

Soberania e Confronto na Fronteira Amazônica (1850-1910)

Valéria Nely César de Carvalho

Profesora visitante
Universidad Católica de Leuven, Bélgica

O trabalho objetiva analisar a configuração da fronteira norte e noroeste do Brasil, no século XIX. Isto foi realizado através do estudo da movimentação da fronteira brasileira na Amazônia, do sentido de seu povoamento, das medidas político-administrativas implementadas e dos interesses econômicos ali estabelecidos. Assim, procurou-se demonstrar o processo simultâneo da tomada de decisões na esfera do governo brasileiro e os momentos de mudanças verificados na região, na sua dinâmica interna e no seu relacionamento internacional. Foi intenção, também, definir a dimensão do envolvimento das relações entre o Brasil e os países hispano-amazônicos na formulação da política externa brasileira para a América espanhola. Ao privilegiar estes pontos pretendeu-se revisitar os tradicionais trabalhos da história diplomática, agregando informações e fontes que permitissem uma leitura distinta da política brasileira para afirmação de seu domínio amazônico.

A Amazônia brasileira, após o rompimento político do Brasil com Portugal, continuou a ter como base administrativa a província do Pará e a região que se estendia ao norte do rio Tapajós, constituía uma comarca sob sua jurisdição denominada Rio Negro. Embora nominalmente existissem por toda área quase uma centena de núcleos “brancos”, poucas povoações mereceriam esta denominação. A cidade de Belém, capital da província do Pará, ao lado dos povoados de bidos, Cametá e Santarém, eram os principais núcleos dinâmicos de toda a área. A ausência ou precariedade da produção, o estado de ruína das poucas construções e o pequeno número de habitantes compunha o quadro das várias povoações. A independência política brasileira, ocorrida em 1822, não acarretou, imediatamente, alternativas para a área. As disputas políticas pelo controle do poder, que a partir desse momento eclodiram por todo país, canalizaram as atenções governamentais. Na Amazônia estas disputas tornaram-se mais profundas no decênio de 1830, quando os tapuias (designação regional para o índio destribalizado) incluíram-se no conflito. O restabelecimento do poder “branco” só foi possível após quase dez anos de luta.

A elite amazônica, já anteriormente a esta fase de convulsão social, vinha manifestando-se junto ao poder central sobre os obstáculos que impediam o reerguimento da economia local e à própria soberania brasileira. A crise regional, no entender de alguns setores da elite, seria suplantada a partir de uma redefinição do espaço político-administrativo da área, de medidas para o seu povoamento e da instalação de meios de transportes eficientes e regulares. O Congresso brasileiro chegou a analisar propostas para a redivisão territorial da Amazônia, em 1826 e em 1839, mas a diretiva governamental foi a de adiar qualquer modificação na estrutura local. O mesmo aconteceria com as propostas de organização de companhias de navegação a vapor. O desinteresse governamental em participar da formação dessas empresas, em vista da exiguidade do capital regional, levou ao arquivamento de vários projetos. ¹ Mais de trinta anos se passariam até que o governo decidisse implementar e apoiar as medidas acima citadas.

Esta reorientação da posição governamental ocorreu com a perspectiva de reativação da economia regional, através da exportação da borraça, e mais precisamente, com as pressões externas para a livre navegação internacional nos rios amazônicos. Em 1852 foi instalada a província do Amazonas na mesma área da comarca do Rio Negro. Manaus, elevada à condição de capital, tornou-se o centro propulsor para afirmação do domínio brasileiro na Amazônia. Dali partiam as expedições de reconhecimento dos cursos dos rios, das populações indígenas e das riquezas naturais comerciáveis. Entre os anos de 1850-1860 o governo do Amazonas, com apoio do governo central, foi ativo em promover estas explorações, em determinar a reconstrução dos fortes e a localização de destacamentos militares, assim como em executar a legislação imperial concernente aos povos indígenas. ²

¹ Annaes da Câmara dos Deputados (doravante ACD), sessão de 27 de maio de 1826, págs. 153-155 e de 31 de agosto de 1839, págs. 850-851; Relatório que o Sr. presidente da Província do Pará fez sobre o estado da Província do Amazonas, 1852, págs. 22-44; Abreu, José Coelho da Gama e: *As Regiões Amazonicas. Estudos Chorograficos do Gram Pará e Amazonas*. Lisboa, 1895, pág. 380; Barata, Manoel: *Formação Histórica da Província do Pará. Obras Reunidas*. Belém, 1973, págs. 320-323; Luz, Nícia Vilela: *A Amazônia para os Negros Americanos*. Rio de Janeiro, 1968, págs. 52-53.

² Annaes do Senado Federal (doravante ASF), sessões de 22 e 24 de julho, 27 de agosto e 05 de setembro de 1850, respectivamente, págs. 402-404, 444-451, 85-107, p.497; Relatório que o Sr. presidente da Província do Pará fez ..., pág. 55; Relatório apresentado pelo presidente da Província do Amazonas, 1856, pág. 31; Moreira Neto, Carlos de Araújo: *A Política Indigenista Brasileira durante o Século XIX*. Tese de doutoramento em Antropologia apresentada à USP. São Paulo, 1971, págs. 14-30; Reis, Arthur César Ferreira: *História do Amazonas*. Manaus, 1931, págs. 210-212; Carvalho, Valéria N. C. de: *O Brasil e a Amazônia Internacional no Século XIX*. Dissertação de Mestrado em História apresentada à UnB. Brasília, 1990, págs. 8-13.

Os governantes amazonenses implementaram, ainda, modificações na estrutura administrativa da região. Anteriormente à criação da nova circunscrição a área estava dividida em quatro municípios: o de Manaus, abrangendo o baixo rio Negro e partes do Amazonas e Madeira; o de Tefé, compreendendo o Solimões e seus afluentes; o de Barcelos, que incluía o médio e alto rio Negro; e o de Maués, que abarcava o Madeira e o médio Solimões. Em 1852, foram criados os municípios de Silves e Vila Bela no Amazonas, cinco anos depois os de Serpa e Borba no rio Madeira e, já em 1873, a província possuía quatro comarcas. A antiga reivindicação quanto a inovações nos meios de transportes tornou-se uma realidade em 1853. Neste ano, a partir de fortes subsídios do governo central, foi inaugurada a “Companhia do Amazonas”. Os vapores da empresa iniciaram suas atividades estabelecendo a ligação entre Manaus e Belém. Poucos meses depois os seus navios passaram a ter como ponto terminal o forte de Tabatinga, situado na fronteira peruana, antigo marco de divisão das possessões portuguesa e espanhola.³

Por esta época, no entanto, a coleta da borracha encontrava-se restrita a cidade de Belém e ilhas próximas do estuário. Apesar disso os reflexos que a nova direção da economia impunha ao panorama regional constituía objeto de reflexão dos contemporâneos. Em 1854 o presidente da província do Pará, Rego Barros, expôs o seu ponto de vista quanto aos efeitos negativos daquela atividade: a coleta da borracha não propiciava a formação de pequenas propriedades e estava absorvendo toda a mão-de-obra disponível. Já nesta época o governo central, através da atração do imigrante europeu, procurava, sem sucesso, ampliar a oferta da mão-de-obra. Foi através da arregimentação coercitiva da força de trabalho índia que os governos provinciais e particulares conseguiram manter a oferta da borracha e realizar os trabalhos de infra-estrutura requeridos. Até o final da década de 1870, quando ocorreu uma forte migração de brasileiros provenientes do Nordeste, foi a mão-de-obra índia o elemento principal de suporte da economia extrativa: eram os coletores, os remadores, os carregadores, os batedores de trilhas e os construtores das obras públicas.⁴

3 Loureiro, Antonio: *O Amazonas na Época Colonial*. Manaus, 1989, págs. 33-42; Bittencourt, Agnelo: “Notas históricas sobre a navegação do Amazonas”. *Boletim da Associação Comercial do Amazonas*. Manaus, 1940, págs. 8-12.

4 Barata, A *Formação ...*, pág. 320; Albuquerque, L. R. C. de: *A Amazônia em 1893*. Rio de Janeiro, 1894, págs. 139-155; Santos, Roberto: *História Econômica da Amazônia*. São Paulo, 1980, págs. 56-59.

Paulatinamente a coleta da borracha estendeu-se à outras áreas dentro da província do Pará, integrando as zonas adjacentes aos rios Xingú e Tapajós. A cidade de Belém, capital do Pará, assumiria, no decorrer do período, o papel de centro controlador da produção e comercialização da borracha, dentro e fora de seus limites territoriais. Já no começo da década de 1860 os seringueiros começavam a ultrapassar os limites interprovinciais, integrando a província do Amazonas a esta economia. No entanto, a forte penetração nesta província, principalmente em direção aos rios Madeira e Purus, somente se daria com a chegada dos nordestinos que, a partir de 1877, realizaram a mais significativa corrente de migração interna. A direção do povoamento foi descrita por Antonio Pereira Labre, em um folheto para atrair estes braços, nos seguintes termos: “Como se sabe as terras são nacionais, o país é vasto e inculto, a população tem subido acima de setecentas e tantas milhas, e suponho que em breve estarão dentro do território boliviano pela gana e procura da seringa”.⁵

O crescimento econômico, as medidas político-administrativas e a inovação tecnológica no sistema de transporte determinaram, lentamente, a expansão brasileira no vale amazônico. A articulação do espaço fluvial, que então começava a esboçar-se, proporcionaria uma maior facilidade para os contatos e comércio. Através da descrição deste processo de ocupação procuraremos demonstrar a direção do povoamento, a formação dos interesses nacionais na área raiana e o modo pelo qual os países amazônicos decidiram suas soberanias.

As fronteiras em movimento

A movimentação de pessoas de diversas nacionalidades em Tabatinga, fortaleza erigida na fronteira entre o Brasil e o Peru, em fins do século XVIII, causou surpresa ao viajante alemão Robert Avé-Lallemant que ali esteve em 1859. Eram brasileiros, índios, peruanos, franceses, húngaros, alemães, norte-americanos, entre outros. Indagava-se o estudioso: “Que poderia ter reunido toda essa gente naquela longínqua fronteira?”.⁶ Tabatinga, anteriormente reduzida ao forte e ao destacamento policial, alterou-se com a introdução da navegação a vapor. Segundo Avé-

5 Labre, Antonio R. Pereira: *O Rio Purus. Notícia*. Maranhão, 1872, pág. 44.

6 Avé-Lallemant, Robert: *O Rio Amazonas*. São Paulo, 1980, pág. 179.

Lallemant, nos últimos dias antes da chegada do vapor, aportava um igarité após outro, descendo o Solimões, trazendo chapéus de palha e salsaparilha do Peru. A margem morta do forte passava, então, a apresentar intensa atividade.

Por esta época as principais povoações da Amazonia peruana eram Nauta, Loreto, Cabalo-Cocha, Pebas e Iquitos, edificadas à margem do Marañon-Solimões. O isolamento desta zona oriental em relação a costa do país foi relatado por Avé-Lallemant. As vias de comunicações interrompiam-se diante dos Andes e para se chegar a Moyobamba —capital da província 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 pois não havia muares e estes de nada adiantariam em alguns trechos da montanha. A utilização dos índios como carregadores era, conforme o viajante, a única forma para se realizar o transporte de mercadorias. Por vezes um negociante precisava de arregimentar cerca de trezentas a quatrocentas pessoas. Este trajeto, a partir de Tabatinga, era percorrido em umas onze semanas.⁷ Existia, ainda, outros dois caminhos de comunicação do vale do Amazonas à cordilheira. Um ligava a cidade de Huanaco, situada sobre os Andes, a Tingo-Maria, povoação localizada no rio Huallaga, afluente do Marañon. Este trajeto era um pouco melhor que a via para Moyobamba, mas apresentava-se menos povoado. O outro caminho de ligação, considerado mais viável por admitir passagem de animais e por ser mais habitado, era alcançar a cidade de Cuzco e daí, com maiores facilidades, se podia chegar a Lima.

Estas dificuldades para um fácil acesso a área amazônica pesaram para a decisão do governo peruano em modificar a estrutura organizativa daquela área, cujo ato incluía-se entre as gestões que este país vinha realizando para assegurar suas fronteiras. A fundação de Iquitos, na década de 1840, havia sido o marco inicial dessa decisão governamental, coadjuvada por planos de colonização para secundar o breve surto de coleta da salsaparilha —panacéia contra a sífilis— que por alguns anos estimulou a economia daquela área. Mas, foi na década de 1860 que o governo peruano implementou medidas mais substanciais, como a elevação da província de Loreto a categoria de departamento e a fundação da

7 *Ibidem*, págs. 184-191.

“Flotilla del Amazonas”, compostas de dois barcos a vapor. Segundo o deputado brasileiro Tavares Bastos, que no ano de 1866 esteve em Iquitos, a localidade compunha-se de casas de boa aparência, algumas ladrilhadas e assoalhadas, e possuía uma serraria, uma olaria, uma ferraria e pequena fundição, além de um dique que estava sendo montado. Dali provinha a maioria dos produtos que eram exportados para as cidades de Belém e Manaus, como os chapéus de palha, salsaparrilha, tabaco, algodão, fio e rede de tucum, manteiga de ovos de tartaruga, peles de animais, entre outros. Em fins dos anos de 1850 estes produtos representavam a terça parte dos carregamentos dos vapores de Manaus com destino a Belém. Embora a coleta da borracha alcançasse esta área no início dos anos sessenta somente mais tarde, na década de 1880, a exportação da goma suplantaria, e aos poucos quase eliminaria, os tradicionais produtos da pauta de comércio com o Brasil.⁸

A instalação da navegação a vapor ligando Manaus a Tabatinga, apesar de ter 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. Na realidade os beneficiários deste comércio era as povoações situadas nos pontos terminais da linha, ou seja, Tabatinga, Belém e Manaus. Os pontos de escala dos navios até a fronteira peruana era as localidades de Coary, Tefé, Fonte Boa e Tonantins. O aspecto dessas povoações foi considerado por Avé-Lallemant, após cinco anos de funcionamento da linha, 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”.⁹ Semelhante descrição foi deixada pelo botânico inglês Wallace em relação às vilas localizadas à margem do rio Negro.

Durante as pesquisas que realizou naquela zona, entre os anos de 1850-1852, Wallace constatou que mesmo os mais importantes centros do período colonial estavam em completa ruína e desabitados. Barcelos,

8 Arquivo do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Coleção Luis Rodolfo Cavalcanti de Albuquerque (doravante LRCA). Navegação e comércio peruano pelo Amazonas brasileiro registrado pelas alfândegas de Manaus e Belém entre os anos de 1853-1892, lata 200, pasta 8; Larrabure Correa, Carlos: *Coleccion de Leys, Decretos, Resoluciones i otros Documentos Oficiales Referentes al Departamento de Loreto*. Lima, 1905, vol. 1, págs. 231-232; Tavares Bastos, A C.: *O Valle do Amazonas*. Rio de Janeiro, 1937, págs. 243-272; Albuquerque, A *Amazônia em 1893*, págs. 123-125; Cunha, Euclides da: *Um Paraíso Perdido. Reunião de Ensaio Amazônicos*. Petrópolis, 1976, pág. 159.

9 Avé-Lallemant, *O Rio ...*, págs. 148-171.

sede na época colonial da capitania do Rio Negro, estava inteiramente despovoada e ainda se viam jogados na praia diversos blocos de mármore, trazidos de Portugal para ornar prédios públicos que nem chegaram a ser edificadas. As casas que não haviam desabado, conforme notou Wallace, eram casebres de barro arruinados, salientando-se aqui e ali uma ou outra casa melhor acabada e pintada de branco. Em Santa Isabel o botânico observou que do forte ali erguido pelos portugueses, só restava os remanescentes de uma muralha de barro e um pequeno destacamento de soldados. Quando chegou a San Carlos, cidade venezuelana, Wallace concluiu que havia uma grande diferença entre o seu aspecto e aquele dos povoados brasileiros. San Carlos possuía uma praça espaçosa, ruas paralelas, todas as casas eram caiadas de branco e muito limpas. A ordem pública, mantida por um comissário, surpreendeu Wallace: todos os dias pela manhã o sino da igreja chamava os jovens para entoar hinos. Aos domingos a igreja ficava aberta para todos, e então o comissário, coadjuvado por alguns índios, realizava cerimônias.

As relações comerciais entre a Amazônia venezuelana e as cidades de Manaus e Belém realizavam-se pelos meios tradicionais de transporte. Segundo Wallace, nos povoados de San Carlos, Turiquin, San Miguel, Tomo e Maroa —habitados quase que exclusivamente por índios construtores de canoas— confeccionava-se as embarcações e a farinha que, juntamente com a piaçaba, eram exportadas para o Brasil.¹⁰ Em 1855 o governo brasileiro estendeu a ação da “Companhia do Amazonas” até o forte de Santa Isabel. Esta linha teve uma curta duração, somente quatro anos, pois, segundo o presidente da província do Amazonas, o volume do tráfico comercial não era sequer suficiente para a manutenção dos vapores. Conforme assinalou o presidente nesta mesma ocasião, outras rotas fluviais deveriam ser beneficiadas pelos navios da “Companhia do Amazonas”, como os rios Purus e Madeira, vias de acesso à Bolívia. Na avaliação do governo da província, devido as dificuldades da Bolívia para acesso ao mar, as possibilidades comerciais eram promissoras. Os principais produtos provenientes daquele país, pelo rio Madeira, eram o couro de veado, sebo, fumo, charutos, açúcar, charque, cacau e gado. Em 1860, um outro presidente do Amazonas, chamava a atenção para o fato que o comércio realizado por este rio, a despeito das cachoeiras que di-

10 Wallace, Alfred Russel: *Viagens pelos rios Amazonas e Negro*. São Paulo, 1979, págs. 129-151.

ficultavam a navegação, já era responsável pela quarta parte da renda daquela circunscrição brasileira. Em 1865, ano em que foi estabelecida a navegação a vapor no rio Madeira, o governo boliviano, no intuito de chamar a atenção dos naturais para os benefícios que prometia a rota à vida industrial e mercantil do país, havia decretado que os gêneros importados do Brasil estariam isentos de direitos por um período de dez anos.¹¹

A navegação a vapor no rio Purus, que seria uma outra via de acesso a Bolívia, teve início em 1869. Este rio fora anteriormente explorado por Manuel Urbano e Silva Coutinho. O primeiro realizou uma exploração em 1862, com o fim de descobrir passagem para o Madeira à salvo das cachoeiras. Apesar de não ter encontrado a referida passagem, ficou reconhecida a sua navegação até as vizinhanças da povoação de Saraiaco, que se supunha encravada em território peruano. No ano seguinte, 1863, Silva Coutinho realizou um outro reconhecimento do curso deste rio. Em relatório apresentado ao ministro da agricultura assinalava, entre outras apreciações, a inexpressividade do comércio realizado naquela via e das suas poucas localidades. De fato, foi somente com a fundação da colônia de Lábrea que teve impulso a presença brasileira neste rio. Instalada em 1870 por Antonio Pereira Labre seria, em 1881, elevada à condição de comarca.¹² Lábrea viria a ser o ponto de expansão do povoamento dos afluentes do rio Purus, entre os quais o rio Acre, cuja área se tornaria ulterior objeto de disputa pelos governos brasileiro, boliviano e peruano. Ao findar a década de 1860 a articulação do espaço fluvial amazônico, ainda que precariamente, encontrava-se com as suas bases lançadas e sob a liderança do governo brasileiro. Os vapores da “Companhia do Amazonas”, ao facilitar a troca comercial em alguns trechos do território, favoreceram a formação de fronteiras vivas. A medida, ao marcar de fato a presença brasileira

11 Relatório apresentado pelo presidente da Província do Amazonas em 1858, pág. 4; Relatório apresentado pelo presidente da Província do Amazonas em 1856, pág. 17; Relatório apresentado pelo presidente da Província do Amazonas em 1862, pág. 3. Entre os anos de 1876 e 1877 teve início a exploração da borracha no rio Beni através da atuação dos bolivianos Pedro Suárez, José Manuel Vaca Guzmán, Arteaga, Galdo e Vásquez, conferir, Stokes, Charles E: *The Acre Revolutions, 1899-1903: a study in Brazilian Expansionism*. Tese de doutorado apresentada à Universidade de Tulane, 1974, pág. 236.

12 Relatório apresentado pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas em 1863, pág. 30 e anexo; Cunha, Euclides da: *Relatório da Comissão Brasileiro-Peruana de Reconhecimento do Alto Purus. Notas Complementares do Comissário Brasileiro (1904-1905)*. Rio de Janeiro, 1906, págs. 80-82.

na zona fronteiriça, permitiu o fortalecimento da posição do país frente às repúblicas vizinhas.

A busca de afirmação dos espaços nacionais na Amazônia

A política interna do governo brasileiro para a Amazônia, desencadeada à partir da década de 1850, foi acompanhada no plano externo por decisões que visavam estabelecer uma posição de plena garantia de sua soberania na área. Para a implementação dessas políticas foi fundamental a conciliação entre as frações dos grupos dominantes e os benefícios advindos pelas mudanças na conjuntura mundial. A exportação do café e a entrada de investimentos externos permitiu ao Império condições de superar a longa fase de instabilidade e tensões centrífugas, aberta com a independência, acarretando profundas repercussões internas e no comportamento externo do país. A estreita relação entre estabilidade política e modificações com as zonas metropolitanas foi um quadro, na realidade, válido para os nascentes Estados sul-americanos. Na fronteira amazônica o Peru, através do guano, foi favorecido pelo incremento econômico do comércio de exportação, o mesmo ocorrendo com a Nova Granada e Venezuela, através de outros produtos. A Bolívia ainda não havia conseguido encontrar mercadorias excedentes para lançar nesse mercado mundial: a crise da prata foi apenas parcialmente superada pela exportação da quina e salitre.

A inserção dos países sul-americanos na economia internacional trouxe em seu bojo discussões em torno das rotas comerciais e, mais especificamente, sobre a soberania das águas que dirigem-se ao oceano. Esta questão tornou-se uma pauta importante nas relações entre as potências e os Estados sul-americanos e, para estes, colocou-se de forma mais clara a necessidade de definição de seus espaços político-territoriais. As agressões militares da França e Inglaterra contra a Confederação Argentina, em 1842, eram uma demonstração dos meios que poderiam ser utilizados para se ter acesso direto ao mercado consumidor. Nesta fronteira platina o interesse brasileiro em afiançar a navegação dos rios comuns, por vezes, colidiu com a política das potências hegemônicas. As iniciativas do país transitaram por ações que se caracterizaram desde uma estratégia de intervenção até a própria guerra. As décadas de 1850-1860 foram de especial significado para a elaboração

da política externa nacional. Especificamente sobre a América espanhola, até esse momento, a área platina, como fruto da herança colonial, havia sido a principal vertente da ação diplomática brasileira.¹³ As pressões externas para navegação do Amazonas levaram o país a incorporar a fronteira norte e noroeste. A navegação do Amazonas, apesar de ter sido objeto da Inglaterra em 1833, somente constituiu-se em séria preocupação para o governo brasileiro na década de 1850. Neste momento os países hispano-amazônicos e, paralelamente, os Estados Unidos, França e Inglaterra procuraram obter uma posição do país. A política estadunidense sobressaía-se entre as demais e integrava-se nas gestões de seus governos para sobrepujar a preponderância inglesa na América. Este país já havia iniciado sua expansão extra-fronteira no México e América Central. A conquista do Texas, Arizona e Califórnia; a eminente anexação de Cuba; a influência comercial dos Estados Unidos no Haiti e Nicarágua, evidenciava o caráter expansionista do governo estadunidense e os seus métodos.

Inicialmente esteve à frente da campanha de internacionalização da Amazônia o tenente da marinha norte-americana Maury Fontaine. A partir de 1849 Maury, apoiado por uma forte divulgação jornalística de suas riquezas, caracterizou a Amazônia como uma área aberta à disputa e propunha, além da abertura de suas rotas fluviais, a transferência de escravos norte-americanos para a região. As pretensões deste cidadão ganharam intensidade por volta de 1851, quando sua campanha atingiu âmbito interamericano e a administração dos Estados Unidos tomou para si a questão, apresentado aos governos amazônicos sugestões de tratados comerciais e de navegação, com base no princípio de nação mais favorecida. A posição brasileira foi de resistência a qualquer assinatura de acordos e, nesse sentido, era uma atitude isolada. Em 1851, o governo peruano estendeu aos Estados Unidos, apesar da oposição brasileira, os mesmos direitos que havia firmado com a Inglaterra, em 1850, de nação privilegiada em matéria de comércio e navegação. Nesse mesmo ano, o Peru assinou um acordo com o Brasil onde previa-se aos ribeirinhos o uso exclusivo dos rios comuns, critério conflitante com o tratado que aquele país havia as-

13 Halperin Donghi, Túlio: *História da América Latina*. Rio de Janeiro, 1975, págs. 124-166; Cerro, Amado Luís e Bueno, Clodoaldo: *A Política Externa Brasileira (1822-1895)*. São Paulo, 1986, págs. 27-32; Doratioto, Francisco F. M.: *As Relações entre o Império do Brasil e a República do Paraguai (1822-1889)*. Dissertação de Mestrado em História apresentada à UNB, Brasília, 1989, págs. 17-35.

sinado com os Estados Unidos e Inglaterra. No ano seguinte a administração norte-americana conseguiu angariar o apoio dos outros Estados amazônicos. Em 1852, a Bolívia e a Nova Granada abriram seu território à navegação estrangeira e o mesmo faria o Equador no ano seguinte.

Devido às contradições da política do Peru com o Brasil, Estados Unidos e Inglaterra, havendo protestos desses países, seu governo interpretou a inteligência dos seus atos no decreto de 31 de abril de 1853. Aí o governo peruano limitava a navegação brasileira até a povoação de Nauta e afirmava que os países que possuísem tratados com o Peru, contendo a cláusula de nação privilegiada, teria o direito de penetrar na sua porção amazônica desde que lá pudessem chegar. Esta interpretação peruana teve como mérito transferir a solução do problema para o Brasil e o seu governo, ainda, conclamou os países da América para uma conferência regional onde os problemas comuns fossem objeto de acordos. Os principais jornais da América participaram do debate sobre os interesses que cercavam a livre navegação do Amazonas. O governo imperial, através de seus agentes diplomáticos e de alguns publicistas, denunciou as idéias expansionistas dos Estados Unidos, enquanto Maury popularizava, agora, as conclusões de uma expedição que havia financiado na Amazônia. Apesar do clima de insegurança gerado pela política externa norte-americana, angariando pela primeira vez reticências de importantes setores da elite sul-americana, o governo desse país apresentou ao governo brasileiro uma proposta, baseando-se no direito natural que teriam os cidadãos dessa república em penetrar o Amazonas, de assinatura de convenções de navegação e comércio com o Brasil.¹⁴

A política brasileira foi a de concluir as desinteligências com o Peru, estabelecer negociações com os demais países amazônicos e prorrogar a resposta à proposta estadunidense. A negativa brasileira ao Estados Unidos seria apresentada mais tarde, quando o país já havia conseguido o apoio peruano para à sua política de interdição da navegação do Amazonas.¹⁵ As divergências entre os governos peruano e brasileiro começa-

14 Relatório do Ministério das Relações Exteriores (doravante MRE), 1833, pág. 5; *Atas do Conselho de Estado Pleno*. Rodrigues, J. H. (dir.), Brasília, 1978, sessão de 1 de abril de 1854, pág. 141; Maury, F. : *O Amazonas e as Costas Atlânticas da América Meridional*. Rio de Janeiro, 1853, págs. 37-39; Moniz Bandeira, L. *Presença dos Estados Unidos no Brasil*. Rio de Janeiro, 1973, págs. 85-90.

15 Rodrigues, *Atas do Conselho de Estado ...*, págs. 141-183; Luz, *A Amazonia brasileira...*, págs. 123-157; Reis, Arthur César Ferreira: *A Amazônia e a Cobiça Internacional*. 5 ed. Rio de Janeiro, 1982, pág. 75.

ram a ser contornadas à partir da inauguração da linha de vapores entre Manaus e Tabatinga. A ação da “Companhia do Amazonas”, iniciada em fins de 1853, limitou-se à chegar a fronteira com o Peru, não tocando em nenhuma povoação da Amazônia peruana conforme era a intenção do tratado de 1851. Esta postura brasileira revelava-se como uma retaliação do país à limitação imposta no decreto peruano de fixar a cidade de Nauta, na Amazônia peruana, como ponto limite dos navios brasileiros. Em janeiro de 1854 o governo peruano anulou o referido decreto e inviabilizou completamente, neste momento e também posteriormente, a formação de uma frente comum entre os países hispano-amazônicos contra o Brasil, um grande temor da monarquia brasileira, regime anômalo numa América cercada de repúblicas. Sete anos depois, em 1858, os dois países sentaram mais uma vez para definir novos termos em suas relações. A convenção assinada representou um avanço significativo, pois facultava ao Peru o livre trânsito pelo Amazonas brasileiro até a sua foz. Assim às embarcações comerciais peruanas era permitido o acesso ao Atlântico, restrição ainda mantida pelo Brasil com referência aos outros países. A partir de 1860 os vapores da “Companhia do Amazonas” passaram a ter como ponto terminal a cidade de Iquitos. As relações brasileiro-peruanas, longe de serem harmoniosas e de total aliança, apresentariam momentos de tensão bem definidos. Em 1862 o governo brasileiro chegou a preparar uma mobilização militar para forçar o Peru a acatar os compromissos firmados com o país e com a “Companhia do Amazonas”.¹⁶

A ofensiva brasileira para a definição dos limites territoriais

A política brasileira para o contorno fronteiriço na Amazônia foi a de vincular a navegação dos ribeirinhos à definição do princípio do *uti possidetis* como base de discussão das fronteiras. Assim, as convenções consagrando o acesso aos rios interiores do Brasil seriam precedidas por acordos de limites. Para instrumentalizar sua política o Brasil organizou, em 1851, missões diplomáticas junto aos países amazônicos. O governo imperial tinha em vista ao promovê-las, conforme o Conselho de Estado, por-se à frente do movimento pela abertura do rio Amazonas e “pelo

¹⁶ MRE, 1860, pág. 44; MRE, 1863, pág. 17-26; Carvalho, *O Brasil e a Amazônia Internacional ...*, págs. 76-90.

menos tentar dirigi-lo no sentido que nos convinha”.¹⁷ Além disso havia uma perspectiva continental nesta decisão que visava impedir uma atitude contrária desses países na sua política platina, que já caminhava para um confronto armado com a Confederação Argentina. De acordo com as instruções do governo brasileiro, a posição dos diplomatas deveria ser de cautela pois todos os Estados que cercavam o Império conspiravam contra o Brasil para obterem uma saída pelo Atlântico. No que concerne aos países amazônicos, os diplomatas deveriam procurar desinteressar estes governos de forçarem a abertura dos seus rios interiores por meio de entendimentos com as nações da Europa e os Estados Unidos. Afirmava o documento que “em troca da concessão da navegação dos rios, podemos exigir que as dúvidas relativas às fronteiras sejam resolvidas em nosso favor”.¹⁸

A república do Peru mereceu atenção especial do governo brasileiro. O seu governo vinha implementando, desde a década de 1840, medidas administrativas importantes para a manutenção de sua soberania na Amazônia e para isto, inclusive, estava promovendo negociações com os Estados Unidos. Um outro fator a influenciar esta aproximação era as negociações que, em 1841, os governos brasileiro e peruano haviam mantido para configurar a linha fronteira. Nesta época os dois países chegaram a assinar uma convenção de limites mas que devido as suas cláusulas, não havia sido ratificada e por fim denunciada pelo Império. As dúvidas que existiam dentro do governo brasileiro sobre a conveniência de adotar o princípio do *uti possidetis* foi um dos principais motivos a orientar esta atitude.¹⁹ Dez anos depois, em 1851, a posição do Brasil era outra, havia se tornado claro para os dirigentes do país que este era o critério mais favorável para a sua política de fronteiras. As instruções consignadas aos diplomatas mencionavam aquela convenção e indicavam que os negociadores deveriam aproveitar “para sustentar as estipulações

17 Rodrigues, *Atas do Conselho de Estado ...*, sessão de 1 de abril de 1854, pág. 174. Sobre a importância do Conselho de Estado na formulação da política do governo imperial conferir Carvalho, José Murilo de: *Teatro de Sombras: a política imperial*. São Paulo, 1988, págs. 107-138.

18 Soares de Souza, José Antonio: *Um diplomata do Império*. São Paulo, 1943, páginas 281-298.

19 Esta convenção foi objeto de parecer do conselheiro Lopes Gama, em consulta da Seção dos Negócios Estrangeiros do Conselho de Estado. Aí o conselheiro assinalava que o princípio do *uti possidetis*, longe de facilitar a fixação dos limites territoriais do país poderia dar margem à inovação das antigas convenções entre Portugal e Espanha. *Consultas da Seção dos Negócios Estrangeiros do Conselho de Estado*. Rezek, José Francisco (dir.). Brasília, 1978, vol.1, pág. 106.

escritas naqueles tratados que nos convém”.²⁰ Da parte do governo peruano, a posição de 1841, que seria reafirmada no acordo de 1851, era uma decisão que privilegiava as suas relações com a Nova Granada e Equador, visando sobretudo lançar novas bases para discussão de seus limites territoriais e com o apoio brasileiro.

Quanto a Nova Granada, Equador, Bolívia e Venezuela, a missão brasileira foi positiva somente neste último país. Aí foi aceita a política de navegação brasileira, ou seja a exclusividade dos ribeirinhos, mas a ratificação de acordos formalizando esta posição, assim como os limites fronteiriços, somente ocorreria em 1860. A assinatura de convenções com os outros governos não foi possível nesta primeira tentativa brasileira de tratar, de forma planejada, da configuração dos espaços nacionais na Amazônia. Com o Equador e Nova Granada (posteriormente Colombia) as divergências se expressavam tanto na oposição de seus governos quanto à política de navegação brasileira como, também, nos critérios que apresentavam para o acordo de limites. O governo brasileiro, após a posição equatoriana de abrir seus rios interiores ao comércio internacional, praticamente isolou este país de suas negociações para a definição de soberanias na Amazônia, e somente mais tarde, em momento delicado de suas relações com o Peru, houve uma reaproximação com este governo. A oposição colombiana aos princípios brasileiros, após as negociações de 1851, foi reafirmada em 1867 e 1882, quando mais uma vez os dois países procuraram entabular acordos. A modificação da postura colombiana somente ocorreria no início do século XX, quando não havia mais condições de estabelecer a partir de uma atitude isolada, ou mesmo com o apoio condicional do Equador, outros termos com o Brasil.²¹

O ponto de atrito com a Bolívia vinculava-se à política brasileira na fronteira sul, mais precisamente na hesitação do Brasil em favorecer o país em suas reivindicações por uma saída ao mar através do rio Paraguai. A situação da Bolívia —localizada na área de junção das bacias amazônica e prata e, de zona onde entrecruzavam-se interesses brasileiro-argentinos— era delicada e o interesse do país aconselhava seu governo à negar-se a qualquer negociação de limites com o Brasil que não contemplasse o reconhecimento de porções territoriais que permitissem seu aces-

20 Soares de Souza, *Um diplomata ...*, pág. 286.

21 MRE, 1859, pág. 36; Teixeira Soares, A.: *História da Formação das Fronteiras do Brasil*. Rio de Janeiro, 1972, págs. 177-178; Teixeira Soares, A.: *Um Grande Desafio Diplomático no Século Passado. Navegação e Limites na Amazônia*. Rio de Janeiro, 1971, págs. 74-190.

so nos rios platinos. Em 1851, com a deflagração da guerra entre o Brasil e a Argentina, o diplomata brasileiro nem chegou a ser recebido pelo presidente boliviano. A posição deste governo foi objeto de consideração do Brasil. Em 1854, o Conselho de Estado definiu que a Bolívia não deveria ser contemplada pelo Brasil com qualquer concessão relativa à navegação do Amazonas e Paraguai, enquanto não fosse regulado os limites de ambos os países. Após esta tentativa frustrada do governo brasileiro, outras negociações foram iniciadas, em 1858 e em 1862, mas sem sucesso. O problema continuava à referir-se ao estabelecimento de uma saída ao mar na região platina, cuja opção era a baía Negra, no rio Paraguai. Uma mudança de orientação, no sentido de que o Brasil deveria fixar um porto para Bolívia neste rio e no Madeira, foi sugerida pelo conselheiro Pimenta Bueno, em 1864. Apesar desta manifestação do conselheiro Pimenta Bueno, a decisão do envio de uma outra missão a Bolívia foi tomada mais tarde, em 1866. Neste momento o Brasil, ao lado da Argentina e Uruguai, moviam uma guerra contra a república do Paraguai e o desenrolar dos acontecimentos indicavam que o melhor caminho a ser seguido pelo governo brasileiro era de aceitar as reivindicações da Bolívia de acesso ao mar. O tratado, de fato, foi firmado em tempo recorde, menos de cinco meses, e suas estipulações, embora consignasse portos para aquele país no Paraguai e no Madeira, era muito a contento do Brasil.²²

A indignação dos bolivianos ante às suas cláusulas “fue acallada por la fuerza de las bayonetas”. A historiografia boliviana tem atribuído a assinatura deste tratado à irresponsabilidade dos colaboradores do presidente Melgarejo, à sua ignorância e ao suborno pago pelos agentes brasileiros.²³ No entanto é possível que a fixação dos limites na parte sul, neste momento em que os exércitos argentino-brasileiro colocavam a possibilidade de um novo rearranjo do mapa local, fosse o principal interesse da administração boliviana. A área do Madeira, era ainda uma frente para o futuro e estava aberta à ocupações. Um balanço acerca da atua-

22 MRE, 1867, págs. 5-6; ASF, sessão de 3 de junho de 1864, pág. 13; Teixeira Soares, *História da Formação ...*, págs. 217-218. O acesso da Bolívia ao mar se dava pelo porto de Cobija, situado no litoral do Pacífico, que era de difícil acesso e encontrava-se separado dos Andes pelo deserto de Atacama. Em função da guerra do Pacífico (1880-1882) a Bolívia perdeu este trecho para o Chile. Os outros possíveis caminhos de acesso ao mar dependia de terceiros: para atingir o porto de Arica ficava à merce do Peru; via rio Paraguai, da Argentina e do Brasil e, pelo Madeira, do Brasil. Além disso, o acesso ao Atlântico pelo Madeira apresentava como dificuldades naturais uma sessão encaichoerada, que impedia o livre trânsito.

23 Escobar Cusiquanqui, José: *Historia Diplomática da Bolívia*. 4 ed. Lima, 1982, vol.II, págs. 306-307.

ção diplomática brasileira junto aos países hispano-amazônicos indica que em uma conjuntura de pressões externa e conflitos inter-americanos, o Brasil consolidou suas diretrizes sobre a fronteira norte e noroeste e impossibilitou a formação de uma frente comum para negociar com o país. Ao fim da década de 1860, encontravam-se firmados os princípios brasileiros para suas relações com os países amazônicos.

A abertura restritiva e sob controle do rio Amazonas

A abertura do rio Amazonas à navegação estrangeira vinha sendo protelada pelo governo imperial desde a década de 1850, quando a campanha tornou-se internacional. Ainda nesta década haviam surgido posições divergentes sobre a questão dentro do governo mas, por um período de dezessete anos, o Brasil manteve esta orientação. Na condução da política nacional de interdição à navegação estrangeira foi fundamental o apoio do Peru, embora para isto o governo imperial tenha negociado o trânsito das embarcações peruanas pelo Amazonas. Esta república, de fato, obteve a franquia antes de qualquer outro país vizinho e das potências. Apesar da forte campanha promovida pelos Estados Unidos, o governo brasileiro foi capaz de resistir às pressões estrangeiras. Na década seguinte, no entanto, a conjuntura internacional era muito distinta. A guerra contra a república do Paraguai (1865-1872), cuja duração superava a expectativa brasileira, estava consumindo divisas e deixando o tesouro em situação de dependência de financiamentos externos. A imagem do país, especialmente na América, ganhava feições que salientava sua política expansionista, e no Peru e na Venezuela cresciam as adesões para uma revisão dos acordos internacionais que estes países possuíam com o Brasil. Além disso, a balança comercial brasileira, cada vez mais dependente das exportações de café para os Estados Unidos, condicionava a margem de manobra para a continuação da política de interdição. Em 1866, através de um projeto aprovado pelo congresso estadunidense era proposto ao governo brasileiro a participação na organização de uma companhia de navios a vapores para a ligação dos portos de Nova York, Pará, Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro.²⁴

²⁴ ACD, sessões de 22 de abril de 1864, págs. 243-246 e 19 de maio de 1865, págs. 44-45; ASF, sessões de 8,12,14,16,17 de junho de 1865, respectivamente, págs. 44-49, 67-72, 77-78, 99-101, 108-110. Coleção de Leis do Império, decreto 3.614 de 17 de fevereiro de 1866, vol.1, págs. 93-97; Michelena y Rojas, F.: *Exploracion Oficial*. Coleção Monumenta Amazonica. Iquitos, 1989, págs. 420-477; Carvalho, *O Brasil e a Amazônia Internacional ...*, págs. 110-120.

Neste contexto, ocorreu a reorientação brasileira para o sistema fluvial amazônico. Em 1867 o Brasil, por meio de ato unilateral, comunicava as condições da navegação estrangeira. O decreto permitia a navegação internacional no rio Amazonas-Solimões, até a fronteira peruana; o Negro, até a cidade de Manaus, ponto muito abaixo da fronteira venezuelana e colombiana; e o Madeira, via de acesso a Bolívia, até a povoação de Borba, localizada em ponto distante daquela fronteira.²⁵ Os afluentes do Amazonas que dirigiam-se às colônias amazônicas permaneciam fechados. Por aí se pode observar que apesar do decreto do governo brasileiro privilegiar as suas relações com as potências, evitava que estas tivessem acesso ao Amazonas a partir de suas possessões e, principalmente, monopolizassem daí os contatos e comércio do vale amazônico. Por este modo o governo brasileiro interiorizou o centro dinâmico da bacia amazônica e conservou sua primazia nas relações externas da área. Entre os países amazônicos somente o Peru continuou a ser privilegiado pelo Brasil pois, a partir desse momento, poderia ser beneficiado com a entrada em seu território de companhias de navegação estrangeira. O Brasil permanecia como intermediário da navegação amazônica em direção a Bolívia, Colombia e Equador.

O modo pelo qual o governo brasileiro permitia a navegação estrangeira no Amazonas encontrou oposição mesmo entre os seus membros, embora todos fossem unânimes quanto a sua necessidade. Alguns lembravam a importância de manter uma coerência política: a penetração dos navios estrangeiros deveria, ao máximo, chegar a Tefé, sem privilegiar qualquer ribeirão. No entanto, a medida adotada pelo governo foi outra, beneficiava o Peru e aplacava as desatenções que então abalavam suas relações. Neste momento os dois países haviam iniciado a demarcação de seus territórios, havia divergências entre os comissários, mas foi o apoio manifestado pelo presidente peruano à república do Paraguai o ponto culminante dos problemas. Seguiu-se o rompimento formal das relações entre o Brasil e o Peru por mais de um ano. Em 1869 foram restabelecidas as relações e retomado o trabalho das comissões. Em 1873, após o término da guerra contra o Paraguai, os dois países realizaram um acordo de troca de territórios na área do rio Içá,

25 Rodrigues, *Atas do Conselho de Estado*, sessão de 3 de dezembro de 1866, págs. 118-150. Uma visão corrente na história da diplomacia brasileira, e que se tem propagado em outras obras, é a de que esta abertura deu-se sem restrições. Conferir, Burns, E. Bradford: *A History of Brazil*. New York, 1980, pág. 331.

a partir de onde se encontraria a linha divisória entre o Peru e a Colombia.²⁶

A abertura do rio Amazonas e alguns afluentes, em setembro de 1867, não significou, de imediato, a penetração estrangeira no sistema de transportes regional. Apesar de uma companhia de capital brasileiro e norte-americano ter iniciado a ligação entre os Estados Unidos, o porto do Pará e o sul do Brasil em 1868 —promovendo assim a primeira vinculação a vapor entre aquele porto, o Rio de Janeiro e um país estrangeiro— foi somente com a desnacionalização da “Companhia do Amazonas”, cujo processo foi lento, iniciando em 1872, que o capital internacional decidiu-se a participar na navegação dos rios amazônicos. Em 1883, após muitos debates, foi consolidada a presença da “Amazon Steam Navigation” no país. A transferência ocorrida incluiu uma série de benefícios possuídos pela “Companhia do Amazonas”, tais como direitos a territórios e subsídios governamentais.²⁷ As decisões tomadas pelo Brasil nesse período ocorreram quando o poder político do país encontrava-se sob a direção da elite de cunho liberal. O governo brasileiro, então, realizou uma abertura ao exterior, através da participação estrangeira na tarefa de modernização do país. Foi a partir daí que a Amazônia passou realmente a ser vista, internamente, como possibilidade de uma nova frente econômica. A discussão sobre a competência no sistema fluvial amazônico, que os países vizinhos procuraram colocar em prática nos anos de 1850, através do apoio das potências hegemônicas e Estados Unidos, ganhou nova dimensão na década seguinte quando, no Brasil, a política de abertura da navegação aos ribeirinhos deixou de ser meta e concebeu-se uma nova estratégia para uma abertura internacional sob o controle nacional.

26 Arquivo Histórico do Itamaraty (doravante AHI), Parecer da Seção dos Estrangeiros do Conselho de Estado sobre a abertura comercial do Amazonas, de José Antonio Pimenta Bueno, em 17 de dezembro de 1865, págs. 79-99; Correspondência com a Legação no Peru, Lima, 26 de dezembro de 1866, n.º 1, Reservado, de Varnhagem, Rio de Janeiro, 26 de março de 1867, n.º 4, de Sá de Albuquerque, maço 213/2/11; “Jornal do Comércio”, 22 de janeiro de 1867, pág. 3; MRE, 1868, págs. 44-48; MRE, 1871, págs. 26-27; Diário Oficial do Brasil, 17 de junho de 1904, págs. 2640-41; Rodrigues, *Atas do Conselho de Estado ...*, sessão de 3 de dezembro de 1866, págs. 118-150.

27 Arquivo Histórico do Senado Federal (doravante AHSF), Parecer da Comissão de Empresas Privilegiadas do Senado, avulso, 1880, págs. 1-5, n.º 6258; ASF, sessão de 7 de maio de 1880, págs. 26-31; Rodrigues, *Atas do Conselho de Estado ...*, sessão de 4 de janeiro de 1871, págs. 164-185; Carvalho, *O Brasil e a Amazônia Internacional ...*, págs. 140-149.

Disputa regional na Amazônia

No final da década de 1880 já se encontrava articulada a Amazônia internacional. A consolidação do sistema de transportes e o aumento do fluxo migratório foram os elementos básicos para garantir a integração do território brasileiro e sua ligação com a fronteira. Neste período processaram-se modificações importantes no sistema econômico internacional que afetaram os países latino-americanos e, em muitos casos, estes passariam por alterações significativas no plano interno e nas suas relações externas. No Brasil o golpe militar que levou a implantação do regime republicano, embora não tivesse causado um rompimento na estrutura sócio-econômica, colocou novos problemas que influíram no equilíbrio anterior, com a ampliação dos conflitos regionais pelo controle do poder.²⁸ Este processo verificou-se no momento em que as possibilidades de integração econômica dessa região à economia nacional foram dadas, de fato, com o incremento da demanda da borracha. A aplicação desta matéria-prima havia passado por uma enorme variação e o seu uso incluía uma infinidade de produtos tais como cintos, sapatos, casacos impermeáveis, seringas, mangueiras e canos de utilização diversa. Mas foi a invenção da roda pneumática que transformou a indústria da borracha. A bicicleta, em pouco, tornou-se um meio de locomoção popular e evidenciou a importância que a nova invenção alcançaria com o automóvel. De fato, foi o automóvel que transformou a manufatura da borracha no principal componente da mais sofisticada e complexa indústria daquele tempo. A consequência desta inovação teria reflexos importantes nas áreas produtoras e, entre outros, acarretaria uma diversificação na atuação do capital estrangeiro.

Até então esta atuação havia se direcionado às transações referentes à exportação da borracha, incluindo majoritariamente o financiamento da produção e parcial suporte à modernização de Manaus e Belém, como a instalação da luz elétrica, bonde, telefone e outros serviços públicos. A penetração no sistema de transportes a vapor foi o início da tentativa de ampliar seu raio de ação, em sentido vertical. Assim, foram formadas algumas empresas que passaram, também, a imiscuir-se na co-

28 Fausto, Boris (dir.): *O Brasil Republicano. Estrutura de Poder e Economia*. São Paulo, 1986, tomo III, vol.1. Especificamente sobre a relação dos estados do norte e os militares no poder, conferir, Queiroz, Suely Robles R. de: *Os Radicais da República. Jacobinismo: Ideologia e Ação (1893-1897)*. São Paulo, 1986, págs. 11-12.

leta da borracha e importação de mercadorias para os seringais. Nos primeiros anos da década de 1890 o boliviano Antonio Vaca Diez, juntamente com o parisiense A. Déves, incorporou em Londres "The Orthon Rubber Company Limited" que passou a gerenciar seringais no rio Tahuamanu (Costa Rica, Lisboa, Buena Vida e Catacora) e no Orthon (Puerto Rico). Em 1892 foi formado o trust "United States Rubber Co." que, apesar de sua intenção de adquirir seringais, limitou-se inicialmente à exportação do produto. Entre os anos de 1898-1902, algumas companhias estrangeiras conseguiram implantar-se nos seringais. Em 1899 a companhia "Comptoir Colonial Français" adquiriu da firma brasileira "F.M. Marques & Co." áreas na margem brasileira do rio Javari. Neste mesmo ano a "Rubber Estates of Pará Ltd." negociou a compra de seringais em Anajás, município próximo a Belém. Outros seringais foram adquiridos por empresas estrangeiras, como aqueles implantados pelos belgas no Mato Grosso. Posteriormente, em 1906, o peruano Carlos Arana interessou capitalistas ingleses na coleta da borracha situada na região do rio Putumaio. A área de coleta dos trabalhadores dessa empresa estendia-se à zonas de indefinição política, reivindicadas pelo Peru, Equador e Colombia.²⁹

A nova dinâmica da economia possibilitava a exteriorização de interesses internacionais. Especificamente entre os países amazônicos, ampliou-se as divergências sobre os seus termos comerciais, notadamente em função do contrabando, ocorrendo, também, uma retomada das negociações acerca dos limites territoriais. O governo peruano procurou negociar com a Bolívia e Equador a fixação de suas fronteiras. Assinou, em 1886, um tratado preliminar com o governo boliviano, que não chegaria a ser ratificado. O acordo com o Equador, firmado em 1890, foi rejeitado pelo congresso peruano. A Bolívia, a Colombia e o Peru, por motivos distintos, mantiveram negociações com o governo brasileiro. Em 1882 foi concluída uma convenção com a Bolívia sobre o uso e construção de uma estrada-de-ferro nas margens do rio Madeira e, em 1887, os dois países assinaram uma convenção de navegação e comércio. Ambos acordos não foram ratificados pelo Brasil. A Colombia, em 1882, procurou retomar negociações sobre limites e navegação, mas o seu repre-

29 Santos, *História Econômica ...*, págs. 133-154; Weinstein, Barbara: *The Amazon Rubber Boom (1850-1920)*. California, 1983, págs. 172-174; Stokes, *The Acre Revolutions ...*, págs. 202-206; Stols, Eddy: "Les Belges au Mato Grosso et en Amazonie ou la recedive de l'aventure congolaise (1895-1910)" In *La Belgique et l'Étranger aux XIX et XX Siècles*. Stols, Eddy et Dunoulin, Michel (dir.), Bruxelles, 1987, págs. 77-111.

sentante sairia do país sem assinar acordos. Com o Peru, em 1891, foi realizada uma nova convenção comercial, cujo objetivo principal era coibir o contrabando através do estabelecimento de impostos aduaneiros iguais e alfândegas mistas.

Nesta nova fase das relações entre os países amazônicos ocorreram, ainda, manifestações para o estabelecimento de negociações conjuntas. A Venezuela, devido a divergências quanto aos seus limites com a Guiana Inglesa, procurou promover um congresso onde, entre outros assuntos, fosse regulado as fronteiras das nações americanas que possuíssem divisas com possessões européias. O encaminhamento que o governo brasileiro dava a esta questão, através do arbitramento, levou-o a rechaçar o convite e a iniciativa foi abortada. Esta possibilidade de união entre os países para decidir sobre a multinacionalidade da Amazônia encontrava-se como possibilidade concreta em 1894, através da atuação da Colômbia, Equador e Bolívia. O avanço de brasileiros e peruanos, em áreas definidas por acordos internacionais e em outras cuja soberania era objeto de disputa, aumentou a atividade diplomática entre as chancelarias amazônicas. O momento, especialmente entre os anos de 1882-1896, foi marcado pela revogação dos tratados comerciais em vigor, por uma tentativa de estabelecimento de novas parcerias e, ainda, por assinatura de acordos que nem sempre seriam ratificados. O projeto de discussões conjuntas elaborado pela Colômbia, Equador e Bolívia não teve consequências práticas. No entanto o Peru, Colômbia e Equador conseguiram estabelecer o recurso do arbitramento como meio para definir suas fronteiras. O Brasil, em 1896, ratificou seu acordo de comércio de 1891 com Peru. Entretanto, não existem referências quanto ao estabelecimento das alfândegas mistas e da equiparação dos impostos de exportação, importantes pontos da convenção. Em relação a Bolívia, foi firmado em 1895 um protocolo para a demarcação das fronteiras e, no ano seguinte, foi assinado uma nova convenção de comércio e navegação.³⁰

Esta efervescência da atividade diplomática acompanhava, a nível regional, um esforço mais acentuado para ocupação e administração das

30 AHI, Correspondência com a Legação no Peru, Lima 30 de setembro, n.º 34, 23 de outubro, n.º 41, 31 de outubro de 1891, de C. A. Vianna de Lima, maço 212/3/8; Lima, 16 de dezembro de 1894, n.º 5, confidencial, de Pedro C. A. de Carvalho, maço 212/3/10; MRE, 1891, pág. 8; ACD, sessão de 22 de agosto de 1893, pág. 643; Albuquerque, Luis Rodolfo Cavalcanti de: *Comércio e Navegação da Amazônia e Países Limítrofes*. Pará, 1891, pág. 1-8; Carvalho, *O Brasil e a Amazônia Internacional* ..., págs. 164-182.

áreas em disputas. A Colômbia deu impulso à fundação de missões religiosas junto às aldeias indígenas, procurando também fortalecer sua presença militar na área dos rios Caquetá e Putumayo através de uma canhoneira a vapor. O governo boliviano, em 1890, criou as delegações do Acre, Purus e Madre de Dios, até então administradas pelo departamento de Riberalta. Estimulou também as explorações dos rios Beni, Orthon, Madre de Dios, Ucayale, Urubamba e Inambari, realizadas, então, em 1880 por Edwin Heath, em 1882 pelo Padre Armentia e, entre 1892-94 pelo general Pando. Padre Armentia, apoiado pelo seringalista Antenor Vasques, iniciou a fundação de missões no Madre de Dios. Em 1894 o governo boliviano voltou a procurar apoio no meio financeiro internacional para a construção de um canal na região do Madeira-Mamoré. Quanto ao Peru, as ações desencadeadas pelo governo deste país visavam estabelecer meios de comunicação mais fáceis com a costa do país, catalizar o comércio boliviano para Iquitos e, ainda, realizar diretamente o comércio com as nações compradoras da borracha. Em 1891 foi inaugurada uma estrada provisória de São Luis do Shuaro ao rio Pichis, afluente do Ucayali, mas foi com a abertura do varadouro de Fitzcarrald, em 1892, que a idéia de atrair o comércio boliviano para Iquitos começou a ganhar concretude. A ligação do rio Ucayale ao Madre de Dios favorecia o encurtamento dos trajetos, diminuía os riscos que a via do Madeira, em território brasileiro, proporcionava aos comerciantes; e, por fim, os direitos alfandegários peruanos, mais baixos que os cobrados na Amazônia brasileira, eram muito mais atrativos. A consequência mais notável deste deslocamento de rotas, conforme relatou um funcionário brasileiro em 1897, era o aumento da população de Iquitos e do volume de seu comércio. Para esta mesma fonte, a perspectiva era de que este deslocamento seria muito maior pois naquele mesmo ano, uma linha de vapores havia inaugurado a ligação entre Iquitos e a Europa, sem escala em Manaus e Belém.³¹

31 AHI, Correspondência com a Legação no Peru, Rio de Janeiro, 29 de novembro, n.º 35, 14 de dezembro de 1889, n.º 41, de Visconde do Cabo Frio, maço 410/3/17; Lima, 12 de setembro de 1891, n.º 32, e 23 de janeiro de 1892, n.º 3, de C. A. Vianna de Lima, maço 212/3/9; Rio de Janeiro, 4 de julho de 1891, n.º 8, de Justo Chermont, maço 410/3/19; Relatório do Sr. Alexandre A. R. Satamini ao Sr. Bernardino de Campos, anexo Rio de Janeiro, 29 de abril de 1898, n.º 3, de Dionísio Cerqueira, maço 410/3/21; Fifer, J. Valerie: *Bolivia: land, location and politics since 1825*. New York, 1972, págs. 11-140; Castelo Branco, José Moura: *Descobrimento das Terras da Região Acreana*. Rio de Janeiro, 1960, págs. 86-87.

O esforço brasileiro de proporcionar alternativas ao comércio regional, bem como para administração da área, pode ser evidenciado através das ações encetadas pelo governo do Amazonas. Estas ações tinham em vista um espectro amplo, incluía esforços para o controle das áreas de coleta da borracha, para facilitar o comércio com o exterior e, também, retirar de Belém o papel de centro das atividades relacionadas com a economia da borracha. Na década de 1890 o controle que Belém havia exercido desde o início da valorização econômica da borracha — como porto preferencial para a exportação desse produto, para importação de outras mercadorias, e ainda na qualidade de sede das empresas de crédito— estava se transferindo, em função da condição de principal área produtora da borracha, para o estado do Amazonas. Esta transferência foi facilitada com a ligação direta, em 1877, entre Manaus e portos europeus e, cinco anos após, com o início da linha para os Estados Unidos. Ainda nesta década de 1880 foram impulsionados estudos para a construção de estradas em direção a Bolívia e em direção ao rio Branco, na fronteira venezuelana.

Provavelmente foram os problemas relacionados à técnica que inviabilizaram a abertura dessas estradas. No entanto, foram eficazes as medidas para a multiplicação das linhas de vapores em direção aos rios Purus, Madeira, Solimões e seus afluentes; para uma reorganização da estrutura municipal e para a atração dos migrantes nordestinos. A mobilização de seus governos para a atração e direcionamento dessa corrente migratória deixaria de ser necessária com o prolongamento da estação de seca naquela área, e com o próprio trabalho de arregimentação promovido pelos próprios comerciantes.³² As condições para o aparecimento de conflitos estavam dadas. As ações dos governos do Amazonas, Pará e Iquitos para controle das rotas da borracha e, conseqüentemente, o arrecadamento dos impostos da exportação, impulsionou a disputa regional. A definição dos espaços territoriais na Amazônia, dado o entrecruzamento dos interesses nacionais, seria efetuada com a ocorrência de confrontos armados entre os países da área, termos esses que fugiam do plano das negociações diplomáticas que, até então, havia predominado nas relações entre os países amazônicos.

32 LRCA, lata 200, pasta 19. Para dados referentes ao número de migrantes para toda a Amazônia conferir, Furtado, Celso: *História Econômica do Brasil*, 20 ed. São Paulo, 1985, pág. 31; Santos, *História Econômica ...*, pág. 100; Carvalho, *O Brasil e a Amazônia Internacional*, págs. 206-214

Confronto e Soberania na Fronteira Amazônica

Em 1894, o ministro das relações exteriores do Brasil, informou que os habitantes do rio Jaquirana, cuja população era em parte peruana, pretendiam “subtrair-se à jurisdição brasileira”. A esta manifestação no Jaquirana, afluente do Javari, seguiram-se outras, em 1896, no Juruá-Mirim e Moa. Nestes afluentes do Juruá, entretanto, ocorreu um enfrentamento armado. Segundo o correspondente do diário brasileiro “Jornal do Comércio”, mais de dois mil peruanos apoiados por uma força militar de 50 praças, haviam procurado expulsar os brasileiros ali residentes. Este artigo ponderava o desconhecimento do governo federal ante o volume do contrabando que se dirigia para o Peru, lembrando a produção do rio Juruá e a contribuição deste rio para a receita percebida pelo estado do Amazonas. Uma atitude do governo brasileiro foi a de aumentar a representação consular do país no Peru. No ano seguinte, 1897, eclodiu no departamento de Iquitos um movimento de oposição ao presidente peruano. Era intenção de seu líder constituir um estado independente. No Brasil ocorreram manifestações de apoio à rebelião que sugeriam, inclusive, a anexação do novo estado ao país. No entanto, a ação governamental foi de facilitar a repressão, autorizando a passagem de navios de guerra pelo Amazonas brasileiro.³³

Confrontos de maiores consequências surgiram com a tentativa boliviana de implantar uma alfândega no rio Acre. Após uma diligência frustrada em 1898, quando a delegação boliviana foi impedida pelo governador do Amazonas, a instalação da alfândega foi efetivada sob ordens do governo federal, em setembro do mesmo ano. Como centro administrativo foi escolhido uma barranca, situada em frente a foz do rio Acre, atualmente a cidade brasileira de Rio Branco. Esta área ou seja, toda a extensão compreendida pelos rios Acre, Iaco e Alto Purus, formava o município de Floriano Peixoto, antigo Antimari, que o estado do Amazonas exercia jurisdição.³⁴ Abriu-se a partir da instalação dessa alfândega um período de luta em torno da posse da região. Os conflitos que então iniciaram estiveram intimamente relacionados ao desenvolvimento da Amazônia bra-

33 MRE, 1894, pág. 41; MRE, 1897, págs. 12-15; ASF, sessão de 26 de maio de 1896, págs. 126-128; “Jornal do Comércio”, 14 de junho, pág. 1, 1 e 3 de junho, pág. 1, 9 de julho de 1896, pág. 1, 27 de março e 27 de maio de 1897, pág.1.

34 MRE, 1899, pág.5; Ferreira Sobrinho, J: “História do Acre (Subsídios Documentais)”. *Revista do Instituto Geográfico e Histórico do Amazonas*. Manaus, ano III, vol. III, n.º 1 e 2, págs. 3-11; Tocantins, Leandro: *Formação Histórica do Acre*. Rio de Janeiro, 1972, págs. 158-168.

sileira e a este fato impõe-se assinalar a participação das elite amazônica entre as forças que tiveram papel decisório na política deslanchada a partir daí. Os governos regionais tiveram momentos de convergência e outros de divergência com a política do governo central e, principalmente, o governo do estado do Amazonas estaria envolvido diretamente na disputa territorial, criando fatos para direcionar a posição governamental.

A posição do Brasil defendida pelo governo federal era, segundo as tratativas diplomáticas, de respeitar o tratado de 1867 com as modificações sugeridas por uma comissão brasileira que realizou estudos na área, em 1897, sem o concurso boliviano. De fato desde 1895 a opinião pública brasileira vinha recebendo informações diariamente sobre as possíveis interpretações do tratado assinado pelo Brasil e Bolívia, assim como dos erros cometidos na localização do marco assentado no rio Javari, que uma comissão brasileira-peruana havia fincado, e que a Bolívia tinha aceitado como referência na elaboração de seus acordos com o Brasil. A posição do governo boliviano, inicialmente, foi de resistir a estes termos ou seja, de aceitar as modificações embasadas nas pesquisas da comissão brasileira. Esta sua atitude alterou-se com a deflagração de uma rebelião autonomista no Acre, em 1899. Neste momento, assinou um protocolo tendo por base os critérios apresentados pelo Brasil, o que representou um acréscimo de 242 léguas quadradas ao território brasileiro. O ritmo dessa negociação diplomática foi acelerado com a intervenção do governo do Amazonas. A sua oposição ao exercício da soberania boliviana no Acre consubstanciou-se no financiamento e planejamento daquele movimento. O governo central, no entanto, agiu no sentido de restabelecer a autoridade boliviana. A posição brasileira era ainda a de apoiar-se no protocolo firmado em 1899, muito mais favorável à Bolívia do que aquela requerida pelos políticos amazonenses, que supunha a anexação de um território que alçava a 5.870 léguas quadradas. Entre os anos de 1900-1902, o governo amazonense participou na deflagração de outros três movimentos autonomistas. A segunda e terceira revoltas foram sufocadas pelos próprios bolivianos, cujo domínio resistiu na área até agosto de 1902, quando, então, o conflito ganhou maiores dimensões.³⁵

35 MRE, 1895, pág. 30; MRE, 1896, anexo 1, pág. 27; MRE, 1898, pág. 3; MRE, 1900, págs. 4-18, também anexo 1; "Jornal do Comércio" de 22 a 30 de setembro, de 1, 6, 11, 20 a 23 de outubro, de 1, 2, 4, 6, 8, 9, 11, 18 e 28 de dezembro de 1898, 22 de agosto de 1899; Azevedo, José Thaumaturgo de: *O Acre: Limites com a Bolívia*. Rio de Janeiro, 1901, págs. 113-123; Tocantins, *Formação Histórica ...*, págs. 171-378 e 715; Castro, Genesco de: *O Estado Independente do Acre e J. Plácido de Castro*. Rio de Janeiro, 1930, pág. 45; Carvalho, *O Brasil e a Amazônia Internacional ...*, págs.191-214.

O governo boliviano, desde 1897, ampliou suas frentes de atuação para a defesa da soberania do país. Procurou negociar com o Peru a divisão do território do Acre, não tendo aí encontrado apoio. A partir de 1899 procurou viabilizar a sua posse através da idéia de arrendar essa região a um consórcio estrangeiro. A concretização desse projeto veio a ocorrer em 1901, com a participação de capitalistas anglo-americanos. De fato foi a decisão boliviana de buscar apoio internacional para a manutenção da área que, ao introduzir um novo componente na disputa, possibilitou, mais tranquilamente, uma reorientação da política brasileira. O “Bolivian Syndicate” congregava as firmas “Cory & Withridge”, “Export Lumber” e “United States Rubber Company”. A votação do contrato pelo Congresso boliviano, em dezembro de 1901, foi realizada com base em um parecer elaborado pela Comissão Mista da Fazenda e Indústria. Esta Comissão não deixou de demonstrar que havia um grande risco na concessão porque o consórcio poderia tornar a área independente do país. Observava, no entanto, que esta desnacionalização poderia ocorrer sem a sua aprovação, entendendo que esta última possibilidade, através da ação brasileira, tinha maiores probabilidades de realizar-se. Entre a probabilidade imediata e o remoto, a Comissão indicou ser preferível lidar com a alternativa de longo prazo pois era impossível povoar o território com elementos nacionais, devido à falta de base demográfica e de sustento dos capitais internos. O contrato original sofreu alterações no sentido de cercear os poderes do consórcio. Sua aprovação ocorreu mesmo com a pressão do grupo oposicionista e de alguns parlamentares da situação.³⁶

Com a divulgação pública deste contrato o governo brasileiro iniciou sanções junto à Bolívia. A 14 de abril de 1902, o Brasil comunicou ao governo boliviano que iria solicitar ao Congresso que a convenção de comércio e navegação, que encontrava-se ali para apreciação desde 1897, fosse considerada insubsistente. No mês seguinte, a Câmara dos Deputados reuniu-se para tratar desta solicitação, aprovando, apesar da oposição, diretrizes mais amplas ao governo brasileiro. O ponto principal deferido referia-se à formalização de que o órgão considerava o Acre litigioso, quando o governo só admitia este *status quo* ao território situado entre as linhas traçadas pela comissão Cunha Gomes, de 1897, e a fi-

³⁶ Tocantins, *Formação Histórica ...*, págs. 430-451; SANTOS, *História Econômica ...*, pág. 220.

xada em 1874. O litígio, conforme explicou um deputado integrante do debate, impunha-se em face do tratado de 1867, das dúvidas quanto ao verdadeiro marco do Javari e da expansão brasileira. Manifestações de apoio as medidas aprovadas, assim como críticas à forma como vinha sendo encaminhada a questão pelo governo, foram tópicos tratados nos jornais. No Acre, a organização de um novo movimento autonomista estava em ritmo acelerado, sua eclosão, a 6 de agosto, data da independência boliviana, sustentaria as outras sanções implementadas pelo Brasil, como o embargo que o governo declarou, a 8 de agosto, às mercadorias em trânsito para a Bolívia.³⁷

Foi após as eleições presidenciais no Brasil, quando as negociações foram retomadas com o governo boliviano, que ocorreu a formalização da nova política do país para a definição de sua posse no Acre e, de um modo geral, os seus limites na Amazônia. Apesar da proposta peruana de submeter a questão ao arbitramento e mesmo a formação de comissões tripartites —idéia esta, sem dúvida, de conotações meramente retórica, considerando o comportamento que desde 1850 foi adotado pelo país— o governo tratou separadamente os problemas relativos à sua soberania no Acre. O primeiro passo dado foi em direção aos acionistas do consórcio “Bolivian Syndicate”. A renúncia foi firmada um mês antes do contrato caducar, deixando margens para questionar sua necessidade, e implicou o pagamento de 110 mil libras esterlinas pelo governo brasileiro. Depois desta solução o governo brasileiro suspendeu parcialmente as medidas adotadas quanto ao tráfico de mercadorias para a Bolívia, objeto de pressões dos governos europeus e norte-americano. Em início de março chegaram as tropas brasileiras no Acre e, em seguida, as tropas bolivianas. As posições no campo de batalha foram consubstanciadas em acordos após pouco tempo.

Em março de 1903 foi firmado um *modus vivendi*. Este previa a passagem de soldados brasileiros para o sul da linha Cunha Gomes, território anteriormente admitido pelo governo como boliviano, e era reconhecida a condição de beligerância dos acreanos. Seis meses depois era concluído o ajuste definitivo. O tratado previa a anexação pelo Brasil de 191.000 quilômetros quadrado na região amazônica, e à Bolívia, o trecho situado entre os rios Abunã e Madeira, correspondente a 2.296

37 Arquivo Histórico da Câmara dos Deputados (doravante AHCD), pasta Atas das Sessões Secretas dos Anos de 1902-1904.

quilômetros quadrados. Na região platina caberia a esse país, aproximadamente, 917 quilômetros quadrados, garantindo assim uma saída para o Atlântico. O governo brasileiro deveria pagar uma indenização de dois milhões de libras esterlinas e arcar com a construção da estrada-de-ferro Madeira-Mamoré. Uma outra cláusula previa que caberia ao governo brasileiro discutir diretamente com o Peru os territórios que, na área amazônica, eram objeto de disputa entre este país e a Bolívia.³⁸ Na aprovação do tratado pelo Congresso brasileiro ocorreram discussões que analisavam as decorrências políticas das opções feitas pelo governo para aquisição do Acre.

Uma minoria manifestou-se contra a aprovação do tratado, e entre os parlamentares que assim se declararam encontravam-se membros tanto da situação quanto da oposição. A bancada do estado de Mato Grosso, especificamente, justificou o voto contrário em função negativa do governo em integrar representantes desse estado à comissão que elaborou o tratado. Esta reivindicação baseava-se no fato que esta região havia perdido, na área platina, alguns territórios. Outros parlamentares declararam-se contrários a aprovação do tratado em vista das consequências políticas que ele comportava assim como, pelos próprios meios adotados para a implementação das negociações. O deputado Soares de Souza, da situação, explicou que votava contra porque acreditava que o tratado “inspirou-se principalmente na necessidade de amparar as pretensões desses brasileiros que habitam o território do Acre” ferindo, assim, o artigo 88 da constituição republicana, que proíbia que o Brasil se empenhasse, em caso algum, em guerra de conquista direta ou indireta. O que havia ocorrido, segundo Soares Santos, era “a adaptação, perfeita, da política de expansão territorial”. No seu entender a política do país para definir suas fronteiras havia sido apoiada pela força e considerava, ainda, que “esses processos que servem para alimentar uma pretensão de hegemonia política na América do Sul, rodeiam-nos de hostilidades tais, que não de servir para embaraçar o nosso progresso econômico”. Os argumentos relacionados por Soares Santos foram, também, pontos de ataque de ou-

38 ACD, sessão de 30 de junho de 1902, págs. 158-159; “Jornal do Comércio” de 20 de maio de 1901; Tocantins, *Formação Histórica* ..., págs. 477-479 e 567-613; Tambs, Lewis A: “Rubber, Rebels, and Rio Branco. The Contest for the Acre”. *The Hispanic American Historical Review*. v. XLVI, n.º 3, August, 1967, págs. 254-273; Ganzert, Frederic William: “The Boundary Controversy in the upper Amazon between Brazil, Bolivia and Peru, 1903-1909”. *The Hispanic American Historical Review*. v. XIV, n.º 4, November, 1934, págs. 427-449.

tros deputados. Alguns defendiam a idéia do arbitramento, como o senador Rui Barbosa e Antonio Azeredo.³⁹ Apesar dessas manifestações contrárias, o tratado foi aprovado por uma relativa maioria. A partir daí o governo brasileiro retomou a questão com o Peru.

Durante o ano de 1903, enquanto as negociações com a Bolívia estavam em andamento, aconteceram novos confrontos armados entre brasileiros e peruanos. A reação do governo brasileiro, embora anunciada, havia sido de amenizar a situação. Na área, entretanto, a posição do Brasil foi defendida com a ajuda dos rebeldes. As tropas brasileiras, enviadas em fevereiro deste ano para o Acre, somente deixaram a região após a assinatura dos termos de convivência que os dois países deveriam observar até a elaboração do acordo definitivo. Como medida preventiva o Brasil aproximou-se do Equador, firmando com este país, em maio de 1904, um acordo onde consagrava que o país respeitava a posse equatoriana na área amazônica. Dois meses depois deste acordo os governos peruano-brasileiro concluíram as discussões, fixando a neutralização dos territórios em conflito. Em 1906 era reiniciada as negociações com a Colômbia, conseguindo o país estabelecer os seus termos de negociação.⁴⁰ Praticamente não houve discussões, no Congresso brasileiro, durante a aprovação destes tratados. A definição de soberanias na área acreana possibilitou a real configuração da fronteira norte e noroeste do Brasil, a partir dos critérios defendidos pela elite do país.

Procurou-se, ao trabalhar este período de mais de meio século sobre a conformação regional da Amazônia e sua articulação internacional, evidenciar os movimentos básicos deste processo através da análise da ocupação brasileira na área, da elaboração dos princípios defendidos pelo país até a própria tomada de decisão e, ainda, a participação dessa fronteira na formulação da política externa brasileira para a América espanhola. Essa esteve voltada prioritamente para a região sul do continente —onde na defesa de seus interesses internos procurou exercer hegemonia e para isto interviu militarmente—, mas já a partir da década de 1850, pelo que foi descrito neste trabalho, o Brasil havia incorporado a fron-

39 AHCD, pasta Atas das Sessões Secretas dos Anos de 1902-1904, avulso, projeto n.º 1 de 1904 que aprova o tratado de 17 de novembro de 1903 e anexos.

40 MRE, *O tratado de 8 de setembro de 1909 entre os Estados Unidos do Brasil e a República do Peru*. Rio de Janeiro, 1909; ACD sessões de 23 de julho, 3 de outubro e 3 de setembro de 1904, respectivamente, págs. 316, 46 e 95; Carvalho, *O Brasil e a Amazônia Internacional* ..., págs. 240-264.

teira norte para a formulação da política externa nacional. O conflito que se estabeleceu na área acreana, na década de 1890, reorientou a política do governo brasileiro para a fronteira amazônica, transfigurada, então, em uma defesa dos interesses formados. A aquisição territorial, variável desconhecida na política nacional, foi a opção dos dirigentes do país. Entendemos que as medidas desencadeadas para afirmação da soberania brasileira na Amazônia reforçaram uma direção política de hegemonia, já estabelecida nas relações do país na área platina.