



# Mulher, Liberdade e Vida

Severina 150

IMPRESSO

CONTRATO Nº 3956/91  
ECT/ CÂMARA LEGISLATIVA DF  
UP: AC/ CÂMARA LEGISLATIVA



L • E • T • R • A • S



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SUPLEMENTO CULTURAL

Ano I Nº 4 Brasília, 8 de março de 1993

# Fronteira em movimento: a Amazônia no século XIX

VALÉRIA CARVALHO

Universidade de Brasília

*A criação da Província do Amazonas em 1850 deslanchou rapidamente a expansão brasileira no Norte e no Noroeste da Amazônia. Neste artigo a prof<sup>a</sup> VALÉRIA CARVALHO mostra os traços gerais dessa expansão e os movimentos iguais e contrários empreendidos pelo Peru, Bolívia, Venezuela e Colômbia na conformação das lindes Amazônicas.*



RÔMULO ANDRA

O deslocamento interno da fronteira na Amazônia brasileira, em direção ao norte e noroeste amazônicos, começou a ampliar-se a partir da década de 1850. O crescimento paulatino da borracha determinou a ocupação de novas áreas e repercutiu sobre toda a vida social da região. A nova direção da economia foi acompanhada por decisões político-administrativas, tanto do governo central quanto dos governos regionais, que vieram a caracterizar uma superação da tradicional organização sócio-política herdada da época colonial.

Foi a partir desse momento que a Amazônia começou a integrar-se de maneira mais concreta na construção do Estado nacional brasileiro. A expansão da economia possibilitou a soberania territorial sob o espaço amazônico, já delineado pela política portuguesa, e enfatizou sua importância internacional.

Neste movimento de ampliação da fronteira interna, colocou-se como questão básica a solução dos meios de transportes na região e o seu povoamento. A ação do Governo brasileiro no sentido da modernização da navegação fluvial permitiu consolidar alguns núcleos populacionais existentes e fixar outros. Na medida em que aumentava a demanda da borracha ocorria uma redistribuição setorial da mão-de-obra, determinando a passagem de uma política

prioritariamente pautada sobre a população indígena para o incentivo à imigração.

Da mesma forma, foram estabelecidos os pontos básicos do comércio com os países vizinhos, núcleos que aticularam a possibilidade de uma fronteira viva em determinadas áreas.

## **A Amazônia após a Independência**

A Amazônia brasileira, após o rompimento político do Brasil com Portugal, continuou a ter como base administrativa a Província do Pará e o atual Estado do Amazonas, constituía uma comarca sob sua jurisdição, denominada Rio Negro.

Na época da transferência da Corte portuguesa para o Brasil, a Amazônia encontrava-se numa fase de decadência econômica, originada por uma retração dos mercados consumidores do cacau, seu principal produto de exportação. Esta situação agravou-se com a instalação da Corte no país, quando a região se viu obrigada a um esforço de guerra na ocupação portuguesa da Guiana Francesa (1808-1817), o que também contribuiu para a recessão agrícola. As adversidades dessa economia dirigida ao mercado externo em retração não foram menos importantes que as disputas políticas decorrentes do processo de Independência.<sup>(1)</sup> A elite amazônica passou a indicar, neste momento, que o reerguimento de sua economia e a criação

de condições de governabilidade dependiam de uma reorganização político-administrativa, de uma política de transportes e de uma redefinição do espaço político e econômico regional.

A consciência de que havia necessidade de uma redivisão territorial apareceu concretamente em 1826, através de um projeto para a autonomia da Comarca do Rio Negro. Esta medida era compartilhada por agricultores e comerciantes do Rio

A consciência de que havia necessidade de uma redivisão territorial apareceu concretamente em 1826, através de um projeto para a autonomia da Comarca do Rio Negro. Esta medida era compartilhada por agricultores e comerciantes do Rio Negro e políticos do Pará.<sup>(2)</sup> Em 1828, o presidente da Província, Paulo José da Silva Gama, Barão de Bagé, em ofício ao ministro do Império expôs a situação daquela comarca e sugeriu um governo separado do Pará, nos seguintes termos: "Esta Província do Rio Negro deve merecer a particular atenção do Ministro de Sua Magestade não só em razão dos meios que ela oferece para se tirar partido de suas grandes produções naturais como por ser a nossa fronteira nesta parte do Brasil com a República da Colômbia. Ela não pode absolutamente ser dirigida pelo Governo do Pará, o qual a quinhentas léguas de distância,

nenhuma providência a propósito para ali dar, ou seja para sua defesa na guerra, ou para a sua prosperidade na Paz. O Rio Negro precisa sem dúvida de um governo separado."<sup>(3)</sup>

No momento em que surgiu a proposta de reorganização administrativa da Amazônia, a Província do Pará, como outras do Império, apresentava uma instabilidade política que, no presente caso, canalizou-se no movimento social da Cabanagem. A região esteve conflagrada praticamente durante quase toda a década de 1830 e somente em 1837 o governo central iniciou uma contra-ofensiva militar. No ano seguinte, foi instalada a Assembléia Provincial, que aprovou algumas medidas ainda tímidas para a recuperação da economia regional, como incentivos às firmas que instalassem a navegação a vapor. A falta de capital, no entanto, inviabilizou estas propostas.<sup>(4)</sup>

Após a Cabanagem, as povoações e áreas rurais encontravam-se arruinadas, não apenas pela falta de mão-de-obra mas, também, pela destruição das culturas e do gado. Estima-se que cerca de 30.000 pessoas morreram na guerra civil que dominou toda a região amazônica.<sup>(5)</sup> Entre as soluções para a sua recuperação voltou a ser debatido o problema da criação da Província do Amazonas.

Em 1839, foi apresentado um novo projeto à Assem-

bléia Geral e o argumento daqueles que defendiam a sua criação, era o estado de decadência da região em comparação com o período colonial. Além disso, surgiu de forma mais clara a idéia de que a segurança e manutenção da soberania territorial brasileira na Amazônia relacionavam-se com a sua melhor administração. A expansão de ingleses e franceses no norte, a partir de suas colônias já estabelecidas na área, era uma das principais preocupações do proponente do projeto.<sup>(6)</sup>

A oposição ao projeto na Câmara dos Deputados, embora apontasse para a necessidade de uma nova divisão territorial do país, considerava a idéia prematura, pois as próprias condições da região não justificavam a medida. Indicava-se a falta de população, comércio e indústria e levantava-se o argumento de que a Comarca do Rio Negro não teria número suficiente de homens capazes para construir a Assembléia Provincial.

Entretanto, quatro anos depois de apresentado o projeto de criação da Província do Amazonas, este foi aprovado na Câmara dos Deputados, em julho de 1843. Contudo a medida só seria aprovada no Senado sete anos depois, em 1850, quando se apresentou uma conjuntura política e perspectivas econômicas que redirecionaram a posição do governo.<sup>(7)</sup> Esta e outras

medidas que seriam implementadas, em nível nacional e local, marcariam uma inflexão, a partir da década de 1850, na história da Amazônia brasileira, com as primeiras ações para a integração do espaço amazônico.

#### Primeiros passos na integração do espaço fluvial

Belém, que fora desde o período colonial o núcleo mais importante da Amazônia brasileira firmou-se, com a demanda externa da borracha, no papel de centro controlador da produção e comercialização, dentro e fora de seus limites territoriais. Por volta de 1851 a borracha perfazia quase a metade das exportações do porto de Belém. Os vapores da "Companhia do Amazonas", ligando Belém a Manaus a partir de 1852, veio a facilitar a expansão interior e novas povoações integraram-se ao comércio da borracha. Além dos antigos centros coloniais, como Santarém, Cametá e Obidos surgiram outros em muitos pontos dos trajetos dos vapores, devido à criação de portos para a tomada de lenha, pequenos núcleos para onde a população afluía para comercializar.(8)

A Província do Amazonas só foi atingida pelas repercussões econômicas da demanda externa da borracha no início da década de 1860. Quando foi instalada, em 1852, Manaus possuía quatro mil habitantes e a cidade, segundo o testemunho de Lourenço da Silva Araújo, constava de "uma praça e 16 ruas estreitas, e ainda por calçar e iluminar". (9) Tenreiro Aranha, primeiro governador da Província, comparou a situação em que encontrou a região com o período em que esta era apenas uma Capitania: "O algodão, o anil, o café, a mandioca e o tabaco tiveram cultura tal que dava para o uso e consumo, e sobrava para a exportação em grande quantidade (...) Agora o café, a mandioca, o algodão mal chegam para o consumo, e todos os outros gêneros e artefatos, a falta de cultura tem desaparecido (...)".(10)

Esta descrição de Tenreiro Aranha mostra um momento de crise da economia regional tradicional do Amazonas, que seria modificada alguns anos depois. Até 1850, a produção comercial da borracha esteve restrita a Belém e ilhas próximas. A partir daí, novas áreas foram atingidas na própria Província do Pará onde a extração do látex tomou a direção dos rios Xingú e Tapajós e encontrou maiores possibilidades na província do Amazonas, iniciando a ocupação dos rios Madeira e Purus. Essa expansão foi acompanhada por uma mobilidade intra-setorial da população ativa e uma redistribuição espacial da população empregada na coleta da seringa.(11)

Com a nova dinâmica da economia, imediatamente surge a necessidade de am-

pliar a oferta de mão-de-obra. A força de trabalho disponível, constituída basicamente pelos indígenas e raros escravos negros, em pouco tempo foi canalizada para a coleta da borracha. Com a instalação da Província do Amazonas ampliaram-se as políticas oficiais para incorporar os indígenas à nova atividade econômica. Os "descimentos" ocorriam tanto no País como em zonas não demarcadas das fronteiras. A base legal era o Regulamento de 1845, que em teoria e prática recuperava o sistema idealizado por Pombal, em 1755. A estratégia baseava-se no reforço militar dos pontos fronteiriços, no fomento das Missões e no trabalho compulsório dos indígenas em obras públicas, como o Forte de Cucuí. Em 1852, conforme o presidente da Província do Amazonas, encontravam-se instaladas, em precárias condições, cinco Diretorias de Índios e apenas três missões. Quatro anos depois, havia 24 Diretorias, abrangendo 24 aldeias e seis mil 748 indígenas aldeados. A "nacionalização" dos indígenas impunha-se não somente pela necessidade de mão-de-obra. Nesse sentido é ilustrativo o comentário do presidente da Província do Amazonas, Sinval Odorico de Moura, ao acentuar a vantagem do estabelecimento de missões do rio Purus. Segundo ele, "o resultado imediato seria termos um acréscimo de 12 mil produtores e mais tarde 12 mil defensores da fronteira".(12)

A captura de indígenas levou aos primeiros conflitos fronteiriços com as repúblicas vizinhas. O governo co-

lombiano, em 1854, queixou-se do fato de que se faziam incursões no seu território pelo lado do Brasil. Segundo o Governo brasileiro, o encarregado da direção da aldeia dos índios de Japacoá, nas margens do Içá, atraiu alguns índios estabelecidos "no território que se reputa granadino". Esta questão não se limitou ao espaço interno. Através da Colômbia, atingiu também a outras repúblicas vizinhas. O fenômeno persistiu até o final do século sendo, inclusive, objeto de acordo entre os governos brasileiros e peruano, em 1891.(13)

#### O encontro das fronteiras

As relações comerciais entre os países hispano-amazônicos e o Brasil acompanharam o ritmo da demanda externa da borracha e, em menor grau, de outros produtos de extração vegetal e animal como a salsaparrilha, as peles de animais e a manteiga de tartaruga. A exportação de gêneros agrícolas, como o algodão e o tabaco, foi decrescendo, à medida que ampliava-se a exportação da seringa. Gradualmente o Brasil tornou-se a principal via de escoamento da produção do vale amazônico e as cidades de Belém e Manaus passaram a concentrar a maior parte das transações econômico-financeiras da região.

O estabelecimento de navios a vapor, integrando o Brasil aos demais estados amazônicos, incrementaria as relações e incorporaria, pouco a pouco, os núcleos de povoação destes países à economia gomífera. Em alguns trechos, articulava-se a possibilidade de formação de fronteiras vivas.

#### Peru

A movimentação de pessoas de diversas nacionalidades em Tabatinga, fortaleza erigida na fronteira entre o Brasil e o Peru em fins de século XVIII, causou surpresa ao viajante alemão Robert Avé-Lallemant que ali esteve em 1859. Eram brasileiros, indígenas, peruanos, franceses, húngaros, alemães, e norte-americanos, entre outros. Indagava-se o estudioso: "**Que poderia ter reunido toda essa gente naquela longínqua fronteira?**"(17) Tabatinga, último ponto brasileiro da linha de vapores ligando Manaus a Nauta, anteriormente reduzida ao Forte e ao destacamento policial, alterou-se com a introdução da navegação a vapor. Avé-Lallemant descreveu estas modificações. Segundo o viajante, nos últimos dias antes da chegada do vapor, aportava um igarité após outro, descendo o Solimões, trazendo chapéus e salsaparrilha do Peru. A margem morta do forte passava, então, a apresentar intensa atividade. À noite, conforme Avé-Lallemant, os índios peruanos armavam suas tendas na margem do rio, enquanto os comerciantes faziam suas camas numa "**casa aberta da nação**", ao mundo dos "**caravançarás orientais**".(18)

O isolamento da zona oriental peruana constituía o principal obstáculo para o estabelecimento de relações regulares com a costa do país. As vias de comunicações interrompiam-se ante à cordilheira dos Andes e para se chegar a Moyobamba, [antiga capital da Província Litoral de Loreto e em cuja

jurisdição encontrava-se quase toda a Amazônia peruana); as dificuldades iniciavam-se na localidade de Balsaporto, situada naquela cordilheira. Daí por diante, segundo Avé-Lallemant, começavam os maiores tropeços. Não havia mueres e estes de nada adiantariam em alguns trechos da montanha. A utilização dos indígenas como carregadores era a única forma de se transportar as mercadorias. Conforme o viajante, um negociante precisava às vezes de 300 a 400 índios.(20)

Afora este caminho, cujo trajeto era percorrido aproximadamente em 11 semanas a partir de Tabatinga, existiam outras duas linhas conhecidas de comunicação do vale do Amazonas à Cordilheira. Conhecido por caminho do centro, ligava a cidade de Huanaco, situada sobre os Andes, a Tingo-Maria, no rio Huallaga, afluente do Marañón. Este caminho era um pouco melhor que a via para Moyobamba, mas apresentava-se menos povoado. O outro caminho, que estabelecia a ligação do rio Urubamba a Cuzco, admitia passagens de animais por todo o trajeto e era mais habitado.(21)

Em 1866, a Província Litoral de Loreto foi elevada à categoria de Departamento, subdividida em quatro províncias. Estas eram a de Moyobamba, cuja capital era povoação de mesmo nome, a de Huallaga, com capital em Tarapato; a do Alto Amazonas, capital Balsaporto; e a do Baixo Amazonas, sendo sua capital Iquitos, empório da região. Segundo o deputado brasileiro Tavares Bastos, do Partido Liberal, que neste

É frequente a inscrição de cerrados na região amazônica. Desenho de Fernando Madeira



mesmo ano de 1866 esteve em Iquitos, a localidade compunha-se de casas de boa aparência. Algumas, conforme registrou, eram ladrilhadas e assoalhadas. O povoado possuía uma serra, olaria, ferraria e pequena fundição, além de um dique que se estava montando. A coleta de borracha já havia alcançado esta área, sendo sua introdução atribuída ao brasileiro José Joaquim Ribeiro, "que se estabeleceu com uma colônia de brasileiros já afeitos à extração da goma elástica".

A introdução da extração da seringa diminuiu, com o passar do tempo, a confecção dos chapéus de palha, principal atividade da Província de Loreto. Além da borracha e chapéus, a Amazônia peruana exportava salsaparrilha, tabaco, algodão e tecidos deste produto, fio e redes de tucum, manteiga de ovos de tartaruga, peles de animais, entre outros. Em troca, levavam basicamente produtos de luxo, estrangeiros, como o vinho, licores, louça, ferro e cobre em folha.

Estimava-se, na década de 1860, que muitos benefícios poderiam advir através do comércio de importação e exportação da república do Peru pelo Amazonas. Na avaliação de Tavares Bastos, um sexto do comércio externo peruano poderia se realizar por aquela via, e dos 14 departamentos em que se encontrava dividido aquele país, a nove interessariam a navegação do Amazonas. O comércio de trânsito do Peru pelo Amazonas representava, em fins da década de 1850, a terça parte dos carregamentos dos vapores de Manaus com destino a Belém. (24)

O valor total do comércio de exportação-importação do Peru com o Brasil foi crescente. Pequena oscilação verificou-se entre os anos de 1865-1870, momento de rompimento formal das relações dos dois países, quando se apresentaram dificuldades na demarcação de suas fronteiras e ainda, o protesto peruano à convenção de limites assinada pelos governos boliviano e brasileiro, em 1867.

Mesmo contando com impedições naturais que dificultavam a ligação da Amazônia peruana à costa desse país, o governo peruano esteve atento à dimensão que a via do Amazonas poderia representar à unidade territorial e procurou implementar políticas com o fim de estabelecer uma melhor administração, principalmente na Província de Loreto.

A instalação da navegação a vapor ligando Manaus a Nauta, embora tivesse facilitado o transporte de mercadorias e animado o comércio de madeiras para suas caldeiras, não conseguiu nos primeiros anos modificar a situação de decadência de alguns povoados situados ao longo dos trajetos dos vapores, em território brasileiro. Os pontos de escalas dos na-

vios até a fronteira com o Peru eram Coary, Tefé, Fonte Boa, Tonantins e Tabatinga. O aspecto dessas povoações foi considerado por Avé-Lallemant, (que esteve na região após cinco anos de funcionamento da linha, com exceção de Tabatinga), como "miserável". A cidade de Tefé, fundada pelo jesuíta espanhol Samuel Fritz, e núcleo florescente no período colonial, foi descrita pelo viajante como "uma triste aldeia de índios". (25) Na realidade, os maiores beneficiários do comércio se situavam nos pontos terminais da linha, ou seja, Manaus, Belém e Tabatinga.

#### — Bolívia

A Amazônia boliviana, à semelhança da peruana, possuía, como principal obstáculo à sua vinculação com o altiplano a cadeia andina. A insulariedade deste país, entretanto, acentuava a necessidade de uma saída para o mar. A via do Amazonas, uma das soluções possíveis, foi explorada pelos governos da Bolívia. Esta opção tinha porém, como principal impedimento, as vinte cachoeiras do Rio Madeira, que impossibilitavam a navegação de grandes embarcações e, por conseguinte, o fácil acesso ao mar.

Os governos bolivianos estiveram atentos a esta possibilidade, deslançando medidas que viessem a assegurar o acesso ao Amazonas e de seu território. Em 1844, no governo de José Ballivan, foi criado o Departamento de Beni, que incluía a região amazônica, e realizadas explorações na região dos rios Madeira, Mamoré e Beni, pelo coronel Augustin Palacio. Seguiram-se as explorações do francês Grandidier e do norte-americano Gibbon, respectivamente em 1861 e 1852. Ambos concluíram que a construção de uma estrada para animais seria uma solução para superar as cachoeiras do Madeira.

Estes obstáculos e a ausência de convenções regulando o comércio e navegação com o Brasil não impediram que produtos bolivianos atingissem as capitais da Amazônia brasileira. Entre eles se podia encontrar o couro de veado, sebo, fumo, charutos, açúcar, charque, cacau e gado. Provinham dos Departamentos de Beni, Santa Cruz e Cochabamba. Já em 1858, o presidente da Província do Amazonas, Francisco José Furtado, assinalava a necessidade de estabelecer-se vapores em direção ao Madeira, até a primeira cachoeira, e ao Rio Purus, outra via de acesso à Bolívia.

Por esta época a região banhada por estes rios estava também sendo explorada por brasileiros. Em 1852, Rodrigues de Medeiros e Serafim Salgado foram incumbidos pela presidência do Amazonas de reconhecerem o Tapajós e o Madeira, visando, através do Abacaxi, encontrarem passagem a salvo das cachoeiras. Apesar de não terem encontrado o caminho, Serafim Salgado

chegou até a maloca dos índios Cucamas, que lhe pareceu pertencerem à Bolívia. Um nova tentativa foi feita em 1861, através da exploração do Purus por Manoel Urbano. Em seu relato registrou que após chegar ao Ituxi viajou mais 33 dias até encontrar o afluente Acre. Perto do Rixala, Manuel Urbano soube estar próximo da povoação peruana de Sarayaco, de onde retornou sem encontrar a referida passagem. (28)

Neste mesmo ano de 1861 a Província do Amazonas enviou o engenheiro Silva Coutinho para um novo reconhecimento do Purus e do Madeira. Este concluiu que o melhor meio para transpor as cachoeiras seria a construção de uma ferrovia. A idéia, compartilhada pelo general boliviano Quetin Quevedo, (que também explorou o Madeira neste momento), viabilizaria o projeto de trazer para o Amazonas todo o comércio externo da Bolívia. As negociações entre os governos boliviano e brasileiro para sua construção seriam efetuadas somente na década seguinte, mas, a partir de 1865, o Rio Madeira passou a ser navegado pelos vapores da "Companhia do Amazonas" e os gêneros provenientes do Brasil, conforme ato do governo vizinho, estariam isentos de direitos por um período de dez anos. Quatro anos após, em 1869, a navegação a vapor foi estendida ao Purus, através da "Companhia Fluvial do Alto Amazonas", recém-fundada em Manaus.

Por esta época a presença de brasileiros nos rios Purus e Madeira, empenhados na extração da borracha, ainda era pequena. O primeiro assentamento no Purus data de 1852, quando o pernambucano Manoel Nicolau instalou-se no lago Aiapuá. Em 1857, o cearense João Gabriel de Carvalho e Melo, incentivado por Pereira Labre, estabeleceu-se perto da foz do Purus, no Itapá. No entanto, foi com a fundação de Lábrea, no entrocamento do Ituxi, que teve impulso a expansão brasileira pelo Purus e seus afluentes, entre os quais o Rio Acre. Instalada em 1870 pelo tenente-coronel Pereira Labre, coadjuvado por Manoel Urbano — de que Euclides da Cunha considera muito maior seu papel de fundador de povoados de comarca. (30) Lábrea viria a ser o ponto de expansão do povoamento dos afluentes do Purus.

Um dos principais afluentes do Rio Purus foi o Rio Acre, cuja área se tornaria objeto de disputa dos governos brasileiro, peruano e boliviano. Mas, em 1863, Silva Coutinho, após retornar de uma exploração neste rio, afirmava que o seu comércio ainda era diminuto. (31) A extração da seringa tomou impulso no Departamento de Beni por volta de 1872 quando ali instalaram-se os irmãos Suarez que, em pouco tempo, dominariam o comércio da borracha. (32) Uma característica política

que se afirmaria, no que concerne à ação dos governos bolivianos, foi a de sempre manter aberta a possibilidade de saída para o Atlântico, via Amazonas.

#### — Venezuela e Colômbia

O rio Negro, via de acesso à Venezuela e, por seus afluentes, à Colômbia, passou, a partir de 1855, a ser navegado pela "Companhia de Navegação do Amazonas". As povoações situadas à margem deste rio, fundadas no período colonial, encontravam-se em estado de decadência. As escalas da nova linha de navegação eram as povoações de Tauapessassu, Airão, Moura, Carvoeiro, Poyares, Barcelos, Moreira, Tomar e Santa Isabel. Para a segunda viagem foram suprimidas as escalas de Carvoeiro e Poyares, devido a sua inutilidade. (33) O naturalista inglês Wallace, que explorou o rio Negro até a localidade de Yavita, na Venezuela, entre os anos de 1848-1852 anotara a situação de Carvoeiro. Era, segundo o cientista, uma aldeia desolada e semi-deserta, como de resto quase todas as que se encontravam à beira do Rio Negro. Apenas duas famílias residiam ali, a de um ferreiro e a de um brasileiro que, embora se apresentasse como sendo o capitão Vascelos, não passava de um paisano bem humorado e cordial. (34)

A povoação de Barcelos, que chegou a ser a sede da capitania do Rio Negro não possuía, também, aspecto diferente. Encontrava-se, segundo Wallace, quase inteiramente despovoada e ainda se viam jogados na praia, diversos blocos de mármore trazidos de Portugal para ornar prédios públicos que nem sequer chegaram a ser edificadas. As antigas ruas, bem traçadas conforme o naturalista, já haviam se transformado em meros caminhos que atravessavam uma verdadeira selva de laranjeiras e outras árvores frutíferas, entremeadas de cássias e altas ervas tropicais. As casas, que não haviam desabado, não passavam de arruinados casebres de barro, salientando-se aqui e ali uma ou outra casa melhor acabada e pintada de branco.

De Barcelos até Marabitanas, ponto militar acima de Santa Isabel, a situação dos vilarejos não diferia e, segundo Wallace, do forte ali erguido pelos portugueses só restavam "os remanescentes de uma muralha de barro e um pequeno destacamento de soldados". San Carlos, "a principal cidadezinha venezuelana do Rio Negro", possuía outro aspecto. Constava de uma praça espaçosa e ruas paralelas. O edifício principal e o Convento eram ocupados por um Comissário e a praça era mantida limpa e todas as casas caiadas de branco. No seu conjunto, segundo Wallace, a vila era bem mais limpa do que aquelas que havia encontrado no Brasil. Pela manhã, diariamente,

tocava o sino chamando para as matinas. Os "jovens", de ambos os sexos reuniam-se na igreja e entoavam hinos. Aos domingos, a igreja ficava aberta para todos, sendo as cerimônias realizadas, conforme o naturalista, pelo comissário e "alguns índios" auxiliares. (35)

As relações comerciais da Amazônia venezuelana com Manaus e Belém eram anteriores à introdução do vapor. Os povoados de San Carlos, Turiquin, San Miguel, Tomo e Maroa, eram habitados quase que exclusivamente por construtores de canoas, que as exportavam para Manaus e Belém, carregadas de piaçaba, breu e farinha. Esta linha de vapores entre Manaus e Santa Isabel, devido ao pequeno lucro que proporcionava, foi suprimida em 1858 e somente seria reinaugurada pela "Companhia Fluvial do Alto Amazonas", em 1869. Em direção à Colômbia somente foi estabelecida a navegação a vapor em 1877, através de uma concessão especial do governo brasileiro ao cidadão colombiano Rafael Reys, que na década de 1900 ocuparia a presidência daquele país. Anteriormente à introdução da navegação a vapor, as relações comerciais entre a Colômbia e Manaus eram realizadas através de barcos à vela e, preferencialmente, pelo rio Içá, afluente do Solimões, na confluência com o Peru. Nesta navegação a remo estavam envolvidos colombianos, peruanos e brasileiros.

O volume de embarcações registrado na época representa, em certo sentido, o movimento de expansão. Pelo forte de Marabitanas, via de acesso à Venezuela, transitaram entre os anos de 1855-56 apenas duas embarcações. Para a fronteira de Tabatinga, zona com o Peru, passaram cinquenta e cinco navios, enquanto vinte e sete barcos passaram pelo forte de São Gabriel, localizado no rio Vaupés, fronteira com a Colômbia. A ação do governo brasileiro na Amazônia, a partir da década de 1850, permitiu o fortalecimento de sua posição frente aos países vizinhos, ao marcar de fato sua presença na zona fronteiriça. Esta ação foi acompanhada pelo amadurecimento dos princípios e da política que seria defendida frente àqueles países, tendo como contraponto, nesse momento, o aumento das pressões internacionais para a abertura da navegação do rio Amazonas.

\* VALÉRIA CARVALHO é mestra em História e professora da UnB. Encontra-se atualmente na Itália para um curso de doutoramento. Endereço para correspondência: Departamento de História, Universidade de Brasília, Campus da UnB — Asa Norte — Brasília-DF.