

Do rio Negro à Nauta: Roteiro de viagem e as povoações do Amazonas, por João Wilkens de Mattos (1854)¹

Francivaldo Nunes

Resumo

Nos ocuparemos em compreender a relação entre o discurso em torno do modo de vida das populações dos sertões amazônicos e as estratégias de promover o desenvolvimento econômico da região em áreas de fronteira e litígios internacionais. Para isso utilizaremos o roteiro de viagem produzido por João Wilkens de Mattos, secretário da província do Amazonas, publicado em 1854. Demonstraremos o contexto em que se pretende conhecer as diferentes regiões do país com o propósito de um exercício de maior controle do governo imperial, tendo como ambiente privilegiado de observação as regiões ao norte e de fronteira com outros países, a exemplo do Peru. Nesse caso, dialoga com um pensamento da época em que se pauta pelo controle do espaço amazônico e das áreas de limites territoriais, o que exigiria das autoridades públicas um desempenho não apenas de manutenção da ordem, atuação de forças militares, mas como instituição promotora de políticas de controle das populações interioranas no século XIX.

Palavras-Chave: Terra; Indígenas; Caboclos; Amazônia; Século XIX.

From the Negro River to Nauta: Travel itinerary and the towns of the Amazon, through João Wilkens de Mattos (1854)

¹ O texto expressa resultados de pesquisas vinculadas ao projeto “Roceiros, extratores e o viver nos sertões amazônicos: Estado Imperial entre interesses de observação e estratégias de controle”, que recebe financiamento do CNPq.

Abstract

We will focus on understanding the relationship between the discourse surrounding the way of life of the populations of the Amazon hinterlands and the strategies for promoting the region's economic development in border areas and international disputes. To do this, we will use the travel itinerary produced by João Wilkens de Mattos, secretary of the province of Amazonas, published in 1854. We will demonstrate the context in which we intend to get to know the different regions of the country with the purpose of exercising greater control by the imperial government, with the privileged observation environment being the regions to the north and borders with other countries, such as Peru. In this case, it dialogues with a thought from the time when it was guided by the control of the Amazonian space and the areas of territorial limits, which would require public authorities to perform not only in maintaining order, acting by military forces, but as an institution that promotes policies to control rural populations in the 19th century.

Keywords: Land, Indigenous people, Caboclos, Amazon, 19th century.

Texto integral**O Barão de Marauíá entre outras informações**

João Wilkens de Mattos, o Barão de Marauíá, nasceu em Belém, capital do Pará, em 8 de março de 1823 e faleceu no Rio de Janeiro, em 1.º de março de 1889. Filho do Coronel Lourenço de Mattos e Tereza Romana das Chagas Mattos, formou-se em Matemática e Engenharia Civil, nos Estados Unidos, o que expressa a posição de importância política da família. De volta ao Brasil, foi nomeado, por concurso, Lente de inglês do Liceu Paraense, do qual foi também Secretário, e posteriormente, Diretor Interino da Instrução Pública do Pará (Galvão, 1894, p. 48).

A carreira como homem público que se inicia no Pará continua no Amazonas. Em Carta Imperial de 18 de agosto de 1851, João Wilkens de Mattos é nomeado Secretário da Província do Amazonas, quando de sua instalação (Santos, 2016, p. 37). Atuou ainda como Delegado da Repartição Especial das Terras Públicas do Amazonas, através do Decreto de 21 de outubro de 1854 (AMAZONAS, 1855, p.16), Diretor Geral dos Índios na mesma província em 1856 e Diretor Interino da Repartição das Obras

Públicas em 1858. Ainda no Amazonas foi Presidente da Província, sendo nomeado em 21 de outubro de 1868, atuando até 8 de abril de 1870 (Galvão, 1894, p. 48).

A experiência como parlamentar ocorreu em duas legislaturas (1853–1856 e 1872–1875) como Deputado Geral pela Província do Amazonas (Gregório, 2012, p. 91). No Rio de Janeiro assumiu a Secretaria da Agricultura do Império, a partir de 1874, foi chefe de seção e Diretor Geral do Correio da Corte, cargo em que se aposentou em 1882. Serviu também como Cônsul do Brasil na Guiana Francesa e no Departamento de Loreto, no Peru. Atuou como Tenente-Coronel reformado da Guarda Nacional, recebendo a comenda da *Ordem da Rosa*, assim como *Cavaleiro da Ordem de Cristo*. Ainda de acordo com Agnello Bittencourt (1973, p. 282–283) participou como membro da Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional, do Ateneu das Artes e da Associação Comercial do Pará, sendo que em 1875 foi eleito sócio correspondente do Instituto Histórico e Geográfico do Brasil (IHGB) no Amazonas.

Nas suas publicações destacam-se o “Roteiro da primeira viagem do vapor ‘Monarca’ desde a Cidade da Barra do Rio Negro, capital da Província do Amazonas, até a povoação de Nauta na República do Peru”, de 1855, a qual trabalharemos mais detidamente. Outras obras também são registradas na sua trajetória como militar, engenheiro e agente público no Amazonas, em que se destacam: “Alguns esclarecimentos sobre as missões da Província do Amazonas”, artigo publicado na Revista do IHGB, tomo 19, de 1856; “Ofício dirigido à Presidência, do Amazonas acerca do estado das Obras Públicas, na mesma Província”, de 1857; “Quadro das distâncias entre a capital, cidades, vilas, freguesias e mais povoados da Província do Amazonas”, publicado na Revista do IHGB, tomo 20, de 1858; “Relatório da excursão feita ao aldeamento dos índios na Província do Amazonas em 1858”, publicado em 1859 e; “Dicionário topográfico do Departamento de Loreto na República do Peru, 1874”, publicado em 1874.

Figura 1: João Wilkens de Mattos.

Fonte: IHGP, site. Disponível: <https://ihgb.org.br/perfil/userprofile/jwilkensdm.html>

Nossa intenção aqui não é recuperar todos os escritos de João Wilkens de Mattos, embora se ressalte a importância de sua obra na compreensão das formas de ocupação das populações indígenas e caboclas da Amazônia, com olhar especial para o Amazonas. No caso, utilizaremos o “Roteiro da primeira viagem do vapor ‘Monarca’ desde a Cidade da Barra do Rio Negro, capital da Província do Amazonas, até a povoação de Nauta na República do Peru”, publicado em 1855, para analisar a relação entre o discurso construído em torno do modo de vida da população cabocla e indígena que ocupava os sertões amazônicos e as estratégias apresentadas como necessárias para promover o desenvolvimento econômico da região, mediada pela elaboração de um conhecimento científico, construído dentro contexto político do Brasil do século XIX.

A proposta do texto é apresentar os escritos João Wilkens de Mattos no contexto em que se cogita conhecer as diferentes regiões do país com o propósito de um exercício de maior controle do governo imperial, tendo como ambiente privilegiado de observação as regiões ao Norte e de fronteira com outros países, a exemplo do Peru. Em outras palavras, busca-se apontar o “Roteiro da primeira viagem do vapor ‘Monarca’” em diálogo com um pensamento da época em que se pauta pelo controle do espaço amazônico e das áreas de limites territoriais, o que exigiria das autoridades públicas um desempenho não apenas de manutenção da ordem, atuação de forças militares, mas

como instituição promotora de políticas de controle das populações interioranas no século XIX.

Os escritos, as observações e relatos que João Wilkens de Mattos constrói sobre a viagem da cidade da Barra do Rio Negro à Nauta expressa um pensamento da época, em que se pauta pela necessidade de maior conhecimento do espaço amazônico, das experiências de vida e trabalho como estratégia de construção de políticas públicas que promovessem um desempenho não apenas de manutenção da ordem, assim como elevassem os hábitos das populações interioranas. Nesse aspecto, o conhecimento construído pela observação e registro detalhado das situações e eventos, presente no “Roteiro da primeira viagem do vapor ‘Monarca’”, não apenas revelariam aspectos do modo de vida das populações locais. Expressaria, também, a compreensão que esse agente, na condição de servidor público, desenvolve sobre esses grupos, assim como revela a defesa de projetos e convicções que constrói sobre a região e as pessoas.

Para darmos conta destas questões dividimos o texto em três momentos. Este primeiro, em que revelamos parte da biografia João Wilkens de Mattos e aproximamos seus escritos ao contexto do século XIX e dos interesses imperiais sobre a Amazônia. No segundo momento em que estamos preocupados em compreender os antecedentes da viagem, destacando os interesses políticos e econômicos em torno de maior controle do Império do Brasil sobre o Amazonas, como província. No item seguinte, nos ocupamos em compreender as interpretações, quanto ao modo de vida da população local, principalmente quanto às experiências na lida com a terra, a floresta, a vivência e condições dos aldeamentos, vilas e povoados, da mesma forma que as perspectivas construídas em torno dessa população. Por último, apresentamos alguns aspectos conclusivos pautados no que se compreendia sobre a região visitada, mas principalmente os valores defendidos por João Wilkens de Mattos que geram aproximações e distanciamentos das experiências de vida dos que ocupavam os sertões do Amazonas.

Antecedentes e contextos de viagem

O texto a seguir, de autoria de João Wilkens de Mattos expressa bem as expectativas que as autoridades imperiais construíram em torno das viagens pelo interior da província do Amazonas, possíveis com o advento da navegação, no que considerava como “mar imenso do Amazonas”.

A navegação tem sido e há de sempre ser aqui, por este mar imenso do Amazonas a principal via de comunicação para irem todos os habitantes e todos os produtos de uns para outros lugares, desde o leito marcheteado onde o Monarcha [fazia referência ao nome do navio] dos rios tem a cabeça majestosa, até onde com as contas dos péz, repelle as vagas do oceano por enquanto quarenta a cinquenta barcos e canoas de porte de quinze a dezesseis toneladas fazem a navegação, com carregamentos, entre esta província e a do Pará, e mais de duas mil canoas de diferentes lotações se empregam nos muitos e diversos tráficos para Mato Grosso, e até as fronteiras dos estados estrangeiros vizinhos, e de uns para outros lugares do interior em todos os sentidos. (BRASIL, 1855, p.1)

Aqui se apresenta uma primeira questão contextual que justifica a viagem entre a cidade da Barra do Rio Negro e povoação de Nauta, no Peru. No caso, tratava da importância do estímulo à navegação a vapor no deslocamento de mercadorias que eram exportadas da Amazônia, o que era observado pelo intenso movimento de canoas e barcos na região.

A facilidade do deslocamento de pessoas e mercadorias parece ficar evidente. No entanto, se somava a perspectiva de que à facilidade de comunicação entre Belém, Mato Grosso e Manaus, ou ainda outras rotas entre os rios do Amazonas, como o Solimões, Negro, Tapajós e Purus e países fronteiriços, como Peru, Bolívia, Colômbia e Venezuela dinamizariam o comércio e produção. Na fala de João Wilkens de Mattos se observa a defesa de um projeto de ocupação da região amazônica que valorize o transporte fluvial e a vapor.

De acordo com Darlin Oliveira (2020, p. 3), para além de regulamentar as relações comerciais, a navegação a vapor da cidade da Barra do Rio Negro até Nauta, como observaremos posteriormente, servia também ao propósito de conhecer os rios

tributários do Amazonas e povoar as regiões de fronteira entre o Brasil e Peru. As negociações entre o diplomata brasileiro Duarte da Ponte Ribeiro e o plenipotenciário peruano Bartolomé Herrera apontam, por exemplo, do propósito em melhor conhecer a região associada aos interesses de fixar colonos e populações indígenas na fronteira, como ações importantes para a política e as relações desenvolvidas entre os dois países (Ribeiro, 2010, p. 134).

De fato, a viagem a Nauta, que faria em 1855, era a demonstração de confiança neste projeto de promoção do povoamento, da produção agrícola e extrativista e do comércio na Amazônia, tendo por foco a navegação. Os estudos de Maria José dos Santos (2018), expresso em sua tese de doutorado, assim como em artigo publicado em coautoria de Jaci Guilherme Vieira (2022) comunga da ideia de que João Wilkens de Mattos defende um projeto de colonização do Amazonas pela via da navegação. Sobre a questão, Vitor Gregório (2012, p. 91) destaca as preocupações de João Wilkens de Mattos com a concessão da navegação do rio Amazonas a Companhia do Barão de Mauá. Em debate na Assembleia Legislativa expressa a necessidade de maior esclarecimento das atribuições da Companhia, considerando que a letra do contrato deixava expresso que o privilégio de exclusividade “restringia-se apenas a dois trechos bem delimitados — o compreendido entre Belém, capital do Pará, e Barra, capital do Amazonas; e entre esta cidade e Nauta, no Peru —, com obrigação de que os vapores tocassem nos portos intermediários desses dois trechos”.

A questão levantada por João Wilkens de Mattos e que nos permite afirmar que está em plena defesa de uma rede de transporte fluvial para o Amazonas que permitisse o desenvolvimento do comércio e promovesse a ocupação da província, é que entende como necessário que se incluía entre as obrigações da Companhia do Mauá que esta se responsabilize pela promoção do transporte para o que se chama de navegações marginais, no caso, dos rios Negro, Tapajós, Tocantins e Purús, por exemplo.

Outro evento de contexto que explica a viagem de João Wilkens de Mattos para Nauta corresponde às ações colonizadoras na Província do Amazonas promovidas pela Companhia de Navegação e Comércio. Maria José Santos e Jaci Vieira (2022, p. 70)

identificam que a Companhia “iniciou as viagens para a Amazônia trazendo e levando mercadorias, funcionários, militares e viajantes, interligando Europa, Belém, Manaus, e as regiões fronteiriças da Amazônia” no início dos anos de 1850. Para estes autores, o comércio dos produtos locais exportados da Amazônia cresceu, destacando-se o pescado.

O jornal *Estrella do Amazonas*, em edição de 18 de novembro de 1854, noticiava a vinda, a bordo do Vapor Marajó, de colonos da Europa, sendo sua chegada prevista para dezembro daquele ano. Na oportunidade noticiava que a presidência do Amazonas havia incumbido João Wilkens de Mattos e o Conde Rozwadowki “a escolha de um lugar próprio para edificação de ranchos, em que se alojem os mesmo colonos”. Ainda segundo a matéria jornalística, a Companhia do Mauá havia inicialmente apontado as terras à margem direita do igarapé Guarita, que se achava desocupadas e incultas (ESTRELLA DO AMAZONAS, 18/11/1854, p. 03-04).

Outra notícia é registrada no jornal *Estrella do Amazonas*, em edição de 10 de janeiro de 1855. No caso, tratava da chegada de cinquenta colonos no vapor Rio Negro, sendo contratados na Europa por conta da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas. Ressaltava ainda que os operários trazidos em dezembro no vapor Marajó somavam o número de 100 colonos que “já se achavam reunidos no lugar da nova colônia (denominada Mauá)”, entre a cidade da Barra do Rio Negro e sítio das Lages. Informava ainda que o local escolhido reunia todas as circunstâncias que podiam contribuir com a prosperidade dos estabelecimentos, e nesse aspecto, os colonos se mostravam bem dispostos para o serviço. O jornal advertia sobre a vinda de um maior número de colonos nos próximos vapores, o que permitiria para que em pouco tempo se formasse um novo povoado que seria estratégico para o desenvolvimento do comércio e da indústria da capital do Amazonas (ESTRELLA DO AMAZONAS, 10/01/1855, p. 04).

A demanda pela implantação de colônias de imigrantes estrangeiros europeus, enquanto projeto de colonização, que se somava à proposta de desenvolvimento na navegação, em que João Wilkens de Mattos estava envolvido diretamente como agente

público provincial, associava ainda a necessidade de maior controle do Império brasileiro na região. Isso se explica, pois, os Estados Unidos, ao longo da década de 1830, estavam tentando adentrar em território brasileiro. Para Gerald Horne (2010), a tentativa dos Estados Unidos era de usar a região amazônica para enviar escravos negros e desenvolver plantações de algodão e pecuária, sendo este projeto dirigido pelo comandante Mathew Fontaine Maury.

Sobre a questão anterior, Gerald Horne (2010, p. 159) destaca que “desde 1830, comerciantes americanos penetravam na Amazônia com mais êxito que seus competidores franceses e ingleses”. Segundo este autor, em 1847, outro comerciante, Peter Remsen, produtor de algodão e criador de gado, defendeu planos de navegar no Rio Amazonas e promover a exploração da região.

A partir de 1850, o capitão Mathew Fontaine Maury, tentou impor a política de deportar negros com seus donos para o Brasil e especificamente para o Amazonas, situação também registrada por Gerald Horne (2010, p. 159). Em ano anterior, 1849, a empresa South American Steam Boat Association of New York “manifestou ao encarregado de negócios do Brasil seu interesse em explorar comercialmente a navegação do Amazonas”. A solicitação não foi aprovada pelo Império Brasileiro, que negou o pedido assim como qualquer tratado que autorizasse a navegação no rio Amazonas (Raffaelli, 2006, p. 136).

Considerado a questão anterior, o parecer elaborado pela Seção dos Negócios Estrangeiros do Conselho de Estado, intitulado “Pretensões atuais dos Estados Unidos em relação ao Amazonas”, torna-se significativo.

não poderia nascer, e se existisse alguma, seria sufocada. A população de raça caucásica nessas paragens é muito limitada. O emigrante americano não se misturaria com outro, e o que nascesse de americano seria americano, se não de direito, de facto. [...] O imigrante americano não é o colono da Europa. [...] O estrangeiro, e especialmente o americano e o inglês, entre nós, busca quanto pode eximir-se da incômoda, lenta, minuciosa, e ineficaz ação da nossa autoridade, e das dispendiosas e vexatórias formalidades com que faz a causa a mais simples. Daí viriam continuadas exigências, queixas,

reclamações, pedidos de indenizações, até que afinal, se tivessem aumentado os núcleos de população, procuravam tornar-se de uma vez independentes daquela autoridade. [...] Quanto mais insistíssemos em conservar cerrado o Amazonas, mais crescería a fama e a cobiça das fabulosas riquezas que encerra e, portanto, o excitamento contra o Brasil (Raffaelli, 2006, p. 149-150).

O parecer, como se observa, escancara a preocupação do governo brasileiro com o que considerava como “ameaça americana”. O entendimento era que o projeto de ocupação dos Estados Unidos na Amazônia conduziría a perda de parte do território brasileiro, pois o interesse americano era promover a criação de colônias que não estariam submetidas ao ordenamento do governo imperial do Brasil, o que em breve espaço de tempo se tornaria território independentes dos interesses brasileiros, mas submetidos aos Estado Unidos. A saída apontada no parecer é, pois, promover a ocupação da região liderada pelo governo do Brasil, o que exigia uma maior conhecimento do lugar e da população nativa que ocupava esse espaço, uma vez que a ausência de ações colonizadoras na Amazônia colocava em risco a soberania do território nacional.

A convivência com essa demanda de maior controle do Império sobre a Amazônia, em especial a província do Amazonas, associada a necessidade de promoção do comércio fluvial e do incentivo de projetos de criação de colônias agrícolas, como apontamos anteriormente, marcavam a experiência de João Wilkens de Mattos com agente público e estimula a pensar proposta de ocupação da região, assim como delimita um olhar de preocupação com as experiências de vida da população do Amazonas, principalmente as envolvidas nos espaços de fronteiras com outras nações.

Da Barra do Rio Negro à Nauta

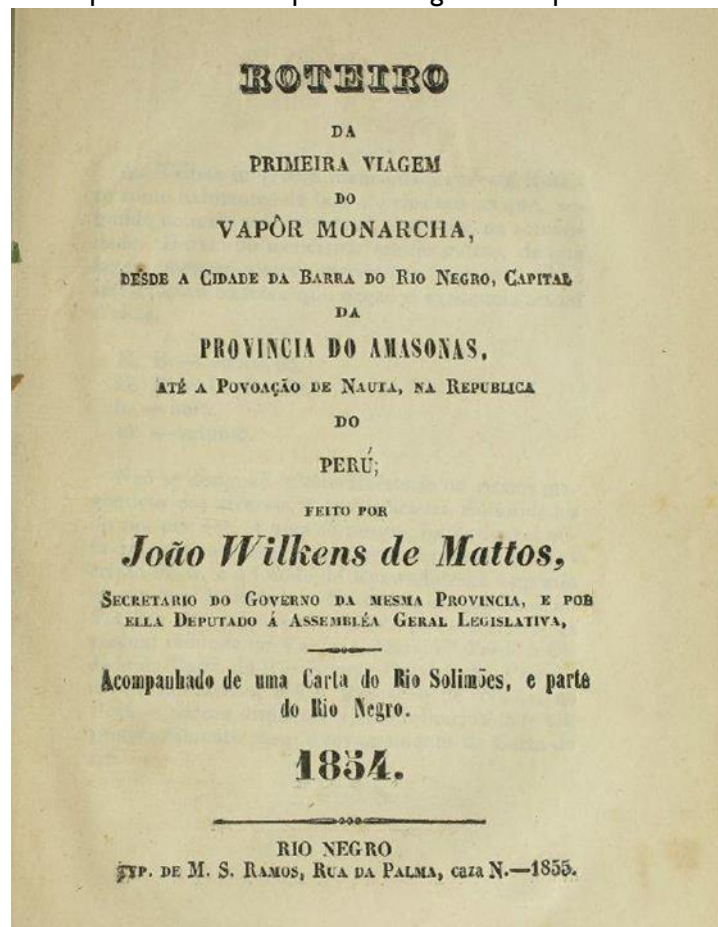
O vapor “Monarcha”, realizou sua primeira viagem nas águas do rio Amazonas em 11 de março de 1854, sendo desta expedição que João Wilkens de Mattos produz o “Roteiro da primeira viagem do vapor ‘Monarca’ desde a Cidade da Barra do Rio Negro,

capital da Província do Amazonas, até a povoação de Nauta na República do Peru”, sendo publicado na Typographia de M. S. Ramos, rua da Palma, na cidade da Barra do Rio Negro, em 1855.

Anísio Jobin (1957, p. 184) destaca que “Wilkins de Mattos, pouco depois, publicava um diário da viagem, empreendida ao Nauta, em companhia do presidente Penna, o qual é um repositório utilíssimo de informações geográficas e históricas da região”, o que expressava a repercussão e importância do roteiro para o momento em que este foi publicado e para gerações posteriores. Naquele mesmo ano de 1855, por exemplo, o roteiro ganhava uma nova publicação pela Typographia Nacional, no Rio de Janeiro, sendo anexado ao Relatório do Ministro Luiz Pedreira de Couto Ferraz, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Império, sendo este relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 3.^a sessão da 9.^a legislatura de 1854.

A Figura 2, a seguir, mostra o frontispício da publicação do roteiro da referida viagem. Ao longo de suas noventa e duas páginas, em forma de diário de bordo, fornece informações colhidas ao longo do percurso e vinculadas à província do Amazonas, suas fronteiras, freguesias e especialmente o roteiro detalhado da viagem. Destaca-se que, ao descrever os lugares, tem-se a preocupação em incluir informações históricas, as experiências anteriores de povoamento e estágio atual de ocupação, com capítulo especial para os aldeamentos indígenas e os êxitos de sua implementação. Está ainda preocupado em mostrar as condições de prosperidade, quando se trata da situação das vilas, freguesias e povoados.

Figura 2: Capa do roteiro da primeira viagem do vapor “Monarca”, 1855.

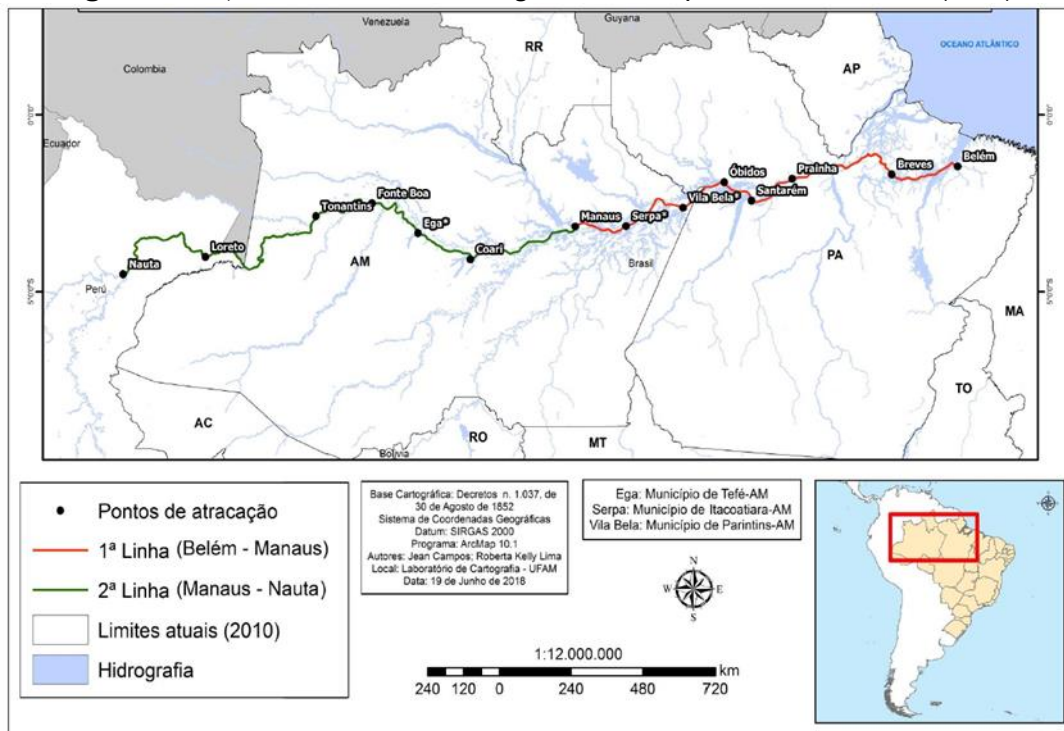


Fonte: MATTOS, 1855.

Inicialmente João Wilkens de Mattos procura deixar claro em seus escritos que se tratava de uma viagem oficial, no caso, se preocupava em registrar os embarques do Conselheiro Herculano Ferreira Penna, Presidente do Amazonas na época, assim como do comandante da embarcação Miguel de Miranda Vianna, do Agente da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, José Antonio Affonso.

A presença da principal autoridade provincial e do agente da companhia, que viabiliza o desenvolvimento do transporte fluvial na região, ou pelo menos era essa a perspectiva, reunia os interesses do governo imperial e de particulares na viabilização de projetos que associam o maior controle das autoridades, vinculado a promoção do comércio e desenvolvimento econômico. Como destacamos anteriormente, é na junção desses interesses que motivam e constroem as perspectivas de viagem que os olhares

atentos de João Wilkens de Mattos estarão voltados para observar a região e as populações que ocupava o trecho entre a Barra do Rio Negro e Nauta representado na figura a seguir.

Figura 3: Trajeto das 2 linhas de navegação da Companhia do Amazonas (1853).

Fonte: BRITO, 2018, p. 48.

As preocupações principais observadas por João Wilkens de Mattos correspondem às atividades econômicas desenvolvidas na região e que se materializam em diferentes experiências de ocupação. Ao passar pela foz do lago Maraquiry não deixava de observar a presença de sítios com moradias, pequenas plantações e engenhos de moer cana (Mattos, 1855, p. 7). Outro caso é observado na ilha de Ferro, foz do rio Purus, em que se registrava áreas abundantes em salsaparrilha, óleo de copaíba e tartaruga, peixes de diversas espécies, castanha e breu (Mattos, 1855, p. 11). Aliás, informava que por quase todo trecho do rio Purus era abundante de tartarugas, pirarucus e nas extensas praias que se observa no período de vazante era comum a fabricação de “muitos mil potes de manteiga de ovos de tartarugas e tracajás. De suas matas colhem-se as castanhas, a salsa, o óleo de copaíba, o breu, e pode fabricar-se muita goma elástica, de que também abundam em suas margens” (Mattos, 1855, p. 24).

Outro ponto de destaque para o rio Purus era a sua capacidade de navegação. No caso, expressava a importância estratégica por ser navegado em grande extensão e sem obstáculo natural. Esta também foi uma observação de Serafim da Silva Salgado, que

a serviço da administração provincial fez uma viagem em 1853 ao referido rio, sendo que o roteiro se acha anexado ao Relatório apresentado pelo Presidente do Amazonas na época, à Assembleia Legislativa provincial em 1.º de outubro de 1853. De fato, no roteiro apresentado por Serafim Salgado sobre o Purus destacava as várias formas de exploração por diversas expedições de comerciantes canoieiros que em suas embarcações visitavam aldeias e povoados em busca de produtos florestais que trocavam por mercadorias (panos, ferramentas e utensílios domésticos). Um dos muitos casos correspondentes era dos Cucamás, indígenas alocados aos trinta, quarenta ou cinquenta pessoas em uma aldeia. Viviam exclusivamente das suas plantações de aipim e bananas, de que se sustentam, assim como da caça, pesca e coleta. Não tinha ferramenta alguma, sendo que ficavam muito satisfeitos com alguns machados que eram oferecidos por comerciantes em troca de farinha, peixes, óleo de copaíba e de tartaruga (AMAZONAS, 1º/10/1853, p.VII).

Os comerciantes canoieiros eram costumeiramente observados. Na foz do lago Uanury, João Wilkens de Mattos (1855, p. 12) identificou alguns sítios ocupados por moradores que plantavam mandioca e atuavam na pesca, sendo que em tempo próprio se empregavam na manipulação da manteiga de ovos de tartaruga com que negociam em troca de panos e ferramentas, uma situação retratada na Figura 4 pelo viajante Paul Marcoy, alguns anos antes, quando esteve na região em 1847. Nesse aspecto, ao registrar um comércio já estabelecido, a defesa aqui é de maior controle do governo provincial sobre a circulação de pessoas e mercadorias, pois como observa, a liberdade de trânsito na região podia implicar a dificuldade de arrecadação, associada a exploração a que podem ser submetidas a população local, quanto ao trabalho compulsório, que sem maior fiscalização, pouco ou nada podiam render aos cofres públicos.

Figura 4: Compra de ovos de tartaruga, por Paul Marcoy, 1847.



Fonte: Marcoy, 1869, p. 340.

Diante de uma maior preocupação com a atuação das forças governamentais na região, os aldeamentos eram observados para mostrar os êxitos desses empreendimentos. Um primeiro registro se dá quando a expedição é ancorada em frente a aldeia dos Muras, denominado Manacapuru, em que se observava ser habitada por muitos moradores. Tratava-se de uma região abundante de peixe-boi, pirarucu, castanha e copaíba. No caso, ressalta que era um aldeamento localizado “a 14 léguas da foz do rio Solimões, colocado em local alto, aprazível, fértil e sadio”, sendo indicado como locais mais apropriados para instalação de uma colônia agrícola. Neste mesmo lugar existiu, em décadas anteriores, um pesqueiro, estabelecido por conta da Fazenda Nacional, de onde se tirava o peixe e tartaruga para sustento da guarnição militar de Barcelos (Mattos, 1855, p. 11).

Tratava-se de um aldeamento com cerca de 80 indígenas, sob a direção de um encarregado, que também era inspetor de quartelão, acumulando as funções de diretor e administrador. Estava composto de uma dúzia de casas de palha “edificadas sem ordem, nem comodidades”. João Wilkens de Mattos (1855, p. 12) registra apenas a presença de mulheres, de homens apenas o Tuxaua e um indígena, sendo informado que os demais estavam empregados nos serviços de alguns moradores. A melhor construção no local era uma casa levantada para servir de capela e residência de um padre.

As informações apontadas expressam uma preocupação em descrever as atividades a que se envolviam os moradores, importante para demonstrar as condições econômicas e de prosperidade do lugar. Não se deixava de destacar que as atividades dos indígenas não se resumiam ao trabalho no aldeamento, mas em terras de particulares, o que significava a presença do uso dos trabalhos dos aldeados por colonos na região. Esse registro justifica uma questão a ser defendida por João Wilkens de Mattos, no caso, a importância dos aldeamentos, que serviriam para não apenas tornar a navegação mais segura, ao catequizarem grupos indígenas que ameaçavam o transporte com assaltos a embarcações, como também permitiria que se envolvessem em atividades laboriosas, como se observa no caso dos Muras.

Os conflitos com os indígenas não apenas envolviam os comerciantes da região, que tinham suas embarcações assaltadas. Havia ainda situações envolvendo os moradores de vilas e povoados. Na freguesia do Moura, 52 léguas da foz do rio Negro, se registrou por várias vezes, em tempos de hostilidades, os assaltos as roças dos moradores, comuns em tempos de colheita, o que teria exigido maiores preocupações das autoridades no sentido de garantir a segurança da freguesia (Mattos, 1855, p. 13). Essa situação de hostilidade foi também observada no povoado Maucallete, no Peru. Contendo 20 casas e uma igreja coberta de palha, sendo formado por 300 pessoas, que tiveram em tempos anteriores suas plantações roubadas pelos indígenas Mangeronas (Mattos, 1855, p. 25).

Na foz do rio Paraná-mirim Tecuna se registrou o aldeamento Jurupary com 18 casas cobertas de palha, e uma pequena igreja em construção. O número de indígenas não era maior que 80, sendo que se ocupavam com o plantio da mandioca e bananas. No entanto, se adverte da necessidade de missionário que se ocupe em catequizar as “hordas de Tecunas que vivem dispersas em pequenos grupos, não muito distante” (Mattos, 1855, p. 45).

Figura 5: Vila missionária no rio Amazonas, por Paul Marcoy, 1847.



Fonte: MARCOY, 1869, p. 231.

A descrição das principais vilas e freguesias presentes ao longo do percurso de viagem ganham dimensões de importância na construção das descrições do que era observado. Na foz do rio Tefé, cinco milhas acima de sua foz, João Wilkens de Mattos (1855, p. 15) registra a chegada à vila de Ega. Suas primeiras impressões é que se trata de um lugar aprazível. Remetia a uma primeira fundação na ilha dos Veados, de onde o missionário carmelita frei André da Costa a mudou para o lugar onde se encontrava em 1854, sendo que ainda em 1759 era elevada à categoria de vila pelo governador Joaquim de Melo Povoas.

Ega era apresentada como uma vila com ruas “descalçadas, e alcatifadas de relvas”, o que expressava pouco cuidado dos administradores. Continha sete casas de telhas, inclusive um único sobrado, e 94 cobertas de palhas. A igreja era espaçosa, mas precisava de reparos, sendo possível atender uma população de até 1700 pessoas (Mattos, 1855, p. 18).

A população da vila se empregava na pesca do pirarucu, do que se fabricava cerca de cinco mil arrobas anualmente, e na manipulação da manteiga de ovos de tartaruga, de que se obtinha três mil potes aproximadamente. No caso das terras circunvizinhas à vila, estas prestavam, com vantagens, a criação de gado vacum, lanígero e cavalari. Eram áreas próprias para o cultivo da mandioca, cana, café, cacau, milho, arroz e algodão. Nas matas

era comum se observar a colheita da salsa, do cacau-silvestre, abundante e de ótima qualidade, assim como o óleo de copaíba, breu e o puxuri. Ainda não há muito tempo havia se observado a presença em abundância de seringueiras, cuja exportação da goma elástica devia ser em pouco espaço de tempo um dos principais elementos de prosperidade do comércio da província do Amazonas (Mattos, 1855, p. 19).

A vila era também apontada como a mais comercial da província. Isto se explica, pois, se tinha estimativa de um valor de cem contos de réis as mercadorias estrangeiras importadas do Pará, das quais na maioria era vendida no litoral de Loreto, no Peru. Outra vantagem é a facilidade de acesso, uma vez que o rio Tefé era de fácil navegação, tendo sido percorrido sem maiores obstáculos. Os únicos indígenas que habitam suas margens eram os Catuquinas, que estabeleciam uma relação amistosa com os colonos e comerciantes (Mattos, 1855, p. 19).

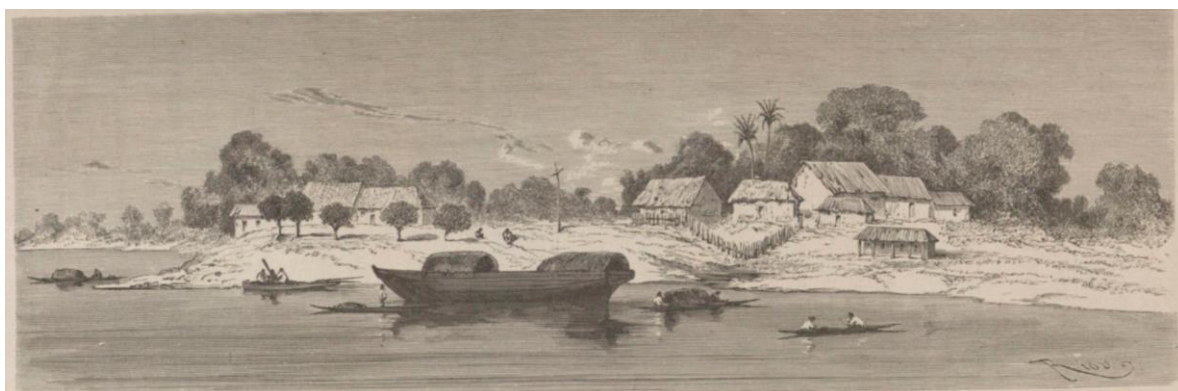
A freguesia de São Paulo de Olivença era também registrada com destaque. Tinha uma igreja pequena coberta de telha, 69 casas cobertas de palha e três de telha. Composto por aproximadamente 350 pessoas, sendo que entre 100 e 150 residem em sítios nas proximidades do povoamento. Além da produção da pesca, que se estima em 600 arrobas de pirarucu anualmente, da extração de salsa — 500 arrobas, e de breu — 200 arrobas, colhem cacau-silvestre, manipula 1.200 potes de manteiga de tartaruga e fabricam 1.200 alqueires de farinha de mandioca, sendo exportados. Manufaturam redes de palha tucum, constituindo o principal ramo de indústria dos habitantes. Destacavam-se ainda os bons pastos para criação de gado vacum, sendo que o rebanho superior ao observado em Ega (Mattos, 1855, p. 41).

A povoação do Tonantins situada na margem esquerda do rio de mesmo nome, uma milha acima de sua foz, era também registrada como experiência de ocupação exitosa. Contava com 19 casas e uma igreja cobertas de palha, sendo habitada por centenas de indígenas descendentes dos Caiuicentes, Passés e Ticunas, pelos quais foi primitivamente povoada, além dos que habitualmente residiam em seus sítios pelo rio acima até as aldeias dos Cauixanas. Nesse caso, não se deixava de destacar que a

experiência de ocupação neste povoado, permitiu a formação de uma população habituada ao trabalho e atendimento às ordenações das autoridades locais.

Diferentes de Ega, São Paulo de Olivença e Tonantins, a freguesia de Alvaraens, acima da foz do rio Tefé, precisa de melhoramentos. Com 40 casas e uma igreja cobertas de palha, cerca de 300 habitantes, era também conhecida como Caiçara, que significa curral, sendo representada na Figura a seguir por Paul Marcoy, em 1847. O nome se justifica por ter servido de depósito de indígenas, que desciam o rio Japurá em 1758 (Mattos, 1855, p. 21-22). Os lamentos quanto a situação da freguesia estava associada às condições de produção, uma vez que pouco se observava dos trabalhos dos moradores, produzindo apenas o necessário para o consumo da vila.

Figura 6: Vila ou aldeia de Caiçara, por Paul Marcoy, 1847.



Fonte: MARCOY, 1869, p. 377.

A freguesia de Nossa Senhora de Guadalupe de Fonte Boa não lhe reservava maior sorte. Localizada no rio Caiaray continha 30 casas, das quais somente duas eram cobertas de telha. A igreja necessitava de algumas obras. A população não excedia 400 pessoas. A vantagem do lugar era a qualidade do solo, sendo fértil e próprio para a criação de gado vacum e lanígero, no entanto, poucos se empregavam nestes ofícios. Os produtos vegetais como a mandioca e o milho, além do cacau, castanha, salsa e óleo eram facilmente coletados, o que permite sua colheita sem dificuldade, carecendo de maior dedicação ao serviço (Mattos, 1855, p. 28).

Alvelos, no rio Coari, com uma população de 1.100 pessoas, tem a maioria vivendo em seus sítios e moradas distantes do povoado. Embora vivendo da coleta da castanha, comum nas margens do rio, além do plantio da mandioca, milho, algodão e tabaco, assim como da pesca e do peixe-boi, sendo que manipulam manteiga de ovos de tartaruga, extraem salsa, óleo de copaíba, cacau-silvestre e cravo, a situação em que se achava a freguesia não era das melhores. Isto era explicado pela posição em estava situado o povoado, o que inviabilizaria maior desenvolvimento (Mattos, 1855, p. 89).

A difícil localização de Alvelos era apontada por se tratar de uma região açoitada de ventanias fortes que destruíam as construções. O solo era árido e a distância em que estava da foz dificultava o acesso, principalmente em tempo de seca, por haver uma cachoeira na parte mais estreita da baía, que só permitia passagem em montaria (Mattos, 1855, p. 89-90). Para essas situações era recomendado maiores cuidados da administração provincial no sentido de facilitar acesso e comunicação, ou na impossibilidade deste atendimento, que se promovesse a mudança de lugar, procurando locais mais adequados à navegação.

Os postos militares de policiamento tiveram atenção diferenciada de João Wilkens de Mattos. No caso Santa Antônio de Içá, 6 léguas acima do rio Tonantins, situado à margem esquerda do rio Solimões, não deixava de registrar as 8 casas cobertas de palha, incluindo a comandante do destacamento. Além dos soldados, habitavam cerca de 50 pessoas. O local era alto e aprazível, mas para o fim a que era destinado, ou seja, a guardar o rio Iça, de cuja foz é distante 2 milhas, não apresentava maiores utilidades (Mattos, 1855, p. 35).

A preocupação com um melhor policiamento, inclusive que sejam repensados os lugares em que os posto militares devam ser instalados se justificava no caso do rio Içá, por se tratar de uma via estratégica de comércio com a Nova Granada. No caso, se observa que os comerciantes de São Paulo de Olivença e de Ega tinham subido até Macoá, capital do território de Caquetá, e para ali levavam mercadorias estrangeiras como ferro, ferragens, pano grosso de algodão, entre outros produtos. Os granadinos desciam até Ega trazendo ouro em pó, salsa, breu e outras drogas que colhem nas matas,

e margens do rio, que seria habitado “apenas por indígenas pacíficos, mas estranhos aos hábitos da vida social” (Mattos, 1855, p. 36).

Ao atravessar a fronteira, Loreto é o primeiro povoado peruano à margem do rio Marañon. Continha 18 casas cobertas de palha, sendo a população composta em sua maioria por Ticunas, não excedendo 200 pessoas, incluindo os 40 praças de linha, que constituíam toda a força militar do litoral da província de Loreto. Os meios de subsistência são vistos como escassos, sendo que os moradores se alimentam de peixe salgado, de que não havia em grande abundância, e em substituição a farinha comiam aipim e banana-verde (Mattos, 1855, p. 55).

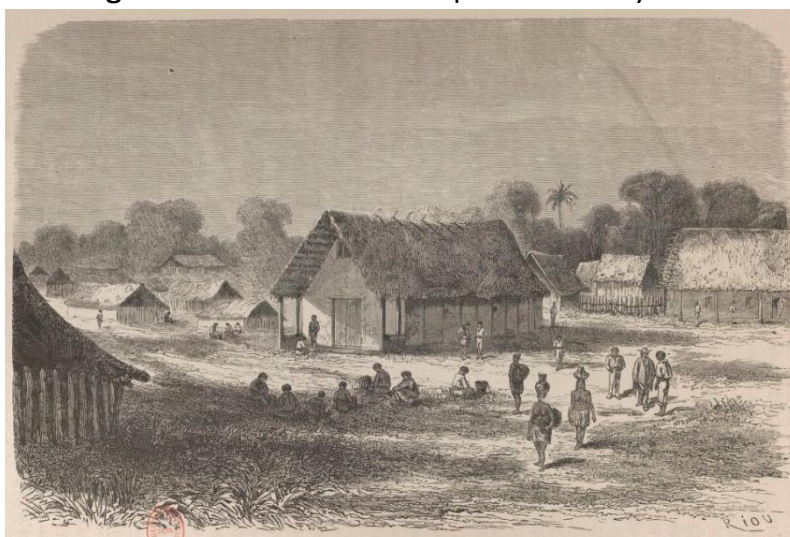
João Wilkens de Mattos (1855, p. 55) não deixava de ressaltar o que chamava de adolescência proverbial dos indígenas, os quais eram responsabilizados pelo atraso na agricultura nesta parte do Amazonas. Destacava-se que os indígenas não se davam ao trabalho de fazer a derrubada da mata para plantar a mandioca e um pequeno bananal. Esperavam que o rio vazasse, para nas margens que vão surgindo, fazer suas pequenas plantações. Neste parte, tinham eles alguns motivos para preferirem as terras anualmente fertilizadas pelas enchentes, por quanto, sem outro trabalho mais do que lançar a semente, tiravam no fim, de 8 a 10 meses melhores colheitas do que se dessem ao árduo trabalho de derrubar matas virgens, para que o faltam ferramentas indispensáveis, queimá-las, limpá-las e plantar. Durante a vazante, pescam quanto baste para o sustento cotidiano, e só quando estão a serviço de algumas pessoas empregadas no comércio é que fazem salga em maior escala. Havia informações de que nas imediações do povoado havia muita goma elástica que ainda não era extraída por ignorância do processo (Mattos, 1855, p. 56).

Outro povoado peruano também formado por Ticunas é Merced. Com posto de 200 moradores, sendo que para este povoado teria sido conduzido de Lima, capital do Peru, por Manuel Ijura, governador de Loreto, cerca de 70 imigrantes de diversas nações para criação de uma colônia agrícola. A experiência não foi das mais exitosas, uma vez que a colônia deixou de prosperar, pois, os emigrados não vendo riquezas minerais, ou

não tendo as poucas comodidades de recursos de um lugar ainda inculto, retiraram-se, ficando apenas 24 pessoas na colônia (Mattos, 1855, 56-57).

Nauta aparecia como o maior povoado situado no rio Marañon. Continha 120 casas e uma igreja cobertas de palha, a maior parte com tapagem de varas em vez de parede e uma população de 200 habitantes, composta à exceção de uma dúzia de famílias que se estabeleceram em 1830. O principal gênero de consumo é o “tucúio”, pano grosso de algodão manufaturado, uma espécie de moeda corrente local, uma vez que os indígenas utilizavam como vestimentas. O sal, a salsa parrilha, cêra, tabaco, chapéus de palha são alguns dos gêneros de exportação. Fabricava-se ainda manteiga de ovos de tartaruga, e fazia-se salga de peixe (Mattos, 1855, p. 68).

Figura 7: Vila de Nauta, Perú, por Paul Marcoy, 1847.



Fonte: MARCOY, 1869, p. 221.

Uma última questão aparece nos registros de João Wilkens de Mattos, a defesa de implantação de colônias agrícolas nas terras de fronteira. Em 1853 destacava a condução para Nauta, de uma partida de 113 imigrantes de diversas nacionalidades com os quais se cogitou fundar uma colônia. Em pouco tempo os imigrantes desceram o Marañon e Solimões, ficando alguns em São Paulo de Olivença, outros em Ega e Barra do Rio Negro (Mattos, 1855, p. 71). Embora se observe o registro das dificuldades em fixar colonos estrangeiros na região, João Wilkens de Mattos não deixava de demonstrar a importância de se estimular a implantação desses empreendimentos de ocupação.

Nesse caso, se somava aos discursos em defesa dos núcleos coloniais na região de fronteira, como o do presidente do Peru José Rufino Echenique e publicado em 14 de janeiro de 1854 no jornal *Estrella do Amazonas*, para quem:

A emigração estrangeira, de que tanto carece o país, não pode ser atraída com mais efficacia do que pela animação a colonização [...] por esse meio, e por medidas realmente sociaes, e conformes com nossas instituições pode-se além disso trazer a vida civilizada tribus selvagens de leste do Peru. (14/01/1854, p.01)

Apontamentos decorrentes da viagem

João Wilkens de Mattos procura demarcar o roteiro da viagem da Barra do Rio Negro a Nauta aos moldes do conhecimento produzido no século XIX, construído pela ideia da busca da veracidade dos fatos, expressas através da observação e da descrição. O que pode explicar a opção do seu escrito por meio de um roteiro detalhado de viagem e registro dos acontecimentos e formas de vida e ocupação. Em outras palavras, revela um conteúdo, que expressaria a realidade dos acontecimentos, mediante uma descrição pormenorizada dos eventos observados. Aqui pauta-se uma questão importante, e que nosso interlocutor constrói como pressuposto de sua investigação, no caso, a observação e abordagem como método fundamental para coleta de informações (Kury, 2001, p. 40). Essa estratégia permitirá não apenas revelar aspectos da paisagem constituída e observada durante a viagem do Rio Negro à Nauta, como também os hábitos das populações locais.

A necessidade de maior conhecimento e controle da população local estão associados também a uma questão observada por João Wilkens de Mattos, a qual é a capacidade da região se tornar um grande centro de comércio e produção. Como se observou, ao descrever o ambiente de floresta e áreas de plantação e de coleta, procurou-se defender propostas de uso e exploração desses espaços. No caso das primeiras, este era utilizado para demonstrar as riquezas naturais e chamar atenção para a necessidade do exercício de exploração destes recursos. Sobre a presença de cultivos

e extração, procurava mostrar o apego do proprietário à produção agrícola, mantendo certa dependência do extrativismo.

João Wilkens de Mattos se mostrou um crítico da forma como as populações indígena e caboclas concebiam o extrativismo e o plantio. Expressava uma compreensão inversa de que a liberdade das populações dos sertões amazônicos os permitia uma vida ociosa e dependente da natureza. Isso significa, que ao não se submeter a regularidade do trabalho, essas populações se tornaram prisioneiras dos rigores, ritmos e vontade do ambiente natural. Uma saída apontada para tornar indígenas e caboclos mais afeitos ao trabalho regular seria o comércio. O entendimento era de que a necessidade da troca de produtos e os compromissos assumidos com os comerciantes exigiram maior empenho e disposição na lavoura e no extrativismo. O comércio, portanto, podia despertar a ambição de consumo.

A defesa do comércio como estímulo à produção, ao que parece, se torna uma perspectiva decisiva para o apoio à navegação regular, a que se propunha a Companhia do Mauá. Nesse aspecto, ao mesmo tempo, em que está marcada pela preocupação em descrever a viagem de forma que se fosse possível entender a atuação humana na região, revela impressões que apontavam o posicionamento político João de Wilkens de Mattos, como a defesa de um centro produtor de alimentos, a diversificação das experiências de cultivo e extração, o trabalho como possibilidade de disciplinar índios e colonos, e o comércio como estímulo ao aumento produtivo. Tratava-se de propostas, que com a viagem para Nauta, são mediadas pela leitura que fazia da região, considerando também o contato com o modo de vida da população que ocupava os sertões amazônicos. É um “roteiro” marcado por interesses governamentais e de particulares, mas mediados pelo ambiente de observação, contato e convivência.

Referências

- BITTENCOURT, Agnello. **Dicionário Amazonense de Biografias: vultos do passado**. Rio de Janeiro: Conquista, 1973. p. 282-283.
- BRITO, Roberta Kelly Lima de. **Vapores de Mauá: A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas (1852-1871)**. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Amazonas, 2018.
- GALVÃO, Miguel Archanjo. **Relação dos cidadãos que tomaram parte no governo do Brazil no período de março de 1808 a 15 de novembro de 1889**. Rio de Janeiro: Imprensa nacional, 1894.
- GREGÓRIO, Vitor Marcos. **Uma face de Jano: Navegação do rio Amazonas e a formação do Estado brasileiro (1838-1867)**. São Paulo: Annablume, 2012.
- HORNE, Gerald. **O Sul mais distante: O Brasil, os Estados Unidos e o tráfico de escravos africanos**. São Paulo: Cia das Letras, 2010.
- JOBIN, Anísio. **O Amazonas sua história (ensaio antropogeográfico e político)**. Companhia Editora Nacional: São Paulo, 1957, p. 184.
- KURY, Lorelai. A Comissão Científica de Exploração (1859-1861): a ciência imperial e a musa cabocla. Heizer, Alda; Videira, Antonio Augusto Passos. **Ciência, civilização e Império nos trópicos**. Rio de Janeiro: Access, 2001, p. 29-54.
- MARCOY, Paul. **Voyage à travers l'Amérique du Sud, de l'Océan Pacifique à l'Océan Atlantique / illustré par E. Riou**. Paris: Hachette, 1869.
- MATTOS, José Wilkens. **Roteiro da primeira viagem do vapor 'Monarca' desde a Cidade da Barra do Rio Negro, capital da Província do Amazonas, até a povoação de Nauta na República do Peru**. Rio Negro: Typ. de M. S. Ramos, 1855.
- OLIVEIRA, Darlin Milene Sousa. Navegação a vapor e o avanço sobre os territórios indígenas na fronteira do Brasil com o Peru (1851-1857). **Anais Eletrônico do XIII Encontro Estadual de História: "História e mídias: narrativas em disputas"**, Recife: UFPA, 2020, p. 1-14.
- RAFFAELLI, Marcelo. **A Monarquia e a República: Aspectos das relações entre o Brasil e Estados Unidos durante o Império**. Rio de Janeiro: CHDD-FUNAG, 2006.
- RIBEIRO, Duarte da Ponte. Missão Especial do Império do Brasil no Peru (1851-1852). **Cadernos do CHDD/Fundação Alexandre Gusmão**, Centro de História e Documentação Diplomática. – Ano IX, Número 6. – [Brasília, DF]: A Fundação, 2010, p. 125-137.

SANTOS, Bernardo Farias dos. **Arquivo Público do Amazonas: uma trajetória de memórias, esquecimentos e descasos (1852-1999)**.

Dissertação de Mestrado em História: UFAM, 2016.

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

SANTOS, Maria José; VIEIRA, Jaci Guilherme. Barão de Mauá e os interesses nacionais e internacionais nas terras da fronteira da Amazônia na segunda metade do século XIX. **Vozes, Pretérito & Devir**. Ano IX, Vol. XIV, N° I, 2022, p. 61-75.

Fontes

AMAZONAS. *Exposição feita ao excelentíssimo 1º vice-presidente da província do Amazonas, o Dr. Manoel Gomes Corrêa de Miranda pelo presidente o conselheiro Herculano Ferreira Penna por ocasião de passar a administração da mesma província em março de 1855*. Cidade da Barra: Typographia de Manoel da Silva Ramos, 1855.

BRASIL. Relatório do Ministro Luiz Pedreira de Couto Ferraz (Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Império). *Relatório do Ano de 1854 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 3ª sessão da 9ª legislatura* (publicado em 1855), Anexo A-24.

Estrella do Amazonas. Edição 105, 18 de novembro de 1854.

Estrella do Amazonas. Edição 109, 10 de janeiro de 1855.

AMAZONAS. Falla dirigida à Assembleia Legislativa Provincial do Amazonas, no dia 1º de outubro de 1853 em que se abriu a 2ª Sessão ordinária pelo presidente da província o conselheiro Herculano Ferreira Penna. Anexo S1 - *Relatório de Serafim da Silva Salgado sobre a exploração do rio Purus*, p. VII.

Estrella do Amazonas. Edição 71, 14 de janeiro de 1854.

O autor

Francivaldo Nunes

Universidade Federal do Pará – UFPA

Recebido em 03/2024 • Aprovado em 04/2024 • Publicado em 08/2024