

A COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO DO AMAZONAS  
E A DEFESA DA AMAZÔNIA BRASILEIRA:  
“O IMAGINADO GRANDE BANQUETE COMERCIAL”

Almir Chaiban El-Kareh  
Professor Doutor  
Departamento de História  
Universidade do Estado do Rio de Janeiro

Em meados do século XIX, os políticos brasileiros perceberam muito claramente que nenhuma sociedade (e o Brasil não seria uma exceção) ficava impune ao seu desenvolvimento econômico e material, que arrastava em seu turbilhão, ainda que de maneira imprevisível, não só o seu arcabouço político-jurídico, como também os seus hábitos e costumes, seus valores. Os membros da Seção dos Negócios Exteriores do Conselho de Estado do Império, em seu parecer acerca da política que o Brasil deveria seguir na questão da navegação do Amazonas, assim se expressavam em relação às pretensões norte-americanas:

*“A extensão e progresso da navegação e por vapor; as estradas-de-ferro; o desenvolvimento e aperfeiçoamento das máquinas; e de todos os meios de produção; o conseqüente aumento dos interesses e relações comerciais; a necessidade de novos mercados; o furor das especulações e empresas; o espírito movediço, inquieto e aventureiro dos que procuram enriquecer muito e depressa, excitados por uma imoderada ambição de habilitarem-se para gozar quanto antes de todos os cômodos, vantagens, regalos e consideração que rodeiam a riqueza no estado social moderno, têm sobretudo nestes últimos tempos, mudado a face de certas sociedades, e modificado até as noções de direito. Não é portanto de admirar que escritores dos Estados Unidos da América do Norte, na qual esse movimento se manifesta mais açodado, tenham sido os primeiros a modificar aqueles princípios (...) do Direito das Gentes de um modo mais conforme ao seu espírito ambicioso e invasor.”<sup>1</sup>*

A Amazônia, por sua posição geográfica e por sua extensão fluvial parecia destinada a se ligar comercialmente com as nações estrangeiras e particularmente com os

---

<sup>1</sup> Brasil, Atas do Conselho de Estado, (doravante ACE) de 1º/04/1854, p. 147.

Estados Unidos da América do Norte. No entanto, estes elementos naturais, que deveriam vaticinar um futuro de progresso para a região, pareciam se voltar contra ela: incapaz de ocupar e desenvolver a Amazônia, o governo brasileiro, receando pela integridade do Império nascente, ameaçada pelos “*americanos do Norte, que já em meados do século passado começavam a revelar a enorme força expansiva da sua nacionalidade*”<sup>2</sup>, procurou, enquanto pôde, isolá-la, fazendo subsistir a lei colonial de não permitir no comércio no Brasil senão embarcações fabricadas no próprio país. E “*a Amazônia foi a grande vítima desse regime*”.<sup>3</sup> Entretanto,

*“o terror político da conquista estrangeira e do desmembramento turbou por muito tempo a vista dos dirigentes”, [que] “perceberam o perigo desse regime de clausura que, por um lado nos indispunha com o mundo civilizado e, por outro, irritava os compatriotas que viviam asfixiados”.*<sup>4</sup>

Na verdade, para os navios norte-americanos que em suas incessantes viagens para a Califórnia eram obrigados a cruzar o cabo Horn, os portos brasileiros eram escalas naturais, obrigatórias e cômodas, para a sua navegação. E de tanto abraçar a América do Sul, os Estados Unidos muito cedo se interessaram pela navegação fluvial, interior, do continente.

Deste modo, desde 1826<sup>5</sup>, os norte-americanos se ofereciam ao Brasil para realizar um empreendimento imenso, que deveria mudar a face do país: a navegação do Amazonas e sua comunicação com os rios da bacia do Prata, pela canalização ou pela descoberta de rios intermediários. Este projeto, apresentado sob diversas formas pela Legação dos Estados Unidos, em nome de companhias norte-americanas, nunca foi do gosto do governo brasileiro que recusou, no início de 1849, a solicitação, por parte de outra companhia organizada com grandes capitais em Nova Iorque, do privilégio da navegação do Amazonas, que deveria ser ligado por canais ao rio Paraguai, comunicando-se com o

---

<sup>2</sup> Alberto de Faria, *Mauá. Irineu Evangelista de Souza, Barão e Visconde de Mauá, 1813-1889*, 3ª. ed., São Paulo; Rio de Janeiro: Cia. Editora Nacional, 1946, p. 183

<sup>3</sup> Idem, p. 182.

<sup>4</sup> Idem, p. 183.

<sup>5</sup> “*Em 1826, organizou-se em Nova Iorque uma Companhia que se propunha a navegar o Amazonas por barcos de vapor. Essa pretensão apresentada à Câmara dos Deputados do Brasil não foi atendida, o que depois deu causa à reclamação de uma forte indenização feita por M. Wise por ordem de seu Governo em Nota de 17 de novembro de 1845*”. ACE de 1º/04/1854, pp. 171 e 180.

oceanos Atlântico pelo rio da Prata.<sup>6</sup> No entanto, em junho de 1850, o governo norte-americano, através de seus Secretários do Interior e dos Estrangeiros, voltava a insistir neste assunto, e na permissão imediata da entrada de um vapor de guerra de seu país no rio Amazonas,

*“alegando que o Brasil não podia aproveitar as suas riquezas, e declarando que os Estados Unidos estavam prontos a fazer quaisquer despesas para aquela navegação e exploração.”*<sup>7</sup>

Desde então, as pressões sobre a Legação brasileira em Washington só aumentaram. Em 1853, apesar da resposta tranquilizadora do ministro norte-americano, M. Marcy, ao pedido de explicação, por parte de nosso governo, sobre a notícia publicada nos jornais de que um vapor norte-americano partira com o destino de navegar o Amazonas, não restava a menor dúvida para os conselheiros do imperador de que:

*“O certo é que o Governo americano procura explorar por sua conta, por seus engenheiros e naturalistas, o rio Amazonas, suas margens e tributários, e que isso envolve como consequência necessária a pretensão de obter livre navegação deles para a sua bandeira”.*<sup>8</sup>

Maior escândalo causara três anos antes, em 1850, a célebre brochura *“O Amazonas e as costas atlânticas da América Meridional”*<sup>9</sup>, de grande repercussão na Europa e nos Estados Unidos, do tenente da Marinha dos Estados Unidos, Maury, um dos mais ativos exploradores do Amazonas e um dos mais ardentes promotores de sua livre navegação, cujas *“publicações são as que mais têm concorrido para desenvolver e excitar a propaganda”*<sup>10</sup>, pois em todas as descrições e cálculos de riquezas havia muito exagero

---

<sup>6</sup> Da mesma forma, foram recusadas, a proposta feita pelos Estados Unidos, em 1851, da assinatura de um tratado de comércio e navegação entre os dois países, e aquela feita por uma sociedade científica francesa, a das Antiquités Mexicaines, que apresentou um projeto de colonização do Amazonas, com a dupla finalidade de navegar o rio a vapor e realizar expedições científicas pelo seu interior. Correspondance Consulaire et Commerciale du Ministère des Affaires Etrangères français (doravante CC), Rio n° 16 de 17/04/1852., e ACE de 1º/04/1854, p. 171.

<sup>7</sup> ACE de 1º/04/1854, p. 172.

<sup>8</sup> Idem, ibidem.

<sup>9</sup> Mauá, *Autobiografia* (*“Exposição aos credores e ao público”*), 2ª. ed. prefaciada e anotada por Cláudio Ganns, Rio de Janeiro: Zelio Valverde, 1943, pp.182-183. nota de rodapé n° 69, p. 70.

<sup>10</sup> ACE de 1º/04/1854, p. 173.

porquanto o que se podia “*dizer do vale do Amazonas é que ele é vasto, cortado por canais naturais e fértil, mas esta mesma vastidão deserta já é uma dificuldade*”.<sup>11</sup>

Paulatinamente, as pressões internacionais aumentavam. Às reivindicações dos Estados Unidos, desejosos de ocupar a Amazônia, se juntavam as dos Estados ribeirinhos, no sentido de liberar a navegação do Amazonas a fim de escoar seus produtos para o Atlântico, dando ensejo ao representante diplomático norte-americano na Corte, M. Trousdale, de alegar que:

*"[os países] ribeirinhos apenas tinham o direito de regular o uso da navegação dos rios que possuem em comum, não podendo excluir dela as demais nações, visto que os grandes rios deviam ser considerados como outros tantos mares abertos pelo direito natural ao comércio do mundo".*<sup>12</sup>

Uma proposta neste sentido fora apresentada, em 1847<sup>13</sup>, no segundo Congresso de Lima, reunindo as repúblicas do Pacífico, Chile, Peru, Bolívia, Equador e Colômbia que, uma a uma, proclamaram a liberdade de navegação aos barcos de qualquer nacionalidade. Foi assim que, muito pressionado, o governo peruano, em 1853, contrariando o tratado assinado com o Brasil de 23 de outubro de 1851, onde aceitava o uso comum do Amazonas, mas não a sua livre navegação por todos os países, declarou que as nações amigas poderiam navegar e comerciar até Nauta, desde que obtivessem o mesmo direito no lado brasileiro do rio, e celebrou convenções com os Estados Unidos e a Grã-Bretanha. De um certo ponto de vista, não havia dúvida de que a diplomacia peruana fora muito hábil porque, sendo o Peru um ribeirinho superior, por meio de uma concessão

---

<sup>11</sup> Idem, *ibidem*.

<sup>12</sup> Idem, p. 160.

*“Além disso, a posição e interesses dos americanos os levou (sic) desde o princípio a estabelecer a sustentar doutrinas que favorecessem as pretensões de romper para o mar pelo Mississipi e pelo S. Lourenço. Hoje tendem a alargar mais essas doutrinas para estender o seu comércio, e levar a sua dominação até onde for possível chegar. Não há nada mais temível do que as democracias fortes e ávidas!”* Idem, p. 148.

<sup>13</sup> Em 1834, saiu de Lima uma comissão composta de elementos da Marinha inglesa e de engenheiros peruanos, sob a proteção da Legação britânica em Lima, para explorar o Ucayali e outros afluentes do Amazonas. Depois de haverem explorado o Amazonas, os oficiais peruanos retornaram a Lima e os ingleses seguiram para o Pará. Idem, p. 169.

unilateral (e por isso mesmo sem nenhum valor) “*livrara-se das pressões dos norte-americanos (...) empurrando-os para os brasileiros*”.<sup>14</sup>

Levada ao Conselho de Estado brasileiro, em 1º de abril de 1854, a questão da livre navegação do Amazonas recebeu o seguinte tratamento do relator da Seção dos Negócios Estrangeiros, o conselheiro Paulino José Soares de Souza, futuro visconde do Uruguai:

*"(...) o Brasil tem muito mais a temer da ambiciosa, insaciável e inquieta atividade dos americanos, que pautam somente pelo seu interesse as noções do direito, de que das Nações da Europa."*<sup>15</sup> [Pois] “*que à medida que a sua ambição, atuada pela democracia, se desenvolve, e vai lançando suas vistas para o exterior, o Governo dos Estados Unidos procura modificar e esticar, no sentido que lhe convém, os princípios do Direito das Gentes, que têm afinidade com suas pretensões.*”<sup>16</sup>

E a propósito das propostas peruanas de abertura do Amazonas a todas as bandeiras, o conselheiro via “*nelas claramente o dedo americano*”<sup>17</sup> e não teve o menor receio em afirmar:

*"A seção não conhece precedente algum, discussão alguma pela qual uma nação não ribeirinha, e sem direito convencional, pretendesse ter o direito de navegar rios do domínio de outra. Esta pretensão começa a aparecer por parte dos americanos relativamente ao Amazonas. A Inglaterra e a França hão de acompanhá-los em certa distância para participarem do imaginado grande*

---

<sup>14</sup> Idem, p. 162.

<sup>15</sup> Idem, p. 145.

Eram muitas as artimanhas utilizadas pelos capitalistas norte-americanos. Num despacho de 1853, por exemplo, o Governo peruano, através de seu Encarregado de Negócios nos Estados Unidos, negava “*a permissão pedida por um tal de Graves, americano que, tendo organizado uma companhia para navegar o Amazonas, pretendia o uso da bandeira peruana para dois vapores da empresa*”. Idem, pp. 162 e 180-181.

<sup>16</sup> Idem, p. 159.

<sup>17</sup> Podia ser que o governo norte-americano pretendesse fundar-se no tratado que celebrara com a República do Peru, em 26 de julho de 1851, pois o artigo 2º deste tratado concedia aos súditos de ambas as nações o direito de freqüentar com seus navios todas as costas, portos e lugares da outra em que fosse permitido o comércio estrangeiro. Idem, p. 160.

*banquete comercial que há de trazer a abertura do deserto Amazonas. (...) Os Estados Unidos aceitam e estimam a cooperação para disfarçar a sua ambição e facilitar a empresa, certos como estão de que será seu o quinhão principal.*"<sup>18</sup>

E percebendo claramente o papel dos “engenheiros e naturalistas” e das “missões científicas”, e especialmente o da imprensa no processo de criação de uma opinião pública favorável à expansão norte-americana, mais adiante, acrescentava:

[E como] "*o seu Governo ainda não estabeleceu a nova doutrina que tem de fundamentar o direito de uma nação não ribeirinha de navegar rios do domínio de outra*", (...) "*a imprensa americana já empreendeu esta tarefa.*"<sup>19</sup>

O receio dos conselheiros era de que a Inglaterra e a França, aproveitando-se das questões de limites ainda pendentes entre o Brasil e as Guianas Inglesa e Francesa, se apossassem de rios que lhe dessem entrada no Amazonas, a fim de alegarem direitos de nações ribeirinhas e de navegação neste rio.<sup>20</sup>

O governo brasileiro sabia que as repúblicas do Pacífico não dispunham dos capitais avultados que a navegação a vapor exigia, e dependiam em tudo, nesta questão, das potências européias e dos Estados Unidos. De todas elas, parecia ser a Bolívia a mais vulnerável à pressão norte-americana. Em 1833, o seu governo, através de prêmios, excitava a violação do território fluvial brasileiro. Em 1844, contratou com o governo francês a navegação do Amazonas e do Madeira, dispondo deles como se fossem rios bolivianos. Em 1845, ordenou que uma flotilha sua descesse por esses mesmos rios até o Pará sem consentimento prévio do governo imperial, considerado desnecessário. Em 1850, ordenou às suas autoridades que auxiliassem a missão científica francesa, que deveria vir pelo Amazonas num barco a vapor até a Bolívia, franqueando-lhe a navegação do rio. Em 1852, mandou publicar num jornal que a Bolívia tinha o direito de navegar os rios que desembocavam no Atlântico, e de estimular o desejo de estabelecê-la com ou sem o

---

<sup>18</sup> Idem, pp. 159-160.

<sup>19</sup> “A imprensa americana já empreendeu essa tarefa, com razões repugnantes a todos os princípios de direito, e que justificam o comunismo internacional em favor das nações fortes”. Idem, p. 160.

consentimento do Brasil. Enfim, em 1853, pelo Decreto de 27 de janeiro, declarou livre, para o comércio e navegação de todas as nações do globo, as águas dos rios navegáveis que, correndo pelo território boliviano, desembocavam no Amazonas e no Paraguai; admitindo em seus portos os navios de guerra das nações amigas.

Este decreto, publicado nos jornais franceses, ingleses e, sobretudo, norte-americanos, exacerbou, especialmente entre estes últimos, a perspectiva da abertura do Amazonas, colocando o governo brasileiro, para quem era *"fora de dúvida e ponto averiguado que os agentes franceses, ingleses e sobretudo americanos, excitam o Governo boliviano a proceder assim"*<sup>21</sup>, numa situação muito incômoda.

Na verdade, a posição da diplomacia brasileira no que se referia à livre navegação do Amazonas ficara ainda mais frágil, tornando-se mesmo incoerente e em conseqüência insustentável, a partir do momento em que o país fora obrigado, em 1853, a aderir ao tratado de livre navegação dos rios da bacia do Prata, assinado pela Argentina e o Uruguai, com a França e a Inglaterra. O conselheiro Paulino esclarece a posição brasileira:

*"Não era possível evitar que as Províncias Argentinas concedessem aos Estados Unidos, à Inglaterra e à França a navegação do Paraná. Não nos convinha apresentar um procedimento que parecesse hostil à idéia da abertura desse rio (a qual nos convém). Por outro lado também não nos convinha, que ficasse estabelecido algum precedente que nos embaraçasse mais em salvar aquela política nas questões relativas ao Amazonas."*<sup>22</sup>

Logo, partindo do principio de que *"não é a melhor política aquela que é melhor abstratamente, mas sim aquela que é a melhor entre as possíveis"*<sup>23</sup>, e que o governo imperial não tinha a força, a posição e a importância que tinham seus contendores, era preciso estabelecer uma estratégia bastante astuta que consistiu, basicamente, no seguinte:

---

<sup>20</sup> Idem, p. 180.

<sup>21</sup> Idem, pp. 167-168.

<sup>22</sup> Idem, p. 186.

*"Se nos opusermos aberta e completamente à navegação do Amazonas, teremos todos contra nós, e ninguém por nós. Seremos, malgrado nosso, arrastados, e quem é assim arrastado não pode dominar e dirigir o movimento que o arrasta para dele tirar partido."*<sup>24</sup>

A diplomacia brasileira procurava fazer com que o governo imperial se pusesse à frente deste movimento e, na impossibilidade de detê-lo, tentasse ao menos controlá-lo, dirigindo-o no sentido de seus interesses.<sup>25</sup> Foi com este propósito que ela, através de convenções, se aproximou dos seus vizinhos ribeirinhos, dando-lhes o direito à navegação do Amazonas (ainda que se tratasse de um direito limitadíssimo e que só poderiam ampliar através de novas convenções) em troca de vantagens comerciais e políticas. Desta forma, satisfeitos em suas pretensões, deixavam de se entender com as nações européias e os Estados Unidos com o fim de solucionar este problema. *"Assim daremos a lei, quando de outro modo a receberemos"*<sup>26</sup> diziam as instruções imperiais dadas, em março de 1851, ao conselheiro Duarte da Ponte Ribeiro, enviado em missão especial às repúblicas do Pacífico.

A saída proposta pelos conselheiros era, primeiramente, destruir as prevenções que se tinham levantado contra o Brasil. Em seguida, tratar *"com as nações não ribeirinhas diretamente da navegação da parte do Amazonas, que nos pertence, como e quando julgarmos conveniente"* a fim de *"desinteressar completamente os Estados Unidos e a Inglaterra de fazerem causa comum com os ribeirinhos"* e, ao mesmo tempo, tratar *"com os ribeirinhos somente da navegação para os ribeirinhos e das questões que lhes são relativas"*<sup>27</sup> a fim de afasta-los daquelas duas nações: *"Ficam os ribeirinhos a sós conosco, e com eles podemos nós"*.<sup>28</sup>

---

<sup>23</sup> Idem, p. 181.

<sup>24</sup> Idem, p. 173.

<sup>25</sup> *"(...) Talvez que nossos interesses essenciais exijam que entremos em negociações com o governo dos Estados Unidos a este respeito, para que não sejamos mais tarde obrigados a fazer por atos menos dignos de nós o que hoje podemos conseguir por meio de negociações."* D. Manoel, Senado, Sessão de 22/06/1854, p. 465.

<sup>26</sup> ACE de 1º/04/1854, p. 174.

<sup>27</sup> Idem, pp. 184-185.

<sup>28</sup> Idem, p. 183.



Na verdade, o que mais pesava nesta decisão era a ameaça norte-americana. Desde a anexação do Texas, em 1844, e da guerra que daí resultou entre os Estados Unidos e o México, em consequência da qual foram anexados o Novo México e a Califórnia, que as tendências expansionistas ianques vinham preocupando o governo brasileiro: "*O perigo em que está a ilha de Cuba de ser mais cedo ou mais tarde anexada é patente*", dizia o relator José Paulino Soares de Souza.<sup>29</sup>

Este temor não fazia senão aumentar com a imagem temível que se formara, nos meios políticos brasileiros, a respeito de uma nova categoria de aventureiros militares norte-americanos, mercenários que, em número de quarenta ou cinquenta mil, se teria formado com aqueles indivíduos que tendo tomado parte na guerra contra o México e recebido "*avultados soldos e colhido dela grandes vantagens, inabilitaram-se para voltar à vida civil e ocupações regulares*"<sup>30</sup>, estavam prontos a participar de novas aventuras. Assim, segundo o mesmo relator, parte deles fora se estabelecer na Venezuela e, em 1850, tentara derrubar o governo local e criar um novo Estado com o nome de Nova Colúmbia. Tentativa que só foi frustrada por causa da intervenção da Inglaterra, cujos interesses e influência eram muito fortes aí.

Real ou imaginária<sup>31</sup>, a "ameaça americana" tornara-se sem dúvida alguma um fato político de primeira ordem e servia perfeitamente àqueles que desejavam

---

<sup>29</sup> Idem, p. 177.

"Também, sr. Presidente, o nosso território do norte do Império não está seguro. Várias companhias se estabeleceram nos Estados Unidos com o intento de se apossarem das margens do Amazonas. Aos esforços da nossa legação em Washington e às providências que mui sabiamente tomou o governo daquele país se deve não terem sido levadas a efeito estas empresas; contudo, senhores, nos Estados Unidos não é o chefe do poder executivo quem dirige a opinião pública, ao contrário é ele quase sempre arrastado por esta. Quando ali se formou um partido em favor da invasão de Cuba, apesar de todas as providências que o governo deu não pôde evitar que essa invasão tivesse lugar. O mesmo pode, pois, acontecer conosco a respeito do Amazonas. Quem nos diz que o espírito aventureiro dos habitantes dos Estados Unidos não se desenvolverá e não os resolverá a apresentarem-se de repente nas águas do Amazonas? Que garantia tem hoje o Brasil de que tal fato não se dê?". Fernandes Chaves, Senado, Sessão de 22/06/1854, p. 437-438.

<sup>30</sup> ACE de 1º/04/1854, p. 177.

<sup>31</sup> No entanto, havia quem discordasse: "*Quanto ao Amazonas, o governo dos Estados Unidos não há de querer romper conosco atacando os direitos do Brasil, só porque 4 ou 6 desordeiros peçam isso. Parece que se quer pintar os Estados Unidos como um foco de desordeiros, que pegam em armas para invadirem os outros países; mas nos Estados Unidos se obedecem às leis, o governo ali faz-se obedecer, e aqueles que infringem as leis são castigados. Por ora não tenho medo de que venham a atacar o Amazonas; virá um ou outro vapor com o fim de especular, mas isso não é coisa que nos deva assustar*". Costa Ferreira, Senado, Sessão de 23/06/1854, p.506.

uma ocupação efetiva da Amazônia, como o ministro brasileiro em Washington, Sérgio Teixeira de Macedo, que, em ofício datado de 14 de novembro de 1850, assim descrevia a ideologia ianque:

*"O anglo-americano está intimamente convencido de que ele tem de regenerar o mundo todo, e dar nova forma de governo a toda a sociedade humana (...). Identifica, absorve e assemelha a si todas as raças caucasianas (...). Não admite mistura de sua raça com o índio, ou com o homem de cor."*<sup>32</sup>

Nestas condições, como poderia o governo imperial consentir no estabelecimento do comércio norte-americano numa Amazônia deserta e fora do controle das autoridades locais?

*"Com efeito, dizia o conselheiro Cândido Maria Lopes Gama, entregar-lhes a navegação daquele rio, estando o país que ele rega deserto, como está, é entregar-lhes também o país; porque a necessidade de estações, onde os seus numerosos barcos possam achar tudo quanto lhes é preciso, seria o pretexto para ir estabelecendo-as nos lugares que mais lhes conviessem. (...) Ao lado de cada uma dessas estações ir-se-iam aninhando esses estrangeiros até invadirem as melhores porções daquele território, e então o perderíamos como o México tem perdido o que eles assim souberam também invadir."*<sup>33</sup>

Foi, neste mesmo ano de 1850 que, informado de que em Nova Iorque, um grupo de capitalistas ianques pretendia obter, por intermédio da Legação dos Estados Unidos na Corte do Rio de Janeiro, o privilégio de formar ali uma companhia tendo por fim a navegação do Amazonas, o governo brasileiro, muito apreensivo, decidiu aprovar, por sugestão do conselheiro Lopes Gama,

*"o estabelecimento de uma companhia nacional com privilégio de navegar o Amazonas e formar colônias nas proximidades daquele rio, com condições tais que*

---

<sup>32</sup> ACE de 1º/04/1854, p. 178.

<sup>33</sup> Idem, p. 198-199.

*essa colonização ficasse, quanto à escolha do seu pessoal, inteiramente à deliberação do governo.*"<sup>34</sup>

Ao mesmo tempo em que separava parte do território da província do Pará, a comarca do Alto Amazonas, e o transformava na província do Amazonas, em setembro de 1850, o governo imperial regulamentava a venda de terras devolutas às margens do rio Amazonas, onde ficava proibido o estabelecimento de núcleos de população estrangeira sem a licença do governo e sob sua direção, "*evitando-se que se forme exclusivamente de indivíduos de uma só nação, e principalmente dessas que podem incomodar-nos*"<sup>35</sup>; e onde deveriam ser construídas, em pontos estratégicos, fortificações convenientemente guarnecidas, "*para tornar patente e sensível a nossa soberania territorial e fazer-nos respeitar pelas embarcações estrangeiras que subirem ou descerem o rio.*"<sup>36</sup>

Em outras palavras, era preciso afastar os interesses norte-americanos e seus emigrantes porque a imagem que se havia construído deles era a de que:

*"ativos, ousados, auxiliados pelo seu governo, e por companhias, com os recursos do vapor, de máquinas, e de vários aperfeiçoamentos, arredariam toda a concorrência de povoadores nossos, ou os sujeitariam." [E que] "o emigrante americano não é o colono da Europa. É o homem das matas, o roteador dos sertões, o navegador de rios desertos, o dessecador de pântanos insalubres. O ponto está em que tenha esperança de enriquecer."*<sup>37</sup>

Imagem que se via fortalecida pela política oficial norte-americana, expansionista, claramente expressa no discurso de seu presidente Pierce:

*"Os direitos que pertencem a cada cidadão em sua capacidade individual no país ou fora dele, devem ser sagradamente mantidos (...) Em todos os mares, em todas as terras, onde o nosso espírito empreendedor procurar com justiça a proteção da nossa bandeira, provará ele que a*

---

<sup>34</sup> Idem, p. 198.

<sup>35</sup> Idem, p.188.

<sup>36</sup> Idem, ibidem.

<sup>37</sup> Idem, pp. 178-179.

*qualidade de cidadão americano é uma panóplia inviolável da segurança dos direitos americanos.*"<sup>38</sup>

Se a ocupação da Amazônia devia, por um lado, afastar o perigo estrangeiro, em particular o norte-americano, de forma que "*os navegantes estrangeiros encontrem em todos os pontos habitáveis das margens do Amazonas algumas provas de nossa ocupação real*", por outro, era preciso, igualmente ,

*"que os Estados vizinhos encontrem também essa ocupação no território que nos pertence, quando se tratar de demarcação de limites; demarcação que devemos procrastinar enquanto conservamos tão deserto, como está, esse lado do Império.*"<sup>39</sup>

A ocupação da Amazônia era, portanto, uma questão de Estado, de soberania nacional, a que hoje damos o nome de segurança nacional. E a estratégia de nossa diplomacia consistia em ganhar tempo, adiando a abertura da navegação do Amazonas. Neste intuito, segundo o Conselheiro Lopes Gama, era necessário fazer crer que se tratava de uma deliberação espontânea do governo brasileiro, que já se ocupava de sua navegação, estando uma companhia brasileira incumbida de explorar o rio a fim de assinalar ou remover

*"ao menos os mais permanentes perigos que se ocultam debaixo d'água" [e montar] "os necessários estabelecimentos de polícia, de fiscalização e de socorros, e calculadas as taxas que devem pagar os que se utilizarem dessa navegação, possa ela ser franqueada por Vossa Majestade Imperial em acertadas condições.*"<sup>40</sup>

Dentro desta estratégia, proposta por Lopes Gama, o papel não só da imprensa como do Legislativo seriam fundamentais:

*"Convém entretanto que nos mais lidos jornais do Brasil se publiquem bem escritos artigos contra toda a tentativa de navegação do Amazonas não*

---

<sup>38</sup> Idem, p. 179.

<sup>39</sup> Idem, pp. 199-200.

<sup>40</sup> Idem, 198.

*permitida pelo Governo brasileiro. Se for possível, façam-se publicar também artigos semelhantes nos jornais da Europa. Finalmente desperte-se o brio dos brasileiros, já por este modo, já pelo que se pode dizer nas Câmaras Legislativas contra as injustas pretensões dos Ianques. Essas manifestações dão grande força aos Governos Representativos, e delas já soube tirar partido o Governo brasileiro para conseguir do Governo francês a evacuação do Amapá.*"<sup>41</sup>

Naquele momento, contrariamente à política de imigração e colonização formulada para o restante do país, com fins puramente econômicos e sociais, a questão da colonização da Amazônia era antes de tudo política, de ocupação territorial, de soberania nacional.<sup>42</sup>

A fim de atrair os capitalistas nacionais, para esta iniciativa oficial, a lei n° 586 autorizava o governo brasileiro a:

*"estabelecer desde já no Amazonas e águas do Pará a navegação por vapor, que sirva para correios, transportes e rebocagem até às províncias vizinhas e territórios estrangeiros confinantes, consignando prestações a quem se propuser a manter a dita navegação ou empregando embarcações do Estado.*"<sup>43</sup>

Apesar da proteção governamental que lhe era dada, ninguém se apresentou à licitação. E era natural que ninguém se apresentasse: porque comprometer um capital muito elevado numa empresa muito arriscada e longínqua, quando ali mesmo, no Rio de Janeiro, havia tanta coisa ainda por se fazer, e onde era possível investir os capitais com lucro e sem muito risco?

---

<sup>41</sup> Idem, pp. 200-201.

<sup>42</sup> "(...) o Senado concebe facilmente, à vista do que ultimamente tem ocorrido, a urgência que havia e há de cuidar-se dos melhoramentos que aquela parte do Império reclama". Gonçalves Martins (Ministro do Império), Senado, Sessão de 24/08/1853, p. 89.

"A respeito da urgência que há para a navegação do Amazonas, o Sr. Ministro apresentou misteriosamente uma grande razão de Estado. Em primeiro lugar o orador não acha que haja nessa razão de Estado motivo de segredo, porque todos sabem as vistas dos Estados Unidos sobre o Amazonas, e ainda há poucos dias o Sr. Montezuma declarou haver lido no *Economist* que a América do Norte acabava de fazer um tratado com o Peru pelo qual se tornava livre a navegação desse rio a que temos todo o direito". D. Manoel, Idem, p. 90.

<sup>43</sup> Mauá, *Autobiografia*, nota de pé de página n° 65.

Foi preciso, pois, que o governo interviesse diretamente no negócio. O ministro do Império e presidente do Conselho, José da Costa Carvalho, marquês de Monte Alegre, instou o seu "*amigo pessoal*", o Visconde de Mauá, "*cidadão que, nas palavras de Lopes Gama, tantas provas tem dado do seu gênio para tais empresas*"<sup>44</sup>, para que se encarregasse deste empreendimento. Em troca, era-lhe oferecido o privilégio da navegação do Amazonas e seus afluentes por trinta anos.

Segundo Mauá, apesar da subvenção e do privilégio exclusivo da navegação do Amazonas pelo decreto nº 1037 de 1850, "*ninguém se apresentou, não obstante as folhas diárias repetirem o anúncio durante alguns meses!*"<sup>45</sup> Mesmo assim, resolveu aceitar o desafio e se propôs a reunir o capital necessário à montagem da empresa. Encontrando certa dificuldade em obtê-lo na praça do Rio de Janeiro, dada a desconfiança que ela inspirava, decidiu organizá-la assim mesmo, ainda que fosse necessário entrar com dois terços do capital, na certeza de que se tratava de um negócio vantajoso. E, em agosto de 1852, era autorizado a fundar a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas<sup>46</sup> com

*“o privilégio exclusivo da navegação do Amazonas e seus afluentes por trinta anos, ao passo que o serviço obrigatório que o contrato impunha era mínimo, e assim era preciso, desde que o capital que se empregava ia arrostar o desconhecido”*.<sup>47</sup>

As viagens da Companhia começaram no primeiro dia do ano de 1853. Seu serviço compunha-se de duas linhas: a primeira linha ia de Belém, no Pará, até Barra do Rio Negro, capital da província do Amazonas. A segunda linha partia desta cidade indo até Nauta, no Peru. Mas o serviço de seus vapores deixava ainda muito a desejar no que concernia sobretudo à regularidade e aos horários.<sup>48</sup>

<sup>44</sup> ACE de 1º de abril de 1854, p. 198.

<sup>45</sup> Mauá, *Autobiografia*, p. 136.

<sup>46</sup> Seus Estatutos foram aprovados pelo Decreto nº 1055 de 20 de outubro de 1852.

<sup>47</sup> Mauá, *Autobiografia*, pp. 136-137.

<sup>48</sup> "*Mas se tratava principalmente, para o Brasil, de um interesse de nacionalidade: era necessária uma exploração brasileira do rio para prevenir a iniciativa estrangeira que tende a se introduzir ali, e responder também à acusação de abandono. Este objetivo foi atingido.*" CC Rio N° 9 de 10/04/185, pp. 87-88.

No entanto, a concretização da política de boa vizinhança com os países ribeirinhos do Amazonas, que implicava em lhes autorizar a navegação do Amazonas em território brasileiro, dependia, primeiro, do entendimento do governo com a direção da Companhia, a fim de obter a renúncia do privilégio da navegação, em troca do aumento de sua subvenção anual<sup>49</sup>. Mauá conta:

*"Nem o mais pequeno obstáculo criei à nova política do governo que me era anunciada, apenas fiz sentir a S. Exa. que sendo o aumento da navegação a vapor uma necessidade, contentar-me-ia com o aumento da subvenção que o maior serviço demandava."*<sup>50</sup>

E o conselheiro Paulino justificava:

*"A prestação, e aumento dessa subvenção trará uma grande vantagem política, que vem a ser - habilitar uma companhia nacional a fazer concorrência vantajosa à navegação por vapor estrangeira, e a diminuir portanto a importância desta, que de outro modo poderia excluir completamente a nacional." E mais, esta concorrência poderia "contribuir para desenganar e afastar aqueles estrangeiros, que vêem nos desertos que banha o Amazonas um novo Eldorado."*<sup>51</sup>

Assim, o contrato assinado em agosto de 1852 foi modificado pelo de outubro de 1854. Neste, Mauá desistia do privilégio da navegação e a companhia era autorizada a estabelecer quatro linhas regulares de paquetes a vapor, pelas quais receberia a subvenção do governo imperial, além da concessão de setenta e duas outras porções de terras nas margens do rio. Em troca, ela se comprometia a fundar, em suas propriedades, vilarejos para os índios e a criar estabelecimentos agrícolas e industriais, bem como doze colônias de pelo menos seiscentos colonos cada uma.<sup>52</sup>

---

<sup>49</sup> ACE de 1º de abril de 1854, p.187.

<sup>50</sup> Mauá, *Autobiografia*, pp. 137-138.

<sup>51</sup> ACE de 1º de abril de 1854, p. 188.

<sup>52</sup> CC Rio N° 12 de 30/10/1854, p. 175.

Segundo o próprio Mauá, chegar a um acordo quanto ao montante do aumento da subvenção não foi coisa fácil. Acabou sendo convencido pelo Marquês de Paraná, "*que me honrava com sua amizade e exercia sobre mim grande influência*", a aceitar a oferta do governo, válida por um ano, como experiência para verificar se era suficiente ou não.<sup>53</sup>

Por este contrato, a companhia deveria manter as duas linhas já inauguradas e criar outras duas, ficando assim distribuídas: a primeira linha ligando Belém do Pará a Barra do Rio Negro, com duas viagens mensais; a segunda, desta cidade a Nauta, no Peru, com seis viagens anuais; a terceira, partindo de Belém e seguindo o Tocantins chegaria à Vila Baião, tocando na cidade de Cametá, com duas viagens mensais; e a quarta linha, partindo de Barra do Rio Negro terminaria em Santa Isabel, com uma viagem mensal. A cada linha era concedida uma subvenção específica, que variava segundo sua distância.

Como resultado do aumento do número de viagens, a receita da companhia quase dobrou no primeiro ano. Entretanto, os encargos com a colonização, muito pesados (já que ela se comprometera a estabelecer as 12 colônias, em dez anos, trazidos às custas e por iniciativa da empresa), não lhe deixavam lucros, ao contrário, só prejuízos<sup>54</sup>, pois representavam gastos muito elevados para um retorno que só viria a muito longo prazo. Para piorar, sua primeira experiência introduzindo 1091 colonos, dos quais 30 chineses (os chins), e os demais portugueses, fora um fracasso, levando-o a reconhecer que a ocupação da região devia ser feita pelo aproveitamento da população local, indígena, "*muito mais talhada para aquela missão por índole e por natureza*"<sup>55</sup>, especialmente porque era ela que fazia a coleta do principal produto da região, a goma elástica.

Ao final de um ano, prazo estipulado para a experiência, ficou evidente, para Mauá, "*que o aumento do serviço deixava a empresa sem benefício algum disponível*

---

<sup>53</sup> Mauá, *Autobiografia*, p. 138.

<sup>54</sup> CC Rio N° 12 de 30/10/1854, p. 175.

<sup>55</sup> É de notar, a partir de então, uma revalorização do indígena como elemento povoador, colonizador do sertão brasileiro.



*aplicável a dividendo*". Desde então, "*suspendeu os dividendos aos acionistas por não serem possíveis*"<sup>56</sup> e passou a reivindicar um aumento da subvenção.

Corria o ano de 1857 e a colonização das margens do Amazonas parecia, segundo o senador Dom Manuel, ser um sonho<sup>57</sup>. A questão se resumia, segundo ele, a dois pontos essenciais: ou exonerava-se a companhia da obrigação da colonização ou, mantendo-se esta, aumentava-se sua subvenção<sup>58</sup>. Finalmente, seu pedido foi acolhido favoravelmente pela comissão do Senado encarregada de examina-lo.

Quanto ao fracasso da colonização agrícola, tão cara à política imperial de ocupação territorial, ele se devia, segundo o senador Souza Franco, menos à insalubridade do clima do que à dificuldade de formar estabelecimentos, já que os colonos podiam, sem muito esforço, adquirir "*muitos meios de trabalho em que facilmente ganham bons salários*"<sup>59</sup>. E, segundo o senador Pimenta Bueno, à "*facilidade com que os colonos adquirem os meios de subsistência sem necessidade de se empregarem nos trabalhos agrícolas*"<sup>60</sup>; o que dá no mesmo. Em todos os casos, este fato em nada contrariava o objetivo da colonização obtida pela navegação do Amazonas, que era "*uma empresa que tem muito de política, e que é necessário adiantar tanto quanto for possível para evitar questões importantíssimas*"<sup>61</sup>, ou seja, "*encher a província de habitantes que formem novas e importantes povoações*."<sup>62</sup>

Das discussões senatoriais, se depreende que ninguém duvidava das vantagens e benefícios trazidos pela Companhia às províncias do Amazonas e do Pará. Souza Franco, senador por esta última, afirmava que a metade, pelo menos, do aumento da renda de sua província era "*devido à mesma navegação, e que assim a fazenda pública, longe de perder, ganhou muito, há esperança de que ganhará muito mais*."<sup>63</sup> Mas ficara patente que não

<sup>56</sup> Mauá, *Autobiografia*, pp. 138-139.

<sup>57</sup> D. Manoel, Senado Sessão de 1º/07/1857, p. 210.

<sup>58</sup> Idem, Sessão de 30/06/1857, p. 200.

<sup>59</sup> Souza Franco, Senado Sessão de 1º/07/1857, p. 211.

<sup>60</sup> Pimenta Bueno, Senado Sessão de 1º/07/1857, p. 209.

<sup>61</sup> Vde. Jequitinhonha, Senado, Sessão de 30/06/1857, p. 206.

<sup>62</sup> Souza Franco, Senado, Sessão de 30/06/1857, p. 211.

<sup>63</sup> Idem, p. 207.

lhe era possível realizar os dois serviços, ainda que se lhe concedesse uma maior subvenção. E o senador Pimenta Bueno exprimiu esta dificuldade da seguinte maneira:

*"A questão principal é se a Companhia de Navegação se pode considerar a mais própria para o serviço da colonização. Sendo os dois serviços perfeitamente distintos, de natureza diversa, não pode uma só companhia ocupar-se com ambos de um modo que se possa dizer satisfatório."*<sup>64</sup>

Esta opinião foi acompanhada pela maioria do Senado e um novo contrato foi assinado com a empresa, que passava a ser apenas uma companhia de navegação e comércio. Por este contrato, assinado em 29 de agosto de 1857, a companhia não só recebia uma subvenção muito maior (de 35 contos ao invés dos 18 contos ao mês), como ficava dispensada de sua obrigação de fundar colônias, apesar do governo manter as concessões de terras feitas anteriormente. Além disso, o número de viagens que deveriam ser realizadas por seus vapores, nas diversas linhas percorridas, devia diminuir numa forte proporção, assim como certos serviços foram reduzidos ou suprimidos. Em troca dessas vantagens, o governo impunha algumas condições cujo cumprimento era pouco oneroso para a companhia, tais como o transporte gratuito de malotes da correspondência oficial, bem como de um certo número de colonos ou de soldados (mas sem a obrigação de lhes fornecer alimentos), e, ainda, de toda soma de dinheiro pertencente ao tesouro público e de carregamentos para o governo que não excedessem duas toneladas.<sup>65</sup>

Aliviada do ônus da colonização e obrigada a um número menor de linhas e de viagens, sem que seus subsídios fossem diminuídos, a companhia ingressou numa fase de crescimento sustentado, animada por suas atividades comerciais e à sombra da subvenção do Estado.

Esta situação era encarada pelo maior crítico da companhia, o deputado Aureliano Cândido Tavares Bastos, como anômala e injustificada, porque:

---

<sup>64</sup> Pimenta Bueno, Senado Sessão de 1º/07/1857, p. 209.

*"Se o governo pudesse prever então que o movimento comercial dos paquetes se elevaria rapidamente, na escala em que tem se verificado não teria certamente concedido tão largos favores."*<sup>66</sup>

Mauá, por sua vez, a encarava como natural e uma espécie de necessidade imposta pelo próprio vapor que

*"não pode ser utilizado como força motriz, nem em terra, nem realizando a locomoção sobre a água, sem considerável dispêndio, que inevitavelmente tem de ser custeado pelos interesses que ele desenvolve à sombra de sua potência criadora, porém que no intervalo é necessário esperar esse desenvolvimento. (...) até que, criadas riquezas suficientes, apareçam elementos de tráfego ou interesses capazes de suportar os encargos que serviço tão dispendioso determina."*<sup>67</sup>

Este rápido crescimento da Companhia se devia, evidentemente, à necessidade da região, até então reprimida, de comercialização de sua produção e de deslocamento de sua população, e não se confinava apenas ao território amazônico brasileiro. Daí afirmar-se que a verdadeira descoberta da Amazônia datava de 1852.<sup>68</sup>

A companhia possuía muitas propriedades e bens, tais como, fazendas, escritórios, oficinas de máquinas (das quais dependiam as usinas de açúcar para os seus reparos) e oficina naval, diques, prédios, pontes, depósitos para carga, madeira e carvão, armazéns, além das terras recebidas como indenização pelos prejuízos com a importação de colonos em sua frustrada tentativa de colonização.

Da análise de seus relatórios dos anos de 1853 a 1872,<sup>69</sup> depreende-se que a maior fonte de renda da companhia advinha das subvenções do Estado, seguida da renda advinda do transporte de cargas e, por último, da de passageiros, o que era natural

---

<sup>65</sup> CC Rio N° 121 de 20/11/1857, pp. 289-290.

<sup>66</sup> A. C. Tavares Bastos, *O Vale do Amazonas: a livre navegação do Amazonas, estatística, produção, comércio*, questões fiscais do vale do Amazonas. 3ª. ed., São Paulo: Nacional; Brasília: INI, 1975, p.115.

<sup>67</sup> Mauá, Autobiografia, p. 140.

<sup>68</sup> Brasil, Província do Pará, Relatório do Presidente Raymundo de Lamare, 1867.

<sup>69</sup> Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, Relatórios Anuais aos Acionistas.

numa região de tão baixa densidade populacional. No que dizia respeito às suas despesas, os maiores gastos se faziam com a manutenção e renovação de sua frota de vapores e saveiros.

A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas ia de vento em popa. Mas, apesar de resultados tão animadores e promissores, Mauá insistia em afirmar que a subvenção anual, no valor de 720 contos de réis, ou seja, superior à maior receita da empresa, obtida em 1870, no valor de 674:414\$000, era "*mesquinha*". E se defendia, argumentando:

*"Ficou demonstrado que a subvenção é um adiantamento, ou verdadeiro custeio com que o Estado concorre para arrecadar uma renda, assim no que toca aos cofres gerais como aos provinciais, sete vezes maior do que para eles entrava há apenas vinte e três anos antes de ser introduzido este meio aperfeiçoado de locomoção, que conseguiu encurtar as distâncias e pôr em rápida e regular comunicação os centros de produtos naturais com a capital."*<sup>70</sup>

No correr dos anos 1860, ao passo que a empresa crescia em volume de capital, em material flutuante, em extensão navegável e em tráfego de mercadorias e passageiros, crescia também a corrente política, liberal, favorável à abertura do Amazonas a todas as nações amigas, e ao fim da subvenção do Estado ou à limitação dos lucros da companhia.

Enfim, em 1867, o governo brasileiro, pressionado externa e internamente, abriu a navegação do Amazonas e seus afluentes a todas as nações amigas. Este fato, aliado às dificuldades financeiras do Império, envolvido na guerra contra o Paraguai, e aos graves problemas por que passava a filial do Banco Mauá, em Montevidéu, desde o assassinato do general Venancio Flores, em 1868, que culminaram, no ano seguinte, com a perda do seu direito de emissão, fez com que Mauá, em 1869, desse um novo rumo aos seus negócios na Amazônia: ele pede ao governo a autorização para

---

<sup>70</sup> Mauá, *Autobiografia*, pp. 139-140.

transferir, para uma companhia por ele organizada fora do Império, "*os direitos que nos conferem os nossos contratos.*"

A transferência foi autorizada em 1871, e efetivada dois anos depois, passando a empresa a denominar-se "*Amazon Steam Ship Navigation Company Limited*", com sede em Londres e um capital de 600 mil libras esterlinas, com Mauá à sua frente "*como principal interessado*".<sup>71</sup>

Como presidente da Companhia, ele explicava, em seu relatório de 1869, esta abertura para o capital estrangeiro: a dificuldade em encontrar, no Brasil, compradores para suas ações, em razão da guerra do Paraguai e "*a conseqüente esquivança dos capitais, que só se consideram seguros quando recolhidos ao Tesouro Nacional*"; e o temor de que o lançamento de um lote de ações, no mercado brasileiro, corria o risco de ter pouca procura, ocasionando a baixa de sua cotação. Por isso, preferia buscar o mercado londrino, na certeza de que "*nossas ações serão avidamente procuradas.*"<sup>72</sup>

Este desfecho era uma prova de quanto haviam mudado as relações externas do Brasil, assim como o clima de desconfiança em relação às grandes potências, especialmente os Estados Unidos<sup>73</sup>. A autorização dada, em 1866, pelo governo imperial, à província do Pará, para celebrar um contrato para a introdução de imigrantes norte-americanos, concedendo-lhes 60 léguas quadradas de terras na margem meridional do rio Amazonas, entre os rios Tapajós e Curuá, dava bem uma idéia dessa mudança.

Mais do que isso, era uma prova da confiança adquirida pela monarquia brasileira, evidente nas palavras do conselheiro Visconde de Abaeté:

---

<sup>71</sup> Idem, p. 141.

<sup>72</sup> Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, Relatório de 1869.

<sup>73</sup> ACE de 03/12/1866, p. 121.

*“Estou persuadido de que nenhum perigo ameaça a integridade do Império com a abertura do Amazonas. Dispomos de uma força marítima muito superior à força marítima reunida dos Estados limítrofes.”*<sup>74</sup>

Esta posição era reforçada pelo parecer do conselheiro Souza Franco:

*“O receio do predomínio estrangeiro por meio de colonos de sua nação, quando poderosa, é idéia obsoleta. A política moderna (afasta) os governos europeus da criação de mais colônias.”*<sup>75</sup>

Abrir a navegação do Amazonas e seus afluentes, desdenhando as ameaças estrangeiras, significava que a Corte do Rio de Janeiro, em vinte anos de uma aliança frutífera com a empreendedora burguesia brasileira, fora suficientemente competente para garantir a ocupação da Amazônia, desenvolvendo as economias extrativas de exportação das províncias do Amazonas e do Pará, agora mais do que nunca assimiladas ao Império, e realizar, assim, seu projeto de unificação territorial e centralização do poder monárquico.

Mas, *“quem sabe se os Estados Unidos não conceberam o plano de um dia dominarem toda a América?”*<sup>76</sup>

Niterói, 14 janeiro de 2003.

---

<sup>74</sup> Idem, p. 123.

<sup>75</sup> ACE de 04/01/1871, p. 170.

<sup>76</sup> D. Manoel, Senado, Sessão de 31/07/1854, p. 718.

## Resumo

### **A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas e a defesa da Amazônia brasileira: “o imaginado grande banquete comercial”.**

No final dos anos 1840, a centralidade e territorialidade do frágil Estado monárquico brasileiro estavam ameaçadas pela cobiça de grupos capitalistas norte-americanos, apoiados por seu governo e decididos a incorporar a região amazônica. Às pressões diplomáticas internacionais para liberar a navegação do Amazonas, o governo brasileiro respondeu com a criação de uma empresa com o privilégio exclusivo da navegação, que conseguiu ocupar de fato a região. A política brasileira de defesa da Amazônia se estabeleceu em dois planos: um primeiro plano diplomático e um segundo de ocupação efetiva.

No plano diplomático, sua política consistiu: primeiro em obter garantias do governo norte-americano de que não apoiaria as iniciativas de seus cidadãos em suas tentativas de navegar e ocupar a Amazônia; segundo, em adiar a abertura do Amazonas, alegando razões técnicas, satisfazendo temporariamente os interesses norte-americanos e europeus; terceiro, em isolar dos Estados Unidos e da Europa as repúblicas sul-americanas ribeirinhas, e tratar com elas em separado através de acordos bilaterais.

No que respeitava à ocupação efetiva, o governo brasileiro tratou de criar a Província do Amazonas e a Cia. de Navegação e Comércio do Amazonas, e, depois do fracasso da imigração europeia e chinesa tentada pela própria companhia, inovou sua política de ocupação por colonização: a Amazônia deveria ser colonizada com o elemento nacional, ou seja, os indígenas que aí viviam.

O Estado imperial encontrara na burguesia empresarial brasileira, no emprego dos navios a vapor e na valorização da população indígena seus maiores aliados. A unidade territorial brasileira fora garantida e o poder monárquico fortalecido: a Amazônia já não era uma fronteira aberta.

## Palavras chave

Estado e empresa privada – Cia. Navegação e Comércio do Amazonas  
– Colonização nacional – Centralização monárquica