasil na navegação de curso pelos tributários do rio Amazonas. Nos periódicos, outros dois vapores foram identificados exportando produtos do Brasil ao Peru. O vapor *Alceste*^{que} exportou do porto de Belém para Iquitos, no Peru, e o vapor *Apurinan*¹⁸⁹, que ia do porto de Manaus a Jurimaguas.

A navegação na bacia do rio Amazonas reforçou a execução do comércio de trânsito pela importação ou exportação, o que aproximou a relação diplomática Brasil e Peru. É possível que vários outros vapores estivessem percorrendo os pontos e escalas entre as duas nações. No entanto, após a abertura do rio Amazonas, o número de embarcações aumentou, favorecendo o setor econômico.

Apesar dos poucos dados sobre os vapores, e sobre quem eram seus proprietários, as embarcações eram propriedades de empresas nacionais peruanas, brasileiras ou inglesas, considerando possuírem nomes de regiões, distritos ou rios dos respectivos países. Entendo que, a partir dos dados coletados, percebe-se a dinâmica que a navegação estendida do Peru para o

¹⁸⁰ BARÃO DE M. Op. Cit.. p. 273.

¹⁸¹ Ver Anexo II.

¹⁸² *O Liberal do Pará*. 24/12/1880. p.1

¹⁸³ *Diário de Belém*. 24/07/1885. p.1

¹⁸⁴ *O Liberal do Pará*. 22/12/1886. p.3.

¹⁸⁵ *O Liberal do Pará*. 11/03/1887. p.2

¹⁸⁶ *Diário de Belém*. 31/03/1887. p.1.

¹⁸⁷ *Diário de Belém*. 24/07/1885. p.1.

¹⁸⁸ *O Liberal do Pará*. 22/12/1886. p.3.

¹⁸⁹ *Diário de Belém*. 24/07/1885. p.1

Brasil, ou do Brasil para o Peru, após o fim da Companhia do Comércio e Navegação do Amazonas.

As companhias transportavam gêneros, produtos e passageiros de um território a outro. As empresas, foram fundamentais ao fortalecimento comercial e organização da importação e exportação em escala do comércio entre a República do Peru e o Brasil na escala e lógica do mercado capitalista. O porto de Belém, com saída para o oceano Atlântico recebeu embarcações de diversos continentes, especialmente após abertura do rio em 1867.

3.3. Regiões, produtos e gêneros

As negociações políticas e diplomáticas em torno dos rios amazônicos geraram impactos positivos no aumento da produção e venda de produtos e gêneros dos Estados nacionais. O consumo de diferentes mercadorias produzidas em distintos espaços na América Latina fomentou o mercado cultural, como também, promoveu o desenvolvimento econômico e social.

A circulação de bens e serviços entre o Brasil e o Peru estimulou a relação diplomática e aproximou diferentes povos. Com a tratativa de 23 de outubro de 1851, houve um aumento da produção agrícola, e seu excedente comercial cresceu à medida que as políticas de navegação e os debates para o desenvolvimento da Amazônia avançaram no setor político dos Estados.

No Brasil, foram instaladas instituições financeiras para suprir os mercados comerciais e os meios de transportes, urbanos e fluviais, que complementaram e facilitaram a movimentação de gêneros e produtos. Com o crescente aumento do comércio no Pará, Carlos Gabriel Guimarães¹⁹⁰ cita a introdução do primeiro banco de iniciativa privada no Pará em 1840¹⁹¹, apontando para o desenvolvimento gradual comércio no século XIX. Os dados analisados por esse autor sobre os principais produtos exportados ao longo do período imperial corroboram para refletir a participação amazônica na lógica do mercado internacional, mas também revelam que essa participação foi marcada de interesses de empresários e da elite brasileira.

A diversidade de gêneros e produtos consumidos em Belém provinha de países como

¹⁹⁰ GUIMARÃES, Carlos Gabriel. **Bancos, economia e Poder no Segundo Reinado:** a Sociedade Bancária Mauá, MacGregor e Cia (1854-1866). Tese. (Programa de Pós-graduação em História Econômica), Universidade de São Paulo. São Paulo, 1997. p.56.

¹⁹¹ Ibid., ver nota de rodapé 85, p. 56.

Inglaterra, França, Portugal e Estados Unidos da América. Sales¹⁹² argumenta que, para compreender a economia amazônica, é essencial observar os anos a partir de 1840, quando novos produtos foram lançados e se expandiram pelo porto de Belém para outras regiões do Brasil. Para a autora, utensílios domésticos, alimentos, indumentárias, objetos mobiliários, entre outros, atestam um cenário cultural, social e econômico à Belém, que enfatizam a multiplicidade de produtos importados pela capital à província do Grão-Pará.

Quanto a relação bilateral entre o Brasil e o Peru na Amazônia, o comércio foi, pouco a pouco, preenchendo lacunas na região Norte. O debate no Parlamento brasileiro das negociações políticas a partir de 1851, contribuíram para o fortalecimento da política interna do Brasil, como também com a relação diplomática com as nações limítrofes. A propósito, o território amazônico recebeu gêneros e produtos peruanos para o consumo, que saíam do porto do Pará em direção à Europa. “A boca do rio Amazonas”, corresponde ao acesso da via transatlântica. O mapa a seguir posiciona a costa do Norte do Brasil com saída ao oceano Atlântico:

¹⁹² SALES, Mábia Aline. Op. Cit.

Mapa 8 - A nova carta da costa do norte do Brazil : mostrando a entrada rumos e distancia do Rio do Para e Amazona [sic]¹⁹³



Fonte: Biblioteca Nacional. Seção: Cartografia - cart249880.

A boca do rio Amazonas, área estratégica no Pará, facilitou o escoamento de produtos e gêneros peruanos, assim como a importação de mercadorias. Com a permissão peruana da navegação e comercialização do Brasil até Nauta, no Peru, em 1853, as rendas públicas de diversas nações ribeirinhas na América Latina foram aquecidas com a comercialização dos produtos. A região Norte ganhou espaço diante do cenário econômico brasileiro, enquanto o rio Amazonas e seus tributários impulsionou a economia das Repúblicas vizinhas.

O quadro V apresenta o comércio internacional do Império do Brasil com as Repúblicas

¹⁹³ Existe uma carta editada em Londres com o título: A new chart of the North Coast of Brazil: showing the entrance and courses of the rivers Para and Amazon by Wh. Heather, Stephenson Engraver, 1810. Provavelmente essa carta traduzida para o português seja uma cópia da publicação inglesa.

limitrofes na bacia amazônica. Conforme a seguir, de 1853 até 1892, as nações do Peru, Bolívia, Venezuela e Colômbia tiveram os seguintes valores em importação e exportação:

Quadro 5 - Comércio internacional por via do rio Amazonas com Repúblicas limítrofes (1853-1892)

Comercio internacional por via do Amazonas com as Republicas limitrophes Perú, Bolivia, Venezuela e Colombia, registrado nos entrepostos de Belém e Manáos, no periodo de 1853-1892			
Annos	Valor oficial		Total
	Importação	Exportação	
1853	300\$000	2:560\$000	2:860\$000
1855	17:000\$000	129:045\$000	146:045\$000
1857	50:000\$000	427:832\$000	477:832\$000
1859	179:000\$000	320:000\$000	499:000\$000
1861	285:000\$000	184:000\$000	439:083\$000
1863	164:000\$000	309:587\$000	534:162\$000
1865	617:360\$000	603:287\$000	1.222:323\$000
1866	617:966\$000	693:511\$000	1.341:477\$000
1868	654:056\$000	445:039\$000	1.099:095\$000
1869	731:002\$000	652:934\$000	3.394:890\$000
1870	919:426\$000	1.071:943\$000	1.991:309\$000
1873	1.010:120\$000	936:540\$000	1.946:660\$000
1875	1.112:360\$000	1.238:510\$000	2.350:900\$000
1880	1.810:620\$000	2.236:190\$000	3.846:810\$000
1882	2.300:930\$000	2.010:305\$000	4.401:235\$000
1886	3.999:138\$000	2.587:050\$000	5.987:088\$000
1888	2.781:153\$000	3.103:901\$000	5.885:054\$000
1889	2.856:491\$000	1.967:812\$000	4.824:303\$000
1890	3.350:565\$000	5.311:073\$000	8.661:038\$000
1891	2.003:262\$000	3.211:747\$000	5.215:007\$000
1892	3.280:350\$000	5.970:280\$000	7.250:640\$000

Fonte: CAVALCANTI DE ALBUQUERQUE, Luiz R. **A Amazônia em 1893**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1894. p.122.

O estudo do advogado e político brasileiro Cavalcanti de Albuquerque, demonstra o crescimento do comércio internacional com as Repúblicas vizinhas na Amazônia.¹⁹⁴ O aumento comercial foi reflexo dos tratados e acordos em torno da navegação que foi fortalecido por meio das relações políticas estabelecidas, principalmente, entre os governos peruano e brasileiro, os

¹⁹⁴CAVALCANTI DE ALBUQUERQUE, Luiz R. Op. Cit. p. 57.

quais são objeto de discussão nesta pesquisa.

Para Cavalcanti de Albuquerque, no período anterior à 1853, não haviam sido fundados os povoados Letizia, Mancallueta, Pébas, Puerto Charles, Ucayali, Regis, Bocca del Tigre, Parinary, Elvira, San Pedro, Urarinas, Bocca del Huallaga, Santa Cruz, Playa de Tabatinga, Santa Maria e Santa Rosa, no Peru. Até 1853, a comunicação entre o Brasil e Peru era bastante difícil; a regularização do vapor pela Companhia do Comércio e Navegação facilitou a comunicação e o comércio nos portos e cidades.

No início da década de 1850, após a delimitação territorial pelo tratado de 1851, as localidades mais próximas da fronteira brasileira eram Jurimaguas, Huallaga, Loreto. Apesar da proximidade, a comunicação era mínima, e essa situação refletia na economia amazônica. A importação e exportação foram seções que dinamizaram o comércio de trânsito entre o Brasil e o Peru na bacia amazônica, ganhando expressiva notoriedade. A navegação a vapor foi se expandiu por meio das companhias de navegação, otimizando os cofres públicos com a introdução da Companhia de Mauá em 1852 e pelo vapor *Augusto*, de propriedade de Mr. Charles Collier, responsável por fazer viagens regulares até Jurimaguas, no Peru.

O início da segunda metade do século XIX trouxe medidas perspicazes que ampliaram o comércio, especialmente quando pensada através do rio Amazonas e seus tributários. Certamente, as vias fluviais concentraram instrumentos de prestígio na locomoção de cargas e pessoas na região amazônica, tendendo, inclusive, proporções na economia de mercado quando o rio foi aberto a todas as nações. O cenário político, econômico e comercial da região amazônica foi favorecido à medida que os acordos e tratados foram negociados e executados.

A partir de 1853, as províncias do Norte obtiveram impactos positivos em suas balanças comerciais. O Quadro VI sintetiza o aproveitamento ao Norte com a República do Peru, referindo-se ao comércio de trânsito peruano nas praças do Pará e Amazonas de 1853 a 1892. A partir dele, percebe-se o quanto a economia peruana teve notável desenvolvimento no território brasileiro, especialmente após a inauguração da navegação pela Companhia de Mauá pela segunda linha.

A crescente intensidade comercial aumentou após a abertura do rio a nações estrangeiras em 1867, geraram expectativas promissoras desde meados do XIX. A seguir:

Quadro 6 - Comercio do trânsito peruano nas praças do Pará e Amazonas (1853-1892)

Commercio de transito			
Annos	Importação	Exportação	Total
1853	300\$000	2:560\$000	2.860\$000
1855	11:000\$000	129:045\$000	146:045\$000
1857	50:000\$000	427 :832\$000	477:832\$000
1859	173:000\$000	230: 510\$000	409:510\$000
1861	285:000\$000	15:083\$000	439:083\$000
1863	164:574\$000	369:587\$000	534:162\$000
1865	617:360\$000	542:283\$000	1.159:319\$000
1866	606: 585\$000	631:400\$000	1.237:985\$00
1868	553:4.94\$000	381: 4.53\$000	934:94.7\$00
1870	886:212\$000	934:129\$000	1.820:310\$000
1880	1.360: 820\$000	1.740: 650\$000	3.101:120\$00
1891	4.492:958\$000	1.820:360\$000	3.313:318\$00
1892	1.963: 320\$000	2.657:420\$000	4.620:740\$000

Fonte: CAVALCANTI DE ALBUQUERQUE, Luiz R. **A Amazônia em 1893**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1894. p.125.

Cavalcanti de Albuquerque, que em seus estudos faz importantes apontamentos do comércio peruano, é perceptível o grande fluxo de importação e exportação de produtos. Diante do apresentado no Quadro VI do comércio internacional com as Repúblicas limítrofes - Peru, Bolívia, Venezuela e Colômbia -, e ao comparar com Quadro III, percebe-se que, até 1865, a importação do Peru apresentou relevância em relação às outras nações, já que o valor em réis é o mesmo nas duas tabelas. Em se tratando da exportação, até 1857, o valor em réis coincide o mesmo nos dados.

Além da via fluvial do rio Amazonas, entendo que o tratado de outubro de 1851 entre o Brasil e o Peru, juntamente com o desenvolvimento comercial dos dois países, favoreceu a assinatura de outras negociações com Repúblicas vizinhas, como os tratados firmados com as Repúblicas da Colômbia e Venezuela. A negociação entre Colômbia e Brasil tiveram início em 1853 por meio do tratado de amizade e limites¹⁹⁵, resultado da Convenção Fluvial¹⁹⁶ de junho do mesmo ano. Com a Venezuela, o primeiro tratado de limites e navegação fluvial negociado

¹⁹⁵ Tratado de Amizade e limites. 25 de julho de 1853. Prat. 08. Maço 02. Série 31 – Atos, acordos e tratados internacionais. Seção de Arquivo Histórico.

¹⁹⁶ Convenção de navegação fluvial. 14 de junho de 1853. Prat. 08. Maço 04. Série 31 – Atos, acordos e tratados internacionais. Seção de Arquivo Histórico.

com Império do Brasil foi assinado em 5 de maio de 1859, na cidade de Caracas¹⁹⁷.

Ainda que outras negociações tenham sido estabelecidas na Amazônia, a importação e exportação das atividades com o Peru ocupou espaço significativo nas Alfândegas do Pará e Amazonas, destacando-se sobretudo a importação do comércio de trânsito peruano para o território amazônico. Essa dinâmica gerou uma repercussão gerada pelas políticas diplomáticas dentro das economias de ambas as nações, pois resultou em saldos positivos no crescimento econômico.

José Carlos Mariatégui¹⁹⁸, apesar de não pesquisar sobre o período abordado nesta pesquisa, fez algumas reflexões sobre a situação peruana na segunda metade do século XIX. O cenário do Peru era composto por relações capitalistas de produção em seu comércio internacional, inicialmente baseado no comércio de sal e guano, e posteriormente na comercialização do algodão, uma produção agrícola exportável. A República dependia da burguesia industrial europeia¹⁹⁹, o que teve consequências no desenvolvimento comercial com a isenção de direitos.

Para Mariatégui, a dependência comercial estrangeira configurou um sistema de país consumidor e, que com os empréstimos feitos com governos europeus, reforçou a dependência do seu comércio de exportação à Europa e aos Estados Unidos da América. O comércio de importação e exportação do governo peruano estava refém do capitalismo europeu e norte-americano.

Partindo dos estudos de Paz Soldan de 1862 em *Geografía del Perú*, Tavares Bastos coletou dados importantes sobre o cenário econômico peruano. Na segunda metade dos Oitocentos, a República do Peru não possuía muito mais que 2 milhões de habitantes. No ano de 1859, sua exportação teve o valor de 16.715,672 pesos, além dos quais 6 milhões foram representados pelo ouro e prata. Quanto à importação, o valor foi de 15.819,222 pesos²⁰⁰. É relevante destacar que os produtos importados, mesmo os mais caros, eram isentos de grandes taxas. A taxa de direito para o comércio não ultrapassava a porcentagem de 25%, o que facilitava a entrada de mercadorias estrangeiras no Peru.

As principais alfândegas peruanas eram Iquitos, Arica, Islay, Callão, Huanchaco, San

¹⁹⁷ Projecto de convenção especial para facilitar a navegação pela mesma fronteira e rios. Estante 366. Prat. 02. Lata 495. Maço 03.

¹⁹⁸ MARIATEGUI, José Carlos. **7 ensaios da realidade peruana**. São Paulo: Ed. Alfa-ômega, 1975. p. 14-15.

¹⁹⁹ Trata-se de um momento em que os meios de produção capitalistas impulsionaram o desenvolvimento industrial na Europa. A República peruana dependeu das técnicas europeias para o consumo de mercadorias.

²⁰⁰ BASTOS, Aureliano Cândido Tavares. Op. Cit. p. 246.

José e Payta. Nessas localidades, a navegação nacional e estrangeira permitiu a intensificação do comércio. A República do Peru tinha a seguinte organização do comércio em seu território: dividido em 14 departamentos e suas províncias, que, por sua vez, eram divididas em distritos. Além disso, possuía duas províncias litorais nas margens do Pacífico.

O crescimento comercial das regiões dependia da quantidade de habitantes dos departamentos, uma vez que a região carecia de indivíduos para intensificar o fluxo do comércio de trânsito. É possível que tenha sido uma questão debatida no governo peruano. Apesar da escassez de dados, pelo menos nove departamentos ocupavam área estratégica interessante para intensificação do comércio entre os dois países, devido à bacia hidrográfica do rio Amazonas. O quadro VII refere-se ao número de habitantes dos principais departamentos promissores para a economia amazônica peruana com a efetivação do tratado de 1851:

Quadro 7 - Departamentos peruanos e número de habitantes em 1859

Departamento	Habitantes
Amazonas	28.000
Huancavelica	76.000
Ayacucho	130.000
Cuzco	800.000
Cajamarca	120.000
Libertad	80.000
Ancas	190.000
Junin	210.000
Puno	246.000
Total	1.880.000

Fonte: BASTOS, Aureliano Cândido Tavares. O vale do Amazonas: a livre navegação do Amazonas, estatística, produções, comércio, questões fiscais do vale do Amazonas. Rio de Janeiro, B. L. Garstep, Livreiro Editor, 1869. p. 256.

Outras regiões foram importantes para Peru, como a região de Loreto, pois era curso fluvial do rio Amazonas. Tavares Bastos, ao mencionar Loreto, e compará-la com a situação da província do Amazonas no Brasil, destacou que ambas localidades careciam de povoamento e exploração. Por outro lado, ele compreendia o potencial econômico e próspero que poderiam ser alcançados caso fossem estabelecidas políticas de administração que direcionassem o desenvolvimento local.

Em relação aos habitantes de Loreto, cerca de 90.000 indivíduos habitavam a região, sendo 40.000 indígenas nas margens do Yavari, Napo e Pastaza, no ano de 1861. A República peruana desfrutava do comércio de gêneros agrícolas ou matérias-primas, uma que

transformadas em produtos, ocuparam espaço significado na economia nacional. Em 1866, quando Loreto passou a ser um departamento²⁰¹.

A região de Loreto apresentava um possível desenvolvimento industrial e comercial interessante no século XIX à República peruana. Suas províncias cultivavam distintos produtos para o comércio, e, pelos tributários do rio Amazonas, a relação comercial entre o Brasil e Peru configurava-se propícia, já que o número de habitantes era conveniente ao governo brasileiro em expandir suas mercadorias.

Ainda sobre Loreto, a região contava com a povoação de Iquitos e era um lugar próspero do departamento. Em 1864, com 654 habitantes, incluindo 200 indivíduos empregados nos navios dos portos. Iquitos ganhou notoriedade devido o desenvolvimento de oficinas na fabricação de tijolos, com 39 operários - 29 ingleses e 10 peruanos - que produziam cerca de 30.000 ao dia. Em contrapartida, ao Norte do Brasil, as províncias do Pará e Amazonas careciam de oficinas no fabrico de tijolos.²⁰² Essa situação também aconteceu com as serrarias, no beneficiamento da madeira. Entendo que é provável que os dois países tenham comercializado esse produto devido à proximidade.

Quatro províncias compuseram a divisão administrativa peruana: Huallaga, Alto-Amazonas, Huanchaco e Baixo Amazonas. A região atraía a atenção de viajantes pela extensão de terras firmes propícias à agricultura. Na província do Baixo Amazonas, o algodão, a salsaparrilha, a baunilha, a tartaruga, o óleo, o peixe salgado e as madeiras, foram gêneros e produtos comercializados. Na província de Huallaga, nas margens do rio de mesmo nome, destacava-se a extração do sal, a pesca e a venda do peixe salgado. A província de Huallaga também contava com minas de sal, e às margens do rio Ucayali, indígenas cultivavam bananas, mandioca, cana, café, arroz, milho, café, trigo, coca, algodão (após a fabricação do tecido, serviam de moeda de troca no interior da província) e bombanassa (matéria-prima de onde produzia os chapéus de palha).²⁰³

Os estudos de Tavares Bastos são interessantes para entender que, a partir do tratado de 1851, o comércio Brasil-Peru ampliou a variedade de mercadorias que podiam ser comercializadas, atendendo a demandas internas de acordo com a necessidade de cada país. Esse setor tendia a crescer à medida que a navegação a vapor se consolidava até pontos penetráveis da bacia amazônica.

²⁰¹ Os departamentos peruanos eram divididos em subdivisões administrativas nas províncias.

²⁰² BASTOS, Aureliano Cândido Tavares. Op. Cit. p. 262.

²⁰³ BASTOS, Aureliano Cândido Tavares. Op. Cit. p. 259-161.

Tanto o Peru como o Brasil acabavam por beneficiar-se, pois as exigências sociais e as mudanças capitalistas impuseram novas estruturas sociais, inclusive na organização das habitações. O comércio de exportação peruana ao Brasil gerou expressivos números no porto do Pará desde 1857. Em 1864 e 1865, o valor quase chegou a 550:000\$000 réis. No quadro abaixo, esses números são explicitados:

Quadro 8 – Exportação peruana ao porto do Pará (1857-1865)

Anos	Valores
1857	490:541\$100
1858	493:550\$000
1859	474:111\$125
1860	318:579\$000
1861	311:485\$720
1862	367:476\$000
1863	505:925\$843
1864-1865	549:498\$540

Fonte: BASTOS, Aureliano Cândido Tavares. O vale do Amazonas: a livre navegação do Amazonas, estatística, produções, comércio, questões fiscais do vale do Amazonas. Rio de Janeiro, B. L. Garstep, Livreiro Editor, 1869. p. 266.

Os anos de 1862 e 1863 apresentaram um desempenho inferior em termos de comércio, devido ao não pagamento da subvenção peruana à Companhia de Mauá e possivelmente ao conflito diplomático e de navegação em Óbidos, no Pará, que envolveu os vapores de guerra *Morona* e *Pastaza*. Nos anos que precederam a abertura do rio Amazonas, os cofres públicos peruanos já começavam a se animar. Diferentes produtos foram exportados do Peru até o porto do Pará, conforme detalhado a seguir:

Quadro 9 – Produtos peruanos exportados ao porto do Pará (1864-1865)

Produtos	Quantidade	Valores
Algodão em lâ (libras)	9.048	4:090\$000
Arroz em casca (alqueires)	8	28\$800
Aves domésticas	54	46\$000
Breu em pães (libras)	246	16\$000
Chapéus de palha	120.112	629:200\$050
Carne de salmoura (libras)	336	53\$060
Farinha de mandioca (alqueires)	51	216\$000
Fio de **** (libras)	1.512	567\$000
Frutas	2.000	8\$000
Gado vaccum (número)	4	100\$000
Goma elástica (libras)	3.186	1.601\$400
Peixe seco (libras)	52.606	8:260\$000
Redes de fio de tucum	812	925\$900
Redes de pescar	4	70\$000
Salsa (libras)	4.336	1:693\$459
Tábuas	6	10\$800
Tabaco em rolos	2.403	1:180\$475
Tartarugas vivas	30	35\$4000
Diversos	-	1:180\$000

Fonte: BASTOS, Aureliano Cândido Tavares. O vale do Amazonas: a livre navegação do Amazonas, estatística, produções, comércio, questões fiscais do vale do Amazonas. Rio de Janeiro, B. L. Garstep, Livreiro Editor, 1869. p. 267

Pelo trabalho desenvolvido por Tavares Bastos, observa-se que o porto do Pará consumia muitos chapéus de bombanassa ou palha. No período de 1864 até 1865, cerca de 120.112 foram comercializados no território amazônico. O valor variava entre 6\$000 a 7\$000 réis no território paraense. O produto era produzido na capital do departamento de Loreto.

Quadro 10 - Principais produtos importados do Pará para o departamento de Loreto (1864-1865)

Produto	Valor
Manufaturas de algodão	225:518\$000
Manufaturas de lã	17:127\$000
Manufaturas de seda	7:133\$000
Manufaturas de linho	4:138\$000
Manufaturas mistas	1:134\$000
Roupa feita	14\$000
Ferragens (principalmente norte-americanas: facas, terçados, machados)	31:052\$000
Vinhos	13\$781
Cervejas	14\$000
Bebidas espirituosas	11\$517
Conservas alimentares	10\$000
Carnes salgadas em barricas	10\$000
Calçados	7\$000
Stearinas	5\$000
Cera em velas	5\$000
Kerosene	5\$000
Papel	5\$000
Bolacha comum, doces, etc...	5\$000
Obras de cobre	4\$000

Fonte: BASTOS, Aureliano Cândido Tavares. O vale do Amazonas: a livre navegação do Amazonas, estatística, produções, comércio, questões fiscais do vale do Amazonas. Rio de Janeiro, B. L. Garstep, Livreiro Editor, 1869. p. 270.

As manufaturas de algodão ocuparam o primeiro lugar nas importações. Em 1865, foram consumidas 826,064 jardas consumidas na República peruana. A quantidade expressiva do algodão no departamento de Loreto refere-se a tecidos como: chitas, 504,718; algodão fino, 86,940; madapolões, 77,044; riscados, 50,525; algodão grosso linho, 43,795²⁰⁴.

O processo da manufatura do algodão acontecia da seguinte maneira: o algodão era exportado para Europa, onde era transformado em produto, e o Peru importava ao seu território pelo porto do Pará, e seguia para Loreto, no Peru. Em o Diário do Pará, o jornal anunciou o patacho inglês *Firist*²⁰⁵ e a barca inglesa *Empresa*²⁰⁶, exportando ao Peru volumes das seguintes

²⁰⁴BASTOS, Aureliano Cândido Tavares. Ibid.. p. 270.

²⁰⁵ Diário de Belém. 03/08/1868. p.3.

²⁰⁶ Diário de Belém. 03/08/1868. 04/04/1869. p .2.

mercadorias: tecidos de algodão; de linho; cordas de algodão e camisas de algodão.²⁰⁷ Com essa conjuntura, percebe-se que o comércio peruano enquadrou uma dependência da indústria europeia para a fabricação de materiais derivados do seu principal produto exportador.

O rio Amazonas e seus afluentes, foram elementos importantes para o comércio de trânsito na Amazônia. As mercadorias enviadas não se restringiam apenas a Loreto; por ser departamento limítrofe, o acesso aos produtos importados chegava em Loreto, e em seguida, a outros departamentos mais próximos dos Andes. Nas áreas onde a entrega das mercadorias não podia ser feita por via fluvial, o transporte era realizado por indígenas por longos caminhos. Como escreveu Tavares Bastos:

Os índios, desde a mais tenra idade, habituam-se a esse serviço de animaes ele carga. Transportam um peso de 3 a 4 arrobas por um pequeno salario, 4 a 5 piastras, durante 10 e mais leguas. E' quasi incrível a dedicação desses homens; recorda os Incas, e a submissão despótica a que elles por seculos acostumaram o povo. O atrazo dessa região, avalia-se considerando que a falta de braços é aggravada em parte pela distracção dos índios parn serviços de bestaa de carga! Ainda assim o commercio prospera.²⁰⁸

A entrada de produtos estrangeiros no Peru por via fluvial atendia também a regiões distantes das capitais dos departamentos. E apesar da dificuldade de acesso, havia uma estrutura e organização no território peruano do envio da mercadoria. Os indígenas desempenhavam um papel importante na sistematização do transporte e na expansão de gêneros e produtos estrangeiros para regiões mais interioranas, uma vez que o governo tinha interesse em estimular o mercado e o aumento no consumo. Os dados coletados não tenham permitido identificar detalhadamente como o processo ocorria, entende-se que o Peru procurou introduzir mercadorias nas áreas mais afastadas do transporte fluvial por mão de obra indígena.

Apesar dos poucos dados estatísticos sobre o comércio de trânsito peruano a partir de 1870, o levantamento nos periódicos²⁰⁹ nos permitiram a identificar as empresas responsáveis pelos produtos. Os proprietários eram de origem brasileira, peruana, inglesa, portuguesa e norte-americana. No Anexo II, o material coletado indica quais empresas exportavam para o Brasil, e ainda, a quantidade em quilogramas, hectares, ditas ou arrobas dos gêneros transportados.

Os vapores *Augusto*, *João Augusto*, *Macapá*, *Teixeira e Ruiz*, *Teixeira da Cunha*, *Amazonia* e *Huallaga* transportavam gêneros, tais como: borracha; borracha fina; pirarucu;

²⁰⁷ Ver Anexo II.

²⁰⁸ BASTOS, Aureliano Cândido Tavares. Ibid.. p. 272.

²⁰⁹ Ver Anexo II.

peixes; caucho; cacau; castanha; salsa e os chapéus do Peru ou bombanassa. Na década de 70, os chapéus de bombanassa tiveram queda na exportação. Em contrapartida, a República peruana desenvolveu uma robusta comercialização do pirarucu, peixes diversos, borracha e borracha fina. O cacau e a salsa permaneceram estáveis. Até o fim do século XIX, outros gêneros e produtos foram incorporados à produção agrícola peruana, expandindo o setor comercial.

O trabalho desenvolvido por Tavares Bastos revela dados interessantes para refletir sobre a situação peruana na segunda metade do século XIX. Este período anterior à abertura do rio Amazonas em 1867, mostra que o Peru contabilizou resultados crescentes a partir da introdução da navegação a vapor pela segunda linha de Mauá em 1853. A negociação diplomática em 1851 e seus avanços e recuos em torno da bacia do rio Amazonas impactaram diversos aspectos, incluindo a inserção de mercadorias estrangeiras e escoamento de produtos pelo porto do Pará.

A praça comercial de Belém, na província do Pará, foi a principal zona mercantil na entrada e saída de produtos na Amazônia. Era o local onde se resolviam os negócios que envolviam planos políticos, operações mercantis, explorações comerciais, sede de companhias nacionais e estrangeiras. Essa situação deveu-se à sua posição geográfica, tornando o porto uma escala obrigatória para todas as embarcações que navegam na Amazônia.

A produção agrícola e extrativista da Amazônia nos Oitocentos ofereceu diferentes produtos ao comércio exportador. Entre 1853 e 1892, a praça do Pará desenvolveu sua economia na produção de algodão, arroz, açúcar, couro, cumaru, grude de peixes, borracha (goma elástica), castanha, guaraná, madeiras, óleo vegetais, salsa, urucum, fumo ou tabaco, mandioca e piaçava²¹⁰ - detalhados no Anexo I. Segundo Cavalcanti de Albuquerque, a diversidade de produtos conferiu à região amazônica um diferencial econômico em relação a outras regiões.

Durante a segunda metade do século XIX, o comércio no Pará foi bastante bem dinâmico, impulsionado pela riqueza natural na Amazônia. No ano de 1858, a praça de Belém registrou baixos números na sua exportação, o que provavelmente não se deveu apenas aos conflitos envolvendo vapores de guerra peruanos, mas também ao fato de que, naquele ano, Brasil e Peru negociaram a navegação do rio Amazonas, concedendo livre passagem ao governo peruano. Isso levou a um aumento nas exportações na praça de Belém.

Embora a produção agrícola do cacau não tenha constado nas estatísticas de Cavalcanti de Albuquerque. Em contrapartida, o gênero gerava duas safras anuais. Na Chocolataria

²¹⁰ Encontra-se no Anexo I o quadro referente aos produtos agrícolas e extrativistas da praça de Belém, entres os anos 1853 e 1892. CAVALCANTI DE ALBUQUERQUE, Luiz R. Op. Cit. 61-69.

Paraense, estabelecimento do empresário Felipe Lima, o cacau era transformado em chocolate. Apesar da exploração, o cultivo não foi tão desenvolvido.²¹¹

Na região amazônica, a província do Amazonas viu sua economia florescer com a produção agrícola. Na década de 1850, o pirarucu, a salsa, o tabaco, o óleo de copaíba, a castanha, a manteiga de tartaruga e a goma elástica foram os gêneros mais exportados²¹².

O Amazonas era a região menos povoada na segunda metade do século XIX, contando com pouco mais que 40.000 mil habitantes em 1861.²¹³ Sua capital, Manaus, era a principal via para o desenvolvimento econômico e comercial. Em 1864, o Amazonas exportou a soma de 887:511\$000 mil réis, e importou, 744:656\$000 mil réis, sendo 4 :035\$000 de mercadorias peruanas, que incluíam 512 chapéus de palha e 385 arrobas de peixe seco²¹⁴.

A exportação do Amazonas cresceu na década de 1860, e a pesca foi um dos setores que fortaleceram os cofres da alfândega. Nos anos de 1863-1864, o peixe seco contabilizou 221:119\$400 mil réis. Esteve atrás apenas da goma elástica, que gerou de 512:575\$000 mil réis na renda pública. Outros produtos como a castanha, o óleo de copaíba, a piaçava e a salsa, também tiveram espaços na exportação, embora a quantia dos quatro gêneros tenha se limitado a uma média de 30:000\$000 mil réis. No anexo III ²¹⁵, contém todos os gêneros, quantidades e valores do comércio do Amazonas.

A partir da década de 1870, alguns produtos sofreram queda na produção, a exemplo do algodão, arroz, couro, cumaru, salsa e urucu. Os gêneros que se mantiveram estáveis foram o açúcar, o guaraná, a madeira, os óleos vegetais, os grudes de peixes e o fumo ou tabaco. A castanha ocupou uma produção variável, enquanto a borracha tornou-se um produto altamente valorizado no cenário internacional.

Com a valorização da borracha, a expansão do produto na Amazônia brasileira chamou atenção pelos números gerados na comercialização. Em 1872, o trânsito comercial da praça de Belém foi de 7.590.300 kg no valor de 8.987:420\$000 mil réis. Já em 1884, a alfândega de Belém contabilizou o comércio de 40.793.603 kg, com 21.890:600\$000 mil réis, um salto de 5 vezes a mais em um pouco mais de uma década. Nos anos seguintes, o comércio se estabilizou, registrando 14.469.907 kg e 54.223:811\$659 réis em 1892.

²¹¹ CAVALCANTI DE ALBUQUERQUE, Luiz R. Ibid. 70.

²¹² BASTOS, Aureliano Cândido Tavares. Ibid.. p. 228. Ver Anexo III.

²¹³ BASTOS, Aureliano Cândido Tavares. Ibid.. p. 218.

²¹⁴ BASTOS, Aureliano Cândido Tavares. Ibid.. p. 226.

²¹⁵ BASTOS, Aureliano Cândido Tavares. Ibid.. p. 229. Ver Anexo III.

Como afirmou Bárbara Weinstein²¹⁶, a expansão e o crescimento comercial da borracha tiveram seu “boom” a partir da década de 1870, apresentaram prosperidade incomum e pouco duradoura. A estagnação estrutural do processo de exploração do látex, os baixos valores de exportação e os lucros concentrados nas mãos de estrangeiros e da elite local trouxeram consequências. Os esforços para intensificar a colonização, cultivar, melhorar o transporte, criar crédito agrícola, desenvolver a indústria local e diversificar a atividade extrativista não foram suficientes para garantir uma produção estável na Amazônia.

A prosperidade na Amazônia sobreveio muitos debates políticos sobre a incorporação da região em uma dimensão nacional. A posição das importações e exportações na região desenrolou interesses por meio da navegação, levando ao desenvolvimento do setor comercial, discutido nas negociações firmadas entre o Brasil e Peru, que fortaleceram ambos os Estados no cenário internacional.

Para Luciana Martins Furtado²¹⁷, a abertura do rio não facilitou apenas a comunicação, mas também estabeleceu uma política de relações entre as nações. Através dos portos às margens do rio Amazonas, as negociações estabelecidas movimentaram e favoreceram laços comerciais, colocando as nações em um panorama internacional de comércio.

As províncias da região Norte do Brasil ganharam notoriedade a partir das negociações internas. A introdução do vapor em 1853 acarretou um fomento gradual no comércio amazônico. A alfândega de Belém obteve expressivos valores na exportação a partir de 1852, destacando-se a expansão da borracha, que possibilitou e ampliação da presença de gêneros amazônicos no comércio internacional. Em Manaus, o comércio também se desenvolveu com maior dimensão na década de 1870²¹⁸ - os dados detalhados das Alfândegas estão detalhados no Anexo V-. Em um intervalo de 10 anos, a renda geral da Amazônia em 1872 foi 5.282:729\$287 mil réis; em 1882, 10.925:006\$142 mil réis; e, em 1892, manteve-se em 12.767:335\$533.

É importante observar os dados dos comerciais das praças do Brasil e dos departamentos do Peru, pois eles são resultados de uma negociação que teve início na década de 50 do século

²¹⁶ WEINSTEIN, Barbara. **A Borracha na Amazônia: Expansão e Decadência (1850-1920)**. São Paulo: Hucitec, 1993. p. 90-94.

²¹⁷ FURTADO, Luciana Martins. **Nas pedras do caos: cidade, cotidiano e trabalho – Belém do Pará (1852-1812)**. Dissertação (Programa de Pós-graduação em História Social da Amazônia), Universidade Federal do Pará. Pará, 2015.

²¹⁸ CAVALCANTI DE ALBUQUERQUE, Luiz R. **A Amazônia em 1893**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1894. p.132-133. Ver Anexo V.

XIX. Os tratados e acordos assumiram um papel importante, envolvendo questões relacionadas à política agrária, à introdução do vapor e à abertura do rio Amazonas em 1867, além de aumentar a exportação e importação de gêneros e produtos. Após os debates apresentados na Assembleia Legislativa no Brasil e os avanços e recuos em torno da navegação e dos limites, é possível observar que as negociações foram materializadas com expressivos números no desenvolvimento comercial. Assim, constituiu-se a relação diplomática entre o Brasil e a República do Peru ao longo dos Oitocentos.

CONCLUSÃO: NAVEGANDO OS RIOS AMAZÔNICOS

Em fevereiro de 1871, o jornal *O Liberal do Pará*²¹⁹ publicou uma passagem intitulada “O Amazonas”, extraída do *The Andes and The Amazone*, estudo desenvolvido pelo naturalista norte-americano, James Orton M.A, que dizia assim:

A extensão de comunicação internas que o Amazonas oferece é sem rival. Os seus tributários são tantos e tamanhos que banham todos os países do continente, excetuando o Chile e Patagonia. A América do Sul está bem cortada pelo seu sistema de rios; o Amazonas começa a 60 milhas do pacífico; o Tapajós e Madeira vão ter ao Prata e o Negro mistura suas águas com as do Orinoco. Os tributários estão também entre casados por meio de canais naturais, em tamanho número que a região central do Amazonas é realmente uma rede de ilha

Em meados do século XIX, o interesse em torno dos rios amazônicos já havia atingido amplas discussões entre os países na América do Sul. A passagem de James M.A é interessante quando pensada através dos rios e os benefícios em torno da navegação para além do rio Amazonas e seus afluentes. A introdução do vapor facilitou a comunicação e reuniu outros rios e bacias hidrográficas na América Latina. De forma geral, o trecho acima contempla as vantagens que a República do Peru e o Brasil obtiveram a partir dos recursos naturais, os rios.

As negociações envolvendo o comércio, a navegação e os limites pautaram decisões políticas entre o Brasil e a República do Peru na segunda metade do século XIX. O processo da relação diplomática desenvolvida neste estudo foi baseado em torno dos rios da bacia amazônica, pois no século XIX, o escoamento de gêneros e produtos em maior escala dependia da navegação. O rio Amazonas foi uma rota alternativa ao escoamento de gêneros e produtos, principalmente, por possibilitar saída para o oceano Atlântico, em menor custo e período.

Neste trabalho, buscou-se dar conta de uma série de questões e interesses dos Estados nacionais, mas que durante o processo de execução, houve avanços e recuos. A dinâmica das políticas negociadas para a Amazônia buscou, por um lado, resguardar a soberania nacional na parte brasileira, assim como, efetivar através dos tratados uma política que desse conta de fomentar as economias peruana e brasileira. O debate a partir de outubro de 1851, quando foi assinado o Tratado de comércio, navegação e limites entre Brasil e Peru, envolveu interesses que consumaram adotar instâncias antes não pensadas, que se estenderam até ao fim do século XIX.

A fim de legitimar as terras indefinidas pelos Tratados de Madrid (1750) e Santo

²¹⁹ O Liberal do Pará. 16/02/1871. p. 1-2.

Ildefonso (1777), as memórias desenvolvidas por intelectuais e políticos ribeirinhos nos Oitocentos evidenciam um espaço de disputa, desde a época do “descobrimento” do Novo Mundo. Nesse sentido, o escopo do trabalho voltou-se a pensar os acontecimentos na região amazônica, pois apesar de ter sido tratada nas documentações como uma localidade marcada pelo atraso, os rios da bacia hidrográfica do Amazonas despertaram interesses, e assim, buscou-se delimitar os limites através dos recursos naturais.

É claro que, nesse panorama, trata-se de um momento em que a catequização dos indígenas era fundamental ao interesse dos Estados, e estes agentes, foram importantes para legitimação do espaço. A disputa em torno do território se estendeu por séculos, e o rio Amazonas e seus tributários foram importantes vias para atender as demandas dos governos.

Com a independência dos países na América do Sul, os Estados nacionais buscaram através dos tratados e acordos estabelecer uma negociação que aproximasse a relação diplomática, mas que também, dessa conta da navegabilidade, do comércio e a definição de limites. É importante pensar que apesar das pressões externas norte-americanas para o acesso na região amazônica, o Brasil e o Peru possuíam interesses em comum, visto que, são países interligados por recursos naturais geográficos e hidrográficos, e definiram tratativas relevantes para a diplomacia.

Em meados do século XIX, a relação diplomática Brasil-Peru deu início a um novo momento de suas políticas internacionais, e, surtiram efeito nas rendas da economia nacional. Com a introdução do vapor e efetivação da navegação a partir de 1853 até Nauta, no Peru, os números gradativamente tornaram-se mais expressivos. Esse cenário tornou-se mais promissor, a partir de 1858, quando foi permitida a permissão peruana para navegar o rio Amazonas. Além disso, com a abertura do rio a todas as nações estrangeiras em 1866, o comércio de trânsito nas praças, regiões e portos do Peru e Brasil, receberam distintos gêneros, produtos e mercadorias de outros continentes.

Nesse sentido, procurou-se entender a dinâmica da relação diplomática e política entre os dois países ribeirinhos. No entanto, a negociação envolveu assuntos diversos, que levou a pensar temas como a colonização das terras próximas aos limites estabelecidos, em ampliar o comércio com os povos amazônicos nas áreas mais interioranas, e, que também, facilitou a inserção de produtos no cenário do comércio internacional.

Os debates na Assembleia Legislativa do Brasil configuraram demandas provenientes da tratativa em 1851. O Império do Brasil adotou uma política a fim de resguardar a soberania nacional frente aos países limítrofes. Nesse contexto, foi localizado conflitos diplomáticos, a exemplo do caso dos vapores de guerras peruano no Pará. Apesar de terem estremecido a

relação temporariamente, elevou os debates na Câmara e no Parlamento sobre a necessidade de efetivar políticas de exploração, povoamento e ocupação de gentes, e que, estruturaram o interior amazônico, seja com fortificações ou indivíduos na fiscalização do comércio.

A intenção em analisar os discursos de deputados e senadores teve como objetivo identificar as divergências e convergências a partir da negociação de outubro de 1851. As problemáticas levantadas pelo Poder Legislativo engendram interesses, precauções e questões que fazem parte dos encontros e desencontros da relação diplomática entre o Brasil e o Peru. Os tratados e acordos assumiram caráter decisivos na política brasileira, pois a partir deles, foram encaminhadas políticas para os aldeamentos indígenas e fundação de colônias que garantisse a soberania do Brasil. Diante disso, somados às necessidades amazônicas, constituiu-se uma política em torno das delimitações de limites, comércio e navegação.

A natureza e o rio Amazonas foram pontos fundamentais para se iniciar uma relação diplomática, como também, revelou embates quando os processos históricos voltaram a ser questionados. O processo de consolidação da política na Amazônia consumiu disputas territoriais acompanhadas de interesses comerciais e econômicos. Por sua vez, tanto o Brasil como o Peru buscaram legitimar o uso da terra, e assim, fomentar o comércio.

No século XIX, as mudanças capitalistas e a adoção de políticas externas estiveram no eixo de discussão dos parâmetros internacionais, especialmente para fins comerciais e no transporte de cargas e pessoas. Os tratados e acordos adotados, procuraram desenvolver suas economias e “conhecerem” seus limites. À medida que outros interesses surgiram, as negociações foram ratificadas, assim aconteceu com a navegação. Era significativo fomentar a relação na América do Sul, pois isso interferiu na expansão e atuação de diversas empresas e indivíduos entre territórios vizinhos.

O crescimento comercial do Brasil e Peru foi possível a partir da liberdade comercial. Desde o período delimitado nesta pesquisa até 1892, foi identificado aumento do comércio de trânsito com a importação e exportação de produtos, gêneros e mercadorias. Pouco a pouco, os países reforçaram os cofres públicos e promoveram a troca de produtos, o que viabilizou assumirem outras escalas no cenário do comércio internacional.

Os estudos sobre Amazônia apontam a borracha como principal produto exportador na segunda metade do século XIX. Neste estudo, procuramos dar conta da diversidade dos produtos e gêneros comercializados na Amazônia, a fim de demonstrar a riqueza e a biodiversidade. Isso tornou possível identificar as especificidades das mercadorias exportadas pelo Brasil e pelo Peru, bem como e localizar as regiões de maior produtividade.

O desenvolvimento do comércio peruano e brasileiro baseou-se em uma economia

agrícola exportadora de matérias-primas para Europa e Estados Unidos da América. Esse processo, apesar de dependente do modo de produção de outros continentes, permitiu movimentar o comércio de trânsito e introduzir os diferentes produtos amazônicos no cenário internacional. Em contrapartida, perceber a presença da Inglaterra na Amazônia é, certamente, uma política expansionista com interesses econômicos e comerciais.

Os tratados e acordos movimentaram a navegação em várias regiões do território brasileiro e peruano. A partir das negociações, foi possível identificar quais eram as principais regiões e zonas comerciais, que, geralmente, estavam próximas aos tributários da bacia hidrográfica do rio Amazonas. A movimentação comercial fez com que aumentasse o fluxo de empresas e linhas no trajeto da navegação, com maior fluxo a partir da abertura do rio, em 1866. Os tratados e acordos em torno dos rios permitiram estruturar os portos, como também, construir um novo olhar para a Amazônia.

O Brasil e o Peru estabeleceram relações e debates em torno dos rios, e os interesses a favor ou contra as negociações por vezes recuaram. A negociação de políticas que debateram a navegação, o comércio e os limites puseram aos governos pensar os diferentes povos. Não se trata apenas de uma política de relações exteriores, mas acarretou decisões que inseriram os países no comércio das relações internacionais.

Entendo que os acordos, tratados e decretos foram medidas adotadas ao fomento do comércio, definição dos limites e introdução do vapor, que visaram fortalecimento da economia. Vários outros tratados e acordos estiveram em negociação ao longo da segunda metade do século XIX. Este é um trabalho que amplia os estudos sobre a Amazônia e América Latina, mas que são processos que compõem distintos jogos de interesses e disputas a partir dos rios e negociações políticas adotadas. Outros países limítrofes firmaram acordos entre si, a exemplo de países como a Colômbia, a Venezuela e a Bolívia.

Mesmo que outros tratados tenham sido firmados na Amazônia, o interesse no desenvolvimento deste trabalho tem a ver ao fato de que, através do rio Amazonas e seus afluentes, o Brasil e o Peru, interligados pela geografia e hidrografia, tiveram impactos substanciais na economia ao longo da segunda metade século XIX.

REFERÊNCIAS

- AMARAL, Josali do. **Nos confins do Império: ocupação da Amazônia ocidental, fronteiras, navegação e comércio (1822-1870)**. 2018. Tese (Doutorado do Programa de Pós-Graduação da Universidade Federal de Pernambuco). Universidade Federal de Pernambuco. 2018.
- BANDEIRA, Moniz. **A presença dos Estados Unidos no Brasil** (Dois séculos de história). 2ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978.
- BASTOS, Carlos. **No Limiar dos Impérios: projetos, circulações e experiências na fronteira entre a Capitania do Rio Negro e a província de Maynas (c.1780-c.1820)**. Tese. (Doutorado em História). Universidade de São Paulo. São Paulo, 2013.
- BRITO, Roberta Kelly Lima de. **Vapores de Mauá: A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas (1852-1871)**. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal do Amazonas. Amazonas, 2018.
- BUENO, Clodoaldo. **Pan-americanismo e projetos de interação: temas recorrentes na história das relações hemisféricas (1826-2003)**. *Política Externa* (USP), São Paulo, v.13, n.1, p. 65-80, 2004.
- BOBBIO, Norberto. **Política e moral**. In: BOBBIO, Norberto. *Teoria Geral da Política: A Filosofia Política e as Lições dos Clássicos*. Editora Campus.
- FEBVRE, Lucien. **O Reno: história, mitos e realidades**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.
- GOES FILHO, Synesio Sampaio. **Navegantes, bandeirantes, diplomatas: um ensaio sobre a formação das fronteiras do Brasil**. Brasília: FUNAG, 2015.
- GONÇALVES, Ronaldo Pereira. **Brasil e Peru no século XIX: uma história pouco amistosa**. *Revista Faz Ciência*, v.11, n.13 Jan./Jun. 2009.
- GREGÓRIO, Vitor Marcos. **Os deputados e o rio: os debates de 1853 sobre a navegação a vapor no rio Amazonas e o sistema representativo no Brasil Monárquico**. *Revista de História* 162 (1º semestre de 2010).
- GREGÓRIO, Vitor Marcos. **Uma face de Jano: A navegação do rio Amazonas e a formação do Estado brasileiro (1838-1867)**. Dissertação (Programa de Pós-graduação em História Social), Universidade de São Paulo. São Paulo, 2008.
- GREGÓRIO, Vitor Matos. **O progresso a vapor: navegação e desenvolvimento na Amazônia do século XIX**. *Nova Economia* _Belo Horizonte_ 19 (1) 185-212 _janeiro-abril de 2009.
- HARLEY, Brian. Mapas, saber e poder. **Confins** (Online), 5 | 2009, posto online em 24 abril 2009. URL : [http:// confins.revues.org/index5724.html](http://confins.revues.org/index5724.html).
- HOBSBAWN, Eric J. **A era do capital (1848-1875)**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.

KAREH, A. C. E. **A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas e a defesa da Amazônia brasileira**: "o imaginado grande banquete comercial". Anais do V Congresso Brasileiro de História Econômica e 6ª Conferência Internacional de Empresas, 7 de setembro de 2003.

LEAL, Victor Nunes. **Coronelismo, enxada e voto: município e o regime de representatividade no Brasil**. 7ª ed. São Paulo: Companhia de Letras, 2012.

LESSA, Carlos. **O Rio de Todos os Brasis**: Uma Reflexão em Busca de Auto-estima. Rio de Janeiro: Record. 2000.

LYNCH, John. **As origens da independência da América espanhola**. In: *História da América Latina: Da independência a 1870*, v. III, Leslie Bethell (Org.). Trad. Maria Clara Cescato. – 1. ed., 2. Reimpr. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo; Brasília, DF – Fundação Alexandre Gusmão, 2009.

MAGNOLI, Demétrio. **O corpo da Pátria**: imaginação geográfica e política externa no Brasil (1808-1912). 2ª edição. Niterói: Ingá. 2022.

MARIATEGUI, José Carlos. **7 ensaios da realidade peruana**. São Paulo: Ed. Alfa-ômega, 1975.

MARIN, Rosa Elizabeth Acevedo. **Civilização do rio, civilização da estrada**: transportes na ocupação na Amazônia nos séculos XIX e XX. Belém: NAEA, 2004.

MEDEIROS, Fernando Sabóia. **A liberdade de navegação do Amazonas (relações entre o Império e os Estados Unidos da América)**. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1938.

MOTTA, Márcia. **Nas fronteiras do poder**: conflito e direito à terra no Brasil do século XIX. 1ª ed. Rio de Janeiro: Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro/Vício de Leitura, 1998.

NOVAIS, Fernando Antonio. **Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777-1808)**. 7. ed. São Paulo: Hucitec, 2001.

NUNES PEREIRA, Pablo. **Os almirantes dos rios**: relações sociais, poder e combate fluvial na Amazônia (1868-1924). Tese (Programa de Pós-graduação em História Social da Amazônia), Universidade Federal do Pará. Pará, 2021.

POLANYI, Karl. **A Grande Transformação**: as origens de nossa época. 2ª ed. Rio de Janeiro, Editora Campus, 2000.

PRADO JR, Caio. **História Econômica do Brasil**. 41ª ed. -São Paulo: Brasiliense: 1994.
REIS, Arthur Cesar Ferreira Reis. **História do Amazonas**. - Manaus: Editora Valer, 2020.

REIS, Arthur Cesar Ferreira Reis. **Os Tratados de Limites**. In: *A época colonial, v. 1: do descobrimento à expansão territorial*, por Aziz N. Ab'Saber...[et al.] Introdução geral de Sérgio Buarque de Holanda. 15ª ed. – Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007. p. 396-412.

REIS, Arthur Cezar Ferreira. A incorporação da Amazônia ao Império. In: **Revista do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro**, Rio de Janeiro: IHGB, v. 193, p. 110-127, out./dez. 1946.

REVEL, Jacques. **Retornar ao Acontecimento. Um Itinerário historiográfico**. In: *Proposições*. Rio de Janeiro: Ed: UERJ, 2009.

RICCI, Magda. **Cabanagem, cidadania, identidade revolucionária**: o problema do patriotismo na Amazônia entre 1835 e 1840. *Tempo*, Volume: 11, Número: 22, Publicado: 2007.

RIO-BRANCO, Miguel Paranhos. **Alexandre Gusmão e o Tratado de 1750**. - Brasília: FUNAG, 2010.

RODRIGUES, José Honório; SEITENFUS, Ricardo A. S. **Uma história diplomática do Brasil, 1531-1945**. Lêda Boechat Rodrigues (Org.). – Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1995.

SAID, Edward. **Cultura e Imperialismo**. São Paulo: Companhia de Bolso, 2011.

SALES, Mábia Aline. **Viagem das coisas e das ideias**: o movimento das embarcações e produtos estrangeiros nos meados da Belém Oitocentista. Dissertação (Programa de Pós-graduação em História Social da Amazônia), Universidade Federal do Pará. Belém, 2012.

SAMPAIO, Patrícia Maria Melo. **Espelhos partidos**: etnia, legislação e desigualdade na Colônia. Manaus - Editora da Universidade Federal do Amazonas. 2011. 352p.

SANTOS, Luís Cláudio Villafãne Gomes. **O Império e as repúblicas do Pacífico**: as relações do Brasil com o Chile, Bolívia, Peru, Equador e Colômbia (1822-1889). Curitiba: Ed. da UFPR, 2002.

SANTOS, Roberg Januário dos. **A nação e a Amazônia**: o lugar da região amazônica na diferenciação regional brasileira durante a segunda metade do século XIX. *Almanack*, Guarulhos, n. 33, ea00122, 2023.

SANTOS, Roberto Araújo de Oliveira. **História econômica da Amazônia**: 1800-1920. 1977. Dissertação (Mestrado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1977.

SOUZA, José Antônio de. **Um diplomata do Império**: Barão da Ponte Ribeiro. – Brasília, DF: FUNAG, 2021.

TEIXEIRA SOARES. **História da formação das fronteiras do Brasil**. Biblioteca do exército – Editora, 1973.

WEBER, Max. **Os três tipos puros de dominação legítima**. In: COHN, Gabriel (org.). *Max Weber*. 6. ed. São Paulo: Ática, 1997.

WEINSTEIN, Barbara. **A Borracha na Amazônia**: Expansão e Decadência (1850-1920). São Paulo: Hucitec, 1993.

FONTES

ANAIS DA CÂMARA

Anais da Câmara dos Deputados: 1850, 1851, 1852, 1853, 1854, 1855, 1856, 1857, 1858, 1859, 160, 1861, 1862, 1863, 1864, 1865, 1866, 1867, 1868, 1869, 1879, 1871, 1872, 1873, 1874, 1875, 1876, 1877, 1878, 1879, 1880, 1881, 1882, 1883, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1890, 1891, 1892. Ver: <https://bd.camara.leg.br/bd/handle/bdcamara/2> .

ANAIS DO SENADO

Anais do Senado: 1850, 1851, 1852, 1853, 1854, 1855, 1856, 1857, 1858, 1859, 160, 1861, 1862, 1863, 1864, 1865, 1866, 1867, 1868, 1869, 1879, 1871, 1872, 1873, 1874, 1875, 1876, 1877, 1878, 1879, 1880, 1881, 1882, 1883, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1890, 1891, 1892. Ver: <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/anais/anais-do-imperio>. / <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/anais/anais-da-republica> .

ARQUIVO HISTÓRICO DO ITAMARATY

Convenção especial de comércio e navegação fluvial. 23/10/1851. Prat. 16. Maço. 11. Série 31 - Atos, acordos e tratados internacionais. Seção de Arquivo Histórico.

Comentários de Duarte da Ponte Ribeiro sobre os Tratados de 8 e 9 de julho de 1841, assinados por ele em Lisboa. Estante 366. Prat. 02. Lata 495. Maço 02. - Atos, acordos e tratados internacionais. Seção de Arquivo Histórico.

Projecto de convenção especial para facilitar a navegação pela mesma fronteira e rios. Estante 366. Prat. 02. Lata 495. Maço 03. - Atos, acordos e tratados internacionais. Seção de Arquivo Histórico.

Tratado de paz, amizade, comércio e navegação. 08 de julho de 1841. Prat. 16. Maço. 03. N°23. Série 31 – Atos, acordos e tratados internacionais. Seção de Arquivo Histórico.

BIBLIOTECA NACIONAL - MANUSCRITOS

Bolívia e o Brasil: questões de limites por uns bolivianos. Thenos: Thypographia de "El Progreso 1868". Sucre, 24/02/2867. Coleção Martins. Indicação de catálogo: I - 28, 31, 002.

BRICENO, Mariano de. Folheto em 1854 para comba [...] o tratado de limites negociado pelo Snr, Miguel Maia Lisboa. Limites do Brasil com Venezuela, Nova Granada, Equador e Peru. Bogotá, 25/04/1855. Coleção Martins. Indicação de catálogo: I - 28, 30, 001.

Memória histórica sobre os limites da Colômbia e do Brasil por José Maria Quijano Otero - I, 31, 32, 24.

NOTAS sobre questão peruana. 1865. Serie atividade Parlamentar. 170 p. Original. Manuscrito e Impresso. Coleção Tavares Bastos. Biblioteca Nacional. Indicação de catálogo: I - 03, 34, 031.

MONARCO, Pedro. Colômbia e o Brazil, Colômbia e o Peru. Questão de limites. Lima, 17/08/1870. 169f. Coleção Martins.

BIBLIOTECA NACIONAL - PERIÓDICOS

O Liberal do Pará: 1851 a 1892.

Diário de Belém: 1851 a 1892.

Treze de Maio. 08/12/1853. p.1

BIBLIOTECA ARTHUR VIANNA

ABREU, José Coelho da Gama e Barão de Marajó. A Amazônia: as Províncias do Pará e Amazonas e o governo central do Brazil. Lisboa: Typographia Minerva, 1883. 112 p.

BASTOS, Aureliano Cândido Tavares. O vale do Amazonas: a livre navegação do Amazonas, estatística, produções, comércio, questões fiscais do vale do Amazonas. Rio de Janeiro, B. L. Garstep, Livreiro Editor, p. 242-291, 1869.

BRASIL, Comissão do Madeira. Pará e Amazonas, pelo encarregado dos trabalhos ethnographicos Conego Francisco Bernardino de Souza. 2ª parte. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1874-1875.

LEONARDO JÚNIOR, Othon. O rio Amazonas e seus tributários de origem andina: (estudo do systema hydrografico amazonico fora dos limites do Brasil. Typografia Werneck . Rua Buenos Aires - 133. 1923.

SANTA ROSA, Henrique Américo. História do rio Amazonas. Pará: Officinas Graphicas do Instituto Lauro Sodré, 1926. (História da América). – Instituto Historico e Geographico Brasileiro.

SOUZA, Francisco Bernardo de. Lembranças e curiosidades do Valle do Amazonas. Pará: Typ. do Futuro, 1873. 328p.

BIBLIOTECA DO SENADO

CAVALCANTI DE ALBUQUERQUE, Luiz R. A Amazônia em 1893. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1894.

FUNDAÇÃO ALEXANDRE GUSMÃO

MORAES ANTAS, João Baptista de Castro. O Amazonas. Breve resposta à memória do Tenente da Armada Americana-inglesa F. Maury. Rio de Janeiro. Typografia de M. Barreto. 1854.

ANEXO A - Dados 1

Ano	Algodão		Arroz	
	Kg	Valor	Kg	Valor
1853	59.200	18:980\$000	1.633.500	118:800\$000
1858	31.840	13:800\$000	807.300	90:620\$000
1863	73.350	80:100\$000	1.021.480	62:900\$000
1867	88.200	90:300\$000	938.800	58:300\$000
1872	60.380	59:200\$000	1.100.280	63:100\$000
1879	49.420	36:800\$000	887.560	51:040\$800
1884	12.700	11:300\$000	962.300	60:100\$000
1886	5.233	6:540\$000	575.555	38:270\$000
1888	6.400	8:320\$600	620.019	41:420\$500
1890	4.640	6:540\$000	673.800	49:987\$330
1891	3.100	4:680\$000	340.970	29:730\$580
1892	400	120\$000	298.811	25:360\$000
Ano	Açúcar		Couro	
	Kg	Valor	Kg	Valor
1853	183.600	20:100\$000	327.560	932:450\$000
1858	180.000	24:147\$000	430.028	302:120\$000
1863	421.200	53:100\$000	560.210	308:120\$200
1867	163.800	25:800\$000	880.350	396:500\$000
1872	320.360	54:600\$800	980.350	360:520\$000
1879	380.110	59:300\$600	1.420.180	402: 100\$000
1884	415.700	65:260\$00	1.595.564	663:097\$258
1886	426.400	68:120\$600	946.608	377:239\$120
1888	296.300	35:680\$000	1.122.050	238:114\$910
1890	220.100	41:240\$000	1.075.360	234:933\$876
1891	457.290	80:360\$800	794.920	224:150\$380
1892	441.750	80:980\$000	812.573	254:797\$291
Ano	Cumaru		Grude de peixes	
	Kg	Valor	Kg	Valor
1853	11.860	11:097\$680	21.675	24:260\$000
1858	10.100	7:600\$000	13.400	21:246\$000
1863	12.200	8:900\$300	21.300	36:800\$000
1867	18.600	12:410\$080	25.590	55:047\$800
1872	16.400	10:300\$600	32.111	60:380\$600
1879	14.300	9:867\$560	39.380	65:840\$870
1884	10.903	12:133\$800	47.088	82:640\$779
1886	18.043	17:330\$400	51.570	125:047\$000
1888	6.662	3:531\$400	48.790	66:275\$050

1890	28.823	52:708\$622	53.833	72:079\$282
1891	54.760	95:769\$000	78.120	166:310\$890
1892	9.282	17:958\$190	56.040	159:326\$037
Ano	Borracha (Goma elástica)		Castanha	
	Kg	Valor	Kg	Valor
1853	1.707.090	1.440:300\$000	1.751.816	110:400\$000
1858	1.596.000	3.446:000\$000	1.954.590	290:800\$000
1863	3.060.645	3.280:160\$000	1.536.340	207:640\$000
1867	6.308.800	5.900:309\$000	1.906.670	394:596\$600
1872	7.590.300	8.987:420\$000	1.360 (hectares)	338:416\$800
1879	7.348.515	14.520:380\$000	1.588	271:360\$000
1884	40.793.603	21.890:600\$000	6.935	891:590\$000
1886	12.993.911	33.430:874\$607	1.890	869:560\$000
1888	14.648.577	28.204:620\$298	6.290	841:400\$000
1890	15.773.330	37.435:718\$345	23.443	251:784\$000
1891	15.523.578	50.635:815\$245	154.228	1.168:164\$460
1892	14.469.907	54.223:811\$659	60.841	967:821\$929
Ano	Guaraná		Madeiras	
	Kg	Valor	Em peças diferentes dimensões	Valor
1853	450	570\$000		1:571\$820
1858	108	220\$000		15:846\$900
1863	930	1:210\$000		10:399\$023
1867	1.360	4:800\$000		10:780\$000
1872	3.400	12:600\$000		9:200\$000
1879	5.600	14:870\$000		11:320\$000
1884	17.872	44:678\$750		8:300\$000
1886	18.447	45:270\$000		5:020\$800
1888	16.260	38:500\$000		4:680\$000
1890	10.984	23:936\$000		12:339\$600
1891	12.110	36:478\$600		16:940\$080
1892	16.555	39:980\$500		18:636\$080
Ano	Óleos vegetais		Piaçava	
	Kg	Valor	Kg	Valor
1853	350.00	54:100\$000	96.300	6:100\$000
1858	57.200	46:300\$000	36.180	3:400\$000
1863	80.100	67:200\$000	77.800	29:100\$000
1867	82.300	76:100\$000	66.252	27:800\$000
1872	52.400	40:200\$000	97.420	20:365\$480
1879	23.400	38:590\$009	88.580	28:650\$300
1884	19.064	25:379\$477	193.630	52:886\$700

1886	25.800	25:100\$000	260.210	110:360\$000
1888	18.400	17:9000\$000	180.300	38:400\$000
1890	21600	32:600\$000	383.024	113:060\$000
1891	20.110	29:640\$890	190.010	98:340\$000
1892	28.840	44:361\$555	1.600	1:900\$000
Ano	Salsa		Urucu	
	Kg	Valor	Kg	Valor
1853	79.800	81:100\$000	265.000	127:140\$000
1858	18.600	31:200\$000	116.900	38:900\$000
1863	36.700	46:100\$000	75.600	28:100\$000
1867	33.200	55:920\$000	191.200	112:090\$000
1872	27.400	45:600\$500	163.400	83:290\$000
1879	19.870	37:306\$890	93.280	43:587\$300
1884	21.335	83:439\$400	15.207	3:878\$648
1886	10.080	38:690\$000	10.338	2:996\$600
1888	6.250	25:360\$000	8.519	2:726\$080
1890	4.794	23:070\$000	5.472	1:751\$040
1891	3.480	16:360\$000	6.190	1:932\$060
1892	3.110	10:910\$000	1.012	670\$692
Ano	Fumo ou tabaco			
	Kg	Valor		
1853	640.290	725:140\$340		
1858	580.110	816:310\$140		
1863	540.910	830:140\$680		
1867	485.540	720:280\$000		
1872	390.210	630:190\$600		
1879	520.130	993:120\$280		
1884	468.682	1.973:160\$030		
1886	480.744	1.460:380\$080		
1888	573.025	1.720:640\$180		
1890	391.004	1.208:640\$120		
1891	404.687	1.560:310\$100		
1892	696.590	1.531:295\$840		

ANEXO B – Dados 2

Embarcação	Chegando/Indo	Empresa	Carga	Periódico
<i>Tapajós</i>	Segue para Manaus		Recebe carga de trânsito ou reexportação para o Peru.	Jornal do Pará. 18/01/1867. p.1
<i>Patacho inglês Firist</i>	Liverpool para o Peru	A. F. Engelhard	Tecidos e camisas de algodão 3 volumes.	Diario de Belém : Folha Política, Noticiosa e Commercial (PA) - 03/08/1868 p.3
<i>Birgue português Feliz Vnptura</i>	Lisboa para o Peru	A. Carnerio Rigom & Cia	Cera 40 caixas.	Diario de Belém : Folha Política, Noticiosa e Commercial (PA) . 05/08/1868. p.3
<i>Patacho inglês Firist</i>	Liverpool para o Peru	A. A. Campbell e C ^a	Tecidos de algodão 2 volumes; lã e algodão 3 volumes.	Diario de Belém : Folha Política, Noticiosa e Commercial (PA). 03/08/1868 p.3
<i>Patacho inglês Salinas</i>	Nova York para o Peru	A. F. G. da Costa & Filhos	Genebra 6 caixas; 10 volumes; 1 engenho para açúcar.	Diario de Belém : Folha Política, Noticiosa e Commercial (PA). 02/09/1868. p.2
<i>Vapor inglês Uruguay</i>	Liverpool por Lisboa, por fim, Peru.	A. J. H. Klautao	Cobre em 6 folha 6 caixas.	Diario de Belém : Folha Política, Noticiosa e Commercial (PA).

				23/09/1868. p.2
<i>Vapor inglês Uruguay</i>	Liverpool por Lisboa, por fim, Peru.	A. Carneiro Rigone e C ^a	Fazenda diversos, 66 volumes.	Idem
<i>Hiate americano R. Sane</i>	Nova Yorque para o Peru	A. F. G. da Costa & Filhos	Bolacha de soda 4 caixas; relógios 2 ditas; sabão 60 ditas; água florida 50 ditas; pastilhas 3 ditas; velas 12 ditas; terçados 10 ditas; linha 1 dita; machados 24 volumes.	Diario de Belém : Folha Politica, Noticiosa e Commercial (PA). 04/02/1869. p.3
<i>Hiate americano R. Sane</i>	Nova Yorque para o Peru	A' Ordem	Bolacha de soda 4 caixas; agua florida 5 ditas; pregos 5 ditas; petróleo 3 ditas; presuntos 1 barrica; tabuas de pinho 126.	Idem
<i>Barca inglesa Empresa</i>	Liverpool para o Peru	A Gillet & Mouraille	Cerveja 40 barricas; biscoito 1 caixa; molhos para tempero 1 dita; conservas 1 dita; conservas de vinagre 1 dita; queijos 2 ditas; camisas 4 ditas; tecidos de algodão 4 fardos.	Diario de Belém : Folha Politica, Noticiosa e Commercial (PA). 04/04/1869. p.2.
<i>Barca inglesa Empresa</i>	Liverpool para o Peru	A. S. Bouckleurstre & C ^a	Tecidos de algodão 135 volumes; ditos de linho 3 ditos; ditos de lã 1 dito; camisas 1 caixa; manteiga 19 barris.	Idem
<i>Barca inglesa Empresa</i>	Liverpool para o Peru	A Guerra & Ferreira	Tecidos de lã 1 volume.	Idem

<i>Barca inglesa Empresa</i>	Liverpool para o Peru	A. Cerqueira & C ^a	Fio de vela 4 fardos; linhas de algodão 4 caixas; biscoito 4 ditas; queijos 20 ditas; cerveja 25 barricas; manteiga 20 barris.	Idem
<i>Barca inglesa Empresa</i>	Liverpool para o Peru	A. Albino & C ^a	Fio de vela 2 fardos; ferragens 3 volumes; vidraria 1 dito; correntes de ferro 3 ditos.	Idem
<i>Barca inglesa Empresa</i>	Liverpool para o Peru	A. J. L. Cordeiro & C ^a	Queijos 20 caixas.	Idem
<i>Barca inglesa Empresa</i>	Liverpool para o Peru	A. F. Engelhard	Tecidos de linho e algodão 1 volume; dito de algodão 2 ditos.	Idem
<i>Barca inglesa Empresa</i>	Liverpool para o Peru	A. F. Engelhard	Tecidos de linho e algodão 1 volume; dito de algodão 2 ditos.	Idem
<i>Barca inglesa Empresa</i>	Liverpool para o Peru	A. B. V. Ribeiro	Cordas de algodão 1 volume.	Idem
<i>Barca inglesa Empresa</i>	Liverpool para o Peru	A. T. M. dos s. Nogueira	Tecidos de algodão 4 volumes.	Idem
<i>Barca inglesa Empresa</i>	Liverpool para o Peru	A. J. A. Corrêa & C ^o	Tecidos de algodão 6 volumes.	Idem
<i>Barca inglesa Empresa</i>	Liverpool para o Peru	A Lima & Hollanda	Tecidos de algodão 27 volumes.	Idem
<i>Barca inglesa Empresa</i>	Liverpool para o Peru	A Salgado Basto & C ^a	Tecidos de algodão 5 volumes.	Idem
<i>Barca inglesa Empresa</i>	Liverpool para o Peru	A S. Abularham	Tecidos de algodão 52 volumes.	Idem
Teixeira e Ruiz	Do Peru ao porto de Belém		Borracha 7.084 arrobas; pirarucu 890 arrobas; 1514 hectares.	O Liberal do Pará. 04/03/1876. p.1

<i>Morona</i>	Procedente do Perú e escalas	Carlos Mouraille	Passageiro	O Liberal do Pará. 24/12/1880. p.1
<i>Morona</i>	Procedente do Perú e escalas	B. Carnoval e sua senhora.	Passageiro	Idem
<i>Morona</i>	Procedente do Perú e escalas	J. B. Hojas	Passageiro	Idem
<i>Morona</i>	Procedente do Perú e escalas	T. Ricarde	Passageiro	Idem
<i>Morona</i>	Procedente do Perú e escalas	Manoel Machado	Passageiro	Idem
<i>Morona</i>	Procedente do Perú e escalas	L. C. Narvaez	Passageiro	Idem
<i>Morona</i>	Procedente do Perú e escalas	E. Reyes	Passageiro	Idem
<i>Morona</i>	Procedente do Perú e escalas	J. L. Ramierez	Passageiro	Idem
<i>Morona</i>	Procedente do Perú e escalas	D. R. Medina	Passageiro	Idem
<i>Morona</i>	Procedente do Perú e escalas	P. Gomes	Passageiro	Idem
<i>Morona</i>	Procedente do Perú e escalas	J. Houxll	Passageiro	Idem
<i>Morona</i>	Procedente do Perú e escalas	J. Mayresque	Passageiro	Idem
<i>Morona</i>	Procedente do Perú e escalas	D. *** Garcia	Passageiro	Idem
<i>Morona</i>	Procedente do Perú e escalas	F. Pisquenho	Passageiro	Idem
<i>Morona</i>	Procedente do Perú e escalas	José Pinhedo	Passageiro	Idem
<i>Morona</i>	Procedente do Perú e escalas	M. Queiroz	Passageiro	Idem
<i>Morona</i>	Procedente do Perú e escalas	J. J. da Silva	Passageiro	Idem
<i>Morona</i>	Procedente do Perú e escalas	G. J. Ferreira	Passageiro	Idem

<i>Morona</i>	Vindo do Perú		Quina 6.839; chapéus do Peru 99 fardos; borracha fina 410 kg; salsa 2.900 kg; pirarucu 63, 771 kg; manteiga 2.032 litros; mixira 25 latas; cacau 649 kg, couros de veados 67, ditos de boi 110; castanha 104 hectolitros; sebo 229 kg; cumaru 60 kg; estopa 200 kg.	O Liberal do Pará. 09/09/1881. p.2
<i>Morona</i>	De Iquitos por Manaus	Manoel Pinheiro e C ^a	Cargos gêneros consignados ao indivíduo/empresa.	Liberal do Pará. 29/01/1882. p.2
<i>Macapá</i>	Entrado de Jurimaguas	B. A. Antunes & C ^a	Caucho 24.869 kg ; borracha 2.449; salsa 37; cacau 1.587; peixe 1.470; couros de veado 140; chapéus 2.968.	Diário de Belém. 24/07/1885. p.1
<i>Macapá</i>	Entrado de Jurimaguas	P. Mouraille & Hermano	Caucho 24.308 kg; borracha 3.444 kg; salsa 775; farinha 500 hectares.	Idem
<i>Macapá</i>	Entrado de Jurimaguas	S. Brocklehurst & C ^a	Caucho 20.176; salsa 370; cascorella 300; chapéus 4.352.	Idem
<i>Macapá</i>	Entrado de Jurimaguas	J. H. Klautau & C ^a	Caucho 1.655 kg; borracha 1.200.	Idem
<i>Macapá</i>	Entrado de Jurimaguas	F. J. Pereira & C.	Caucho 1.270 kg; borracha 81; salsa 9; tabaco 1.500; couros seco 13.	Idem
<i>Macapá</i>	Entrado de Jurimaguas	A. Camara & C ^a	Caucho 2.040 kg.	Idem
<i>Macapá</i>	Entrado de Jurimaguas	M. Pinheiro & C ^a	Chapéus 8134 kg.	Idem

<i>Macapá</i>	Entrado de Jurimaguas	C. X. Autran	Peixe 690 kg.	Idem
<i>Macapá</i>	Entrado de Jurimaguas	M. Dias & C ^a	Peixe 780 kg.	Idem
<i>Macapá</i>	Entrado de Jurimaguas	M. J. C. Rocha	Peixe 600 kg.	Idem
<i>Apurinan</i>	Indo Para Jurimaguas		Vários gêneros e passageiros.	Diário de Belém. 24/07/1885. p.1
<i>Amazonia</i>	De Iquitos por Manaus	R. J. da Cruz & C ^a .	Cargos gêneros consignados ao indivíduo/empresa.	Diário de Belém. 24/07/1885. p.1
<i>Augusto</i>	Procedente de Iquitos	Paulo Mouraille Y. Hermano	Caucho 5.529 kg; borracha fina 194 ditos; sernambi 61 ditos.	O Liberal do Pará. 22/12/1886. p.3
<i>Augusto</i>	Procedente de Iquitos	B. A. Antunes & C ^a	Caucho 2.250 kg; borracha fina 285 ditos; sernambi 75 ditos.	Idem
<i>Augusto</i>	Procedente de Iquitos	E. Schramm & C ^a	Borracha fina 791 kg; sernambi 165 ditos; pirarucu 900 ditos.	Idem
<i>Augusto</i>	Procedente de Iquitos	Ricardo José da Cruz & C ^a	Borracha fina 300 kg; pirarucu 960 ditos.	Idem
<i>Augusto</i>	Procedente de Iquitos	Francisco José Pereira e C ^a	Pirarucu 3.030 kg; peixe-boi 270 ditos.	Idem
<i>Augusto</i>	Procedente de Iquitos	Silva Santos & C ^a	Pirarucu 2.400 kg; mixira 2 latas.	Idem
<i>Augusto</i>	Procedente de Iquitos	B. R. Andrade & Cunha	Pirarucu 450 kg.	Idem

<i>Augusto</i>	Procedente de Iquitos	Francisco José Romano	Quina 6.839; chapéus do Peru 99 fardos; borracha fina 410 kg; salsa 2.900 kg; pirarucu 63, 771 kg; manteiga 2.032 litros; mixira 25 latas; cacau 649 kg, couros de veados 67, ditos de boi 110; castanha 104 hectolitros; sebo 229 kg; cumaru 60.	Idem
<i>Augusto</i>	Procedente de Iquitos	RESUMO	Total: Caucho 7.779 kg; borracha fina 1.570 ditos; sernambi 301 ditos; pirarucu 9.990 ditos; peixe-boi 270 ditos; mixira 2 latas.	Idem
<i>Euphrosina</i>	Procedente do Rio Purus	Rocha Cunha & C ^a	14.842 kg de borracha fina; 1.812 ditos sernambi.	O Liberal do Pará. 22/12/1886. p.3
<i>Huallaga</i>	Vindo de Jurimaguas - Peru	Singlehurst Brocklehurst & C ^a	cau 18.578 kg; borracha 730 ditas; sernambi 258 ditas; marfim vegetal 300 hectares; peças do alambique 4.	O Liberal do Pará. 11/03/1887. p.2
<i>Huallaga</i>	Vindo de Jurimaguas - Peru	P. Mouraille Hermano	Caucho 3.019 kg; borracha 1.109 ditas, sernambi 270 ditas.	Idem
<i>Huallaga</i>	Vindo de Jurimaguas - Peru	Elias José Nunes da Silva & C ^a	Borracha 957 kg.	Idem

<i>Huallaga</i>	Vindo de Jurimaguas - Peru	Marcelino José Gonçalves & C ^a	Caucho 5.010 kg; borracha 638 ditas; sernambi 422 ditas.	Idem
<i>Huallaga</i>	Vindo de Jurimaguas - Peru	Francisco José Romano e C ^a	Borracha 1.000 hectares; sernambi 240 ditas; castanha 63 hectares.	Idem
<i>Huallaga</i>	Vindo de Jurimaguas - Peru	M. J. Corrêa da Rocha	Borracha 350 kg; pirarucu 3.765 ditas; borracha 75 ditas.	Idem
<i>Huallaga</i>	Vindo de Jurimaguas - Peru	Silva Santos & C ^a	Pirarucu 4.200 kg.	Idem
<i>Huallaga</i>	Vindo de Jurimaguas - Peru	Mello e C ^a	Borracha fl. 480 kg; sernambi 145 ditas; pirarucu 590 ditas; cumaru 8 ditas.	Idem
<i>Huallaga</i>	Vindo de Jurimaguas - Peru	Martins Dias C ^a	Pirarucu 450 kg; castanha 181 hectolitros.	Idem
<i>Huallaga</i>	Vindo de Jurimaguas - Peru	Pedrosa Motta & Antonio	Borracha fina 150 kg; sernambi 30 ditas; pirarucu 1.500 ditas.	Idem
<i>Huallaga</i>	Vindo de Jurimaguas - Peru	Cerqueira Lima & C ^a	Borracha fina 348 kg; sernambi 125 ditas.	Idem
<i>Huallaga</i>	Vindo de Jurimaguas - Peru	Francisco de Mello Rodrigues	Pirarucu 150 kg.	Idem
<i>Huallaga</i>	Vindo de Jurimaguas - Peru	J. Alexandre Soares & C ^a	Pirarucu 3.000 kg.	Idem
<i>Huallaga</i>	Vindo de Jurimaguas - Peru	Bentes & Carvalho	Pirarucu 810 kg.	Idem
<i>Huallaga</i>	Vindo de Jurimaguas - Peru	J. Alves de Freitas & C ^a	Pirarucu 900 kg.	Idem

<i>Huallaga</i>	Vindo de Jurimaguas - Peru	Rodrigues Vieira e C ^a	Caucho 1.376 kg.	Idem
<i>Huallaga</i>	Vindo de Jurimaguas - Peru	Francisco J. Pereira e C ^a	Cacau 200 kg, gado vacum 14; cumaru 4 ditas.	Idem
<i>Huallaga</i>	Vindo de Jurimaguas - Peru	T.O. Condurú & C ^a	Castanha 8 hectares.	Idem
<i>Huallaga</i>	Vindo de Jurimaguas - Peru	RESUMO	Caucho 28.780 kg; borracha 12793,5; sernambi 2209,5; pirarucu 18275 ditas; castanha 252 hectares; cacau 200 kg; rezes 14; cumaru 8 hectares; tucum 75 ditas; marfim vegetal 300 hectares; peças de alambique 15; café 60 kg.	Idem
<i>Amazonia</i>	Procedente do rio Purus	Ricardo José da Cruz & C ^a	Pirarucu 990 kg; borracha fina 990 ditas; sernambi 410 ditas.	O Liberal do Pará. 11/03/1887. p.2
<i>Amazonia</i>	Procedente do rio Purus	M. F. Vasques & C ^a	Pirarucu 2.970 kg; borracha fina 540 ditas; salsa 41 ditas.	Idem
<i>Amazonia</i>	Procedente do rio Purus	Bentes & Carvalho	Pirarucu 600 kg; castanha 50 hectares.	Idem
<i>Amazonia</i>	Procedente do rio Purus	B. A. Antunes & C ^a	Pirarucu 600 kg; castanha 50 hectares.	Idem
<i>Amazonia</i>	Procedente do rio Purus	Francisco J. Pereira & C ^a	Borracha fina 1.867 kg; sernambi 339 ditas; castanha 40 hectares.	Idem

<i>Amazonia</i>	Procedente do rio Purus	La Roque Veiga & C ^a	Borracha fina 74 kg; sernambi 41 ditos.	Idem
<i>Amazonia</i>	Procedente do rio Purus	Severino Manoel Falsão	Pirarucu 15 kg; mixira 1 lata.	Idem
<i>Alceste</i>	Indo Para Iquitos/Exportação		Ferro batido em obras 400 kg; vinho seco 1,604 litros, ferro em verguinha 3,900 kg; farinha de trigo 1,800 ditos; no valor total de 1:670\$760.	O Liberal do Pará. 20/03/1887. p.3
<i>Augusto</i>	Procedente do Peru	Paulo Mouraille Y Hermano	Borracha fina 16.645 kg; sernambi 828 ditos; caucho 19.249 ditos.	O Liberal do Pará. 20/03/1887. p.3
<i>Augusto</i>	Procedente do Peru	B. A. Antunes & C ^a	Borracha 10.018 kg; sernambi 2.599 kg; caucho 971 ditos; óleo 1 garrafão; peixe 1.700 kg.	Idem
<i>Augusto</i>	Procedente do Peru	Francisco Joaquim Pereira & C ^a	Borracha 8.035 kg; sernambi 4.485 ditos; caucho 636 ditos; castanha 25 hectares; peixe 450 kg; carne de veado 42.	Idem
<i>Augusto</i>	Procedente do Peru	Mello e C ^a	Borracha 1.560 kg, sernambi 628 ditos; salsa 20 kg; peixe 600 kg.	Idem
<i>Augusto</i>	Procedente do Peru	Ricardo José da Cruz & C ^a	Borracha 1.426 kg; sernambi 545 ditos; caucho 3.310 ditos; tucum 50 ditos; manteiga de tartaruga 50 latas; peixe 3.960 kg.	Idem

<i>Augusto</i>	Procedente do Peru	Nemezio H. Camara & C ^a	Caucho 1.500 kg.	Idem
<i>Augusto</i>	Procedente do Peru	E, Schram & C ^a	Castanha 100 hectares;	Idem
<i>Augusto</i>	Procedente do Peru	La-Rocque Veiga & C ^a	Borracha fina 970 kg; sernambi 620 ditos; peixe 285 ditos.	Idem
<i>Augusto</i>	Procedente do Peru	Martins Dias & C ^a	castanha 14 hectares; peixe 600 kg.	Idem
<i>Augusto</i>	Procedente do Peru	M. J. Corrêa da Rocha	Sernambi 210 kg; castanha 134 hectares; peixe 690 kg.	Idem
<i>Augusto</i>	Procedente do Peru	Francisco José Romano & C ^a	Castanha 12 hectares	Idem
<i>Augusto</i>	Procedente do Peru	RESUMO	Borracha fina 28.654 kg; sernambi 9.925 ditos; caucho 34405 ditos; castanha 285 hectares; tucum 50 kg; salsa 20 ditos; óleo 1 garrafão; manteiga de tartaruga 50 latas; peixe 8.285 kg; carne de veado 42.	Idem
<i>Vieira da Cunha</i>	Procedente de Iquitos, no Peru para o porto de Belém	M. J. Gonçalves & C ^a	Borracha 2.297 kg; cacau 13.908 ditos.	Diario de Belém : Folha Política, Noticiosa e Commercial (PA). 31/03/1887 p.1
<i>Vieira da Cunha</i>	Procedente de Iquitos, no Peru para o porto de Belém	P. Mouraille & Hermano	Caucho 1.804 kg.	Idem

<i>Vieira da Cunha</i>	Procedente de Iquitos, no Peru para o porto de Belém	Elias J. N. da Silva & C ^a	Borracha 349 kg.	Idem
<i>Vieira da Cunha</i>	Procedente de Iquitos, no Peru para o porto de Belém	N. H. Augusto Camara	Borracha 865 kg.	Idem
<i>Vieira da Cunha</i>	Procedente de Iquitos, no Peru para o porto de Belém	M. F. Vasques & C ^a	Peixe 450 kg.	Idem
<i>Vieira da Cunha</i>	Procedente de Iquitos, no Peru para o porto de Belém	F. J. ro**ano & C ^a	Borracha 250 kg; castanha 35 hectares.	Idem
<i>Vieira da Cunha</i>	Procedente de Iquitos, no Peru para o porto de Belém	S. Santos & C ^a	Peixe 900 kg; salsa 115 ditas.	Idem
<i>Vieira da Cunha</i>	Procedente de Iquitos, no Peru para o porto de Belém	Azevedo & C ^a	Peixes 300 kg.	Idem
<i>Vieira da Cunha</i>	Procedente de Iquitos, no Peru para o porto de Belém	B. R. Andrade & Cunha	Castanha 20 hectares; peixe 510 kg; mixira 8 latas.	Idem
<i>Vieira da Cunha</i>	Procedente de Iquitos, no Peru para o porto de Belém	M. Dias & C ^a	Borracha 553 kg; peixe 450 ditas.	Idem
<i>Vieira da Cunha</i>	Procedente de Iquitos, no Peru para o porto de Belém	F. Penna & C ^a	Peixe 450 kg.	Idem

ANEXO C - Estatísticas

Alto-Amazonas	1853	1855	1857	1859	1861	1863
Total da exportação	216:949\$000	359:604\$000	181.779\$000	453:119\$000	639:859\$000	1.178:310\$000
Artigos principais:						
Pirarucú	70:139\$00	140:799\$000	114:854\$000	152:493\$000	259:027\$000	221:220\$000
Salsaparrilha	99:458\$000	19:480\$000	21:104\$000	37:934\$000	26:902\$000	25:791\$000
Tabaco	27:718\$000	22:298\$000	-	31:517\$000	18:232\$000	10:814\$000
Oleo de copaíba	25:815\$000	12.824\$000	15.107\$000	31:788\$000	59:778\$000	44:622\$000
Castanha	29:278\$000	59:378\$000	89:009\$000	38:012\$000	34:216\$000	35:831\$000
Manteiga de tartaruga	16:328\$000	34:440\$000	31:332\$000	10.224\$000	30:480\$000	10.690\$000
Goma elástica	9:490\$00	59.688\$000	133.969\$000	107:798\$000	222:622\$000	543.980\$000
Cacau	-	-	-	-	-	67.691\$000

Fonte: BASTOS, Aureliano Cândido Tavares. O vale do Amazonas: a livre navegação do Amazonas, estatística, produções, comércio, questões fiscais do vale do Amazonas. Rio de Janeiro, B. L. Garstep, Livreiro Editor, 1869. p. 228.

ANEXO D - Artigos de exportação: quantidades e valores (1863-1864)

Artigos de exportação: quantidades e valores (1863-1864)			
Gêneros	Unidades	Total dos gêneros	Valor
Azeite vegetal	Potes	40	260\$000
Algodão	Arrobas	45	118\$000
Brêo	Arrobas	50	228\$054
Cacau	Arrobas	14.140	67:805\$450
Cravo	Arrobas	41	108\$210
Cumarú	Arrobas	2	22\$080
Couro de boi	Arrobas	1.039	2:960\$800
Café	Alqueres	221	1:588\$870
Castanha	Arrobas	18.882	36:851\$100
Estopa	Arrobas	14.997	1:716\$000
Guaraná	Números	299	80\$000
Madeiras	Potes	200	8:372\$00
Manteiga de tartaruga	Potes	1.928	80:000\$000
Mexira	Canadas	260	1:421\$000
Oleo de copaíba	Arrobas	4.876	44:642\$200
Peixe seco ou salmoura	Arrobas	49.500	221:119\$400
Piaçava em rama	Polegadas	28.186	26:121\$200
Dita em obra	Números	9.281	10:884\$100
Peles de diversos animais	Arrobas	940	607\$100
Puxery	Números	184	1:857\$000
Redes de maqueira	Arrobas	160	631\$200
Salsaparrilha	Arrobas	3.678	32:142\$000
Sebo	Arrobas	17	76\$000
Seringa	Arrobas	36.674	512:575\$000
Tabaco	Arrobas	778	10:814\$625
Total			993:206\$749

Fonte: BASTOS, Aureliano Cândido Tavares. O vale do Amazonas: a livre navegação do Amazonas, estatística, produções, comércio, questões fiscais do vale do Amazonas. Rio de Janeiro, B. L. Garstep, Livreiro Editor, 1869. p. 229.

ANEXO E - Quadro das rendas gerais arrecadas pelas Alfândegas de Manaus e Belém

Quadro das rendas gerais arrecadas pelas Alfândegas de Manaus e Belém				
Anos	Pará			Total
	Importação	Exportação	Outras rendas	
1836	130:114\$191	-	803\$062	130:947\$293
1838	87:808\$505	51:320\$301	64:781\$034	193:900\$840
1840	147:187\$321	76:526\$778	99:980\$882	323:694\$981
1842	184:831\$727	74:464\$257	97:391\$848	357:687\$832
1844	199:837\$622	69:167\$087	110:278\$708	379:283\$431
1846	252:325\$812	87:087\$146	187:490\$405	526:903\$363
1848	310:472\$012	78:531\$947	27:357\$122	416:361\$081
1850	338:652\$020	108:682\$184	27:314\$601	519:314\$601
1852	633:314\$790	128:408\$192	42:984\$271	800:701\$253
1854	1.095:552\$533	263:361\$847	29:734\$125	1.388:648\$505
1856	785:148\$373	173:852\$935	28:684\$890	987:686\$198
1858	968:573\$935	252:594\$005	29:360\$110	1.250:528\$050
1860	1.169:986\$016	295:642\$993	30:314\$571	1.496:143\$670
1862	-	-	-	-
1864	920:310\$140	405:182\$270	206:598\$688	1.532:088\$098
1866	1.245:496\$935	486:692\$111	157:867\$305	1.890:056\$351
1868	1.936:210\$880	640:540\$310	657:712\$790	3.234:463\$980
1870	2.884:110\$320	927:360\$190	323:062\$993	4.090:533\$503
1872	3.483:920\$359	1.150:590\$715	577:093\$534	5.211:604\$608
1874	2.385:626\$716	1.128:905\$594	666:659\$250	4.180:191\$560
1876	1.932:512\$310	1.002:288\$172	426:989\$601	3.361:790\$683
1878	2.742:209\$186	1.097:679\$233	795:592\$200	4.635:480\$619
1880	3.332:045\$315	1.842:156\$153	489:069\$279	5.663:270\$747
1882	6.809:953\$390	3.011:095\$742	163:848\$167	10.384:897\$299
1884	5.330:316\$266	2.214:944\$820	533:351\$260	8.078:612\$346
1886	5.886:962\$231	2.567:979\$695	760:696\$646	9.215:638\$572
1888	6.204:792\$340	2.306:911\$344	1.014:424\$745	9.513:148\$429
1890	5.779:074\$395	2.632:911\$125	1.021:101\$172	9.433:086\$692
1892	9.957:742\$208	6.677:161\$863	283:575\$847	10.241:318\$055
Amazonas				
Importação	Exportação	Outras rendas	Total	Quantidade total da Amazônia
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-

-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
11\$666	-	20:421\$234	20:432\$900	-
540\$000	-	47:311\$960	47:851\$966	-
7:045\$815	\$090	71:124\$679	78:170\$584	5.282:729\$287
47:336\$832	8:598\$042	58:594\$854	114:529\$728	4.294:721\$283
71:039\$442	13:087\$927	67:768\$845	151.675\$957	3.513:466\$040
113:988\$768	23:205\$299	82:768\$845	219:962\$912	4.855:443\$531
190:855\$108	85:658\$924	164:459\$396	440:974\$428	6.104:245\$165
320:743\$450	138:017\$820	141:407\$573	600:108\$843	10.925:006\$142
729:438\$794	239:851\$160	196:371\$394	1.165:661\$345	9.244:273\$691
516:257\$473	300:036\$995	166:770\$000	983:064\$468	10.198:703\$040
844:629\$004	366:787\$246	265:353\$799	1.476:770\$049	10.989:918\$478
1.230:222\$688	665:911\$697	351:987\$685	2.248:122\$070	11.681:208\$762
1.975.132\$582	-	550:884\$896	2.526:017\$478	12.767:335\$533

Fonte: CAVALCANTI DE ALBUQUERQUE, Luiz R. **A Amazônia em 1893**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1894. p.132-133.