



IMIGRAÇÕES ESTRANGEIRAS PARA A *BELLE ÉPOQUE* AMAZÔNICA A BORDO DA *LIGURE BRASILIANA*: HISTÓRIAS, MITOS E UTOPIAS

Leno José Barata Souza¹

Pós-doutor pela Università Ca' Foscari di Venezia

Bolsista CAPES

RESUMO

O artigo, partindo dos planos e ações da *Società di Navigazione Ligure Brasiliana*, empresa de navegação a vapor italiana que prestou serviços no Norte do Brasil de 1897 a 1904, pretende oferecer um panorama sobre imigrações de europeus para o estado do Amazonas entre os últimos anos do século XIX e primeiros do século XX, contexto da chamada *belle époque* amazônica propiciada pela exploração do látex, quando o Amazonas se tornou o centro mundial de exportação de borracha. A *Ligure Brasiliana* fazia ligação entre a cidade de Gênova na Itália e Manaus, capital do Amazonas, com escala em vários portos pelo Mediterrâneo e da qual se serviram diferentes povos para desembarcarem no Norte do Brasil na condição de imigrantes trabalhadores. Imigração que foi uma das principais razões que levou a fundação da companhia em Gênova e a sua subvenção pelo estado do Amazonas. Para tanto, confrontaremos diferentes fontes impressas e historiografia específica de forma a construir o panorama desejado.

Palavras-chave: *Ligure Brasiliana*, imigração, Amazonas, Manaus da borracha.

FOREIGN IMMIGRATION TO THE BELLE ÉPOQUE AMAZON ABOARD THE LIGURE BRASILIANA: STORIES, MYTHS AND UTOPIAS

ABSTRACT

The article, based on the plans and actions of the *Società di Navigazione Ligure Brasiliana*, an Italian steam shipping company that served in Northern Brazil from 1897 to 1904, intends to offer an overview of immigration of Europeans to the state of Amazonas between the last years from the 19th century to the early 20th century, in the context of *belle époque* Amazonica, promoted by the exploitation of latex, when Amazonas became the world's export hub for rubber. The *Ligure Brasiliana* was connected between the city of Genoa in Italy and Manaus, the capital of Amazonas, with a stopover in several ports in the Mediterranean and which served different peoples to land in the north of Brazil as working immigrants. Immigration was one of the main reasons that led to the founding of the company in Genoa and its grant by the state of Amazonas. To do so, we will confront different printed sources and specific historiography in order to construct the desired overview.

Keywords: *Ligure Brasiliana*, immigration, Amazonas, Manaus of rubber.

Introdução: *Ligure*, entre Gênova e Manaus

Em 1897, entre tantas outras, duas grandes novidades desembarcaram em Manaus, o cinema em março e, a partir de maio, os serviços da *Società di Navigazione Ligure Brasiliana* que, entre 1897 e 1904, uniu a cidade de Gênova a Manaus. Se a sétima arte deitou raízes na história local como pioneiramente estudou Selda Vale da Costa (1996), as experiências da *Ligure Brasiliana* permanecem pouco conhecidas e/ou ignoradas pela maior parte da sociedade amazonense, mesmo a acadêmica.

Assim, nos limites desse artigo, e face às poucas e esparsas fontes, procuraremos iluminar, o quanto possível, a trajetória da companhia no Amazonas e, em seguida, dentre as suas muitas histórias, priorizaremos a importância da *Ligure* para vinda de vários imigrantes estrangeiros para a região na virada do século XIX.

Já em 1894, a Lei n. 93 de 06 de Outubro “Autoriza o Governador do Estado a contractar com quem mais vantagens offerecer, o estabelecimento de uma linha de navegação mensal entre esta Capital e portos do Mediterrâneo”, decidindo, em seu primeiro artigo, por Gênova como o porto final e escalas em Marselha, Barcelona, Vigo, Açores, Parintins e Itacoatiara. Seu artigo segundo estipula ainda a subvenção anual de duzentos e quarenta contos de réis, durante dez anos, pagas pelo estado “A pessoa ou companhia que contractar esta

navegação (...)” (Diário Oficial. Manaus, 09 Out. 1894).ⁱⁱ

Todavia, apenas três anos depois foi apresentada a proposta de uma linha de navegação mensal entre Gênova e Manaus da *Società di Navigazione Ligure Brasiliana*, indicando que, apesar das subvenções públicas, a ligação entre os portos amazônicos e mediterrâneos não era das mais atrativas e seguras aos investimentos capitalistas no tocante aos negócios de exportação/importação e movimentação de pessoas e serviços entre o Mediterrâneo e a Amazônia.

De qualquer forma, a proposta apresentada pela *Ligure* e aceita pelos políticos amazonenses em 1897, parecia também vir ao encontro das preocupações do governo a época com a navegação para o estrangeiro que, segundo o governador Fileto Pires Ferreira, “(...) tem augmentado bastante, mas não tanto que possa dar sahida aos nossos productos de modo satisfatório (...)”, para o que, o governado defende “(...) medidas protecionistas adoptadas pelo Estado (...)” (Mensagem de Governo. Manaus, 04 Mar 1897). 108

Naquele mesmo ano, o governo também estava às voltas com outra proposta de navegação estrangeira, o da *Chargeurs Reunis*, companhia francesa do Havre que propunha uma ligação naval entre aquela cidade e Manaus em 12 viagens mensais e com uma subvenção estatal anual de 200 mil francos, mas, ao que demonstram os fatos, não obteve o êxito da

proposta da *Ligure Brasileira*, cujo contrato com o governo foi assinado em 21 de maio de 1897 (Diário Oficial. Manaus, 09 Mai 1897), tendo a empresa no máximo quatro meses para iniciar os serviços regulares de navegação que, segundo imprensa da época, “(...) deverá ter lugar em Setembro próximo, partindo a 20 desse mês, de Genova para o nosso porto um excelente paquete transatlântico” possivelmente o “*Re Umberto*” descrito, minuciosa e pomposamente, dias antes pelo mesmo jornal (O Imparcial. Manaus, 14 Jul e 22 Jun 1897).

O contrato da *Ligure* era composto por 21 itens que procuravam atender a maioria das exigências da Lei de 1894 com seus reiterados editais ao longo dos três anos. A empresa comprometia-se a fazer 12 viagens por ano, 01 por mês; as escalas sofreram algumas alterações como a saída de Vigo na Espanha e a entrada dos portos de Belém, Santarém e Óbidos no Brasil como parte da subvenção que a companhia também receberia do estado do Pará, estendendo, em 1898, seu itinerário para cidade de Tanger no Marrocos.

Por esse viés, a *Ligure* significou para a região não apenas um expressivo e original instrumento de integração entre a Amazônia e o Mediterrâneo, novo mercado internacional para além dos regularmente explorados norte europeu e Estados Unidos, como ainda atuou na própria interiorização naval na Amazônia na medida em que depois de entrar em águas brasileiras, seus vapores, além das capitais (Belém e Manaus)

aportavam ainda em cidades interioranas como Santarém e Óbidos no Pará e Parintins e Itacoatiara no Amazonas. Dessa forma, conectava a região Norte do Brasil para dentro e para fora, integrando-a a uma concorrida e agressiva geopolítica econômica imperialista de mercados, serviços, produtos e pessoas, na qual a *Ligure Brasileira* representou um significativo elo.

A princípio, a empresa começou operando com dois paquetes: além do “*Re Umberto*”, o “*Rio Amazonas*” e, a partir de 1899, também com o “*Colombo*” todos, rezava o contrato, “(...) com pelo menos de 2.500 toneladas brutas, possuindo commodos para 80 passageiros de 1ª classe e 800 de 3ª classe”.¹⁰⁹ Versava também sobre fretes, passagens, horários, tabelas de preços, serviços, fiscalização, vantagens, deveres e direitos entre contratante e contratado.

Segundo informações do governo, quando a *Ligure Brasileira* começou suas atividades no Amazonas em 1897, o estado já subvencionava outras 08 Linhas de Navegação, “(...) sendo 07 fluviaes e 02 marítimas (uma delas a *Ligure*) (...) representando um valioso favor que pesa sobre o Estado com a responsabilidade de 1.936:000\$000 annuaes” (Mensagem de Governo. Manaus, 10 Jul 1901).

Parte significativa desse “valioso favor” foi que a *Ligure* abriu novas rotas e portos para uma sociedade que, agora, tinha no “novo” a pedra angular de sua história, facultada pelos

ricos insumos da borracha, cuja exportação foi mundialmente monopolizada pelo Amazonas, tornando-o polo promissor para trabalhos, investimentos e imigrações nos quais tomaram parte a *Ligure*, cujos proprietários e armadores eram grandes representantes de uma prospera e agressiva burguesia naval que, a partir da segunda metade do século XIX, começou a pressionar o Império brasileiro para abertura dos rios amazônicos a navegação internacional, condição *sine qua non* para os propósitos de desenvolvimento do interior que passava, necessariamente, pelo escoamento da produção e movimentação de trabalhadores no alvorecer do ciclo da borracha, produto requisitado pelas indústrias farmacêutica, químicas, elétricas e, sobretudo, automobilísticas. ⁱⁱⁱ

Em termos de navegação marítima, ao final do século XIX, o Amazonas estava mais interligado as praças de New York, Liverpool, Havre e Hamburgo (BENCHIMOL, 2009, p. 450), os grandes mercados compradores da borracha amazônica, maior responsável pelo primeiro grande *boom* econômico do Amazonas, patrocinador financeiro da chamada *belle époque* local, cujo fim, em contra partida, por volta de 1913, mergulharia o estado em graves dificuldades financeiras e ostracismo político. ^{iv}

Mas antes disso, o monopólio internacional da produção e exportação de borracha possibilitou uma ampla transformação política, econômica, social e urbana, cujos impactos ainda hoje são bem visíveis nas

histórias, memórias e arquitetura de Manaus, principal cidade do estado, para onde correram e se concentraram as mais significativas daquelas mudanças fomentadas pela economia gomífera, como no setor de transporte naval que atraiu a *Ligure Brasileira*, entre 1897 e 1904, para a região Norte do Brasil.

Ainda assim, as experiências da firma italiana são quase desconhecidas da sociedade brasileira, mesmo a amazonense, cuja história e historiografia clássica animam a Manaus da borracha pelas marcas dos ingleses que, com suas concessionárias, atuaram nos mais diferentes setores de serviços públicos do Amazonas: Mercado e Matadouro, Banco, Telégrafo, Iluminação, Transporte, Água, ¹¹⁰ Esgoto, Saneamento e Navegação,^v cristalizando nas páginas de uma historiografia positivista local a famosa “Manaus dos Ingleses”, ou, *pari-passu* a essa, a “Paris das selvas”, socialmente afrancesada, réplica tão tropical quanto utópica da Paris de Haussman segundo historiografia mais recente e revisionista da qual somos também tributário (BARATA SOUZA, 2005, 2007 e 2010).^{vi}

A velha guarda de autores amazonenses foi a grande entusiasta tanto da “Paris das Selvas” como da “Manaus dos ingleses”, cujas penas registraram a transformação da antiga aldeia, Manaus, em um centro urbano progressista. Mudanças impactantes estas que deveriam ocorrer sob a batuta de “Autoridades esclarecidas, **européus imigrantes**, capitalistas

franceses, alemães e **principalmente ingleses** (...)", todos irmanados em "(...) criar nos trópicos uma civilização" (CORREA, 1966, p.63, grifo nosso), a exemplo "(...) da empresa inglesa *Booth Line*, que jamais voltou às costas ao Amazonas, nem em seus momentos mais difíceis" (BRAGA, 1995, p. 152). Daqueles belos tempos, a pena de (BITTENCOURT, 1969, p. 40) nos conta ainda que Manaus "(...) atingiu o apogeu da sua *belle époque* (quando) a população vivia a europeia, especialmente Paris".

Lado dessa mesma moeda, mas longe da mesma notoriedade, os comentários e críticas sobre a *Ligure Brasileira* são bem menos generosos, redundando num quase completo silêncio sobre as histórias da firma italiana no Amazonas: os processos políticos de concessão dos seus serviços, sua atuação comercial nos ramos de exportação/importação, sua influência socioeconômica no que tange ao movimento de visitantes e imigrantes europeus para o extremo norte do Brasil, bem como os motivos que levaram ao precoce encerramento de suas atividades na região em 1904, três anos antes do que rezava o contrato assinado entre o Estado e a A. Fiorita & C.^a, representante no Brasil da *Ligure*, com sede em Gênova, fundada e presidida pelo deputado e armador italiano Gustavo Gavotti.

Se uma documentação de governo refere-se aos discursos oficiais nos quais ficaram registrados leis, decretos, direitos, deveres,

alterações, enfim, os atos políticos que organizaram, permitiram e fiscalizaram o andamento dos serviços de navegação da *Ligure Brasileira* no Amazonas, a imprensa local nos permite uma aproximação com as suas operações cotidianas no Amazonas, previstas em contrato, como os horários de chegada e partida dos vapores, movimentação de passageiros e trabalhadores e tabela de preços.

Tal rotina passou a ser constante em colunas jornalísticas como os "Avisos Marítimos" e "Navegação" do *Commercio do Amazonas* a partir de 1898 e as "Tabellas das Viagens" organizadas na coluna "*Ligure Brasileira*" do jornal *A Federação* que, sobre o *Re Umberto*, informou seu regresso a Gênova **111** apenas "(...) depois de demorada indispensável" em Manaus, para tanto: "Pede-se aos srs. carregadores e passageiros o obsequio de, com alguma antecedência, virem dar suas notas a agencia" (*A Federação*. Manaus, 01 Dez 1898).

Do *A Federação*, de 05 de agosto de 1899, selecionamos o recorte a seguir como imagem síntese das operações cotidianas da *Ligure* no estado: itinerário, horários e serviços:



Fonte: Biblioteca Nacional. ^{vii}

Outro índice desse dia-a-dia da empresa são as notas os “Passageiros” do Commercio do Amazonas, do A Federação e do *Quo Vadis* que traziam número e lista de passageiros. O A Federação de 07 de novembro de 1898 nos deu conta dos “(...) 54 passageiros de 1ª classe e 66 de 3ª”, desembarcados no Porto de Manaus pelo vapor “Rio Amazonas”. Mesmo em meio a tais rotinas da empresa, surpreendemos algumas eventualidades, como a vinda a Manaus do próprio proprietário da *Ligure*, Gustavo Gavotti, também passageiro do “Rio Amazonas”, “(...) esperado neste porto no dia 7 do corrente (...)” (O Monitor. Manaus, 04 Set 1902).

Parte importante das funções oficiais da *Ligure* era o transporte das malas de correspondências comumente noticiadas pela nota o “Correio” e “Serviço-postal” que “(...) expedirá hoje as seguintes malas: pelo vapor

italiano ‘*Re Umberto*’ às 7 horas da manhã, para Belém, Funchal, Lisboa, Barcelona, Tanger, Marselha, Genova” (A Federação. Manaus, 06 Dez 1898).

Os negócios de exportação/importação amazonense movimentados pela *Ligure* compunham as seções comerciais das folhas de Manaus que discriminavam, sobretudo, mercadorias, origens, destinos e tonelagem. Pela “Recebedoria do Estado” do *Quo Vadis* ficamos sabendo que em fins de 1902 o paquete Colombo partiu de Manaus para Gênova com 10 toneladas de carga (Quo Vadis. Manaus, 05 Dez 1902) cujas “Notícias” do Commercio do Amazonas discriminam para o mesmo ano, um total de 30.922 quilos de borracha exportada para **112** Gênova (Commercio do Amazonas. Manaus, 19 Mar 1903).

Retomando o *Quo Vadis*, em sua “Parte Commercial” encontramos as mercadorias manifestadas pelo Colombo na praça comercial de Manaus, dos quais uma amostra dos tipos de mercadorias segue as escalas dos paquetes da *Ligure*: estátuas de madeira, mármore, tecidos, manteiga e óleos de Gênova; porta de ferro, caldeira de cobre, conservas e azeites de Barcelona; sal e calçados de Lisboa e vinho da Madeira (Quo Vadis. Manaus, 14 Out 1903).

Outra rotina da palavra impressa sobre a *Ligure* era a fiscalização das autoridades públicas sobre direitos oficiais acordados em contrato com a firma e que poderiam ir das questões de higiene e relação com os

passageiros, até a emissão gratuita de passagens oficiais as quais, pelo contrato, o estado tinha direito usufruído pelas altas autoridades políticas, econômicas e personalidades artísticas como Domenico de Angelis que decorou e pintou o salão nobre do Teatro Amazonas e tinha acordado para seus serviços o fornecimento gratuito pelo estado de passagens pela *Ligure Brasiliana*, tal como notícia a nota os “Passageiros”: “Mandou-se fornecer, por conta do Estado, ao cidadão Domenico de Angelis, 2 passagens de 1ª classe e 4 de 3ª do Porto de Genova ao desta capital (...)” (A Federação. Manaus, 17.11.1898).

Sobre fiscalização, nas “Varias Noticias” do A Federação encontramos as queixas do governo contra “(...) o máo tratamento dado aos passageiros do paquete Rio Amazonas (...)” (A Federação. Manaus, 13 Nov 1900). Mesmo no noticiário cômico das folhas pudemos rastrear o cotidiano dos serviços da *Ligure*, agora sobre seu restaurante que serviu, segundo a coluna “Theatro João Minhoca (espectaculo de vez em quando)” assinada pelo “Fantoche”, um vinho que não caiu no gosto, provavelmente dos passageiros da primeira classe.

Então, a seguir as burlescas ironias teatrais do “João Minhoca” que divertiram o público a época e que hoje também iluminam os serviços da *Ligure*:

Fulgencio – o que estás fazendo ahi parado á porta da Livraria Universal?
Zeferino – Pensando...

F – Em que? Na crise, no cambio, na família?

Z – Não, n’um caso engraçado.

F – Conta-me lá.

Z – Na ultima viagem do “Rio Amazonas”, entre Genova e Lisboa, os passageiros reclamaram contra o vinho, pois era...

F – Uma Zurrapa! (vinho de qualidade inferior e/ou de sabor desagradável).

Z – Justamente. Chegando a Lisboa o commandante do paquete telegraphou ao administrador em Genova pedindo providencias.

F – E qual foi a respostas?

Z – Não podes imaginar!

F – Dizes logo.

Z – Foi o seguinte: “Convença aos passageiros de que o vinho é bom”.

F – E é verídico isto?

Z – Garanto.

F – “Convença aos passageiros...”. Esta é muito boa, é mesmo uma das melhores... (Commercio do Amazonas. Manaus, 14 Dez 1900).

Por outro lado, via de regra, os tons na imprensa eram mais elogiosos para com a firma **113** de Gênova. O comandante e funcionários do “*Ré Umberto*” foram referendados pelo tratamento “polido” e “respeitoso” dispensados aos passageiros que se manifestaram em nota publicada assinada por todos os passageiros (Commercio do Amazonas. Manaus, 19 Mar 1901). Quando o “1º dispenseiro” do Colombo, o italiano Mario Lanata “(...) natural de Genova, solteiro e de 28 annos de idade” já radicado em Manaus, faleceu, várias foram os pesares e comoções pela cidade, resultado, continua a folha, pelo fato de “Mario, ter entre nós, verdadeiras sympathias, pelo delicado tratamento que dava (...) aos passageiros que faziam viagens nesse paquete (...)” (Jornal do Commercio. Manaus, 24 Mai 1904).

Por estes vieses, as experiências da *Ligure Brasileira* no Amazonas nos possibilita lançar novas luzes sobre a Manaus da borracha, escapando, por exemplo, de cânones consagrados que tradicionalmente repõem a empresa gomífera amazonense da virada do século XIX pelas exclusivas influencias e ações de franceses e ingleses, cujas histórias não buscamos minimizar, mas sim somar com as muitas histórias da *Ligure* que atuou por sete anos na região, tendo como missão a imigração de europeus e a interligação da economia amazonense com as praças comerciais do Mediterrâneo, diversificando o comércio exterior da produção extrativa local, cujo transporte era tradicionalmente monopolizado pelos mercados do norte europeu e Estados Unidos (BENCHIMOL, 2009, p. 450).

Entra as muitas experiências da *Ligure Brasileira* destacaremos a seguir a imigração de alguns povos estrangeiros para o estado que, provavelmente se valeram dos serviços da companhia italiana para aportarem no Amazonas na condição de imigrantes trabalhadores, procurando, nos limites desse artigo, esboçar um quadro mais geral das migrações internacionais para o estado, tema ainda em seus primeiros passos na historiografia nacional e regional.

A primeira tradicionalmente presa mais às imigrações europeias para o sul/sudeste do país, mais volumosas e constantes, e, para a segunda, ainda é a grande migração nordestina para o Amazonas, entre os séculos XIX e XX, o

grande sinônimo sobre o assunto. Por outro lado, isso não deve inibir novas investigações que iluminem experiências históricas de imigrações estrangeiras para desconhecidas fronteiras brasileiras como a Amazônia e, nesse ponto, pensamos a *Ligure Brasileira* como um poderoso farol.

Imigrações: um encontro com “o outro”

O final do século XIX brasileiro é especialmente fecundo para os estudos sobre imigração. A nova ordem nacional resultante da Abolição e da República impeliu o país a modernizações políticas, sociais e econômicas urgentes; ou, como alertou Nicolau Sevcenko **114** (1998, p.15), “a todo custo”, condizentes com os ditames internacionais de um capitalismo imperialista tão expansionista como acelerado e voraz, cujos tentáculos buscavam matérias primas, investimentos e negócios em áreas mais recônditas do planeta como a Amazônia, interligando mercados, pessoas e serviços que deram sentido e vez “A Era dos Impérios” do professor Hobsbawm:

A economia da era dos impérios foi aquela em que Baku (no Azerbaijão) e a bacia do Donets (na Ucrânia) foram integradas à geografia mundial, ao passo que a Europa exportava tanto bens como moças a cidades novas como Johannesburgo Buenos Aires, e aquela em que **teatros de ópera foram erguidos sobre os ossos de índios em cidades nascidas do boom da borracha a 1600 quilômetros rio acima da foz do Amazonas.** (HOBSBAWM, 1988, p. 79, grifo nosso).

A 1600 km, rio acima, encontra-se Manaus, porto final da *Ligure Brasileira* que, segundo as “Propostas apresentadas para a navegação a vapor entre Manaus e Gênova”, os vapores da companhia, saindo de Gênova, fariam escalas nos portos de “Marselha, Barcellona, Lisboa, Açores e Belém do Pará” (Diário oficial, Manaus, 09.05.1897) e, no ano seguinte á Tanger no Marrocos, integrando a Amazônia a mais uma nova fronteira e povos do norte africano como os judeus-sefaraditas no norte marroquino (BENCHIMOL. 2009, p. 309).

Dentro desse novo contexto a emigração de europeus para o Brasil obedecia a uma necessidade premente para a reorganização do mundo do trabalho brasileiro, agora sob novas bases políticas contratuais, hierárquicas sociais e econômicas assalariadas, completamente diferentes do modo de produção escravista que, por mais de trezentos, conformou a sociedade brasileira e organizou sua política seja colonial ou como estado soberano entre 1822 e 1888.

Além do que, atravessando todas essas novas demandas do capital internacional, a emigração de europeus para países novos como o Brasil foi potencializada ainda pelos vibrantes discursos da eugenia científica com seus motes sobre “melhoramentos raciais” e “pureza de sangue” dos quais, segundo aquelas falas, os migrantes europeus eram grandes portadores. Por isso, alvos ainda de uma máquina de propaganda (nada escrupulosa) na qual tomaram parte uma burguesia naval, industriais e agentes em ambos

os lados do oceano propagandeando, organizando e gerenciando as emigrações/imigrações de pontos depauperados e/ou saturados pelo e para o sistema capitalista, como campos e cidade na Itália e Espanha, polos expulsos, para lugares promissores e distantes como a América, Brasil e Amazônia, polos atraentes (ALVIM, 1998, p. 219- 226).

Lados opostos do mesmo fenômeno histórico, as migrações/imigrações também representam um poderoso exemplo da alteridade humana, elo social que estreita e confronta culturas diferentes e estranhas, que transforma/reloca lugares, que recria novas sociabilidades, identidades e sensibilidades entre uns e outros que, em um determinado ponto da **115** história se encontram: “(...) duas faces de uma mesma realidade, a emigração fica como a outra vertente da imigração (...) relação dialética que une as duas dimensões do mesmo fenômeno, a emigração e a imigração (...)” (SAYAD, 1998, p. 14 e 58).

Dimensões estas nas quais atuou a *Ligure Brasileira* que, como companhia de navegação, interligou os polos do processo emigração-imigração, uma das funções da *Ligure* na Amazônia e que mesmo depois de encerradas em 1904, deixou um legado histórico que seguiu no tempo animado pela presença, influencia e ações dos muitos imigrantes estrangeiros que ela transportou para o Amazonas.

Dados historicamente reiterados, de certo tão exagerados como elementares, nos oferece,

ainda assim, um índice impactante das levas que teriam chegado a meio milhão de nacionais e estrangeiros que se movimentaram para a Amazônia entre as últimas décadas do século XIX e primeiras do XX. Celso Furtado (1969, p. 129-135) distribui aqueles 500.000 entre os anos de 1872 e 1910; (PRADO e CAPELATO, 1977, p. 291 e 93-180) também repetem aquele universo, mas divididos da seguinte forma: 200.000 para o último decênio do século XIX e 300.000 para a primeira década do XX, e distinguidos ainda sobre os seguintes matizes: “(...) a maioria era constituída de nordestinos sendo de pouca significação as imigrações estrangeiras”.

Para uma “velha” escrita da história, local e nacional, tais imigrações parecem presas ainda a um mapa de deslocamentos e a uma qualificação pré-estabelecidas: nacionais em massa para a região Norte, sobretudo de nordestinos, todos voltados para os pesados trabalhos braçais nos seringais floresta adentro; e europeus em massa para a região sul, sobretudo de italianos, inexpressivos no Norte a não ser em posições de gerenciamento, ações e influências (inglesas e francesas principalmente) estéticas, técnicas, tecnológicas e empresárias para a edificação da “Manaus da borracha”, a cidade “vitrine do progresso” (MESQUITA, 2009, p. 81) mencionada acima.

Assim, chegamos a uma espécie de tabu na historiografia brasileira, ainda difícil de ser superado: todas as vezes que se pensa em

imigrações internacionais no país, a partir do final do século XIX, as regiões costumeiramente analisadas são o Sul e Sudeste, de certo, mais volumosas e constantes, mas que não devem desconsiderar outros estudos que se voltam para experiências históricas de imigrantes estrangeiros em desconhecidas fronteiras brasileiras como o Amazonas, buscando escapar de estatísticas menos espetaculares, praticamente acidentais ou de “pouca significação” dentro do quadro mais geral das imigrações brasileiras do período.

Trabalhos nacionais mais recentes que se voltam para imigrações de europeus para o Sudeste vêm procurando desmistificar uma história homogeneizadora que, presa as cifras **116** vantajadas, tendem a supervaloriza os europeus como população, trabalhadores e militantes, relegando aos nacionais uma posição subalterna ou desimportante. São estes os vieses dos textos “Nem tudo era italiano” na São Paulo entre 1890 e 1915 de Carlos dos Santos (2003) e “Formação da classe operária e projetos de identidade coletiva” de Cláudio Batalha que contraria máximas como: “É desnecessário ressaltar o imenso significado da imigração no surgimento de ideologias negadoras do sistema (...) e na adoção de modelos organizatórios pela classe operária” (FAUSTO, 1977, p. 32) e propõe o “mito do imigrante militante” que levou vários estudiosos a ver em todo imigrante europeu, sobretudo, espanhóis e italianos, potenciais

anarquistas ou socialistas (BATALHA, 2003, p. 165-170).

No Amazonas, e na Amazônia como um todo, enfrentamos também “mitos” próprios e poderosos, só que às avessas. Se em uma historiografia nacional pioneira sobre imigração europeia na virada do século XIX a tendência inicial foram os números avassaladores dos imigrantes quase “falarem por si” no tocante a sociedade, cultura e trabalhos; no plano amazonense o desafio é, mesmo partindo de estatísticas nada generosas, qualificar a presença, atuação, tensões e distensões dos imigrantes estrangeiros com os nacionais na Amazônia. Enfim, pensar a imigração desses estrangeiros menos pelos diminutos dados estatísticos e mais em suas potencialidades qualitativas, como um fenômeno social que com suas múltiplas alteridades redimensionou identidades, olhares e culturas materiais/imateriais do lugar.

Mesmo os desprestigiados dados estatísticos, se pensados a partir de realidades demográficas específicas, podem alcançar uma relevância histórica considerável. Na capital amazonense, por exemplo, epicentro mundial dos negócios da borracha na virada do século XIX, segundo o médico sanitário Alfredo da Matta (1916, p. 43) moravam, em 1907, um total de 10.000 imigrantes estrangeiros que, quando comparados aos milhões das cifras do Sul e Sudeste parecem, de fato, estatisticamente inexpressivos.

Mas, quando pesados e confrontados com os 60.000 habitantes daquela Manaus, o universo de imigrantes estrangeiros na cidade assume percentuais consideráveis, quase 20% do total. Desses, depois dos portugueses, de ligação histórica conhecida e funda no tempo, destacam-se italianos como cerca de 2.000 pessoas em 1905, segundo (RONCA, pg. não numerada, 1908) e espanhóis, no mesmo período, com 1.500 moradores (CAMPOS, 1998, p.100), todos bem a frente dos alardeados e reverenciados franceses e ingleses. Vários desses estrangeiros eram de origem judia, do Marrocos francês, espanhol ou da cidade livre de Tanger de onde se tornou “(...) tão frequente a vinda de imigrantes para a Amazônia que os navios da Companhia Italiana Ligure Brasileira faziam a linha Gênova, Marselha, Tânger, Lisboa, Belém e Manaus (...)” (BLAY, 2008, p. 42). 117

Outro “mito” histórico recorrente a ser desafiado é o que pensa a presença estrangeira no Amazonas a luz apenas da “Manaus dos franceses e/ou ingleses”, massificando modelos e classes sociais requintadas e endinheiradas, subsumindo nessas categorias e estereótipos toda uma emigração europeia mais ordinária de camponeses, pobres urbanos, pequenos comerciantes e desempregados que, ao aportarem no Amazonas, desmistificavam os arquétipos tradicionais idealizadores e representativos de uma Manaus londrina ou parisiense, abrindo concorrências com os nacionais por moradias, trabalhos, serviços,

consumos e negócios de portes diversos na capital ou floresta adentro como trabalhadores na indústria do látex, como os italianos dos quais nos fala Vittorio Cappelli (2010, p. 128): “(...) *addetti a lavori umili, come il facchinaggio nel porto fluviale (...) ancora più precise: i 2/3 degli italiani sono manovali, facchini e lustrascarpe*”.

viii

Situação um pouco mais diversa vivia, segundo Maria Luiza Ugarte Pinheiro (2017, p. 171), a colônia espanhola no estado:

Ocuparam posições no comércio local e mesmo no serviço público; trabalharam como amanuenses, caixeiros e carregadores do porto; abriram grandes e pequenos empreendimentos como firmas aviadoras, mercearias, padarias, casas de secos e molhados, armarinhos e lojas de ferragens. Estiveram presentes ainda no universo mais árduo do trabalho das fábricas e oficinas, no comércio formal e informal e nas empresas concessionárias dos serviços públicos.

A colônia de judeus, seguindo sua tradicional verve mercante, tendeu a se concentrar em setores mais específicos do comércio local, ambulante pelos rios da região na condição de regatões ou prestamistas, interferindo no antigo comércio de aviamento que tinha como alvo maior a borracha, inquietando o costumeiro monopólio dos portugueses (BLAY, 2008, p. 42-43); ou em terra nas principais cidades como Manaus, onde, de tão forte presença a partir do início do século XX que, na década de trinta, a Lauro Cavalcante e Henrique Martins no Centro, com seus vários armarinhos de fazendas, passou a ser conhecida

como as “ruas dos judeus” (BENCHIMOL, 2009, p. 312-313).

Os “*lavori umili*” italianos dos quais nos falou Cappelli, embarcados em Gênova; os caixeiros e carregadores espanhóis do porto de Manaus, identificados pela professora Pinheiro e a bordo em Barcelona; os regatões e prestamistas judeus dos portos de Tanger e Marselha, alguns antepassados dos futuros comerciantes das “ruas dos judeus” localizadas por Benchimol, mais ainda portugueses embarcados em Lisboa e nos Açores e sírio-libaneses também a partir de Tanger, com certeza tomaram um dos 800 lugares da terceira classe dos vapores da *Ligure* para virem “fazer a Amazônia” do propagandeado fausto gomífero, tomando-a **118** como um novo caminho para melhorar suas vidas, alternativa esta amplamente facilitada pelos trabalhos da companhia italiana de navegação a partir de 1897.

Assim, a *Ligure* surge não apenas como um poderoso instrumento econômico, do qual os negócios de exportação/importação são os grandes índices, mas ainda como um significativo fator de alteridade humana personificada pelas migrações estrangeiras que levaram ao encontro com “o outro” em um distante e desconhecido porto brasileiro.

Tanto o comércio como as imigrações sempre foram a função maior da empresa, desde a Lei n. 93 de 1894, cujo artigo 7º garante ao governo um “(...) abatimento de 20% nas passagens de colonos que virem para este

Estado” (Diário Oficial. Manaus, 09 Out 1894); passando pela proposta da empresa, cujo item XVIII compromete-se a “(...) demorar mais 12 horas no porto em que tiver de receber imigrantes” (Diário Oficial. Manaus, 09 Mai 1897); até o “Relatório de Inspectoria de Linhas de Navegação Subvencionadas” de 1901:

A Companhia “Ligure Brasileira” tem a vantagem não só de trazer para este Estado os gêneros europeus, levando para a Europa a principal indústria do Amazonas – a borracha, como de também de servir de reclame a imigração de que tanto precisa este grandioso Estado (...) onde a escassez de braços deixa despovoados terrenos fertilíssimos (Relatório. Manaus, 15 Jan 1901).

O Relatório enfatiza a relação imigração-povoação, mas de uma determinada imigração: europeia-branca que viesse ocupar o “vazio” humano amazônico, ideia comum nas histórias e projetos oficiais que, desde o fim do Império, buscavam “(...) preencher “vazios demográficos” no território nacional com a instalação de colonos europeus” (SANTOS, 2014, p. 121). “Vácuo” este, contraditoriamente personificado no Norte pelos marcantes modos de vida, idiomas, crenças e práticas culturais indígenas, mas que contavam apenas como uma incomoda herança histórica das quais as políticas oficiais, fortemente embebidas pelos discursos da eugenia da época, procuravam sistematicamente se livrar, tendo na imigração europeia, das principais missões da *Ligure*, a saída para a europeização/branqueamento da sociedade brasileira, antídoto contra a manifesta

mestiçagem nacional que, na Amazônia, “agravava-se” ainda mais pela viva cultura indígena.

Nestes termos e tons se pronunciou, em 1890, Augusto Ximeno Villeroy, governador do Amazonas:

A nacionalidade brasileira resulta de uma mistura de raças, ainda não fundidas intimamente, o que será o trabalho dos séculos, de modo que etnograficamente não constituímos ainda – um povo; conseqüentemente, seria um erro aumentar a desordem existente, importando colonos a esmo, sem critério, sem seleção; portanto, para não alterar o caráter fundamental da nacionalidade nascente, convém limitar a colonização aos povos ocidentais, especialmente ibéricos (Apud MIRANDA, 1911, p. 25-26).

Portanto, a imigração de europeus para o Amazonas, se quantitativamente não era tão espetacular como para outros centros do país, visava oficial e cientificamente, não apenas qualificar a mão de obra local, mas de preenchê-la com “brancura” de raça e civilização dos modos dos quais as centenas de milhares de nordestinos, também em franco movimento para a região na mesma época, não eram qualitativamente capazes, visto que, segundo leis racializadas da época, representavam outra mistura racial, sertaneja, não muito melhor do que os nativos amazônicos, “(...) efeito deletério e nefasto provocado pela miscigenação de que resultara o sertanejo, considerado racialmente incompleto (...)” (HERMANN, p. 82, 1996).

O oficial da marinha italiana Gregorio Ronca, de passagem por Manaus em 1905, foi

um dos primeiros a reconhecer a importância marcante da *Ligure* para o movimento de migrantes europeus para a Amazônia no início do século XX: “(...) *ricordo della Ligure-Brasilena che pare avesse un premio per ogni emigrante (...)*” (RONCA, 1908, pg. não numerada, grifo meu),^{ix} e não apenas italianos, seus patrícios, mas grande número de outros migrantes humildes europeus desembarcados pela firma de Gênova nos portos do Norte do Brasil, vindos de quase toda bacia do Mediterrâneo, uma profusão de nacionalidades, povos, etnias, religiões, falas, roupas, cores, culinárias e outros costumes: “(...) italianos da Sicília, Gênova e Potenza; gregos de Creta, Rodes e Atenas; sírios e libaneses de Beirute e Damasco; espanhóis de Barcelona e Madri; portugueses de Lisboa e Madeira; judeus de Tanger, Tetuan e Rabat, e de outras nacionalidades e etnias” (BENCHIMOL, 2009, p. 450).

Diferentes modos de vida estes que engrossavam o caldo cultural local animado por índios, tapuias (mestiços), nordestinos, sulistas, peruanos, colombianos, bolivianos que também buscavam retirar seu quinhão nos mais variados negócios e empreendimentos propiciados pelo “ouro negro”, efervescendo o caldo, continuamente alimentado por culturas diferentes e estranhas que, por intermédio da *Ligure*, se encontravam e se desafiavam na cidade em disputa.

Essa urbe desafiadora e concorrida pode ser aberta também nas páginas da imprensa local que, se bem cotejada, pode nos aproximar do enfrentamento diário das novas condições de vida no Amazonas pelos adventícios recém-chegados e que, segundo Maria Luiza Ugarte Pinheiro (2017, p. 173), analisando a imigração espanhola, pareciam ser bem difíceis, produzindo “(...) queixas relacionadas à carência de moradias, à falta de emprego, a uma alimentação cara e escassa, além da rotina de doenças e epidemias”.

Já os italianos que trabalhavam nas obras da Santa Casa de Misericórdia foram acusados na imprensa de estarem “caramujando” e provocando “tantos distúrbios” (A Federação. 120 Manaus, 28 Mar 1900). O senso comum local da época relaciona o termo “caramujar” ao estado de embriagues, por outro lado, podem sinalizar também ações políticas de queixas e boicotes as obras, parte daquele “tantos distúrbios” que freavam, no ritmo de um caramujo, propositalmente os serviços, cuja direção inclusive era do seu compatriota Antonio Januzzi, revelando atritos de classe que se sobrepujam as afinidades nacionais.

O “diário” do italiano Gregorio Ronca deixou preciosas informações sobre a *Ligure* e as vidas dos imigrantes estrangeiros, sobretudo de italianos, nos possibilitando entrever intrigantes relações sociais provocadas pelo encontro de culturas tão diferentes. Ronca, agora voltado aos seus compatriotas, informa que: “*La nostra*

colônia (di 2000 membri circa) (...) è composta in generale da povera gente (...) la gente del paese li chiama con un nome generico che vuol dire facchino” (RONCA, 1908, pg. não numerada).^x

Procurando qualificar os números de Gregorio Ronca, quem seriam os “*facchino*”? De uma tradução fria: “porteiro” e do “nome genérico” de Ronca, chegamos aos carregadores de carga do Porto de Manaus para (EMMI, 2007, p.141), rastreados na imprensa da época em meio aos serviços portuários da *Ligure*; ou ainda, outros carregadores, os dos “(...) móveis das novas famílias das cidades (...)” segundo (BENCHIMOL, 2009, p. 452).

Para além da tradução e da semântica, pensamos os “*facchini*” italianos de Manaus como um peculiar “tipo social” criado a luz das mais diferentes interações sociais e profissionais que, a luz das primeiras investigações, parecem tensas e desqualificadoras, carregadas de tons estereotipados. Para Vittorio Capelli (2007, p.27) isso revela a “escassa consideração de que os italianos desfrutavam na cidade”, genéricos e pejorativamente referendados por “carregadores”. Outros estrangeiros, como os espanhóis e portugueses, também trabalhavam nos pesados serviços portuários, eram até mais numerosos, mas não eram referendados por tais termos e significados.

Por este viés ainda, sobre os “judeus-caboclos” de Samuel Benchimol, autor amazônico reconhecidamente de origem judia, é

enfático ao afirmar que “É muito difícil ser, viver e ficar judeu em qualquer parte do mundo, sobretudo na Amazônia”. Para tanto, também recorre às imagens e imaginários desqualificadores da população local para com os regatões, prestamistas e vendedores ambulantes judeus sefaraditas, muitos embarcados pela *Ligure* em Marselha ou Tanger que, segue o autor, “(...) reuniam, no olhar da população e do noticiário local o pior dos mundos: eram judeus, regatões e prestamistas” (BENCHIMOL, 2009, p. 409, 399 e 312).

Tais “tipos”, estereótipos e imagens ainda ajudaram a formar e a conformar alguns discursos negativos, depreciativos e/ou incriminadores flagrados na imprensa **121** amazonense. Como os encontrados ao longo do nosso mestrado (BARATA SOUZA, 2005) nas crônicas policiais dos jornais de Manaus do início do século XX, jogando por terra a imagem oficial monolítica de caráter inerentemente positiva do imigrante estrangeiro, qualificador da mão de obra e do bom viver. Os estrangeiros, confrontando-se com os “da terra”, também eram denunciados como sujeitos contrários à ordem e do bom comportamento:

Vários indivíduos, **principalmente estrangeiros**, promovendo forte algazarra que, prolongando-se pela noite adiante, sobressalta a vizinhança, roubando-lhe o socego. A estes ante-hontem juntaram-se grande números de **pescadores**, quando mais ou menos 1 hora da madrugada travou-se uma grande luta (...) promovendo um tremendo sarilho que pôz em pânico as famílias que ali perto moram (Jornal do Commercio. Manaus, 25 Nov 1913).

O espanhol Emilliano Garcia, replicando uma nota do jornal que o trazia como agressor de seu conterrâneo José Lourenço Martins, foi ao periódico e não negou a contenda. Todavia, se defendeu da pecha de covarde, já que não atacou seu conterrâneo “á traição”, reitera a sua condição de homem de bem e protesta contra a “alcunha” depreciativa impetrada pelo jornal a sua pessoa (Jornal do Commercio. Manaus, 30 Jan e 03 Abr 1908).

Mesmo quando as nacionalidades não eram informadas, podemos, a luz dos nomes e sobrenomes próprios, inferir o envolvimento de estrangeiros, ou de seus descendentes, nessa cidade em ebulição. Como Levy Klein, possivelmente comerciante judeu que se apressou em ir ao jornal para isentar seu estabelecimento das transações entre o “gatuno” Arthur Dezemani, provável italiano, e um de seus empregados (Jornal do Commercio. Manaus, 16 Jun 1916).

Em 1908, uma disputa pela guarda de uma menor entre estrangeiros, detalhada na imprensa local, nos aproxima dessa sociedade múltipla e efervescente. De um lado o casal de espanhóis: Francisca Maria Iglezias, cozinheira, e Domingos Perez Gonçalves ambulante com seu carrinho de café; de outro, o português João Mathias Ferreira, barbeiro e sua esposa Julia Morgaleto de origem espanhola. No centro das disputas, a menor Rufina de Jesus de sete anos de idade, nascida em Manaus e que se achava

sob a guarda de João e Julia e contra os quais trabalham na justiça, há mais de um mês, o casal de espanhóis no sentido de “(...) reaver sua filha legitima Rufina” (Jornal do Commercio. Manaus, 28 e 29 Mar 1908).

A grande maioria das prostitutas estrangeiras, que passavam bem ao largo das idealizadas “polacas” afrancesa, de um seletor meretrício de luxo, cúmplices junto aos endinheirados “barões da borracha” de uma Manaus lúdica elitista e requintada, costumavam mesmo disputar a vida com outras meretrizes nacionais no baixo meretrício na “zona estragada” do centro da cidade, como sinaliza a reclamação a seguir:

122

Pessoas que transitam a rua Itamaracá pedem por nosso intermédio, providencias á policia para que cesse o abuso de certas **raprigas estrangeiras**, residentes junto ao botequim Chiado. Segundo informam as mesmas abusam de um vocabulário rebarbativo, em altas vozes, praticando toda sorte de scenas escandalosas (...) como o promovido por varais dessas mulheres que aglomerou grande massa de popular. (Jornal do Commercio. Manaus de 12 Dez 1913. Grifo nosso).

Os “súditos” italianos Antônio e Nicolo, sapateiros que, sem qualquer explicação, foram abordados por policiais as “9 e meia horas da noite” e em seguida presos na delegacia do 2º distrito onde amarguraram um “xadrez” de mais de vinte e quatro horas (Jornal do Comércio, Manaus, 25 Out 1910). Como sustenta Francisca da Costa (1997, p. 53), italianos espanhóis e portugueses, estavam entre os estrangeiros mais constantemente presos na capital.

De qualquer forma, até que ponto essas histórias de disputas, distúrbios e insubmissões contribuíram para aquelas “alcunhas” pejorativas dos espanhóis, para o “pior dos mundos” dos judeus-caboclos e dos “*facchini*” italianos, são questões que exigem o aprofundamento dos estudos sobre o tema e que escapam aos limites desse artigo.

Por outro lado, é fato que a *Ligure Brasileira* contribuiu para o enraizamento de tais “tipos” e estereótipos na região, na medida em que foi o veículo de imigração/integração econômica e social entre brasileiros na Amazônia e europeus do Mediterrâneo. Dinamizou ainda, postos de serviços na região a exemplo dos seus agentes, marítimos e carregadores de seus pacotes em Manaus, rotineiramente convocados pelas colunas da *Ligure* na imprensa, possivelmente formado por muitos dos genericamente chamados de “*facchini*”.

Assim a empresa não movimentava apenas pessoas e mercadorias para o Amazonas (e Amazônia como um todo), mas peculiares culturas, prenas de modos de vida plurais, pulsantes e estranhos, também todos a bordo nos pacotes da *Ligure* e que, em seguida, desembarcavam em Manaus, despertando curiosidades, fascínios, mas também medos, ressalvas e inquietações. De qualquer forma (múltiplas formas), promovendo alteridades, matizando ainda mais uma sociedade, mais do que nunca plural que nunca se resumiu nem a

“morenice” do nativo indígena e nem a tez do branco bretão.

Considerações finais

Em uma primeira análise das fontes oficiais, percebemos que somente a partir de 1902 os trabalhos da companhia italiana começaram a ser criticados pelo governo, seu contratante. Até então, pelo contrário, predominava o contentamento com os serviços. Segundo o governador Fileto P. Ferreira: “(...) dia a dia cresce a navegação do estado, tanto para o interior como para os portos estrangeiros”, satisfação aumentada provavelmente pelo fato de seu governo ter conseguido, no ano anterior, um **123** contrato de navegação “(...) entre esta capital e Genova, com subvenção inferior a estipulada em lei” (Mensagem de Governo. Manaus, 06 Jan 1898).

No ano seguinte, o novo governador, José C. Ramalho Júnior potencializa as falas elogiosas dirigidas a *Ligure Brasileira* que “(...) tem prestado reaes serviços, é uma companhia que bem serve ao Estado, com uma linha bem administrada de navegação” (Mensagem de Governo. Manaus, 10 Jul 1899). Tons elogiosos esses que praticamente permanecem inalterados tanto no último ano de seu governo, 1900, como no primeiro de seu substituto, Silverio José Nery que, em 1901, reafirmou no “Relatorio da Inspectoria de Linhas de Navegação Subvencionadas” os satisfatórios e importantes

serviços da firma italiana (Relatório de Navegação. Manaus, 15 Jan1901).

Todavia, um ano depois as críticas se invertem, já no segundo ano do governo Nery o tom depreciativo para com a *Ligure* sobe gradualmente. Mesmo que o Relatório do Fiscal da Companhia, Camillo da Costa tenha destacado “(...) que a dita companhia tem cumprido com as obrigações do mencionado contracto (...)”, a análise do governador, elogiosa de antes, agora prima pela acidez da qual se desprende inclusive a ameaça de rescisão do contrato:

Continua em aberto a proposta de redução de subvenção ou rescisão quanto a *Ligure Brasileira*, cujo contracto esta também a ser revisto (...) cujo serviço aliás deixa de corresponder, sem que por isso lhe caiba inteira a culpa, aos intuitos visados quando se fez o contracto (Mensagem de Governo. Manaus, 10 Jul 1902).

Fontes de mesma natureza, oficial, separadas por pouco tempo, provenientes inclusive de um mesmo político, mas que estranhamente trazem críticas completamente opostas em relação à *Ligure*. Porque tamanha inversão de valores? Teria, por exemplo, a poderosa firma inglesa, *Manaos Harbour*, concessionaria do Porto Flutuante de Manaus, cujos serviços, concedidos e festivamente inaugurados pelo estado e que começam justamente em 1902, tido algum peso naquele tom cada vez mais ácido contra a firma italiana, uma franca concorrente às firmas inglesas de

navegação que tradicionalmente monopolizavam o comercio de exportação na região?

A nota jornalística “*Ligure Brasileira*”, publicada no *Commercio do Amazonas* de 1899, pode jogar algumas luzes sobre essas dúvidas e estranhamentos. A nota começa se congratulando com a companhia genovesa “(...) que tão bons serviços está prestando aos dois Estados (...) o que denota que o monopólio inglez será vencido em breve (...)” pela livre concorrência que a *Ligure* possibilita as praças comerciais do Amazonas e Pará. Por isso, enfatizam os mentores da nota, a “(...) *Ligure Brasileira* vem soffrendo terrível guerra das companhias inglezas (...)” que, como conclui o jornal, não se furtaram aos mais “odiosos” artificios para 124 prejudicar a firma italiana:

É sabido que alguns exportadores de nossa praça, reservaram para o “Rio Amazonas” algumas tonelladas de borracha destinadas ao porto de Marselha; quer o publico saber o que aconteceu?

Os sr. agentes inglezes (...) offereceram immediatamente o transporte da referida borracha, em seus vapores, com um abatimento de 50%!

É convicção publica de que a persistência da “*Ligure Brasileira*”, enfrentando os competidores ingleses, será mantida, a despeito d’essa guerra anthypatica e odiosa. Para aniquillar os monopolizadores da nossa navegação, é necessário o concurso de todos, especialmente do commercio importador e exportador (*Commercio do Amazonas*. Manaus, 12 Jan 1899).

Na imprensa periódica as críticas contra a *Ligure* (até onde apuramos) são menos acres do que as entabuladas pelo governo, presas a pontuais queixas dos passageiros sobre higiene,

alimentação e tratamento dos funcionários, algumas notas de suspeitas de contrabando de mercadorias em seus pacotes, um contratempo ou outro no transbordo de passageiros e pessoas, mas nada que indicasse, pelo menos na imprensa, o fim de seus trabalhos em 1904.

Um ano antes, por exemplo, mesmo no que já se configurava uma campanha aberta do estado contra a *Ligure*, o “Memorial, destinado aos banqueiros” publicado na imprensa local, comemorou o bom andamento econômico do Amazonas, felicitando o governador Silverio Nery, destacando os excelentes serviços portuários de Manaus nos quais tomam parte, segundo o “Memorial”, as “(...) 18 viagens por ano (...)” da *Ligure*, que abriu novas praças comerciais na Europa para a economia amazonense (Quo Vadis. Manaus, 28 Jan 1903).

Como se não bastasse a desigual concorrência imposta a *Ligure* no Amazonas por parte das companhias inglesas, ela também sofria outra feroz concorrência em Gênova, vinda de duas grandes e antigas companhias: a *Generale* e a *La Veloce* e mais ainda da Ítalo-Brasiliiana, de pequeno porte como a *Ligure*, desencadeando, como reporta a imprensa amazonense, uma “(...) guerra entre todas estas companhias de proporções épicas”, sustentada pelos agentes da *Generale* e *La Veloce* que preferiam transportar migrantes e comercializar com a República Argentina, abrindo uma agressiva “campanha anti-brazileira” na imprensa italiana (Commercio do Amazonas. Manaus, 18 Jun 1899).

No último ano da *Ligure*, a *La Veloce* mandou construir três grandes vapores de seis mil toneladas, “(...) para o serviço entre Genova, Rio e Buenos-Ayres (...)” (Jornal do Commercio. Manaus, 26 Mar 1904). Pelo visto a pequena *Ligure* não pode resistir às fortes pressões e concorrências nos dois lados do oceano: das companhias inglesas na Amazônia e de suas confrades poderosas na Itália.

Em janeiro de 1904, o estado do Pará rompe o contrato com a companhia, indenizando-a em 240 mil francos. Meses depois, e após uma série de interrupções nos seus serviços, o Amazonas toma a mesma providencia, era o fim da “aventura” genovesa na Amazônia, pelo menos a bordo dos pacotes da *Ligure Brasileira*. 125

REFERÊNCIAS

Fontes primárias:

DIÁRIO OFICIAL DO ESTADO. Manaus, 1894 e 1897.

JORNAL A FEDERAÇÃO. Manaus, 1895-1900.

JORNAL COMMERCIO DO AMAZONAS. Manaus, 1897-1904.

JORNAL DO COMMERCIO. Manaus, 1904 e 1908-1913.

JORNAL O DIÁRIO DE NOTÍCIAS. Manaus, 1900.

JORNAL O IMPARCIAL. Manaus, 1897.

JORNAL O MONITOR. Manaus, 1901.
JORNAL QUO VADIS. Manaus, 1902-1904.
MENSAGEN DE GOVERNO. Fileto P. Ferreira. Governador do Estado, 1897-1898.
MENSAGEN DE GOVERNO. José C. Ramalho Junior. Governador do Estado, 1898-1900.
MENSAGEN DE GOVERNO. Silverio José Nery. Governador do Estado, 1901-1904.
MATTA, Alfredo da. **Geografia e topografia médica de Manaus**. Manaus: Renaud, 1916.
MIRANDA, B. de (org.). **Annaes do Congresso Comercial, Industrial e Agrícola**. Manaus, 1911.
RELATORIO DE NAVEGAÇÃO. Manaus, Inspectoria de Linha de Navegação, 1901-1902.
RONCA, G. **Dalle Antille alle Guiane e all' Amazzonia**. Annali della Società Geografica, 1908. Disponível em: <www.solofrastorica.it/amazzonia_viaggio.htm>. Acesso em: dez. 2017.

Bibliografia

ALVIM, Zuleika. “Imigrantes: a vida privada dos pobres do campo”. In: SEVCENKO, Nicolau (org.). **História da vida privada no Brasil**. São Paulo: Cia das Letras, 1998.
BARATA SOUZA, Leno José. **Cidade flutuante, uma Manaus sobre as águas: 1920-1967**. 2010. 355 f. Tese (Doutorado) – Curso de Pós-Graduação em História, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2010.

_____. “Evas, vadios e moleques: outras histórias da belle époque Baré”. In.: **Canoa do Tempo**, v. 01, n.1, p. 33-52, 2007.

_____. **Vivência popular na imprensa amazonense: Manaus da borracha, 1908-1917**. 2005. 367 f. Dissertação (Mestrado) – Curso de Pós-Graduação em História, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2005.

BATALHA, Cláudio. “Formação da classe operária e projetos de identidade coletiva”. In: FERREIRA, Jorge e DELGADO, Lucília (org.). **O tempo do liberalismo excludente: da proclamação da República á Revolução de 1930**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

BENCHIMOL, Samuel. **Amazônia: formação social e cultural**. Manaus: Valer, 2009. 126

_____. **Amazônia: um pouco – antes e além – depois**. Manaus: Umberto Calderaro, 1977.

BRAGA, Genesino. **Chão e Graça de Manaus**. 3ª ed. Manaus: Grafitec Ltda., 1995.

_____. **Fastígio e Sensibilidade do Amazonas de Ontem**. Manaus: Imprensa Oficial, 1983.

BITTENCOURT, Agnello. **Fundação de Manaus: pródromos e sequências**. Manaus: Sérgio Cardoso, 1969.

BLAY, Eva. “Judeus na Amazônia”. In: SORJ, B. (org.). **Identidades judaicas no Brasil contemporâneo**. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais, 2008.

CAMPOS, Hermenegildo. **Climatologia Médica do Estado do Amazonas**. Manaus: Associação Comercial do Amazonas/Fundo Editorial, 1988.

CAPELLI, Vittorio. “A proposito de imigração e urbanização: correntes imigratórias da Itália meridional às ‘outras Américas’”. In.: **Estudos Ibero-Americanos**, v. XXXIII, n.1, p.07-37, 2007.

_____. “La presenza Italiana in Amazzonia e nel Nordest del Brasile tra Otto e Novecento”. In.: **Maracanan**, n. 06, p.123-146, 2010.

CORRÊA, Luiz de Miranda. **O nascimento de uma cidade (Manaus, 1890 a 1900)**. Manaus: Sérgio Cardoso, 1966.

_____. **Roteiro histórico e sentimental da cidade do Rio Negro**. Manaus: Artenova, 1969.

COSTA, Francisca Deusa Sena. **Quando Viver Ameaça a Ordem Urbana**. 1997. 248 f. Dissertação (Mestrado) – Curso de Pós-Graduação em História, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 1997.

COSTA, Selda Vale da. **Eldorado das Ilusões: cinema e sociedade: Manaus (1897/1935)**. Manaus: EDUA, 1996.

DIAS, Ednea Mascarenhas. **A ilusão do fausto: Manaus, 1890-1920**. Manaus: Valer, 1999.

EMMI, Marília Ferreira. **Raízes italianas no desenvolvimento da Amazônia, 1870-1950: pioneirismo econômico e identidade**. 2007. 228 f. Tese (Doutorado) – Curso de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Universidade Federal do Pará, Belém, 2007.

FAUSTO, Boris. **Trabalho urbano e conflito social (1890-1920)**. Rio de Janeiro: Difel, 1977.

FURTADO Celso. **Formação econômica do Brasil**. São Paulo: Ed. Nacional, 1969.

HOBSBAWM, Eric J. **A era dos impérios: 1875-1914**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2001.

LOUREIRO, Antônio J. S. **A grande crise (1908-1916)**. Manaus: T. Loureiro & Cia., 1985.

MARTINELLO, Pedro. **A Batalha da Borracha Na Segunda Guerra Mundial**. Rio Branco: EDUFAC, 2004.

MESQUITA, Otoni. **La Belle Vitrine: Manaus entre dois tempos, 1890-1900**. Manaus: Edua/Fapeam, 2009.

_____. **Manaus: história e arquitetura, 1852-1910**. Manaus: Valer, 2006.

MONTEIRO, Mario Ypiranga. **Fundação de Manaus**. São Paulo: Metro Cúbico, 1995. 127

_____. **Roteiro histórico de Manaus**. Manaus: EDUA, 1998.

PINHEIRO, Luís B. Sá Peixoto. Imprensa e mundo do trabalho na Belle Époque Manauara. *Anais Eletrônicos do XXII Simpósio Nacional de História*, UFPB – João Pessoa, 2003.

PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. “Imprensa de imigrantes: vozes da colônia espanhola no Amazonas, 1901-1921”. In.: **Navegar**, v. 3, n. 4, p. 162-185, 2017.

PRADO, M. L. C. e CAPELATO, M.H.R. A borracha na economia brasileira da 1ª República. In: FAUSTO, B. (Org.). *História Geral da Civilização Brasileira*. São Paulo: DIFEL, 1985.

REIS, Arthur Cezar Ferreira. **História do Amazonas**. Manaus: Itatiaia, 1989.

SANTOS, Carlos J. Ferreira dos. **Nem tudo era italiano: São Paulo e pobreza, 1890-195**. São Paulo: Annablume/Fapesp, 2003.

SANTOS, César Palma dos. **Nostra Signora del Mar Dolce: a (re)criação da viagem na narrativa de Gemma Ferruggia**. 2014. 200 f. Tese (Doutorado) – Curso de Pós-Graduação em História, Universidade Estadual Paulista, Assis, 2014.

SEVCENKO, N. “O prelúdio republicano, astúcias da ordem e ilusões do progresso”. In: SEVCENKO, N. (org.). **História da vida privada no Brasil**. São Paulo: Cia. das Letras, 1998.

VANGELISTA, Chiara. “Gemma Ferruggia in Brasile: l’emigrazione italiana tra Belle Époque e nazionalismo”. In: MORICOLA, Giuseppe. **Il viaggio degli emigranti in America Latina tra Ottocento e Novecento. Gli aspetti economici, sociali e culturali**. Napoli: Guida, 2008.

_____. “Una viaggiatrice italiana di fine ottocento: Gemma Ferruggia in Amazzonia”. In: **Revista de História e Estudos Culturais**, v. 13, n.1, p. 01-13, 2016.

NOTAS

ⁱ Graduação em Licenciatura Plena em História pela Universidade Federal do Amazonas (2001), Mestrado em História Social pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (2005), Doutorado em História Social pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (2010) com Estágio de doutorando no Exterior - PDEE (CAPES) na Università Di Roma "La Sapienza" sob a orientação do Prof. Alessandro Portelli e Pós-doutorado na Universidade de Veneza Ca' Foscari (2014).

ⁱⁱ As bases para tal concorrência seriam ainda reiteradas pela Lei n. 117 de 27 de Abril de 1895.

ⁱⁱⁱ O Decreto Imperial n. 3.749 de 7 de setembro de 1866 “(...) abriu o rio Amazonas e seus afluentes à navegação mercante para todas as nações a começar de 7 de setembro de 1867 (...)” (REIS, 1989, p. 224).

^{iv} Tal panorama só seria superado a partir de 1967, com a implantação da Zona Franca de Manaus.

^v Entre as companhias de navegação, ficaram famosas as firmas inglesas como a *Amazon Steam Navigation Company*, *The Amazon River Steam Navigation Company Limited* e *Boat Steamship Co.*, (SANTOS, 2013, p. 234-237), além da *The Amazon Engineering Cy*, responsável pelo Estaleiro Naval e *Manaos Harbour Ltda* pelas Instalações Portuárias.

^{vi} Exemplos pioneiros dessa historiografia revisionista sobre a Manaus da borracha: “*A Ilusão do Fausto: Manaus 1890-1910*”; “*A Cidade Sobre os Ombros: Trabalho e Conflito no Porto de Manaus (1899-1925)*”, “*Quando Viver Ameaça a Ordem Urbana*”. Respectivamente das historiadoras amazonenses: Ednéa Mascarenhas Dias (1999), Maria Luiza Ugarte Pinheiro (1999), Francisca Deusa Sena da Costa (1997). De nossa parte, e influenciado por aquelas obras, se no mestrado (2005) nos voltamos para uma rediscussão da Manaus *belle époque*, no doutorado partimos do seu fim, quando a “Manaus dos ingleses” passou a ser nostalgicamente lembrada e reverenciada (2010).

^{vii} A grafia correta é “Re Umberto”, um dos pacotes da *Ligure*, e não “Rio Umberto”.

^{viii} “Empregados em trabalhos humildes, como o porteiro no porto fluvial (...) ainda mais precisos: 2/3 dos italianos são trabalhadores manuais, porteiros (ou carregadores) e engraxates”. Todas as traduções são do autor.

^{ix} “Lembro da *Ligure-Brasilena* que parece ter um prêmio por cada emigrante”.

^x “A nossa colônia (cerca de 2000 membros) (...) é formada em geral de pessoas pobres (...) as pessoas do lugar (Manaus) os chamam por um nome genérico que quer dizer ‘*facchino*’”.

Recebido em: 25/8/2018.

Aprovado em: 30/08/2018.

Publicado em: 31/08/2018.