UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA SOCIAL

VITOR MARCOS GREGÓRIO

**UMA FACE DE JANO:
A navegação do rio Amazonas e a formação
do Estado brasileiro
(1838-1867)**

São Paulo
2008

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA

**UMA FACE DE JANO:
A navegação do rio Amazonas e a formação
do Estado brasileiro
(1838-1867)**

Vitor Marcos Gregório

Orientadora: Miriam Dolhnikoff

vitorgregorio@usp.br

Dissertação apresentada ao
Programa de Pós-
Graduação em História
Social para obtenção do
título de Mestre

São Paulo
2008

RESUMO

A questão da livre navegação nas principais bacias hidrográficas sul-americanas - Amazonas e Prata - constituiu ponto capital da política externa dos países da América do Sul em meados do século XIX. Seu desenrolar, assim, adquiriu importância para a constituição dos novos Estados da região, na medida em que influía em questões vitais para a sobrevivência destes, como o acesso a regiões do seu próprio território e o comércio internacional.

No Brasil isto não foi diferente, e a questão da navegação a vapor na bacia amazônica constituiu-se em um elemento fundamental para o processo de construção do seu Estado nacional. Neste sentido, tornou-se necessária a adoção de políticas que visassem fazer frente ao risco de perda da soberania sobre a região amazônica, supostamente ameaçada pelo imperialismo das potências européias e Estados Unidos, e a inserir a região da melhor forma possível no sistema econômico e político brasileiro e no contexto das trocas comerciais internacionais.

Esta pesquisa objetiva analisar as discussões que se deram em torno de tais políticas, principalmente no parlamento brasileiro. Desta forma, é possível vislumbrar qual foi a margem de autonomia em política externa deste nascente Estado, obrigado deste cedo a se confrontar com as maiores potências da época na busca de um ténue equilíbrio do qual dependia sua sobrevivência.

Palavras chave: rio Amazonas, navegação a vapor, Brasil, império, parlamento, Câmara dos Deputados, Senado, Pará, comércio

ABSTRACT

The question of free navigation of the two main south american hidrographic bays – Amazonas and Prata – constitutes a central theme of foreign policy for the continent's countries in the mid 19th century. It's unraveling was important on the establishment of the region's new states, to the extent that it influenced in their own existence in such vital question as the acess to distant places of their own territories and foreign trade.

This was not different in Brazil. The question of steam navigation in the Amazonic bay constituted itself into a fundamental question on the process of building the brazilian national state. In this course, it become necessary to adopt political measures that animed at the protection of the sovereignty over the amazonic region, supposedly threatenned by the United States and other european imperialist states. Also, policies that would insert the region into Brazil's political and economic systems, as well as into the international trade context.

This research aims at analising the discussions regarding such policies, especially the ones that took place in the brazilian parliament. This way we can have a glimpse at how much autonomy this newly formed state had in its foreign affairs. Very early ir saw itself forced to face some of the great potencies of the time in order to maintain a delicate balance of power in which depended it's survival.

Keywords: rio Amazonas, navegação a vapor, Brasil, império, parlamento, Câmara dos Deputados, Senado, Pará, comércio

AGRADECIMENTOS

A pesquisa histórica, por definição, é uma atividade solitária, que requer horas de isolamento absoluto para que possa ser realizada a contento. Esta não foi diferente. Entretanto, foram várias as pessoas e instituições que tornaram este trabalho viável e muito mais agradável, as quais enumero a seguir, ainda que sob o risco de injustamente esquecer alguém.

Primeiramente agradeço à instituição do ensino público, responsável por minha formação desde a mais tenra idade, e a todos que se esforçam e lutam, às duras penas, por sua qualidade e para que as próximas gerações tenham a oportunidade de continuar contando com ela.

Agradeço ainda à FAPESP, que financiou esta pesquisa que, de outra forma, não teria sido possível concluir.

À Miriam Dolhnikoff agradeço a orientação cuidadosa e sua presença sempre constante. Ao seu trabalho e a nossas conversas sempre instrutivas e agradáveis devo muito do meu amadurecimento intelectual e pessoal. Seu apoio foi fundamental para que esta pesquisa fosse concluída.

A Wilma Peres Costa e Gabriela Nunes Ferreira agradeço a orientação dada quando da defesa da qualificação desta dissertação. Suas observações foram de fundamental importância para a conclusão deste trabalho.

Ao profissionalismo do pessoal responsável pelo setor de consulta do IEB-USP agradeço por muitos dos documentos e livros aqui citados.

Aos funcionários da Biblioteca e Arquivo Público do Estado do Pará, especialmente à Gorete, agradeço a prestatividade e eficiência com que me disponibilizaram uma rica documentação que, de outra forma, não seria possível obter. O mesmo posso afirmar quanto aos profissionais encarregados do setor de pesquisa do Arquivo da Assembléia Legislativa do Estado de São

Paulo, responsáveis por documentos e livros de fundamental importância para a realização deste trabalho.

Aos amigos do Cebrap agradeço a recepção acolhedora e os vários momentos agradáveis que passamos juntos.

Ao amigo Hernan Sáez sou muito grato pelos debates verdadeiramente enriquecedores, pela paciência em ler várias vezes os manuscritos deste trabalho e pela companhia e apoio em todos os momentos desta pesquisa. Seus comentários e críticas foram de um inestimável valor.

Aos amigos Thiago de Souza e Susan lenne da Silva agradeço a amizade fiel e sincera que sempre me devotaram, ainda que nos últimos tempos nossa convivência tenha se tornado menos constante. Ainda que estejamos mais distantes, seu apoio incondicional é algo tangível demais para ser esquecido neste momento.

À minha família devo uma formação moral irretocável e agradeço aos imensos esforços realizados para que, um dia, eu chegasse a este momento. Seu afeto e compreensão foram a base indispensável para que eu pudesse alcançar este objetivo pessoal.

À Cristina, esposa, amiga, companheira, cúmplice inseparável, agradeço a compreensão e paciência infinitas para suportar meus longos períodos de isolamento em um escritório de portas fechadas. Agradeço, também, pelo seu sorriso sempre franco nos momentos em que a porta se abria. Seu companheirismo incondicional foi sempre um porto seguro no qual encontrei abrigo mesmo durante as piores tempestades.

A todos aqueles que contribuíram para a realização deste trabalho, e que pelas limitações de minha memória não estão aqui presentes, meus mais sinceros agradecimentos, acompanhados dos mais sentidos pedidos de desculpas.

SUMÁRIO

Introdução	10
 PARTE I: Projetos para a Amazônia	 18
 Capítulo 1: As discussões parlamentares de 1840 e 1841	 20
1.1. Os debates na Câmara dos Deputados	21
1.2. Os debates no Senado	32
 Capítulo 2: Os debates de 1853 no parlamento	 61
2.1. Navegar para desenvolver	63
2.2. A Amazônia e o mundo	88
2.3. As disputas entre os poderes Executivo e Legislativo	102
2.4. As discussões no Senado	112
2.5. A reunião do Conselho de Estado de 1854	120
 Capítulo 3: A reforma contratual de 1857	 134
3.1. Os debates parlamentares em torno da reforma contratual	134
3.2. A colonização como estratégia de desenvolvimento da região amazônica	156
 Capítulo 4: As discussões pela abertura no parlamento (1864)	 170

4.1. O ministro Bellegarde e as negociações pela abertura do rio Amazonas	171
4.2. As discussões sobre a abertura na Câmara dos Deputados	174
4.2.1. Subvencionar ou não? O choque de projetos	177
4.2.2. Desenvolvimento regional <i>versus</i> integridade territorial: temores de invasão estrangeira na Amazônia	192
4.2.3. Impor condições <i>versus</i> negociar tratados: como poderão navegar o Amazonas?	211
 Capítulo 5: Medidas do Poder Executivo na década de 1860	 239
 PARTE II: Esforços provinciais para navegar o Amazonas	 251
 Capítulo 1: O governo do Grão-Pará e a navegação do rio Amazonas	 253
1.1. Antes da criação da província do Amazonas (1828-1850)	253
1.2. Auxílios do governo central	270
1.3. Após a criação da província do Amazonas (1850-1867)	281
1.3.1. Criação da província do Amazonas	281
1.3.2. Esforços do governo provincial para navegar o Amazonas	295
 Capítulo 2: As negociações para navegação do Araguaia/Tocantins	 313
2.1. Interpretações da historiografia brasileira sobre o regime político do Império	313
2.2. Estratégias para navegar o Araguaia/Tocantins	317

Conclusão 326

Fontes 330

Bibliografia 332

A meus pais, que me mostraram o
caminho a seguir;

E a Cristina, que aceitou segui-lo
comigo.

INTRODUÇÃO

A questão da navegação a vapor no rio Amazonas tem aparecido na historiografia como um debate entre doutrinas. De um lado estariam os defensores de uma postura conservadora com relação à questão, afirmando que o grande rio não poderia ser aberto às demais nações sob risco de perda da soberania brasileira sobre a região norte, e que, portanto, deveria continuar fechado, disponível apenas ao nascente empreendedorismo nacional a quem caberia promover a sua riqueza e desenvolvimento. De outro lado, estariam os defensores de uma postura mais liberal, favorável à abertura da navegação a todos os países como uma estratégia eficiente para fugir às limitações do capital brasileiro e promover o progresso da Amazônia de uma forma mais rápida e completa.

A evolução dos debates em torno da questão pode, de fato, ser estudado sob este prisma. No entanto, não foi ainda analisado em toda a sua amplitude o processo político de tomada de decisões no Brasil em relação ao tema, de modo a tomá-lo como elemento importante no processo de construção do Estado nacional. Isto faz com que, ainda que parcialmente correta, a interpretação acima anunciada careça de maior aprofundamento, o que a impede de levar em consideração as variações argumentativas ao longo de quase trinta anos de debates. Desta forma, fica parecendo que durante todo o período em que o tema esteve em pauta os problemas a serem resolvidos foram sempre os mesmos, bem como as soluções apresentadas e as medidas tomadas para atingi-las de uma forma mais eficiente. Esta análise não peca apenas pela inexatidão. Equivoca-se também ao isolar a temática da navegação a vapor no rio Amazonas do contexto mais amplo, de formação de um Estado nacional que, embora enfraquecido, tinha de lidar com questões que poderiam, a qualquer momento, provocar sua fragmentação ou mesmo sua extinção.

As análises consagradas acerca das questões relativas à bacia platina já garantiram sua inserção neste processo, atribuindo-lhe a importância devida em seu desenrolar. O mesmo, entretanto, ainda não foi feito com relação à bacia amazônica, não menos central para a formação do Estado brasileiro. De fato, a liberdade de navegação, tanto na bacia amazônica como na platina, constitui ponto de vital importância para a compreensão da história política da América do Sul em meados do século XIX, na medida em que engloba questões fundamentais para a constituição dos diversos novos Estados recém saídos do regime colonial, tais como a das comunicações com áreas mais afastadas de seus territórios, e a possibilidade de incremento do comércio internacional.

No caso brasileiro, que é o foco desta pesquisa, a questão atinge maior complexidade devido ao fato de, na qualidade de grande defensor da liberdade de navegação nos rios da bacia do Prata, como forma de garantir as comunicações com províncias distantes e o acesso aos mercados da região platina, o Império adotava uma política de clausura completa da bacia amazônica, justificada pelo temor da perda da posse daquela região para outros países mais poderosos e imperialistas, como Inglaterra, França e, principalmente, Estados Unidos. A solução deste problema não era simples, assim como não o era o processo decisório que levaria ao seu desfecho, imerso que estava em um contexto extremamente complexo e potencialmente explosivo.

Este processo decisório é o objeto desta pesquisa. Através da análise dos debates ocorridos em ambas as casas parlamentares, bem como de sua relação com as medidas tomadas pelo Poder Executivo central e pelo governo provincial, pretendo verificar a real importância da questão amazônica para a formação do Estado nacional brasileiro, bem como analisar a organização institucional do Império através dos indícios apresentados pela documentação.

Para atingir estes objetivos é preciso que se tome em consideração, primeiramente, que a discussão em torno do tema da liberdade de navegação fluvial não é exclusividade brasileira, mas está inserida em um contexto mais

amplo de formulação de princípios concernentes ao direito internacional. Neste sentido, é importante ter em mente que a formulação destes princípios também envolve um processo decisório, do qual os políticos imperiais, invariavelmente, precisavam ter um aprofundado conhecimento.

Durante a época colonial ficava exclusivamente a cargo do país detentor das margens dos rios decidir sobre sua navegação. Neste sentido, uma vez garantida a Portugal a posse sobre as duas margens do rio Amazonas através do tratado de Madri, assinado com a Espanha em 1750, ficou facultado àquele Império o direito de manter fechada a sua navegação valendo-se das prerrogativas garantidas pelo sistema colonial. Durante este período, portanto, as discussões sobre o Amazonas não se davam sobre o direito de navegar ou não suas águas, mas sim sobre a posse do seu curso, disputado por Espanha e Portugal e cedido ao último em uma mesa de negociações sem que, entretanto, coubesse ao primeiro a posse de sua nascente, localizada na rica colônia do Peru.

Segundo Sabóia de Medeiros, os princípios que regulavam a navegação de rios internacionais começaram a mudar em 1792, durante a Revolução Francesa¹. Neste momento, passou a ser aceita a idéia segundo a qual todos os ribeirinhos teriam direito a navegar nas águas dos rios comuns a eles. Neste sentido, quando em 1798 os mesmos franceses propuseram a livre navegação de alguns rios europeus durante o Congresso de Rastadt, não lograram alcançar qualquer êxito em sua proposta.

A liberdade de navegação de rios internacionais só passou a ser seriamente cogitada no Congresso de Viena de 1815, quando graças a uma proposta francesa o rio Reno foi aberto à navegação de todos os países. Foi o primeiro caso em que esta medida foi tomada, tendo servido de argumento, durante algum tempo, àqueles que defendiam que a abertura do rio Amazonas fosse decretada tendo-se por base este exemplo. Segundo o documento assinado pelas potências européias, a liberdade de navegação seria admitida apenas sob a condição de que fosse aproveitada por navios mercantes, ficando

---

¹ Fernando Sabóia de Medeiros, *A liberdade de navegação do Amazonas (relações entre o Império e os Estados Unidos da América)*, Rio de Janeiro, Companhia Editora Nacional, 1938, pp. 13-20

estipulado que as taxas de trânsito, devidas pelos barcos que navegassem no rio, não poderiam ser aumentadas sem o concurso de todos os países ribeirinhos. Desta forma, buscava-se evitar que a criação de altos impostos servisse de obstáculo ao direito de livre navegação.

Outra medida de teor semelhante só seria adotada em 1839, quando o Tratado de Londres instituiu a liberdade de navegação no rio Escalda, sem que os Países Baixos, contudo, abrissem mão do direito de cobrar as taxas que julgassem necessárias dos barcos que navegassem no trecho do rio pertencente ao seu território. Em 1856, pelo Tratado de Paris, assinado logo após o auge das pressões internacionais pela abertura do Amazonas, adotou-se a liberdade de navegação para o chamado trecho marítimo do rio Danúbio, sem qualquer distinção de direitos entre os países ribeirinhos e os não ribeirinhos. Segundo este tratado, seria criada uma comissão européia encarregada de cuidar das obras tendentes a melhorar a navegação do rio e de regular a forma pela qual se daria esta navegação. A jurisdição desta comissão foi ampliada para outros trechos do Danúbio em tratados internacionais assinados em 1865, 1878 e 1883, tornando predominante o princípio segundo o qual a livre navegação do rio deveria ser gerida por todos os países europeus, com iguais direitos, e organizados em uma comissão que, se não era permanente, deveria ao menos durar por muito tempo.

Em 1885 a Conferência de Berlim garantiu uma liberdade de navegação ainda mais ampla para os rios africanos Congo e Níger. Segundo o documento assinado pelas potências européias, além da partilha do continente ficava acertado que mesmo em tempos de guerra as nações beligerantes poderiam navegar em ambos os rios com fins comerciais. No caso do Congo, até mesmo navios de guerra poderiam navegar em suas águas em tempos de guerra.

Novas ampliações do princípio de liberdade fluvial seriam realizadas no Tratado de Versalhes de 1919, quando foram completamente internacionalizados todos os rios que corriam pelo território alemão, e na Convenção de Barcelona de 1921, que ampliou as determinações de Versalhes

para todos os rios internacionais, mantendo, porém, sob estrita jurisdição dos países ribeirinhos o direito de realizar navegações de cabotagem.

Percebe-se, portanto, que ainda que o princípio de liberdade fluvial dos rios internacionais estivesse ganhando cada vez mais força em meados do século XIX, quando os debates sobre a questão se desenrolaram no Brasil, ele ainda estava longe de se tornar dominante no direito internacional. Até 1856 apenas os rios Reno e Escalda estavam abertos a todos os países, fato que seria citado nos debates parlamentares como uma razão poderosa para manter a navegação do rio Amazonas restrita apenas aos ribeirinhos. Afinal, se nem as maiores potências do mundo haviam ainda adotado completamente este princípio, porque o Império deveria fazê-lo? Neste sentido, longe de ser encarada como uma imposição externa ao governo imperial, a abertura da navegação do rio Amazonas deve ser analisada como uma medida formulada em âmbito interno, como resultado de um processo decisório ocorrido dentro da administração imperial e sujeita, portanto, a todas as vicissitudes inerentes à organização institucional do regime político vigente no Brasil em meados do século XIX.

Desta forma, configura-se uma situação na qual as políticas seguidas com relação à região amazônica, ao mesmo tempo em que são influenciadas pela organização política do Império, tornam-se fundamentais para a sua manutenção e posterior fortalecimento. Assim, surge a necessidade de levar em conta este elemento, para que se torne possível uma melhor compreensão do impacto da questão da navegação amazônica para o processo de formação do Estado nacional brasileiro.

Com relação à organização institucional do regime imperial, esta pesquisa partiu de duas premissas fundamentais. Contrariando as interpretações consagradas na historiografia brasileira, considerou, primeiramente, que as políticas adotadas pelo governo central foram formuladas seguindo a lógica de um regime representativo. O que significa dizer que o parlamento foi um espaço efetivo de formulação das políticas nacionais por representantes eleitos que, de um lado, estavam atentos aos interesses de seus representados

(aqueles que influíam no processo eleitoral) e, de outro, se viam na contingência de atuar de acordo com o que consideravam ser o “interesse nacional”².

A segunda premissa que fundamentou esta pesquisa foi a de que a organização institucional do regime imperial, além de ser representativa, constituía-se também em um arranjo de tipo federativo. Esta teoria formulada por Miriam Dolhnikoff vai contra as interpretações historiográficas segundo as quais o regime imperial brasileiro era pautado por um extremo centralismo, onde as políticas eram formuladas exclusivamente no âmbito do governo central sem levar em conta as demandas das administrações provinciais. Segundo a autora ocorria exatamente o contrário. Seria da negociação intensa com as elites regionais que o governo central retirava a legitimidade e a capacidade de manter unidos a um único centro províncias tão díspares quanto as que compunham o império brasileiro³.

Para verificar a validade destas duas premissas, e da hipótese central desta pesquisa, segundo a qual a questão da navegação a vapor no rio Amazonas teve importância fundamental para o processo de construção do Estado nacional, tendo sido seu processo decisório fortemente influenciado pelos debates ocorridos na arena parlamentar, optei por dividir este trabalho em duas partes. Na primeira são analisados os debates entre os diferentes projetos para o desenvolvimento da região amazônica. Nestes debates, ocorridos no período entre 1840 e 1866, tanto no parlamento quanto no Poder Executivo, foram levantadas várias questões sobre o tema, oferecendo a dimensão exata da importância que ele teve para a formação institucional do país. Como cada debate ocorrido em diferentes momentos privilegiou questões diferentes, e apresentou argumentos diferentes para os temas que estavam sendo retomados, foi feita a opção por dividir a primeira parte em capítulos específicos para cada momento do processo decisório. Assim, o primeiro

---

² Ver sobre o tema: Miriam Dolhnikoff, Francisleide Maia, Hernan Enrique L. Saez, Pedro Sales, Vitor Marcos Gregório - "A revisão da historiografia política: representação política no Império", in: Adrian Lavallo (org) - O Horizonte Da Política: Questões emergentes e agendas de pesquisa, São Paulo, Cosac & Naify (no prelo).

³ Miriam Dolhnikoff, *O pacto imperial – origens do federalismo no Brasil*, São Paulo, Globo, 2005, pp. 285-299

capítulo contempla as discussões parlamentares ocorridas em 1840 e 1841, na câmara e no Senado, acerca do primeiro projeto apresentado por brasileiros para a navegação a vapor do rio Amazonas. Da conclusão deste debate emergem indícios importantes da relação entre os poderes Executivo e Legislativo, e do ideal de desenvolvimento que os políticos do momento possuíam a respeito da região amazônica.

O segundo capítulo trata dos debates ocorridos em 1853, na câmara e no Senado, acerca do contrato de navegação assinado entre o governo central e Irineu Evangelista de Souza para a criação de uma companhia com o objetivo de introduzir a navegação a vapor no rio Amazonas. Diferentemente do que ocorrera treze anos antes, o contrato foi assinado antes de ser apresentado ao parlamento, o que gerou acalorados debates e atritos entre os poderes Executivo e Legislativo. Como resultado, o contrato precisou ser reformado, para que pudesse atender às deliberações do parlamento, e o Poder Executivo precisou recuar do que foi encarado pelos deputados e senadores como uma invasão de jurisdição. Neste momento as pressões internacionais pela abertura do rio faziam-se mais fortes, e a reunião do Conselho de Estado, convocada em 1854, oferece indícios importantes sobre os sentimentos que a questão estava despertando no interior do governo imperial.

No capítulo 3, são analisados os debates acerca da reforma contratual de 1857, requisitada tanto por Irineu Evangelista de Souza quanto pelo governo imperial. Neste momento, percebe-se que o contrato reformado em 1854 apresentava obrigações pesadas demais à Companhia de Navegação do Amazonas, encarregada de, além de navegar o grande rio, fundar colônias de povoamento em suas margens. O Poder Legislativo não hesitou então em rever suas posições acerca da atividade de navegação, expostas nos debates de 1853, e em oferecer ao Poder Executivo a mais ampla autonomia para reformar o contrato nos termos que lhe parecessem mais convenientes.

No quarto capítulo chego aos debates parlamentares acerca da abertura do rio Amazonas a todos os países, ocorridos em 1864. Será visto como os antigos temores acerca do risco de perda da soberania brasileira na região

eram já minoritários no parlamento, ainda que não estivessem completamente abandonados. Como resultado, o parlamento demonstrou que a maioria das opiniões era favorável à abertura sem, contudo, adotar uma postura definitiva sobre a questão, uma vez que os debates foram indefinidamente adiados no Senado em 1864.

No quinto capítulo, são analisadas as medidas adotadas pelo Poder Executivo para o desenvolvimento da região norte na década de 1860, e como ele manobrou para decretar a abertura em dezembro de 1866 sem que o Poder Legislativo tivesse adotado uma postura “oficial” sobre o tema, e minimizando os riscos de ser acusado por invasão de jurisdição como ocorrera treze anos antes. A reunião do Conselho de Estado convocada quatro dias antes do decreto foi importante nesse processo, pois ofereceu à Coroa o último indício de que ela precisava para concluir que não havia sérias oposições à medida que estava prestes a adotar.

Na segunda parte, analiso os esforços que o governo provincial do Grão-Pará realizou com o objetivo de instituir, com meios próprios, a navegação a vapor na região amazônica. Para isto, a divido em dois capítulos. No primeiro, são analisados os reiterados esforços do governo paraense para instituir a navegação a vapor no rio Amazonas e em outros, por vezes com o auxílio do governo central. O objetivo é avaliar até que ponto o governo provincial possuía autonomia para realizar estes projetos, de modo a acrescentar novos dados na discussão acerca da segunda premissa deste trabalho.

No segundo capítulo, analiso uma breve passagem das tentativas de navegação dos rios Araguaia e Tocantins, intimamente relacionados à bacia amazônica por representarem um meio de ligação entre esta região e as províncias de Goiás e Mato Grosso. Ainda que não seja um caso de medidas adotadas com relação ao rio Amazonas, é de fundamental importância para o entendimento das relações existentes entre os governos provinciais e o central em meados do século XIX.

PARTE I

Projetos para a Amazônia

No âmbito do processo de formação e consolidação do Estado nacional brasileiro, a questão da navegação do rio Amazonas possui uma importância fundamental. Isto decorre do fato de agregar em si uma série de problemas, como a definição territorial do Império, a relação deste com outros Estados – não só vizinhos, mas também potências mais ou menos distantes – o desenvolvimento e incorporação da região amazônica ao conjunto do país, entre outros. Estes fatores, agregados, tinham tal importância que a questão acabou adquirindo posição destacada nas discussões acerca dos projetos nacionais a serem implantados.

No desenvolvimento dos debates acerca deste assunto surgiram vários – e por vezes opostos – projetos de como esta atividade deveria ser realizada e quais políticas deveriam ser adotadas para levar o progresso à região norte do império. A defesa destes projetos e as reações que eles geraram dizem muito acerca do processo de constituição político-institucional do Estado brasileiro, na medida em que representam diferentes formas de inserção dessa área no conjunto nacional. Neste sentido, discutir sobre quem deveria instituir a navegação a vapor no Amazonas, se esta atividade deveria ou não ser liberada para todos os países, ou sobre quais políticas deveriam ser adotadas para povoar a região e civilizar os indígenas significava mais do que defender posturas partidárias ou pessoais, ainda que estes elementos não estivessem, certamente, ausentes dos cálculos realizados. Significava debater sobre o processo de construção de um Estado unificado e de seu território, ainda instáveis o suficiente para correrem o risco de verem prematuramente fracassados os esforços para sua formação.

Nos próximos capítulos será visto como estes projetos surgiram e foram defendidos ao longo das quatro décadas em que a questão amazônica

provocou maiores preocupações. O objetivo será analisar as mudanças e as permanências das idéias apresentadas, para que seja possível vislumbrar o desenvolvimento dos debates, nos poderes Legislativo e Executivo, no período compreendido por esta pesquisa. A relação por vezes conflituosa entre estas duas instâncias do poder também será analisada, na medida em que vier à tona nas discussões referentes ao objeto principal. Desta forma, será possível ter uma idéia mais precisa da importância que a região amazônica possuía para os encarregados do processo de construção nacional e dos esforços que estes fizeram para legar para a posteridade um país unificado e coeso, do Prata ao Amazonas.

Capítulo 1 - As discussões parlamentares de 1840 e 1841

No ano de 1840, iniciaram-se os debates parlamentares a respeito de uma proposta vinda de Belém, na qual alguns empresários se propunham a navegar com barcos a vapor os rios Amazonas, Tocantins, Solimões, Negro e todos os seus afluentes, mediante a concessão de alguns favores por parte do governo central. Este fato ganha maior importância por ter sido a primeira tentativa, após a malograda formação da companhia de vapores de Nova York exclusivamente para o desenvolvimento desta atividade, em 1826, - quando enfrentou forte oposição não somente do parlamento como do governo brasileiros⁴ - de estabelecimento da navegação a vapor no norte do país com capitais particulares. Foi, ainda, o primeiro projeto apresentado exclusivamente por empresários nacionais, uma vez que o único estrangeiro do grupo – Diogo Sturz – havia recebido a cidadania brasileira pouco tempo antes da proposta.

Outro elemento que contribui para a relevância destas discussões é o fato de elas terem ocorrido em tons completamente diferentes na Câmara dos Deputados e no Senado, demonstrando a grande autonomia de ambas as casas na tomada das decisões que lhes competiam. Os deputados gerais prontamente reconheceram o projeto como de grande utilidade para o desenvolvimento não somente da região amazônica, mas de todo o país, enquanto para os senadores nem mesmo este reconhecimento foi consensual. Como resultado, houve uma aprovação extremamente rápida e pacífica na câmara, com a presença apenas de alguns debates acerca de questões pontuais e uma franca minoria de parlamentares contrários ao texto, enquanto

---

⁴ Sabóia de Medeiros relata que “A 14 de março de 1826, o presidente da companhia dos paquetes de Nova York, da firma Le Roy, Bayard & Co. que constituíra uma companhia intitulada “Amazon Steam Navigation Company”, anunciava ao ministro brasileiro em Washington, Silvestre Rebello, que ia despachar para o Pará o navio a vapor “Amazon”, comandado pelo capitão Clark, afilhado do juiz Thompson da Corte Suprema dos Estados Unidos, acompanhado de dois auxiliares, um deles Hefferman que falava correntemente o espanhol.” Uma vez enviado este navio, que obteve permissão para descarregar no porto de Belém e só então navegar nas águas do Amazonas, pretendeu seguir rio acima carregado, o que contrariava a política de fechamento do rio. Como consequência do ocorrido, a companhia requereu do governo imperial uma indenização pelos prejuízos sofridos com a empreitada, o que lhe foi concedida somente em 1845, muitos anos após ter ido à falência. Fernando Sabóia de Medeiros, *A liberdade de navegação do Amazonas (relações entre o Império e os Estados Unidos da América)*, Rio de Janeiro, Companhia Editora Nacional, 1938, pp. 36-37

no Senado as discussões revestiram-se de um caráter muito mais conflituoso, que acabaria provocando a suspensão do projeto ainda em primeira discussão.

Foi com vistas a esta diferenciação entre as duas casas que o projeto de 1840 foi analisado. Por demonstrar a independência de opiniões entre elas, pode contribuir para a compreensão da participação deste poder no processo de constituição do Estado nacional. Pode, também, ajudar a entender um pouco o processo decisório parlamentar, ao oferecer elementos interessantes para a compreensão do papel reservado às duas casas no processo de discussão dos diversos projetos apresentados. E possui posição destacada no estudo da questão da navegação a vapor na região amazônica, por representar a primeira tentativa seriamente considerada pelo poder central de estabelecimento desta atividade com a utilização de capitais particulares.

1.1. Os debates na Câmara dos Deputados

Na sessão de 2 de junho de 1840 era lida na Câmara dos Deputados o parecer da comissão de comércio, agricultura, indústria e artes acerca do requerimento apresentado por Joaquim Antônio Pinheiro, Nuno Nery de Carvalho e João Diogo Sturz para navegação dos rios Amazonas, Tocantins, Solimões, Negro e seus afluentes. Para a comissão,

“óbvias e incalculáveis são as vantagens que receberá o país, da realização de semelhante empresa, pois não só animará ela o comércio e lavoura da mais fértil província do império, criando assim novas riquezas e capitais, mas difundirá ao mesmo tempo, por povos incultos, o salutar benefício da civilização”.⁵

Progresso econômico e civilização dos índios eram, portanto, as bases do parecer favorável da comissão ao projeto de navegação apresentado.

---

⁵ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 2 de junho de 1840, p. 567

Pelo projeto, os empresários comprometiam-se a introduzir linhas regulares de vapor nos rios acima mencionados, mediante a concessão pelo governo central de um privilégio de exclusividade válido por quarenta anos. Além do privilégio, ficava concedido à companhia que seria criada para a realização da empresa todas as minas de carvão ou qualquer outro mineral que ela viesse a descobrir em sua região de atuação nos primeiros dez anos de atividade, além de dez sesmarias de terras devolutas de uma légua quadrada cada uma, com a condição de que estas fossem utilizadas para a criação de colônias habitadas por europeus. Nos primeiros três anos de contrato, cada sesmaria deveria ser ocupada por, pelo menos, vinte colonos, e ao final de sete anos, cada lote de terra deveria estar ocupado por no mínimo oitenta pessoas, ou vinte casais. Finalmente, o projeto previa que todos os barcos, máquinas e demais utensílios, além do carvão, que fossem importados pela companhia estariam isentos de qualquer imposto pelo prazo de dez anos. Uma vez comprovado, entretanto, que esta vantagem tivesse sido utilizada de forma fraudulenta, ficariam os empresários sujeitos à perda do privilégio de exclusividade e à pena de devolução do triplo do valor do objeto contrabandeado.

Como obrigação, a companhia teria de apresentar, ao final do segundo ano de vigência do contrato, ao menos dois vapores em Belém para início das atividades, devendo este número ser acrescido de mais um vapor ao final do quarto ano, e mais um a cada quatro anos, até o final do privilégio. A partir do quinto ano de contrato os navios da companhia teriam a obrigação de tocar ao menos três vezes por ano em cada um dos principais portos dos rios compreendidos na área de concessão, devendo este número de viagens ser aumentado para seis vezes a partir do sexto ano de contrato, dez a partir do décimo ano, e vinte a partir do décimo quinto ano. Todas as localidades em que os navios não tocassem o mínimo de vezes previstos no contrato por ano, ficariam excluídas do privilégio de exclusividade. Caberia aos navios da companhia, ainda, o transporte de cargas, pessoal, mantimentos e tropas para as regiões compreendidas pelo contrato, sem o pagamento de qualquer quantia para o governo. Os gêneros transportados excluía, entretanto, a

pólvora, material de difícil manejo pela sua alta periculosidade. Toda a carga remetida pelo governo não poderia exceder a vinte e cinco arrobas por viagem. Deveriam ser transportados, ainda, até três pessoas por viagem munidos de autorização do presidente da província e, a partir do quinto ano de contrato até duzentos soldados por ano, em uma quantia não maior a vinte e cinco por viagem.

O prazo para o estabelecimento das linhas de vapores era de dezoito meses a partir da assinatura do contrato. Após esse período o privilégio perderia completamente sua validade, a menos que os empresários depositassem uma quantia de dez contos de réis em apólices do governo, o que lhes garantiria um prazo adicional de um ano para o início dos serviços dos primeiros vapores. Findo este prazo sem que o serviço tivesse sido iniciado, o privilégio seria definitivamente cancelado e o valor depositado passaria a pertencer ao tesouro nacional.

Uma vez introduzidas as linhas, entretanto, os empresários continuavam com a obrigação de depositar dez contos de réis em apólices do governo periodicamente. O primeiro depósito deveria ser realizado quando da apresentação dos primeiros vapores para o serviço; a partir de então, a companhia ficava obrigada a depositar mais dez contos de réis a cada cinco anos durante a o período de vigência do privilégio, devendo os pagamentos cessarem quando chegasse ao fim o período contratado ou quando os empresários renunciassem à exclusividade na navegação. Neste momento, todo o dinheiro depositado pela companhia seria restituído, acrescido dos juros referentes ao período em que ficariam em poder do governo, e o contrato assinado seria considerado nulo.⁶

Percebe-se com este projeto de contrato que os empresários procuraram cercar-se de todas as garantias possíveis para minimizar os riscos de prejuízo com a atividade. Isto se explica pelo fato de que ninguém ainda havia introduzido a navegação a vapor na região amazônica, e de que existia o forte temor de que uma área tão grande e despovoada poderia não trazer os

---

⁶ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 2 de junho de 1840, pp. 567-568

resultados esperados com a adoção desta medida. Esta idéia baseava-se no argumento segundo o qual o comércio teria condições de florescer apenas depois de certo período, no qual a navegação regular incentivaria populações inteiras a migrar para as áreas beneficiadas pela sua existência.

Na Câmara dos Deputados o projeto foi relativamente bem aceito. Discutido a partir da sessão de 27 de julho de 1840, teve cada um de seus artigos analisados individualmente, sem que, na maioria deles, qualquer oposição fosse levantada pelos deputados. Assim, na mesma sessão, foi aprovado sem qualquer discussão o primeiro artigo, justamente o que concedia o privilégio de exclusividade de quarenta anos para os empresários iniciarem a navegação a vapor nos rios Amazonas, Solimões, Tocantins, Negro e todos os seus afluentes. Apenas o deputado por Minas Gerais, Francisco de Paula Cândido⁷, afirmou que não teria problema algum em votar a favor da concessão, desde que ela trouxesse vantagens para o país.⁸ Neste momento, portanto, a concessão de um privilégio de exclusividade para esta atividade parecia não representar um problema essencial para os deputados, bem diferentemente do que ocorreria no Senado dali a alguns meses, e na própria câmara dali a treze anos, quando nenhuma vantagem possível parecia convencer os debatedores da conveniência da aprovação de um privilégio desta natureza.

Logo em seguida entrou em discussão o segundo artigo do projeto, que acabou se tornando o mais polêmico:

“Artigo 2º:- Assim os barcos, como as máquinas, utensílios, instrumentos e carvão de pedra, importados para o serviço da companhia, serão livres de quaisquer direitos de importação por espaço de 10 anos; mas logo que se prove por sentença que houve abuso desta concessão, ficará sujeita a mesma companhia,

---

⁷ Francisco de Paula Cândido (1805-1864) nasceu em Minas Gerais e se formou médico e bacharel em Ciências. Exerceu o cargo de deputado geral por sua província natal em quatro legislaturas, entre os anos de 1838 e 1856.

⁸ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 27 de julho de 1840, p. 370

*além do perdimento (sic) do privilégio, a pagar à fazenda pública o triplo do valor do objeto fraudado.*⁹

Não deixa de ser ilustrativo o fato de que o artigo que foi alvo das maiores críticas na câmara foi o relativo a concessão de isenção de impostos sobre a importação dos artigos necessários à atividade da companhia. A maior fonte de receita para o governo central eram justamente os impostos cobrados das atividades de importação e exportação de mercadorias, e isentar quaisquer produtos da cobrança destes direitos poderia, portanto, trazer conseqüências para o tesouro nacional.¹⁰

E foi exatamente neste sentido que caminhou a maior parte do debate sobre o segundo artigo do projeto. O primeiro a falar sobre ele foi o deputado Paula Cândido, apenas para observar que a isenção da cobrança de impostos sobre a importação do carvão em pedra já havia sido concedida por lei, tornando-se, portanto, desnecessária sua menção no projeto em discussão. Imediatamente obteve a resposta do deputado pela Bahia, José Ferreira Souto¹¹, que lembrou que a isenção havia sido garantida na lei do orçamento, de caráter transitório – só teria validade no ano correspondente, e que portanto deveria ser garantido que, mesmo perdida a validade da lei em questão, a isenção continuasse valendo para a companhia a ser criada.¹²

Logo após essas primeiras observações formaram-se, nitidamente, grupos de deputados com posições diferenciadas no tocante não só ao segundo artigo, mas a todo o projeto. Neste sentido, o deputado por Pernambuco, Venâncio Henriques de Rezende¹³ foi um dos maiores críticos não apenas da isenção da cobrança de impostos dos produtos a serem importados pela

---

⁹ *Idem.*

¹⁰ Miriam Dolhnikoff, *O Pacto imperial – origens do federalismo no Brasil*, São Paulo, Globo, 2005, pp. 156-171

¹¹ José Ferreira Souto (? – 1864) nasceu na Bahia e dedicou-se à magistratura. Foi deputado geral por sua província natal entre 1838 e 1856, e por Sergipe entre janeiro e fevereiro de 1864. Foi, ainda, presidente da província de Sergipe entre os anos de 1846 e 1847.

¹² Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 27 de julho de 1840, p. 370

¹³ Venâncio Henriques de Rezende (? – 1866) nasceu em Pernambuco e dedicou-se ao sacerdócio. Foi o deputado por Pernambuco na Assembléia Constituinte de 1823 e, posteriormente, foi eleito para representar sua província natal em diversas legislaturas entre 1830 e 1852. Entre 1843 e 1844 chegou a representar a província de Minas Gerais, como suplente.

companhia, mas também da concessão do privilégio de exclusividade na navegação da região amazônica pelo período de quarenta anos, conforme se depreende pela transcrição de sua fala:

“Acha excessivo o privilégio de 40 anos para a navegação por vapor no Amazonas; ali tudo está feito, não há um pau a cortar, não há cachoeira que rebentar, não há torrentes a vencer, em uma palavra, pode-se dizer que ali a companhia vai achar o ouro já depurado e em obra feita. Se, pois, á vista destas considerações acha excessivo o privilegio de 40 anos, muito mais excessivo acha a isenção dos direitos de todos os utensílios e máquinas que a companhia importar pelo prazo de 10 anos.”¹⁴

Em outras palavras, para o deputado o projeto previa concessões demais por parte do governo, que não se justificariam pelo pouco trabalho que a companhia teria de realizar para iniciar suas atividades e começar a auferir lucro dela. Fica, entretanto, a dúvida sobre o porquê de Henriques de Rezende voltar à questão do privilégio de exclusividade quando o artigo que o previa já havia sido aprovado, poucos minutos antes, sem qualquer oposição por parte dele ou de qualquer outro deputado, e quando a questão a ser discutida era, teoricamente, tão somente a isenção de impostos para importação das ferramentas da companhia.

Outra preocupação para Henriques de Rezende era o risco de o governo central realizar enormes concessões a uma companhia que, ao final das contas, poderia se estabelecer em qualquer outro país, tornando-se estrangeira, e continuar controlando um comércio imenso e vital para o império. Ressurge aqui o mesmo temor que havia feito com que o parlamento não aprovasse a formação da companhia de navegação de New York para a realização da navegação a vapor no Amazonas, em 1826, e que iria permanecer ainda por algum tempo, até se desvanecer completamente pouco antes do decreto de abertura de dezembro de 1866. A história dos debates em

---

¹⁴ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 27 de julho de 1840, p. 370

torno da navegação a vapor do Amazonas é, inclusive, indissociável da história dos temores de perda da posse brasileira sobre a região.

Henriques de Rezende utilizou, ainda, mais um argumento para opor-se ao projeto em discussão. O fato de o projeto não prever limites máximos para a navegação a vapor que poderia ser realizada pela companhia, conjugado à isenção de impostos de importação de que gozaria, poderia criar uma situação na qual ela se veria beneficiada diante dos produtores nacionais através da prática do contrabando de produtos já cultivados no país, configurando uma situação de enriquecimento de estrangeiros em prejuízo dos brasileiros:

“Não se tendo marcado o limite além do qual a companhia não pode navegar, receia que se vá estabelecer um comércio clandestino, de contrabando, com os nossos conterrâneos de gêneros semelhantes aos nossos, como cacau, açúcar e algodão, que a companhia por meio de colonos que vai introduzir, poderá fazer cultivar. Acresce que ficando a companhia isenta dos direitos de importação de que trata o artigo 2º, poderá importar livremente durante o tempo do seu privilégio, engenhos de descaroçar e enfardar algodão, máquinas para o fabrico do açúcar, engenhos de serrar madeira, etc.; do que resultará que ninguém poderá dar estes gêneros por tão baixo preço, nem competir com ela; vindo portanto o privilégio a ser uma peia para a indústria do país para os nacionais.

(...)

Não é daqueles que lamentam que os estrangeiros se enriqueçam no Brasil: pelo contrário, estima e deseja que assim aconteça, mas não sendo as vantagens somente para os estrangeiros, mas também para o país.”¹⁵

Os “estrangeiros” aos quais Henriques de Rezende se referia eram, na verdade, um único homem, o último da relação de empresários interessados em criar a companhia para navegação da região amazônica: João Diogo Sturz. Nascido na Prússia em 1800, naturalizou-se brasileiro e exerceu intensa atividade empresarial no país. Autor de alguns textos sobre a introdução de

---

¹⁵ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 27 de julho de 1840, p. 372

máquinas no Brasil e sobre a economia nacional, foi um dos sócios da Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional, nas décadas de 1830 e 1840¹⁶, e do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, chegando a ser nomeado, por essa época, cônsul geral do Brasil na Prússia e comissário do império na exposição geral da indústria realizada em Londres, em 1851.¹⁷

Mesmo com esse largo currículo, que o levou a ser nomeado Cavaleiro da Ordem da Rosa, Sturz não foi capaz de convencer todos os parlamentares de sua capacidade de gerir a empresa que estava propondo, como ficou claro não apenas com o discurso de Henriques de Rezende, mas, principalmente, com a ferrenha oposição que seu projeto enfrentou no Senado. Não era a primeira vez que intentava formar companhias de navegação. Em 1832 já havia recebido do governo um privilégio de exclusividade para empreender a navegação a vapor do rio Doce no Espírito Santo, para o que fundou uma companhia responsável pela encomenda do primeiro vapor brasileiro, em 1837¹⁸, e em 1840 havia ainda oferecido outra proposta para fazer o mesmo nos principais rios do Maranhão, com a qual não foi bem sucedido.¹⁹ A oposição ao projeto baseada no argumento de que a companhia que seria criada para a navegação do Amazonas pertenceria a um estrangeiro nada mais é do que o mesmo temor, apresentado em outros termos, de que semelhante atividade acabasse sendo monopolizada por pessoas sem comprometimento com a criação das condições necessárias para o desenvolvimento do império.

Paula Cândido também não aprovava o projeto em discussão. Em seu discurso, afirmou não ser contra a criação de companhias como a que estava em discussão, mas entendia que a facilidade com que o governo imperial e o parlamento estavam concedendo grandes favores aos seus mentores acabava

---

¹⁶ André Luiz Alípio de Andrade, *Variações sobre um tema: a Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional e o debate sobre o fim do tráfico de escravos (1845-1850)*, Dissertação de mestrado defendida no Instituto de Economia da Unicamp, 2002, p. 85

¹⁷ Sacramento Blake, *Dicionário Bibliográfico Brasileiro*, vol. 3, p. 414

¹⁸ Vera B. Alarcón Medeiros, *Incompreensível Colosso: A Amazônia no início do Segundo Reinado (1840-1850)*, Tese de doutorado apresentada à Faculdade de Geografia e História da Universidade de Barcelona, 2006, p. 54

¹⁹ Revista Trimensal de História e Geographia do Jornal do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, 2ª série, Tomo 3º, 1848, p. 360

fazendo com que muitas empresas fossem levadas a efeito sem, contudo, alcançarem os objetivos propostos.²⁰

O deputado pelo Rio de Janeiro, Joaquim Francisco Vianna²¹ foi outro que se opôs ao projeto, por entender que as companhias até então criadas no país com incentivos do governo teriam como objetivo principal apenas a especulação financeira, e não o atendimento das necessidades nacionais. O representante fluminense opôs-se também ao segundo artigo, formulando em termos claros um problema que preocuparia mesmo os deputados favoráveis à formação da companhia:

“Observa que estas isenções de direitos sempre são muito funestas às rendas públicas, porque nada há mais fácil do que mandar vir grande porção de enxadas, machados, e tudo quanto se pode chamar utensis [sic], despachar no Pará livre de direitos, e exportar para o Rio de Janeiro e outras províncias. Nos apuros em que estamos, com um déficit, e com as despesas que hão de crescer agora, não é prudente dar lugar a contrabando acobertado com a lei. (...) Observa que é quase impossível provar o que se diz na última parte deste artigo, isto é, se com efeito os utensílios não são para a companhia.”²²

O contrabando interprovincial surge, portanto, como uma das principais preocupações dos deputados gerais neste momento, uma vez que a concessão da isenção da cobrança de impostos sobre as ferramentas importadas pela companhia no Pará abriria uma brecha para o comércio interno destes produtos, diminuindo, assim, as rendas auferidas pelas alfândegas externas do país. Ferreira Souto foi o único deputado que discordou desta idéia. Para ele, não seria correto argumentar contra o artigo baseando-se na possibilidade do cometimento de abusos por parte dos funcionários da

---

²⁰ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 27 de julho de 1840, p. 372

²¹ Joaquim Francisco Viana (1803-1864) nasceu no Rio de Janeiro e formou-se bacharel em matemática, filosofia e Direito. Foi eleito deputado geral por sua província natal em quatro legislaturas entre 1834 e 1852. Em 1853 elegeram-se senador pela província do Piauí, cargo que ocupou até a morte. Entre 1843 e 1844 foi ministro da Fazenda no gabinete conservador de Honório Hermeto Carneiro Leão e Paulino José Soares de Souza, entre outros.

²² Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 27 de julho de 1840, p. 371

companhia, uma vez que, se estes fossem honestos o contrabando não se faria e a isenção representaria um bem para o país.²³ Quanto à possibilidade, apontada por Henriques de Rezende como um motivo para se opor ao artigo, de que a companhia utilizasse o privilégio para comprar as máquinas necessárias para o estabelecimento de uma produção barata de açúcar e algodão na região amazônica, Ferreira Souto a entendia como positiva para o país, e uma forte razão para, ao invés de se fazer oposição ao artigo, defendê-lo. A lógica adotada pelo deputado era a seguinte: mesmo que houvesse abusos no uso da isenção concedida, o estabelecimento destas culturas na região amazônica iria provocar o aumento dos direitos coletados com a exportação dos mesmos, uma vez que não haveria mercado consumidor suficiente, por enquanto, nas regiões incluídas no privilégio.²⁴ Novamente a argumentação girou, portanto, em torno dos impostos coletados com as atividades comerciais internacionais do império, fonte importante da arrecadação tributária.

Ferreira Souto fazia parte do grupo de deputados que participaram da discussão defendendo o projeto, e que era mais numeroso do que o dos deputados que o atacaram. Entretanto, dentre estes deputados favoráveis ao contrato com a companhia ele foi o único que apoiou a isenção de impostos para as ferramentas que ela teria de importar. Todos os demais o atacaram como uma brecha aberta para o contrabando de produtos cuja importação recolhia grandes receitas para o governo.

Neste sentido, o deputado paraense Ângelo Custódio Correia²⁵, mesmo apontando para o fato de que a navegação do Amazonas não seria tão simples quanto pressupunham os opositores do contrato e que, portanto, a concessão do privilégio de exclusividade era plenamente justificável, concordou com o risco de contrabando representado pela isenção dos direitos de importação das ferramentas a serem utilizadas pela companhia:

---

²³ *Idem*

²⁴ *Idem*, p. 372

²⁵ Ângelo Custódio Correia (? – 1856) nasceu no Pará e formou-se bacharel em Direito. Foi eleito deputado geral por sua província natal em três legislaturas, entre 1838 e 1854.

“Sem dúvida passando o artigo como está o contrabando será grande; a título de se importar instrumentos e utensílios para a companhia, importar-se-ão para especulações mercantis.”²⁶

No mesmo sentido foram as falas de Joaquim Manuel Carneiro da Cunha²⁷, deputado pela Paraíba, que afirmou aceitar que a isenção fosse apenas para as máquinas recentemente descobertas²⁸. Paula Cândido – opositor moderado do projeto – preferiu propor, como meio de dificultar o contrabando, a necessidade de autorização prévia do presidente do Pará para a realização de qualquer importação, por parte da companhia, que se valesse da isenção. Com isso imaginava criar um mecanismo pelo qual o presidente verificaria a real necessidade dos utensílios a serem importados, impedindo, assim, a compra de mercadorias com a finalidade de revendê-las mais tarde.²⁹ O deputado pelo Rio de Janeiro, José Clemente Pereira³⁰ apenas apoiou e reforçou, em um curto discurso, os argumentos de Ferreira Souto.³¹ Ao final do debate, o segundo artigo acabou sendo aprovado, mas com uma emenda que buscava garantir que as máquinas e ferramentas contempladas pela isenção seriam apenas as necessárias para mover os vapores da companhia.³² Com isso, os deputados buscavam diminuir os riscos de contrabando sem, no entanto, deixar de conceder aos empresários um favor entendido como importante para a realização da navegação a vapor da região amazônica.

Quanto ao restante do projeto, foi defendido por Ângelo Custódio e Carneiro da Cunha, além de Ferreira Souto e Clemente Pereira sempre com os mesmos argumentos. Para eles, a navegação do Amazonas e dos demais rios

²⁶ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 27 de julho de 1840, p. 371

²⁷ Joaquim Manuel Carneiro da Cunha (? - ?) era proprietário de terras, e foi eleito deputado pela província da Paraíba para cinco legislaturas, entre os anos de 1830 e 1852. Foi também representante da mesma província na Assembléia Constituinte de 1823.

²⁸ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 27 de julho de 1840, p. 372

²⁹ *Idem*

³⁰ José Clemente Pereira (1787-1854) nasceu em Portugal e dedicou-se à magistratura. Foi conselheiro de Estado e presidente do Tribunal do Comércio. Foi, também, eleito deputado geral pelo Rio de Janeiro em três legislaturas, entre 1826 e 1841. Em 1843 elegeu-se senador pelo Pará. Foi ministro da Justiça, do Império, dos Negócios Estrangeiros, da Fazenda e da Guerra no sétimo gabinete do Primeiro Reinado. No segundo gabinete do Segundo Reinado exerceu os cargos de ministro da Guerra e da Marinha. Era membro do partido Conservador.

³¹ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 27 de julho de 1840, p. 372

³² *Idem*, p. 373

não seria tão fácil quanto era possível supor, devido à existência de obstáculos cuja remoção requeria a concessão dos favores concedidos. Além disso, pela própria situação de ruína da economia paraense (a província ainda enfrentava os últimos conflitos relativos à Cabanagem) a atividade demoraria muito a dar lucros aos empresários, que precisariam, portanto, de garantias de que o capital investido não se perderia. Uma vez iniciada a navegação, a região se desenvolveria e o império ganharia com isso, como já havia sido demonstrado pelo sucesso da introdução da navegação a vapor em vários rios da América do Norte.³³

Convencida por estes argumentos, a Câmara dos Deputados aprovou, sem nenhuma discussão, os demais onze artigos do projeto, remetendo-o à comissão de redação em 17 de agosto de 1840³⁴. Na sessão de 20 de agosto do mesmo ano, a redação final do projeto foi lida pela mesma comissão, sendo imediatamente aprovada.³⁵ O texto foi, então, submetido ao crivo do Senado.

1.2. Os debates no Senado

As discussões no Senado foram bem mais acaloradas do que as que haviam ocorrido na câmara. Enquanto entre os deputados era quase geral o sentimento de que o projeto trazia vantagens para o país, ao iniciar uma atividade fundamental para o desenvolvimento da região amazônica, entre os senadores havia uma grande cisão entre os que aceitavam este argumento, e os que defendiam que o projeto, ao invés de auxiliar no desenvolvimento do país, serviria para atravancá-lo.

Na sessão de 22 de maio de 1841, nove meses após a aprovação pela Câmara dos Deputados, o senador por Minas Gerais, Nicolau Pereira de

---

³³ *Idem*, p. 371-373

³⁴ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 17 de agosto de 1840, p. 639

³⁵ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 20 de agosto de 1840, p. 658

Campos Vergueiro³⁶, leu diante da assembléia o parecer que comissão de comércio – da qual fazia parte – elaborou acerca do projeto. Faziam parte da comissão, ainda, os senadores Manoel Inácio de Melo e Souza³⁷, também por Minas Gerais, e Francisco de Paula Souza e Melo³⁸, por São Paulo. O voto lido diante dos demais senadores era direto: segundo o parecer, o projeto não deveria ser aprovado.

Os argumentos apresentados pela comissão eram três. O monopólio de quarenta anos concedido aos empresários era longo demais, e portanto não poderia ser aprovado, ao passo que os demais favores concedidos eram aceitáveis, desde que estendidos a todos os interessados na atividade. Além disso, sua concessão seria inconstitucional, uma vez que em seu artigo 179, parágrafo 24, a constituição garantiria o livre exercício de qualquer indústria por quaisquer brasileiros, ficando aberta uma exceção, no parágrafo 26, em favor dos inventores, que poderiam gozar de privilégios de exclusividade sobre suas invenções. As mesmas disposições estariam presentes também em uma lei de 28 de agosto de 1830, que também estaria sendo descumprida pela concessão do privilégio. Finalmente, a comissão entendia que nenhuma atividade poderia ser desenvolvida sem a livre concorrência e, neste sentido, longe de auxiliar no desenvolvimento da região amazônica, o projeto analisado representaria um entrave a que este objetivo fosse alcançado.³⁹

Percebe-se de saída, diferenças substanciais entre os pareceres emitidos na câmara e no Senado. Naquele a indicação era de que o projeto fosse

---

³⁶ Nicolau Pereira de Campos Vergueiro (1778-1859) nasceu em Portugal e doutorou-se em Direito. Foi um dos políticos mais influentes do século XIX, tendo sido eleito representante de São Paulo nas Cortes de Lisboa, em 1822, e na Assembléia Constituinte, em 1823. Entre 1826 e 1828 foi deputado geral, também por São Paulo, quando foi escolhido senador por Minas Gerais, cargo que ocupou até sua morte, em 1859. Foi membro da Regência Provisória (1831) e ministro do Império e da Fazenda durante a Regência Trina Permanente. No sétimo gabinete do Segundo Reinado foi ministro do Império e da Justiça. Era membro do partido Liberal.

³⁷ Manoel Inácio de Melo e Souza (1781-1859) nasceu em Portugal e formou-se em Direito. Exerceu os cargos de deputado geral por Minas Gerais entre 1826 e 1829 e entre 1835 e 1836, quando elegeu-se senador pela mesma província. Foi, ainda, presidente da província mineira entre 1831 e 1833.

³⁸ Francisco de Paula Souza e Melo (1791-1851) nasceu em São Paulo e formou-se em Direito. Foi eleito representante de sua província natal na Assembléia Constituinte (1823), e deputado geral nas duas primeiras legislaturas do Império (entre 1826 e 1833). Em 1833 foi eleito senador, também por São Paulo, cargo que ocupou até a morte em 1851. Foi ministro do Império no sétimo gabinete do Segundo Reinado (1847), além de se tornar presidente do Conselho de Ministros no nono gabinete (1848) no qual ocupou, ainda, as pastas do Império e da Fazenda. Era membro do partido Liberal.

³⁹ Anais do Senado, sessão de 22 de maio de 1841, pp. 159-160

aprovado, por representar a chance de introduzir uma empresa de grande importância para o país. Neste, o projeto era rejeitado por ser anticonstitucional e por representar um entrave ao mesmo desenvolvimento que a comissão da Câmara dos Deputados imaginava que iria acelerar.

Iniciada a primeira discussão na sessão de 28 de maio de 1841, foi adiada por uma questão burocrática. Enquanto os senadores por Alagoas, Marquês de Barbacena⁴⁰ e pelo Piauí, Luiz José de Oliveira Mendes⁴¹ já demonstravam sua intenção de rejeitar o projeto em primeira discussão, Vergueiro lembrava da conveniência de discuti-lo, uma vez que “não se pode rejeitar um projeto da outra câmara sem que entre em discussão”, e Vasconcellos, juntamente com Saturnino, mostravam já sua simpatia pela idéia, e pediam para que o projeto inteiro fosse impresso – ainda não o tinha sido no Senado – para que pudesse ser discutido convenientemente.⁴² A primeira discussão a respeito de qualquer assunto, tanto na câmara quanto no Senado, tinha por finalidade única avaliar a conveniência ou não do texto apresentado, tendo em vista os interesses primordiais do país. Neste sentido, a inclinação de alguns senadores para rejeitar o projeto de navegação a vapor do Amazonas e dos demais rios antes mesmo de sua impressão e, portanto, ainda durante a primeira discussão, demonstra que, para eles, o contrato tal qual estava proposto não era passível de melhorias nem de correções, pois atentava contra interesses fundamentais do império devendo, portanto, ser prontamente rejeitado. Postura frontalmente contrária à adotada pela maioria dos deputados gerais, e que iria ser predominante entre o grupo de senadores contrários à medida.

Ao final destes primeiros discursos foi submetida à votação dos senadores a decisão de imprimir ou não o projeto em discussão. Tendo a maioria decidido

---

⁴⁰ Felisberto Caldeira Brant Pontes Oliveira e Horta (1772-1842), marquês de Barbacena, nasceu em Minas Gerais e foi marechal do exército, além de Conselheiro de Estado. Foi eleito deputado pela Bahia na Assembléia Constituinte (1823) e senador por Alagoas na primeira legislatura (1826), cargo que ocupou até 1842. Foi, ainda, ministro do Império no terceiro gabinete do Primeiro Reinado, cargo que ocupou novamente no quarto gabinete. Foi, ainda, ministro da Fazenda no quarto gabinete do Primeiro Reinado e no oitavo gabinete do Primeiro Reinado.

⁴¹ Luiz José de Oliveira Mendes (1779-1851), primeiro barão de Monte Santo, nasceu na Bahia e formou-se em Direito. Foi eleito senador pelo Piauí em 1826, tendo exercido os cargos de vice-presidente do Senado entre 1841 e 1847 e de presidente do Senado entre 1847 e 1851.

⁴² Anais do Senado, sessão de 28 de maio de 1841, pp. 268-270

positivamente, ficou o debate adiado até que a impressão se realizasse.⁴³ Os discursos sobre o assunto foram retomados apenas na sessão de 3 de junho de 1841, com a leitura do projeto e do parecer da comissão. Imediatamente formaram-se dois grupos de senadores. Luiz José de Oliveira Mendes, Nicolau Pereira de Campos Vergueiro, o marquês de Barbacena, Francisco de Paula Souza e Melo, Antônio Francisco de Paula e Holanda Cavalcanti de Albuquerque⁴⁴, Cassiano Esperidião Melo e Matos⁴⁵ e Antônio Pedro da Costa Ferreira⁴⁶ mostraram-se contrários ao projeto, e defenderam que ele fosse rejeitado já na primeira discussão, por não ser útil aos interesses do país. Eram todos representantes de províncias nordestinas, à exceção de Vergueiro – Minas Gerais – e Souza e Melo – São Paulo. Já para José Saturnino da Costa Pereira⁴⁷, senador por Mato Grosso, Manuel Alves Branco⁴⁸, senador pela Bahia, Vasconcelos⁴⁹, Francisco Carneiro de Campos⁵⁰, eleito pela Bahia, e Caetano Maria Lopes Gama⁵¹, senador pelo Rio de Janeiro, o texto em

---

⁴³ *Idem*, p. 270

⁴⁴ Antônio Francisco de Paula e Holanda Cavalcanti de Albuquerque (1797-1863), visconde de Albuquerque, nasceu em Pernambuco e foi oficial do exército, além de Conselheiro de Estado. Foi um dos políticos mais influentes do Império, tendo sido eleito deputado geral por sua província natal entre 1826 e 1837, e senador, também por Pernambuco, em 1838. No Poder Executivo, exerceu os cargos de ministro da Fazenda, Império, Marinha, e da Guerra em diversos gabinetes entre 1830 e 1863. Era membro do partido Liberal.

⁴⁵ Cassiano Esperidião Melo e Matos (1797-1857) nasceu na Bahia e formou-se em Direito. Foi deputado geral por sua província natal entre 1830 e 1833, tendo sido eleito senador pela mesma província em 1837.

⁴⁶ Antônio Pedro da Costa Ferreira (1778-1860), barão de Pindaré, nasceu no Maranhão e formou-se bacharel em cânones. Foi deputado geral pelo Maranhão entre 1830 e 1834. Em 1837 foi eleito senador pela mesma província, a qual presidiu entre 1835 e 1837.

⁴⁷ José Saturnino da Costa Pereira (1773-1852) nasceu na colônia do Sacramento e exerceu o cargo de sargento-mor de engenheiros. Foi eleito senador por Mato Grosso em 1828, tendo sido presidente da mesma. Foi, ainda, ministro da Guerra em 1837.

⁴⁸ Manoel Alves Branco (1797-1855), 2º visconde de Caravelas, nasceu na Bahia e formou-se bacharel em Leis. Político influente do século XIX, foi Conselheiro de Estado e exerceu o cargo de deputado geral por sua província natal entre 1830 e 1833, tendo sido eleito senador pela mesma em 1837. Foi, ainda, ministro da Justiça, dos Negócios Estrangeiros, do Império, e da Fazenda em diversos gabinetes entre 1835 e 1848, tendo sido o primeiro a presidir o Conselho de Ministros, entre 1847 e 1848. Foi membro do partido Liberal.

⁴⁹ Eram senadores, em 1841, José Teixeira da Fonseca Vasconcelos, eleito por Minas Gerais; Antônio da Cunha Vasconcelos, eleito pela Paraíba; e Bernardo Pereira de Vasconcelos, senador por Minas Gerais. Como nos Anais do Senado a referência é somente a “Vasconcelos”, sem qualquer outro nome de acompanhamento, não foi possível distinguir com clareza a qual destes três senadores referem-se os discursos em questão.

⁵⁰ Francisco Carneiro de Campos (? – 1842) nasceu na Bahia e formou-se em Direito. Foi representante de sua província natal na Assembléia Constituinte de 1823 e eleito senador, ainda pela Bahia, em 1826. No Poder Executivo exerceu os cargos de ministro dos Negócios Estrangeiros em diversos gabinetes, entre 1830 e 1832.

⁵¹ Caetano Maria Lopes Gama (1795-1864), visconde de Maranguape, nasceu em Pernambuco e formou-se em Direito. Foi o representante da província de Alagoas na Assembléia Constituinte de 1823, deputado geral por Pernambuco entre 1826 e 1829 e por Goiás entre 1830 e 1833. Em 1839 foi eleito senador pelo

discussão trazia benefícios ao país, e por isso deveria, ao menos, ser aprovado neste estágio inicial dos debates.

Para Oliveira, o primeiro a discursar contra o projeto, a comissão já teria analisado todas as suas vantagens e desvantagens antes de emitir o seu parecer, o que dispensaria, portanto, novas discussões. A situação era clara e dispensava maiores análises: os empresários estavam querendo tornar-se “senhores do Pará, depois do Mato Grosso”, em troca do transporte de alguns malotes, recrutas e algumas arrobas de gêneros, o que de forma alguma justificava a concessão que se pretendia realizar. Para ele, não existiam vantagens para o país no projeto, mas somente para os empresários, que ganhariam a posse sobre uma imensa região, valendo-se de um direito concedido exclusivamente aos inventores no parágrafo 26 do artigo 179 da Constituição. Entretanto os empresários, ao contrário do que alguns senadores queriam demonstrar, não seriam inventores de nada, uma vez que não haviam descoberto os rios que pretendiam navegar.⁵² A conclusão de Oliveira, portanto, só poderia ser uma, que ele formulou de forma enfática:

*“Senhores, não gastemos mais tempo com semelhante projeto; ele deve cair em primeira discussão, a fim de nos ocuparmos de coisas mais úteis.”*⁵³

Nicolau de Campos Vergueiro, um dos relatores da comissão de comércio, também atacou o projeto buscando demonstrar as razões pelas quais a comissão o rejeitou. Segundo o senador, a comissão entendeu que a melhor forma de impulsionar uma atividade vital para o país seria favorecendo a concorrência entre empresários interessados em realizá-la, e não conceder um privilégio de exclusividade capaz de inviabilizar completamente qualquer disputa:

Rio de Janeiro. No Poder Executivo exerceu os cargos de presidente das províncias de Goiás (1824-1827), Rio Grande do Sul (1829-1831) e Alagoas (1844-1845). Foi também ministro dos Negócios Estrangeiros, do Império e da Justiça em diversos gabinetes entre 1839 e 1862. Exerceu, ainda, o cargo de Conselheiro de Estado. Era membro do partido Liberal.

⁵² Anais do Senado, sessão de 3 de junho de 1841, pp. 18 e 28

⁵³ *Idem*, p. 18

“Quando se quer promover um ramo de indústria, cumpre facilitar a concorrência e conceder favores, a fim de que apareça o maior número possível de empreendedores; deve-se mesmo procurar meios para que mais de uma companhia concorra a exercer essa indústria; portanto, pareceu à comissão um contra-senso que, ao mesmo tempo, se trate de desenvolver uma indústria, e se conceda semelhante privilégio a uma companhia proibindo assim que todos os mais concorram para o mesmo fim. Como pois se pode promover a navegação por vapor nesses lugares, permitindo-se somente a essa companhia exercê-la, e proibindo o mesmo a todos os mais? É este um meio de tolher o desenvolvimento da indústria e não de a fazer prosperar.”⁵⁴

Ficava, desta forma, formulado um dos princípios centrais da teoria liberal clássica, segundo o qual o principal motor de qualquer atividade seria a concorrência – *laissez faire* – sem a qual seria inviável desenvolver qualquer tipo de atividade em qualquer lugar do mundo. A interferência do Estado deveria ocorrer, neste sentido, apenas para garantir que esta concorrência se desse nos termos mais favoráveis possíveis, o que, para Vergueiro, significava oferecer vantagens e favores a todos que se dispusessem a realizar a navegação. Como veremos adiante, essa teoria não foi unanimemente aceita entre os senadores, o que acabou acirrando o debate.

O privilégio de exclusividade, entretanto, poderia ser aceito desde que se referisse a alguma atividade nova no país, ainda não introduzida por ninguém, uma vez que neste caso o empresário em questão seria considerado o inventor da empresa. Volta-se, neste momento, ao parágrafo 26 do artigo 179 da Constituição, que garantia este direito. Os empresários em questão, entretanto, não se encaixariam nesta categoria, uma vez que a navegação a vapor já estaria plenamente disseminada pelo país e os rios que pretendiam navegar eram já conhecidos. Neste sentido, além de prejudicial ao país, o projeto seria inconstitucional. Além do mais, segundo o senador as tentativas de incentivo de empresas mediante a concessão de privilégios de exclusividade já teriam trazido resultados tão negativos para o país que ficava difícil entender porque o

---

⁵⁴ *Idem*, p. 20

governo imperial insistia nesta estratégia. As companhias que anteriormente receberam este privilégio também haviam apresentado grandes planos, prometido grandes vantagens, mas haviam rapidamente desaparecido por conta da má administração, sem oferecer os resultados prometidos ao país⁵⁵:

*“É tempo de conhecermos quanto são fantásticas estas grandes empresas. Apresenta-se planos gigantescos; mas, afinal, o resultado é efêmero; algumas chegam a brotar e fazer circular algum capital nos locais que se estabelecem; mas sua má organização faz com que caduquem e deixem de produzir os resultados prometidos: os empreendedores apresentam sempre grandes planos, vantagens extraordinárias, etc., para animar os capitalistas e concorrer com seus capitais; porém depois tudo desaparece.”*⁵⁶

A companhia que se intentava criar para realizar a navegação a vapor na região amazônica seria, ainda, pequena demais para realizar as obrigações previstas no projeto. Pelo texto em discussão, a companhia ficava obrigada a aumentar progressivamente a quantidade mínima de vapores em atividade na região concedida, até chegar ao número de onze, já ao final do período de vigência do privilégio de exclusividade. Para Vergueiro, era óbvio que essa quantidade de barcos não seria suficiente para navegar toda a região com a quantidade mínima de viagens prevista no projeto. Com isso, acabaria ocorrendo de a companhia atuar apenas nas áreas mais lucrativas, nas quais a menor quantidade possível de obras teriam de ser realizadas, deixando todas as demais abandonadas. Ao mesmo tempo, por ser a única a realizar a atividade poderia cobrar o preço que quisesse por ela, arruinando toda a navegação amazônica. O senador afirmou que até aceitaria a concessão do privilégio a empresários que se propusessem a realizar todas as obras necessárias para facilitar as comunicações pelos rios da região amazônica, uma vez que estas demandariam muito tempo e dinheiro. Não seria, entretanto, este o caso da companhia em questão, que estaria interessada apenas em

---

⁵⁵ *Idem*, pp. 19-22

⁵⁶ *Idem*, pp. 21-22

lucrar com uma atividade fácil recebendo, para isso, grandes favores e privilégios do governo imperial.

Vergueiro argumentou, ainda, contra os sacrifícios que a companhia teria de realizar para não perder o privilégio, caso não iniciasse suas atividades no prazo estipulado:

“Uma das garantias que oferece a empresa é que quando, dentro do prazo marcado, não apresenta as barcas designadas, par obter mais tempo de espera fará o depósito de dez contos de réis em apólices. Veja-se se semelhante disposição não causa riso! Que pena sofre a companhia por tal maneira? Nenhuma. Essas apólices, em lugar de estarem guardadas na gaveta dos empresários, irão para o tesouro, continuando a vencer juros! Eis os grandes sacrifícios a que empresa se comprometerá para obter mais tempo de espera!”⁵⁷

O senador considerou um absurdo uma cláusula que previa um sacrifício por parte dos empresários que mais se parecia com um investimento, uma vez que o pagamento da multa pelo atraso no início da navegação voltaria para a companhia ao final do privilégio corrigido pelos juros vigentes no período em que o dinheiro estivesse nas mãos do governo. Se ficassem guardados nos cofres de algum banco, ou fossem investidos em outras atividades, segundo o senador, certamente estes recursos não ofereceriam tantos rendimentos aos seus donos.

Para Vergueiro a navegação a vapor dos rios amazônicos realmente era uma atividade muito útil, que traria grandes vantagens para o país. Seria exatamente por esse motivo que ele afirmou ser contra a concessão de um privilégio que se tornaria, invariavelmente, um sério obstáculo ao desenvolvimento do norte do país, principalmente no momento em que a região acabava de sair de um período conturbado e começaria a se recuperar das perdas sofridas com a rebelião ali ocorrida. A livre concorrência, neste sentido,

---

⁵⁷ Anais do Senado, sessão de 5 de junho de 1841, p. 90

seria a única forma de garantir que a navegação a vapor efetivamente contribuísse para o enriquecimento do país.⁵⁸

Opinião semelhante defendeu o senador Oliveira e Horta, o marquês de Barbacena. Para ele, era importante que o projeto fosse inteiramente rejeitado, sem nenhuma possibilidade de correção, para que ficasse clara a posição do Senado com relação à concessão de privilégios de exclusividade:

*“Eu acho muito conveniente que o projeto seja rejeitado in limine, e que se firme a opinião de que o Senado é avesso a tais concessões. É isto tanto mais necessário, quanto se observa que a indiscrição, com que se concedem tais privilégios se vai propagando nas assembléias provinciais.”*⁵⁹

Para Barbacena não bastava que o projeto fosse rejeitado. Ele precisaria cair sem qualquer possibilidade de correção, inteiramente, para que esta fato servisse de exemplo para outras instituições – nomeadamente as assembléias provinciais – que estariam tornando rotineiras as concessões de privilégios de exclusividade. Percebe-se, assim, não somente o grau de relacionamento existente entre essas duas esferas do poder, mas também a influência que as decisões tomadas em âmbito central poderiam ter sobre as medidas adotadas em âmbito provincial. Com uma rejeição exemplar por parte dos senadores, entendia Barbacena, os deputados provinciais certamente pensariam duas vezes antes de conceder novos privilégios de exclusividade. Para ele, assim como para Vergueiro e Oliveira, a concessão de privilégios, ao invés de impulsionar o desenvolvimento de indústrias estratégicas, serviria apenas para dificultar o progresso do país.⁶⁰

Para Paula Souza, outro relator da comissão de comércio, o projeto deveria ser rejeitado em primeira discussão porque este estágio do debate deveria tratar apenas da sua utilidade, a qual ele entendia que absolutamente

---

⁵⁸ *Idem*, pp. 88-92

⁵⁹ Anais do Senado, sessão de 3 de junho de 1841, p. 22

⁶⁰ *Idem*, pp. 22-23

não existia. Segundo o senador, não seria vantajoso para o país conceder um privilégio de exclusividade de quarenta anos para uma companhia navegar uma região tão grande quanto a Amazônia, e com tanto potencial de desenvolvimento. Por ser central no texto em debate este dispositivo não poderia ser modificado sem que os empresários perdessem o interesse na atividade, razão pela qual seria absolutamente inútil levar o projeto à segunda discussão.

Paula Souza também via nas experiências anteriores da concessão de privilégios uma forte razão para opor-se ao projeto. Nestes casos citados, as companhias criadas com base em tais privilégios preocupar-se-iam apenas com lucros imediatos e vultosos, o que fazia com que, uma vez conseguidos os favores do governo, tratassem de vendê-los a outros empresários ou então a atuar prescindindo deles. Com isso, libertavam-se das obrigações a que a concessão as havia amarrado:

“As companhias empresárias que entre nós se têm organizado, quase todas têm tido em vista um lucro imediato, e não remoto; a maior parte delas, depois de obter a concessão do privilégio, tratam de o vender, e, se alguma o não faz, prescinde dele. (...)”

Nós, como muito bem notou um nobre senador, não temos, quanto a este objeto, tido as cautelas de outras nações; concedemos o privilégio, ignorando a possibilidade da companhia, e as condições com que pretende servir o público; de maneira que pode muito bem vir a acontecer que quem quiser gozar das barcas tenha de pagar um preço exorbitante.”⁶¹

A área concedida para a atividade dos empresários seria muito grande, segundo o senador. Não faria sentido, para ele, colocar sob um privilégio de exclusividade uma área tão grande quanto o norte do país, na qual apenas uma companhia, incapaz de atuar sobre toda a região, teria o direito de estabelecer linhas de vapor por quarenta anos, excluindo todas as demais

---

⁶¹ *Idem*, p. 30

interessadas. Neste contexto nem mesmo os portos não atendidos pela companhia contratada poderiam ser atendidos por outros empresários, o que certamente traria prejuízos para a população local:

“Temos ainda a considerar que o privilégio é concedido por espaço de quarenta anos, isto, em um país novo, onde o progresso da indústria é rápido; e basta comparar o nosso estado atual com aquele em que nos achávamos, a trinta anos, para reconhecer a verdade desta asserção. Devemos, por conseqüência, esperar que, durante estes quarenta anos que se seguem, ainda mais rápido seja o desenvolvimento; entretanto, os lugares a que não puderem chegar as vantagens da empresa ficarão inibidos de gozar dos benefícios de que outros gozarão.

Assim, pois, me parece que tal empresa não virá a produzir as vantagens que se têm em vista. Primeiramente, não é ela realizável; e mesmo quando levasse certas vantagens a alguns lugares daquela província, viria a ser prejudicial, por isso que embarçaria o estabelecimento de quaisquer companhias que pudessem levar a efeito esses melhoramentos em outros pontos.”⁶²

Para Paula Souza não era verdadeira a afirmação segundo a qual, sem a concessão de privilégios, seria impossível estabelecer a navegação a vapor nos rios amazônicos. Isso poderia ser verdadeiro na época em que os barcos a vapor estavam chegando ao Brasil; no momento, entretanto, esta navegação já seria comum em vários rios do império, o que permitia ao senador acreditar que o capital privado se encarregaria de introduzi-la também em sua porção norte. E mesmo que ficasse comprovado que a concessão de favores seria indispensável para atingir estes objetivos, eles deveriam ser oferecidos a todos que se dispusessem a realizar a empresa, não a apenas uma companhia. Desta forma, segundo o senador, ficaria preservada a concorrência que, ao final das contas, seria a responsável pelo desenvolvimento da região.⁶³

A argumentação de Paula Souza ia no seguinte sentido: o fato de a região amazônica encontrar-se despovoada e, portanto, não possuir muitos produtos

---

⁶² *Idem*, p. 31

⁶³ *Idem*, pp. 29-32

a transportar acabaria servindo de justificativa para a companhia não elevar o número de seus vapores para além do mínimo contratado – onze. Isso não ocorreria, entretanto, se outras empresas estivessem empenhadas em realizar esta atividade. Neste caso, cada empresário faria o melhor possível para tentar derrotar seus adversários, e assim mais vapores sulcariam as águas do Amazonas, o que incentivaria uma maior colonização de suas terras, o que, por sua vez, aumentaria a quantidade de produtos a serem comercializados e transportados levando, assim, ao desenvolvimento de toda a região. Desta forma, em conformidade com o exposto por Vergueiro, concluía Paula Souza:

*“A multiplicidade de tais empresas traria o desenvolvimento da navegação e colonização, e infundiria o desejo da multiplicidade da colonização, base de aumento de produções, e por consequência de progresso de navegação. Mas se isto obsta o privilégio concedido à companhia, é evidente que ela, bem longe de promover a navegação e colonização, vai embarçar; o que se não compadece com os desejos que parece nutrir os nobres senadores.”*⁶⁴

Neste sentido, a conclusão do senador foi clara. Não adiantaria passar o projeto para segunda discussão, uma vez que neste estágio o privilégio necessariamente teria de ser rejeitado. Feito isso, os empresários desinteressar-se-iam da empresa, uma vez que, para Paula Souza, “os que obtém privilégio não tem tenção de realizar a empresa a que se comprometem; o que tem em vista é levá-lo ao mercado para vendê-lo”.⁶⁵

Idênticas posições foram sustentadas pelo senador Holanda Cavalcanti. Para ele, uma vez concedido o privilégio, poderia ocorrer de a região amazônica esperar mais três anos e meio para ver algum barco a vapor sulcar suas águas, no caso de a companhia não iniciar suas atividades no prazo estipulado e pagar a multa prevista para obter mais doze meses de prazo. E

---

⁶⁴ Anais do Senado, sessão de 5 de junho de 1841, p. 76

⁶⁵ *Idem*, pp. 75-78

isso sem que nenhum outro empresário, ou mesmo o governo, pudesse se adiantar para acelerar o processo.

Este é aliás, o ponto principal para o senador. Como a navegação a vapor dos rios amazônicos era entendida como uma atividade estratégica para o país, Holanda Cavalcanti entendia que deveria ser o governo o responsável por iniciá-la, e não particulares. Isto se justificaria, grosso modo, por duas razões. Primeiramente, seria mais econômico para o tesouro que a marinha imperial se encarregasse da tarefa. Assim, gastar-se-ia com a aquisição dos novos vapores, mas ficava o governo desobrigado de arcar com os prejuízos advindos da concessão de grandes e onerosos favores:

“Julgo que o tesouro público poderia deixar de fazer muitas despesas que presentemente faz, aplicando-se esse dinheiro à introdução de máquinas de vapor no nosso país. Ouso até pensar que era mais econômico que a repartição da marinha mandasse fazer a navegação do interior antes por barcos de vapor do que por navios armados, e creio que mesmo no Pará isto podia ter lugar.”⁶⁶

Em segundo lugar, os resultados advindos de uma navegação realizada pelo governo seriam mais positivos, porque esta instituição saberia atender melhor aos interesses do país. Neste sentido, Holanda Cavalcanti cita o caso da província do Pará. Refere que nos seus rios, por aquela época, estariam estacionados entre sete e quinze barcos de vapor a vela, que demandariam grandes somas em sua manutenção e se desgastariam rápido pelas condições climáticas da região. Segundo o senador, se ao invés de despender dinheiro com a manutenção destes barcos ou com a concessão de favores para que particulares introduzissem a navegação a vapor na região o próprio governo central se encarregasse de construir, armar e enviar dois vapores para a região, alcançaria uma grande economia para os cofres públicos. Além disso, esses vapores seriam muito mais úteis à administração provincial, por facilitar as comunicações entre as regiões mais distantes e a capital e por servir de

---

⁶⁶ Anais do Senado, sessão de 3 de junho de 1841, p. 33

elemento dissuasório de rebeliões e desordens. Dois vapores, assim, atingiriam os mesmos objetivos que os senadores defensores do projeto pretendiam alcançar com a concessão do privilégio de exclusividade por quarenta anos:

“Ora, Sr. Presidente, não poderíamos fazer isto já? Estará o nosso tesouro tão tísico que não possa converter as despesas que a marinha faz nesses vasos de guerra para compra de dois ou três barcos de vapor? Eu prefiro, neste caso, a ação do governo à dos particulares.”⁶⁷

Esta declaração adquire maior extensão quando se constata que, na mesma época, o governo paraense estava se desdobrando em pedidos ao governo central para que fosse dotado de barcos a vapor utilizando os mesmos argumentos de Holanda Cavalcanti, como será analisado na segunda parte deste trabalho.⁶⁸ Tem-se aqui portanto um senador, membro da mais alta elite política imperial e da câmara vitalícia, ecoando as solicitações formuladas pelo governo provincial paraense, em um claro indício de articulação entre estas duas esferas do poder. Ao mesmo tempo, como ver-se-á adiante, o Poder Executivo central também estava engajado no atendimento, ainda que parcial, destas demandas. Vislumbra-se assim, no tocante à temática da navegação a vapor no rio Amazonas na década de 1840, uma complexa articulação entre as diferentes esferas da burocracia administrativa imperial que tinha por objetivo o atendimento das necessidades locais.

Para o senador, portanto, o melhor a ser feito para fortalecer a navegação a vapor no país não seria conceder privilégios de exclusividade a companhias de particulares, mas sim contratar profissionais estrangeiros – uma vez que no país ainda não existia esta classe de profissionais – capazes de construir e consertar vapores no país e de treinar uma mão-de-obra nacional qualificada para isso:

---

⁶⁷ *Idem.*

⁶⁸ Ver pp. 258-269

*“Portanto, o que nos convém não é esperarmos por companhias, nem acredito eu por companhias com privilégio exclusivo se promoverá a navegação por vapor. O que devemos fazer é chamar ao país fabricantes que possam consertar as máquinas, que nos ensinem a fabricá-las; isto é, sem dúvida, muito mais econômico do que aquele que se tem praticado.”*⁶⁹

Finalmente, segundo Holanda Cavalcanti, seria temerário conceder privilégios relativos ao território brasileiro sem primeiro o conhecer muito bem. Como ainda eram falhas as informações existentes a este respeito, o senador achava prudente que não se fizesse nada sobre o assunto até que novos estudos fossem realizados.⁷⁰ É interessante perceber aqui como Holanda Cavalcanti, um destacado liberal com relação a vários temas, defendia, com relação à navegação a vapor do Amazonas, uma posição de ingerência direta do Estado na realização desta atividade. Isso permite refletir sobre o posicionamento partidário e ideológico dos políticos imperiais com relação aos diversos temas relacionados ao processo de constituição do país. Este discurso de Holanda Cavalcanti permite inferir que, longe de adotar uma postura político-ideológica estática com relação a toda e qualquer tema, estes homens posicionavam-se de acordo com as características e implicações específicas das decisões a serem tomadas. Assim, o liberal Holanda Cavalcanti assumia posição, neste caso, difícil de sustentar à luz da teoria econômica liberal predominante do século XIX.

Finalmente, Costa Ferreira assumiu a tribuna na sessão de 5 de junho apenas para reforçar os argumentos já apresentados, especialmente o de Holanda Cavalcanti acerca da conveniência de, ao invés de despender dinheiro com favores e privilégios, construir e estacionar no Pará dois vapores para auxílio à administração provincial.⁷¹ Para fortalecer esta posição referiu os esforços do presidente da província, Soares de Andréa, no sentido de conseguir que esta medida fosse tomada sem obter, entretanto, o atendimento de seus pedidos:

---

⁶⁹ Anais do Senado, sessão de 3 de junho de 1841, p. 34

⁷⁰ *Idem*, pp. 32-37

⁷¹ *Idem*, pp. 97-98

“O Sr. Andréia, quando presidia o Pará, tentou formar uma companhia para este fim; mas como hoje desgraçadamente os presidentes também andam por vapor, e apenas chegam a uma província, são logo demitidos sem mesmo terem tido tempo de desarrumar seus baús, nada se pode fazer de bom; os ministérios a cada passo se mudam, e apenas entra um novo, a primeira coisa de que se cuida, é de mudar todos os presidentes das províncias. E tudo anda nesta terrível alternativa.”⁷²

Neste excerto fica claro qual é, para o senador, a principal causa pela qual não apenas o presidente Andréia, mas todos os presidentes de província, não conseguiam levar a bom termo seus projetos. O pouco tempo disponível para ocupação do cargo, em parte por conta do processo de rodízio em cargos públicos em parte devido às repetitivas mudanças de gabinete, acabou tornando-se, aos olhos de Costa Ferreira, um dos principais obstáculos para a realização de uma boa administração a nível provincial.

Para os senadores defensores do projeto em discussão, a navegação a vapor da região amazônica era fundamental para o país e deveria ser incentivada, razão pela qual o projeto em discussão deveria, ao menos, passar para a segunda discussão onde, em uma análise de cada artigo separadamente, poderia passar pelas correções que fossem julgadas pertinentes.

Neste sentido, Saturnino da Costa foi o primeiro a combater o parecer apresentado pela comissão de comércio. Para ele, o projeto não poderia ser classificado como inconstitucional, uma vez que, embora não estivesse inventando a atividade que iria realizar, a companhia iria, contudo, introduzi-la em uma região onde ainda não existia, razão pela qual poderia gozar do privilégio de exclusividade previsto pelo parágrafo 26 do artigo 179 da Constituição. Além do mais, se fosse aceita a interpretação dada pela comissão a este artigo, nenhuma concessão de privilégio poderia ser

---

⁷² Anais do Senado, sessão de 7 de junho de 1841, p. 135

concedida no país, e todas as até então realizadas teriam de ser reputadas ilegais:

“Pelo que diz respeito à inconstitucionalidade que a comissão julga encontrar na concessão do exclusivo por 40 anos, direi que o Poder Legislativo é o competente para interpretar a constituição; parecendo-me que essa disposição constitucional se não tem entendido como pensa a nobre comissão, por isso que vários privilégios exclusivos se têm concedido a outras companhias em iguais circunstâncias, como por exemplo de Niterói. Quando se lhe permitiu o exclusivo da navegação por vapor na província do Rio de Janeiro, não se julgou por esta maneira atacar a indústria, não se supôs que pudesse haver outros empresários que tentassem empreender a mesma navegação, entrando em concorrência com aquela companhia. Além desta e outras, empresas há da mesma natureza, que têm privilégios exclusivos.”⁷³

Como se verá, a utilidade da navegação que se pretendia estabelecer, aliada a existência de companhias formadas anteriormente com objetivos semelhantes, foi um dos principais argumentos dos senadores que defenderam que o projeto discutido passasse, ao menos, à segunda discussão.

A extensão da área concedida aos empresários, na qual eles poderiam realizar sua atividade e gozar da concessão das terras devolutas para a criação de colônias e da posse de todas as minas que encontrasse e efetivamente explorasse, foi outro ponto rejeitado pela comissão de comércio. Segundo Saturnino, dada a grande extensão territorial do país e a existência de grande extensão de terras incultas, a área concedida à companhia não seria tão grande assim. E mesmo que fosse seria uma região que receberia diretamente os benefícios da nova navegação a vapor, o que apenas deporia a favor, e não contra a concessão prevista. O senador afirmou não entender que o projeto estava perfeito. E essa era a razão pela qual defendia que passasse à segunda discussão, onde poderia ser alterado conforme o Senado melhor entendesse.⁷⁴

---

⁷³ Anais do Senado, sessão de 3 de junho de 1841, p. 17

⁷⁴ *Idem*, pp. 16-18

Saturnino defendeu ainda que a companhia que seria criada, dada a natureza incerta da atividade que realizaria, não teria como prever com antecedência o lucro que teria com a navegação, nem quando esse lucro começaria a acontecer. Esta razão também justificaria a concessão dos privilégios previstos no projeto, como uma forma de minimizar as chances de prejuízo que os empresários teriam de enfrentar necessariamente.

“Poderá esta companhia calcular o lucro que tirará da empresa? Certamente que não. Não digo que seja nova a navegação por vapor, mas é nova nos lugares onde ela vai efetuar-se. Portanto, quem tem de, em uma empresa destas, arriscar capitais, é necessário que tenha a garantia do tempo, para no futuro vir a tirar interesses que no começo da empresa não pode obter. Eu estou em que agora é que se pode conceder com mais alguma razão o privilégio, porque esta empresa não tem a probabilidade do lucro, que teve a de Niterói.”⁷⁵

Para diminuir os temores de que a companhia criada iria se tornar senhora de toda a navegação amazônica, Saturnino lembrava que o privilégio concedido limitar-se-ia à navegação a vapor, ficando todas as demais formas de comunicação até então realizadas na região a salvo do exclusivismo. Mesmo que essas comunicações não fossem suficientes para suprir as necessidades da província do Grão-Pará – daí a necessidade do estabelecimento de uma companhia de navegação a vapor – ficaria, segundo o projeto, respeitada a sua existência nos mesmos termos em que havia ocorrido até então.

O senador pelo Mato Grosso defendeu ainda que a navegação do Amazonas não era uma atividade tão fácil quanto os opositores do projeto pensavam. Pela existência de numerosas cachoeiras que dificultariam a navegação de barcos a vapor, a companhia seria obrigada a realizar grandes obras de desobstrução que seriam também muito úteis ao país. Seria apenas com a realização destas obras que o povoamento da região e a concorrência

---

⁷⁵ Anais do Senado, sessão de 5 de junho de 1841, pp. 80-81

pelo seu comércio ocorreriam, e seria exatamente isso que o projeto buscava promover, através da concessão de favores para que os empresários contratados tomassem a si a empreitada:

“Srs., a empresa não é tão fácil como se apresenta; para se levar a efeito tal navegação, é necessário romper inumeráveis cachoeiras. Rompê-las a cargo do Estado! E para quê? Os rios atualmente não tem concorrência de navegação, e para que a haja, é necessário que o interior da província se povoe. E concorrerá este projeto para a povoação, ou não? Eu digo que sim, porque nenhum lavrado industrioso ou proprietário se irá estabelecer no interior da província, uma vez que se não antolhem grandes vantagens, as quais são inerentes à facilidade de comunicação, e só podem realizar-se na vizinhança do litoral.”⁷⁶

A possibilidade de venda do privilégio concedido a outras companhias – outro argumento levantado pelos opositores do projeto – era entendida como algo bom por Saturnino. Para ele tal venda, uma vez concretizada, significaria apenas o repasse de uma série de favores e obrigações a outros empresários mais interessados na empresa contratada, o que de forma alguma poderia lesar os interesses do país. Afinal de contas, perguntou o senador, que diferença faria se a navegação fosse realizada “por Paulo ou por Pedro”?

Em suma, para o senador, a navegação a vapor na região amazônica era de vital importância para o país, e devido às dificuldades de sua realização justificava que o governo oferecesse condições bastante vantajosas aos empresários que se dispusessem a realizá-la⁷⁷. O privilégio de exclusividade por quarenta anos, tão atacado pela oposição, adquiria nesse sentido a função de principal incentivo a uma atividade que até então não havia sido realizada por completa falta de atrativos, não oferecendo, por isso, nenhum dos riscos apontados por alguns de seus colegas:

---

⁷⁶ *Idem*, pp. 81-82

⁷⁷ *Idem*, pp. 80-83

“A navegação proibida é a de vapor, a qual até agora se não tem ali intentado; e quem há de mandar vir um barco de vapor para navegar naqueles rios? Com que fim? Que gêneros há de conduzir? Que passageiros? Eu não posso conceber o que possa mover um especulador qualquer a mandar vir barcos de vapor para fazer a navegação do Amazonas. Só estes (os empresários) que se propõem a povoar o interior da província, é que podem ter e realizar essa idéia.”⁷⁸

O senador Manuel Alves Branco também defendeu que o projeto apresentado deveria passar, ao menos, à segunda discussão. As razões apontadas para isso foram a possibilidade de emendas e correções aos dispositivos que a casa julgasse improcedentes, e a possibilidade apresentada pelo texto discutido de que largas extensões de terra até então incultas passassem a ser cultivadas por uma companhia criada exclusivamente para esse fim. O senador estava se referindo, aqui, à doação das sesmarias para criação de colônias de europeus na região compreendida pelo contrato, tarefa que Alves Branco entendia que não poderia ser realizada sem a concessão de grandes favores aos empresários contratados:

“Eu julgo que este projeto pode passar emendado, e por isso deve passar à segunda discussão. Se tivéssemos uma lei de sesmaria ou houvéssemos procedido como nos Estados Unidos, onde se faz divisão de terras para se darem a quem quiser trabalhar, isto dispensaria o fazerem-se concessões desta natureza; mas, na falta desses sistemas, o único meio que temos de rotear as terras é o de conceder privilégios a companhias que se estabelecerem para esse fim.”⁷⁹

O senador baiano também entendia, como Saturnino, que o projeto apresentado não deveria ser aprovado exatamente como estava redigido. Neste sentido, antecipou que deveria ser alterado o artigo que previa a doação de quaisquer minas descobertas e efetivamente exploradas pela companhia nos primeiros dez anos do privilégio – embora entendesse que desse favor não

---

⁷⁸ *Idem*, p. 83

⁷⁹ Anais do Senado, sessão de 3 de junho de 1841, p. 18

poderia advir mal algum ao país, e defendeu que se criassem outros, que obrigassem a companhia a aplicar os seus capitais na atividade contratada o quanto antes, e que a proibisse de repassar os deveres e privilégios concedidos pelo governo. Desta forma, o senador acabou por defender uma idéia que remete novamente ao tema do posicionamento partidário dos políticos imperiais, por ter sido proferida por um liberal destacado como Manuel Alves Branco:

“Eu estou persuadido mesmo que a franqueza absoluta que temos de comércio tem-nos feito menos bens do que teríamos conseguido com um sistema de franqueza relativa, isto é, se tivéssemos também aplicado o sistema proibitivo, não absoluto, em maior escala, do que atualmente o podemos fazer.”⁸⁰

Alves Branco referiu, como defesa da sua posição, já haver ter redigido uma memória sobre a questão da navegação do rio Amazonas, onde defendia a mesma posição sustentada no debate. Para o senador não seria possível considerar o projeto apresentado como inútil, uma vez que ele seria “toda utilidade”. Quanto à questão da constitucionalidade do mesmo afirmou que nem entraria na discussão, uma vez que julgava que ela já estivesse resolvida pelas decisões anteriores do parlamento.⁸¹

A discussão sobre a constitucionalidade do projeto apresentado, embora curta, é bastante ilustrativa do processo pelo qual eram construídas as interpretações da lei máxima do país. Combatendo a idéia de inconstitucionalidade do projeto discursaria, ainda, o senador Vasconcelos. Para ele, o simples fato de um empresário gastar tempo e recursos com a elaboração de estratégias para a introdução de uma atividade até então não realizada em determinada região do país já o faria digno de receber o privilégio de exclusividade previsto no parágrafo 26 do artigo 179, segundo o qual apenas os inventores poderiam gozar de tal concessão. Segundo o senador, a

---

⁸⁰ Anais do Senado, sessão de 5 de junho de 1841, p. 86

⁸¹ Anais do Senado, sessão de 3 de junho de 1841, pp. 18-19

palavra “inventor”, no caso em questão, poderia ser equiparada à palavra “introdutor”, sem que com isso ficasse prejudicada a inteligência do artigo constitucional.

Além disso, para Vasconcelos o que a Constituição garantia, através do seu parágrafo 24º do artigo 179, é que nenhuma forma de trabalho poderia ser vedada a qualquer súdito da coroa. Ora, segundo o senador o que o projeto estaria fazendo não era vedar determinada espécie de trabalho a quem quer que fosse, mas exatamente incentivar o surgimento de novas ocupações em uma região até então carente delas:

“O parágrafo 24 do artigo 179 da Constituição não permite que se proíba gênero algum de trabalho, cultura, indústria ou comércio, uma vez que não se oponha aos costumes, à segurança e saúde dos cidadãos. Ora, deste artigo eu não deduzo doutrina contrária ao monopólio; o que vejo é que se não proíbe trabalho algum; o projeto, pelo contrário, o acoroçoa em vez de o proibir; mas, quando mesmo fosse outra a inteligência da Constituição, não se segue que se não pudesse por algum tempo suspender o exercício de um direito que se não exerce, para se preparar um futuro em que pudesse ser amplamente exercido.”⁸²

Finalmente, Vasconcelos argumentou com a soberania brasileira sobre os rios que cortam seu território. Assim, para ele, seria um direito incontestável da nação fazer o uso que quisesse dos rios sob sua soberania. Neste sentido, seria plenamente aceitável o aluguel destes mesmos rios a quaisquer particulares com a exclusão de outros. O senador argumentou que mesmo que todas as suas idéias estivessem erradas o primeiro artigo – o que previa a concessão do privilégio de exclusividade – poderia ser alterado por uma lei ordinária ou mesmo retirado do corpo do texto por inconstitucionalidade, sem que, no entanto, fossem prejudicados os seus demais dispositivos.

O senador Vergueiro não concordava com essa posição. Para ele, o parágrafo 24 do artigo 179 era explícito: nenhum gênero de indústria poderia

---

⁸² *Idem*, pp. 24-25

ser proibido a quaisquer cidadãos brasileiros. A única exceção aceita era a presente no parágrafo 26, e que permitia a concessão de privilégio de exclusividade aos inventores, e apenas no tocante ao uso de suas invenções. Ora, para o senador paulista os empresários beneficiados pelo projeto não estavam inventando uma atividade nova, e nem a estavam introduzindo no país, uma vez que ela já estaria amplamente disseminada. Neste sentido, não se justificaria de forma alguma a concessão do privilégio prevista pelo projeto:

“Mas, acaso se pode dizer que estes empresários sejam inventores? Não. Mas é só a estes que a Constituição se refere; e não vejo que – introdução – seja a mesma coisa que – invenção –; nem sei como semelhante coisa entre em dúvida! Ora, o Corpo Legislativo, atendendo a que os introdutores poderiam trazer alguma utilidade ao país, e vendo que, pela Constituição, não se lhes podia dar as garantias que se concedem aos inventores, lhes prometeu, pela lei de 28 de agosto de 1830, certas remunerações; mas estes empreendedores, nem introdutores são.”⁸³

Já para Lopes Gama, a classificação do privilégio como uma medida inconstitucional significava um ato de censura de toda a prática anterior do Poder Legislativo, que já havia realizado várias concessões de teor semelhante e, portanto, não poderia ser aceita como um argumento válido:

“Além disto, o argumento do nobre senador é contrário à opinião do Corpo Legislativo, que não tem considerado que a concessão do exclusivo seja um ato inconstitucional. Sustentar o contrário é fazer uma censura ao seu procedimento; o que eu não posso admitir: por isso, não me cansarei mais em rebater este argumento do nobre senador.”⁸⁴

Alves Branco, por sua vez, preferiu acusar, em tom de desabafo, uma prática recorrente no parlamento brasileiro:

---

⁸³ Anais do Senado, sessão de 5 de junho de 1841, p. 89

⁸⁴ *Idem*, pp. 92-93

“Quanto à questão da constitucionalidade, eu direi que, em verdade, gosto muito do costume inglês que santifica os arestos; poupa-se com isto imenso tempo, que pode ser aproveitado em se fazerem outras coisas: nós não temos nunca princípios certos; o que acontece é que tudo fica vacilante; há trinta mil decisões de inteligências da Constituição, mas essas inteligências constantemente são atacadas; eu não posso estar por isso; eu quisera que houvesse no país coisas invariáveis, decisões fixas, sobre o que nunca mais se tratasse de gastar tempo com dar-se uma nova inteligência.”⁸⁵

Portanto, para o senador, não faria sentido continuar discutindo um tema que já havia recebido tratamento do Legislativo. Discutir a constitucionalidade de uma concessão que já havia sido realizada várias vezes, com o aval do parlamento, parecia uma perda de tempo inútil e desnecessária.

O fato é que, mesmo constando do parecer da comissão de comércio, e tendo acirrado os ânimos de alguns senadores, a questão da constitucionalidade do projeto, ainda que retomada algumas vezes mais tarde, acabou perdendo muito de sua força no momento em que o senador Paula e Souza, um dos relatores da comissão e, portanto, contrário ao contrato de navegação, reconheceu que, para ele, o caráter ilegal do projeto não estava claro, bem como para os demais membros da comissão, razão pela qual ele se reservaria o direito de não opinar sobre o assunto.⁸⁶ Esta afirmação deu margem para que os senadores favoráveis ao projeto também não tratassem mais do assunto, afirmando que o fato de um dos relatores da comissão ficar em dúvida sobre o tema já era indício suficiente de que a acusação de inconstitucionalidade era improcedente.

Além de Saturnino e Alves Branco, o senador Vasconcelos também defendeu a passagem do projeto para segunda discussão. Para ele, a aprovação deveria ser feita por uma questão de regimento, uma vez que ninguém poderia duvidar da utilidade da introdução da navegação a vapor no

---

⁸⁵ *Idem*, pp. 99-100

⁸⁶ Anais do Senado, sessão de 3 de junho de 1841, p. 30

Amazonas, sendo que a esta única questão deveria se ater a primeira discussão do projeto. Além do mais, para o senador o único ponto ao qual a comissão se opôs foi a concessão do privilégio de quarenta anos, o que era muito pouco para se rejeitar todos os demais dispositivos do texto.

Para Vasconcelos, mesmo um princípio econômico largamente aceito no mundo – como o da defesa da livre concorrência – deveria ser adequado às condições específicas do império. Neste sentido, seria fundamental para o país o estabelecimento da navegação a vapor na região amazônica, razão pela qual, se preciso fosse, a teoria deveria ser sacrificada em prol do atendimento desta necessidade. O senador preferiria que o próprio governo tomasse a si a tarefa de introduzir tal atividade, mas dadas as condições das finanças do país, entendia que todos os esforços deveriam ser feitos para tornar a empresa atraente para o capital privado, uma vez que mesmo nos países mais poderosos do mundo foram necessárias concessões de privilégios para que algumas indústrias se desenvolvessem:

“As nações mais civilizadas vão, pouco a pouco, convertendo a sua marinha em marinha de vapor; já os franceses estabeleceram os paquetes de vapor no Mediterrâneo, com o intuito de armarem estes paquetes logo que haja guerra marítima. A Inglaterra, que pretende o domínio do mar, não se tem descuidado em matéria de tanta importância. Eu, portanto, julgo que não há sacrifício pesado, quando se trata de adquirir para nosso país estes meios de comunicação, estes meios de defesa e de civilização. (Apoiados) Entendo que se devem modificar os princípios absolutos de economia política, em obséquio da navegação por vapor; reconheço, com a ilustre comissão, o odioso dos privilégios; quisera que já nos achássemos em estado de os dispensar; mas dispensá-los quando principiamos nossa vida industrial, é o que não me parece próprio.”⁸⁷

Para Vasconcelos, não seria procedente a crítica dos opositores do projeto de que o privilégio, se concedido, deveria ser oferecido a todos os empresários que se interessassem na navegação, e não a apenas uma

---

⁸⁷ *Idem*, p. 27

companhia. O caso da Inglaterra, no qual o costume também era conceder favores aos empresários que os pediam, e não a todos, seria um exemplo do acerto deste argumento. Afinal, segundo a lógica do senador, se no país mais bem-sucedido economicamente do mundo a prática era essa, seria lógico imaginar que essa era a forma correta de criar companhias para realização de atividades estratégicas.

Finalmente, o senador voltou ao argumento de que a ação da companhia não seria tão simples como se imaginava, uma vez que, para auferir lucro da navegação a vapor ela teria de criar todo um contexto favorável até então inexistente na região, o que exigiria o dispêndio de altas quantias financeiras e a realização de obras que favoreceriam não apenas a ela, mas a todo o país. Assim, segundo Vasconcelos:

“A que, pois, prejudica o estabelecimento desta companhia para a navegação de rios que, pela maior parte, não são navegáveis, e que, a não admitirmos esta ou semelhante medida, continuarão no estado em que se acham?”⁸⁸

Carneiro de Campos possuía opiniões semelhantes. Para ele nenhum senador havia contestado ainda a conveniência da navegação a vapor na região amazônica, razão suficiente para que a primeira discussão fosse dada por encerrada e o projeto passasse para a segunda, onde seria analisado e discutido de forma mais aprofundada. O senador pela Bahia argumentou com a idéia de que, mesmo possuindo grandes riquezas a região não havia sido desenvolvida nem por portugueses nem por brasileiros – após a independência – razão pela qual teria chegado ao extremo da miséria e da guerra civil.

Para o senador, a prática de recusar projetos sem ao menos discuti-los convenientemente poderia ser perigoso para os interesses do país. Desta forma, o parlamento acabaria “desanimando” ainda mais o já enfraquecido “espírito de empresa”, o que acabaria provocando a ocorrência de dificuldades

---

⁸⁸ Anais do Senado, sessão de 3 de junho de 1841, p. 46

maiores para a contratação de empresários particulares dispostos a introduzir empresas necessárias para o país. Um exemplo disso, segundo Carneiro de Campos, seria o projeto apresentado pela companhia de navegação de Nova York para a criação de linhas de vapores no rio Amazonas na década de 1820, recusada precocemente por temores da presença estrangeira na região – principalmente do senador Visconde do Cairú, segundo Carneiro de Campos – e que acabou acarretando um “esquecimento” da questão por quase vinte anos, até que o projeto então em discussão fosse apresentado. Além do mais, o projeto possuía a seu favor o fato de ter sido aprovado pela Câmara dos Deputados, o que, para o senador baiano jamais poderia ser ignorado:

“Ora, se rejeitarmos projetos sobre projetos, o resultado há de ser desanimar o espírito de empresa; e, longe de se desenvolver, ficará em embrião esse elemento de riqueza! Este projeto tem em seu favor o assentimento da outra câmara, que está mais em contato com o país; e se ela o adotou, é porque reconhece as grandes vantagens que oferece para o desenvolvimento da riqueza nacional.”⁸⁹

A opinião da câmara, para Carneiro de Campos, equivalia praticamente à opinião da nação brasileira. Expressava assim a crença no papel da câmara como representante da opinião da maioria da população, uma vez que estaria em contato mais direto com ela, ao se submeter periodicamente ao crivo de sua aprovação – expressa pela possibilidade de reeleição dos deputados ou de sua derrota nas urnas – e tornando-se, portanto, depositária fiel de suas reivindicações. Portanto, a aprovação do projeto na câmara deveria ser considerado pelos senadores como indício da vontade nacional.

O senador baiano afirmou que também era contra o projeto no início dos debates, mas acabou convencendo-se da necessidade de aprová-lo em primeira discussão ao perceber que todos os empresários que pediam o privilégio eram nacionais, e que a exclusividade por quarenta anos seria apenas para a navegação a vapor – até então inexistente na região – e em

---

⁸⁹ Anais do Senado, sessão de 5 de junho de 1841, p. 84

nada afetaria a navegação a vela então comum nos rios amazônicos. Finalmente, o senador reforçou os argumentos de que, sem a concessão de favores pelo governo, não seria possível desenvolver as empresas indispensáveis para o país pela falta do “espírito de empresa” entre os capitalistas nacionais, e de que quarenta anos não seria um tempo tão grande para o privilégio, uma vez que esse período não significaria quase nada na história de um país e os sacrifícios que os empresários teriam de fazer compensariam este favor.

Mesmo com os argumentos favoráveis à concessão dos favores para que Diogo Sturz e os demais empresários inaugurassem a navegação a vapor na região amazônica, ficava cada vez mais claro para os senadores envolvidos no debate que o projeto corria sério risco de ser rejeitado na primeira discussão. Percebendo isto, Manuel Alves Branco apresentou ao plenário, na sessão de 5 de junho de 1841, um requerimento para que o governo apresentasse mais informações sobre o tema em discussão, preferencialmente com a inclusão das posições mantidas pela presidência e pelos deputados provinciais do Pará.⁹⁰ Após novos discursos favoráveis e contrários ao requerimento e ao projeto, o senador acabou pedindo, na mesma sessão, a retirada de seu requerimento, por afirmar que o presidente da sessão não estava permitindo que ele o defendesse como achava necessário.⁹¹

Entretanto pouco depois outro senador favorável ao projeto, Lopes Gama, tornou a pedir que se requisitasse do governo mais informações acerca do assunto.⁹² Outro requerimento com este teor foi, então, apresentado por Saturnino – também favorável ao projeto – no início da sessão de 7 de junho de 1841.⁹³ Os debates sobre este novo requerimento estenderam-se pelo restante da sessão, novamente com os dois grupos de parlamentares reafirmando e fortalecendo suas argumentações anteriormente apresentadas. A votação realizou-se na sessão de 8 de junho, e o requerimento acabou

---

⁹⁰ *Idem*, p. 88

⁹¹ *Idem*, p. 100

⁹² *Idem*, p. 103

⁹³ Anais do Senado, sessão de 7 de junho de 1841, p. 132

sendo aprovado pela maioria dos senadores.⁹⁴ Ficariam, portanto, adiados os debates até que o governo central, através do ministério do Império, enviasse ao Senado mais informações relativas à navegação a vapor no norte do país.

Da votação realizada em junho de 1841 até o momento em que o projeto voltou à discussão ocorreram na Corte do Rio de Janeiro nada menos do que vinte e seis mandatos de ministros do Império, de ambos os partidos políticos e também da liga progressista, sem que nenhum respondesse ao requerimento aprovado no Senado. Foi um período de quase vinte e três anos durante os quais o senador Manuel Alves Branco, um dos maiores defensores do texto e propugnador de um requerimento idêntico ao aprovado, ocupou a cadeira em nada menos do que quatro oportunidades, tendo sido o primeiro a ocupar o cargo de presidente do conselho de ministros, entre maio de 1847 e março de 1848, sem ter dado prosseguimento aos debates em que esteve tão envolvido.

Na retomada da discussão, na sessão de 19 de janeiro de 1864, foi lido pelo secretário um resumo do que havia acontecido com o projeto desde a leitura dele até aquela data. Após as discussões dos dias 3, 5, 7 e 8 de junho, o Senado recebeu, em 17 de junho, uma representação do cidadão paraense João Francisco de Madureira Pará contra a concessão dos favores e do privilégio. Além disso, teriam sido pedidas novas informações em 4 de agosto de 1847, e uma segunda via do documento teria sido emitida em 1862. A opinião emitida pelo governo acerca do projeto foi a de que ele teria perdido sua validade com a lei 586 de setembro de 1850, com a qual ficou habilitado para incentivar a navegação a vapor no rio Amazonas, e pelo contrato assinado com Irineu Evangelista de Souza que teria iniciado esta empresa em 1853.⁹⁵ Por conta disso e sem mais nenhum comentário acerca de um tema que havia causado tanto debate no Senado tanto tempo antes, o projeto foi, finalmente, rejeitado em uma rápida votação realizada na sessão de 25 de janeiro de 1864.⁹⁶

---

⁹⁴ Anais do Senado, sessão de 8 de junho de 1841, p. 140

⁹⁵ Anais do Senado, sessão de 19 de janeiro de 1864, pp. 47-48

⁹⁶ Anais do Senado, sessão de 25 de janeiro de 1864, p. 80

Capítulo 2 – Os debates de 1853 no parlamento

Foi necessário esperar treze anos após os principais debates acerca do projeto apresentado pelos empresários João Diogo Sturz, Joaquim Antônio Pinheiro e Nuno Nery de Carvalho, para que o assunto da navegação a vapor no rio Amazonas voltasse a ser considerado seriamente no parlamento brasileiro. Os tempos eram outros, o governo imperial demonstrava maior interesse em promover o comércio da região norte do país, e uma lei aprovada em setembro de 1850 dava ao Poder Executivo a autonomia necessária para contratar empresários interessados em iniciar esta atividade.

Neste sentido, o ano de 1853 marcou um recrudescimento das discussões acerca da navegação do rio Amazonas na Câmara dos Deputados, motivadas pelo decreto 1037 de 30 de agosto de 1852, no qual o governo imperial concedeu a Irineu Evangelista de Souza o direito de fundar uma companhia para realizar a dita navegação. O decreto previa a concessão por parte do governo de uma subvenção pecuniária acrescida de um privilégio de exclusividade que deveria vigorar pelos próximos trinta anos. Além disso, previa também a cessão das terras necessárias para a fundação de sessenta colônias nas margens do rio, a serem habitadas por índios ou imigrantes estrangeiros, além de um terreno no qual deveria ser construído um dique na cidade de Belém.

Em contrapartida, a companhia ficava obrigada a manter linhas de vapores regulares no rio Amazonas, a nunca operar com um capital inferior a mil e duzentos contos de réis (1,200:000\$000) e a fundar e manter as sessenta colônias nas margens deste rio, tão logo fosse obtida a aprovação do poder Legislativo⁹⁷.

O decreto foi submetido à Câmara dos Deputados para aprovação, sendo enviado para análise da comissão de comércio, indústria e artes, formada pelos deputados Viriato Bandeira Duarte (Mato Grosso), Augusto

---

⁹⁷ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 11 de julho de 1853, pp. 152-153

Frederico de Oliveira (Pernambuco) e Frederico de Almeida e Albuquerque (Paraíba). No voto emitido por esta comissão em 9 de julho de 1853, e apresentado à câmara dois dias depois, aprovava-se a concessão das terras feita pelo governo, tanto para a fundação das colônias como para a construção do dique em Belém. Permitia-se ainda à companhia alienar e contratar os ditos terrenos com empresas de colonização, famílias ou indivíduos para transferência de colonos, nacionalizar os seus vapores independentemente da sua origem, sendo a sua aquisição isenta dos direitos relativos à transferência de propriedade ou matrícula, e sua tripulação tratada com os mesmos direitos devidos às de embarcações nacionais. O voto não dizia nenhuma palavra acerca da concessão pelo governo da subvenção pecuniária, nem do privilégio de exclusividade por trinta anos⁹⁸.

Nas discussões acerca deste decreto várias questões levantadas pelos deputados auxiliam no entendimento da organização do Estado Imperial brasileiro e dos projetos que cercavam a problemática da inserção da região norte do país no conjunto da nação. Aqui surgiram, discurso após discurso, desde argumentações relacionadas à conveniência do estabelecimento da navegação a vapor no rio Amazonas – unanimemente defendida pelos representantes de diferentes províncias, até falas emocionadas acerca da difícil e por vezes incerta relação entre os poderes Executivo e Legislativo. A discussão polarizou-se em torno da defesa e da negação do privilégio de exclusividade concedido a Irineu Evangelista de Souza. Ao mesmo tempo em que estes deputados estavam discutindo uma questão concreta, estavam também pensando nos termos mais amplos de um projeto nacional, ao passo em que dialogavam ainda com os interesses e projetos das elites provinciais que pretendiam representar. A equação entre estes elementos levou a uma situação de grande tensão entre os grupos de parlamentares, que só se resolveu com a decisão pela reforma do contrato originalmente firmado entre o governo e Irineu Evangelista de Souza. O poder Executivo teve, então, de recuar de uma decisão anteriormente tomada diante das discussões e pressões do poder Legislativo, especificamente da Câmara dos Deputados.

---

⁹⁸ *Idem.*

2.1. Navegar para desenvolver

Ainda que de forma embrionária, a historiografia brasileira contemporânea está demonstrando um interesse cada vez maior pelo tema da navegação do rio Amazonas e sua abertura às nações amigas em 1867. No entanto, ainda que alguns textos estejam surgindo com a preocupação de analisar este processo – mesmo que de forma indireta -, ainda é bastante comum que o parlamento seja deixado completamente de fora desta análise ou, no máximo, seja considerado apenas parcialmente e com sua importância reduzida.

Neste sentido, um texto importante sobre o tema é o artigo de Almir Chaiban El-Kareh, *A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas e a defesa da Amazônia brasileira: “o imaginado grande banquete comercial”*⁹⁹. Neste artigo, o autor procura analisar os motivos que teriam levado à contratação da companhia de Irineu Evangelista de Souza para a navegação a vapor do rio Amazonas, valendo-se para isso de uma valiosa documentação que inclui atas do Conselho de Estado, anais do Senado imperial, relatórios anuais aos acionistas da companhia, entre outros.

Para El-Kareh, o principal motivo que teria levado o governo imperial a contratar a navegação do rio Amazonas com o futuro barão de Mauá seria a pressão internacional – principalmente dos Estados Unidos - pela abertura deste rio, que forçava a adoção de estratégias que visassem afastar o risco de perda da soberania brasileira na região amazônica. Neste sentido, afirma o autor: “Este temor não fazia senão aumentar com a imagem temível que se formara, nos meios políticos brasileiros, a respeito de uma nova categoria de aventureiros militares norte-americanos, mercenários que, em número de quarenta ou cinquenta mil, se teria formado com aqueles indivíduos que tendo tomado parte na guerra contra o México e recebido ‘avultados soldos e colhido dela grandes vantagens, inabilitaram-se para voltar à vida civil e ocupações

---

⁹⁹ Almir Chaiban El-Kareh, *A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas e a defesa da Amazônia brasileira: “o imaginado grande banquete comercial”*, Anais do V Congresso Brasileiro de História Econômica e 6ª Conferência Internacional de Empresas, 7 de setembro de 2003.

regulares', estavam prontos a participar de novas aventuras. Assim, segundo o mesmo relator, parte deles fora se estabelecer na Venezuela e, em 1850, tentara derrubar o governo local e criar um novo Estado com o nome de Nova Colúmbia. Tentativa que só foi frustrada por causa da intervenção da Inglaterra, cujos interesses e influência eram muito fortes aí. Real ou imaginária, a 'ameaça americana' tornara-se sem dúvida alguma um fato político de primeira ordem e servia perfeitamente àqueles que desejavam uma ocupação efetiva da Amazônia, como o ministro brasileiro em Washington, Sérgio Teixeira de Macedo."¹⁰⁰

A ocupação da Amazônia configurava-se, portanto, como uma questão de soberania nacional, e a contratação com Irineu Evangelista de Souza da navegação a vapor do rio Amazonas, bem como da colonização de suas margens, teria sido a estratégia do governo imperial para resolver os problemas criados com a pressão internacional para abertura da navegação daquele rio.

Apesar de ter sido criada sob a sombra da ameaça de invasão estrangeira e, portanto, como uma peça importante na manutenção da soberania brasileira sobre a região amazônica, a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas acabaria enfrentando grande oposição, principalmente de Tavares Bastos, a partir da década de 1860. Esta oposição era devida principalmente ao fato de a companhia estar apresentando um grande crescimento graças à subvenção mantida pelo governo imperial¹⁰¹. Para El-Kareh, esta fato comprovaria que a percepção política da questão do Amazonas estava mudada. A abertura da navegação do rio Amazonas, tão aguardada, finalmente se tornava realidade: "No correr dos anos 1860, ao passo que a empresa crescia em volume de capital, em material flutuante, em extensão navegável e em tráfego de mercadorias e passageiros, crescia também a corrente política, liberal, favorável à abertura do Amazonas a todas as nações amigas, e ao fim

---

¹⁰⁰ *Idem*, pp. 9-10

¹⁰¹ *Idem*, pp. 18-19

da subvenção do Estado ou à limitação dos lucros da companhia. Em 1867 a navegação do Amazonas era enfim aberta a todas as nações amigas.¹⁰²

El-Kareh sugere que houve neste momento uma mudança fundamental nas relações externas do Brasil, que fez com que os temores de invasão estrangeira fossem dissipados: “Este desfecho era uma prova de quanto haviam mudado as relações externas do Brasil, assim como o clima de desconfiança em relação às grandes potências, especialmente os Estados Unidos. A autorização dada, em 1866, pelo governo imperial, à província do Pará, para celebrar um contrato para a introdução de imigrantes norte-americanos, concedendo-lhes 60 léguas quadradas de terras na margem meridional do rio Amazonas, entre os rios Tapajós e Curuá, dava bem uma idéia dessa mudança.”¹⁰³ Abertura possível, segundo o autor, graças à efetiva ocupação da Amazônia nos anos anteriores.

É importante, contudo, considerar o papel do parlamento neste processo. A ocupação da Amazônia foi uma das preocupações das discussões parlamentares acerca do projeto apresentado pelo governo imperial em 1853. A questão que mereceu maior cuidado por parte dos deputados foi o privilégio de exclusividade para a navegação do rio Amazonas, válido por um período de trinta anos, concedido à companhia fundada por Irineu Evangelista de Souza. A questão foi discutida sob duas óticas distintas: por um lado, foi debatida a sua conveniência econômica, no sentido de verificar se esta medida seria, de fato, a melhor forma de se promover o desenvolvimento da região amazônica. Por outro lado, sob um ponto de vista político, foi discutido se o governo imperial possuía jurisdição para conceder tal regalia à companhia, evidenciando a por vezes difícil relação entre os poderes Executivo e Legislativo imperiais.

Quanto à conveniência econômica da medida, algumas posições discordantes rapidamente se apresentaram. O deputado pela província do Maranhão, Cândido Mendes de Almeida¹⁰⁴, foi uma das principais vozes a se

---

¹⁰² *Idem*, p. 20

¹⁰³ *Idem*, p. 21

¹⁰⁴ Cândido Mendes de Almeida (1818-1881) nasceu no Maranhão, e foi bacharel em Direito e professor de História. Foi eleito deputado pela província do Maranhão em cinco oportunidades (1843 a 1843, 1850 a 1852, 1853 a 1856, 1857 a 1860 e 1869 a 1871) chegando ao Senado em 1871, onde atuou até sua morte, em 1881. Autor de vasta obra bibliográfica, entre as quais se destacam *O Direito Civil e*

levantar contra o privilégio. Ele reconheceu a importância da navegação do Amazonas, muitas vezes apresentada como crucial para o futuro do país e capaz de “enormes lucros” para a nação e para quem empreendesse tal atividade, mas se mostrou absolutamente contrário a cessão do privilégio de exclusividade a uma única empresa, principalmente a uma companhia com capital de mil e duzentos contos de réis – considerada muito pequena para tamanho empreendimento – e por um período de trinta anos – entendido como extremamente longo. Para o deputado, a melhor forma de favorecer a navegação na região amazônica seria oferecer uma subvenção grande o suficiente para que uma companhia iniciasse a atividade, mas mantendo garantida a possibilidade de concorrência.

Para justificar esta posição, Mendes de Almeida lançou mão de alguns argumentos. O primeiro deles é calcado na idéia de que uma subvenção financeira já seria suficiente para garantir um lucro certo para a companhia que se propusesse a realizar a navegação do rio Amazonas, não sendo necessário, portanto, que esta detivesse o monopólio como forma de garantir a sua viabilidade. Se a subvenção em determinadas circunstâncias passasse a não ser mais suficiente, poderia então ser aumentada de acordo com as novas necessidades. Contra uma possível resposta no sentido de apontar que esta medida poderia ser onerosa demais para os cofres públicos, o deputado pelo Maranhão adiantava que o sacrifício seria recompensado amplamente pelos lucros que a navegação traria ao país, além do que sacrifícios ainda maiores já tinham sido realizados na região da bacia platina sem resultados práticos até o momento. Posto isto, porque então não se sacrificar também pelo Amazonas, que poderia dar um retorno mais positivo? Além do que, a exclusividade dada a uma companhia pequena para navegar tamanho rio pelo prazo de trinta anos traria um prejuízo para o país ainda maior do que o representado pelo dinheiro que seria gasto com a subvenção¹⁰⁵.

Para além de tudo isso, apontou ainda o deputado Mendes de Almeida que a concorrência seria extremamente benéfica para a região amazônica, pois

---

Eclesiástico Brasileiro, publicado em quatro volumes entre 1866 e 1873, e o *Atlas do Império do Brasil*, de 1868, considerado o primeiro mapa geográfico do Império. Foi condecorado como Oficial da Ordem da Rosa e como Comendador da Ordem São Gregório Magno de Roma.

¹⁰⁵ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 1 de agosto de 1853, pp. 7-8

apressaria o desenvolvimento do seu comércio tornando-a em pouco tempo auto-suficiente. Em contrapartida, o decreto tal como estava formulado traria ainda outro malefício, que seria o de deixar a navegação do Amazonas brasileiro em desvantagem se comparada à navegação realizada nos demais países ribeirinhos. Estes países – Peru, Nova Granada, Equador e Venezuela – teriam rejeitado firmar contrato com Irineu Evangelista de Souza, e poderiam portanto gozar da liberdade de navegação no rio enquanto os brasileiros estariam presos a um contrato de exclusividade. As conseqüências de semelhante acontecimento seriam desastrosas para o Império:

“O que acontecerá é que peruvianos (sic), os equatorianos, os habitantes da Nova Granada e Venezuela, todos navegarão livremente o Amazonas com proveito seu, e nós que possuímos o ponto mais importante desse rio, como é a sua embocadura, e em grande extensão e sua parte mais navegável, seremos reduzidos à navegação promovida por uma só companhia, e de tão pequenos fundos, que dirigirá a mesma navegação de conformidade com o seu interesse, com o monopólio que se lhe concede”¹⁰⁶

Ao conceder um privilégio de exclusividade na navegação do rio a uma companhia considerada pequena demais para arcar com semelhante responsabilidade, o governo imperial estaria se colocando em situação de inferioridade com relação aos seus vizinhos, criando um verdadeiro funil que dificultaria o escoamento da produção andina para os mercados atlânticos, deixando com isso de ganhar com este lucrativo comércio¹⁰⁷.

Mendes de Almeida apresentou também uma crítica ao voto da comissão de comércio, indústria e artes por sua omissão em relação à parte do decreto que se referia aos afluentes do Amazonas, cuja navegação também ficaria monopolizada pela mesma companhia. Além desta idéia por si só constituir algo negativo, entre estes afluentes estariam listados os rios Tocantins e Tapajós, que, segundo o deputado, não eram passíveis de serem assim

---

¹⁰⁶ *Idem*, p. 8

¹⁰⁷ *Idem*, pp. 7-10

considerados e cuja importância demandava que fossem navegados também por outras companhias¹⁰⁸.

De fato, o ponto central do projeto do deputado maranhense para a região norte do Império passava pela necessidade de se promover a concorrência entre diversas companhias na navegação dos rios amazônicos, como condição para o seu desenvolvimento. Para Mendes de Almeida, apenas a concorrência poderia servir de garantidora da qualidade dos serviços a serem prestados, uma vez que o risco de perda de mercado para uma empresa concorrente acabaria obrigando todas as companhias a realizarem a navegação com os melhores barcos, com a maior pontualidade e com os melhores preços possíveis, seguindo uma lógica já consagrada no liberalismo econômico clássico. Ao contrário, o projeto como estava sendo apresentado acabaria causando uma acomodação na companhia de Irineu Evangelista de Souza, uma vez que, detendo um privilégio de monopólio da navegação do rio Amazonas válido por trinta anos, esta teria como lógica principal a busca da consecução apenas de seus interesses mais imediatos, deixando os objetivos e necessidades da nação em segundo plano. Assim, acabaria por privilegiar apenas o aumento de seus lucros, em prejuízo da qualidade da navegação da região amazônica e, conseqüentemente, do desenvolvimento de todo o norte do Império.

Neste sentido, Mendes de Almeida defendia que, ao invés de conceder um privilégio de exclusividade na navegação do rio Amazonas, o governo imperial deveria conceder uma subvenção pecuniária à companhia do futuro barão de Mauá, em quantidade suficiente para garantir a lucratividade da empresa e expansível em caso de necessidade, mas sempre mantendo garantida a possibilidade de concorrência com outras companhias.

Uma grande novidade da proposta do deputado maranhense foi a defesa da contratação de companhias mistas - nacionais e estrangeiras - para realizar a navegação do rio Amazonas. Proposta que, sintomaticamente, nem foi seriamente cogitada pelos demais deputados. Para Mendes de Almeida, seria “sobejamente conhecido” que no Império não havia capital disponível para realizar tamanho empreendimento. Se os próprios brasileiros não se

---

¹⁰⁸ *Idem*, pp. 8-10

arriscavam a realizar a navegação sem excessivas cautelas, que se atraísse então o capital estrangeiro para realizá-la, sob inspeção do governo. Se esta prática já era adotada largamente na construção de estradas de ferro, não havia razão, ponderava o deputado, para que não se fizesse o mesmo com a navegação de um grande rio como o Amazonas, atividade mais fácil e que prometia muito mais futuro. Assim, a navegação da bacia amazônica não estaria sendo realizada há muito tempo porque se teimava em confiar tal empresa a companhias brasileiras, menores em capital e necessitadas de privilégios que companhias mistas ou estrangeiras, bem maiores, não precisariam¹⁰⁹.

Esta passagem da discussão do dia 18 de agosto de 1853 é instigante dado o bom embasamento da argumentação, que traz um projeto alternativo para a navegação do rio Amazonas, e no tratamento que a mesma recebeu quando de sua formulação e mesmo posteriormente. No ato do discurso, surgiu prontamente a oposição de outros parlamentares, como, por exemplo, o aparte do deputado por Minas Gerais, Francisco de Paula Cândido, que dizia: “*com capitais estrangeiros, não vou por aí*”¹¹⁰. Além disso, o assunto não foi mais retomado seriamente em nenhum discurso posterior – apenas o outro deputado pelo Maranhão, Lisboa Serra, faria breve referência a ele novamente -, o que demonstra a quase completa rejeição da casa com relação a esta idéia, que precisaria ainda de mais onze anos para voltar a ser considerada, agora com maciço apoio de todos os deputados. Era já o momento decisivo para a aprovação da abertura da navegação do rio Amazonas a todas as bandeiras estrangeiras, determinada por decreto de dezembro de 1866.

O deputado pela província da Bahia, Ângelo Muniz da Silva Ferraz¹¹¹ também defendeu um projeto de desenvolvimento e inserção da região amazônica no conjunto do Império bastante parecido com o apresentado por

---

¹⁰⁹ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 18 de agosto de 1853, pp. 238-241

¹¹⁰ *Idem*, p. 239

¹¹¹ Ângelo Muniz da Silva Ferraz (1812-1867), barão de Uruguaiana, nasceu na Bahia e formou-se em Direito. Foi deputado pela província da Bahia em várias oportunidades, entre 1843 e 1856, quando foi eleito senador pela mesma província. Foi presidente da província do Rio Grande do Sul entre 1857 e 1859, e ministro do Império e da Fazenda em vários gabinetes entre 1859 (quando era presidente do Conselho de Ministros) e 1866. Foi, também, Conselheiro de Estado. Era membro do partido Conservador.

Mendes de Almeida. Neste sentido o deputado, já em sua primeira intervenção nesta discussão, em 11 de agosto de 1853, propôs o adiamento da mesma até que o ministro do Império, Francisco Gonçalves Martins, pudesse comparecer ao plenário para prestar alguns esclarecimentos sobre o decreto que estava sendo discutido, como, por exemplo, o alcance do privilégio de exclusividade:

*“Estou pronto para dar à navegação direta até a nossa extrema, ou até Nauta [no Peru], conforme os tratados existentes, esse privilégio; mas acho que a navegação intermédia deve ficar livre”*¹¹²

Como se verá no desenvolvimento posterior das discussões, o deputado Ferraz não estava assim tão disposto a aceitar semelhante privilégio. De fato, Na agitada sessão do dia 18 de agosto de 1853, na presença do ministro, o deputado baiano, que havia feito o requerimento pelo adiamento da discussão, foi o primeiro a tomar a tribuna. Em sua fala retomou o argumento de que o melhor para a região amazônica seria cancelar o privilégio de exclusividade que o governo havia concedido à companhia de navegação do futuro barão de Mauá, mantendo no entanto o subsídio financeiro, com o objetivo de levar a companhia a temer a concorrência, garantindo assim um alto nível de qualidade nos serviços prestados. Ao mesmo tempo, retomou também a idéia de que o capital desta empresa seria pequeno demais para a realização de semelhante atividade, além de levantar sérias dúvidas quanto ao futuro da companhia, uma vez que nem no início da empresa ela estaria conseguindo responder às obrigações contraídas com o governo:

“De claro também que, se a companhia continuar da maneira por que vai, o seu futuro não será bom. Os sócios queixam-se que ignoram a importância da compra dos vapores, e queixam-se da má aquisição dos vapores. (...) Ainda outro fato logo na segunda viagem do vapor fizeram esperar por um senhor que estava ainda

---

¹¹² Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 11 de agosto de 1853, p. 168

*por chegar ao Pará. Ora, nas companhias de navegação uma das primeiras vantagens é a exatidão da partida*¹¹³.

Defendeu, também, que se mantivesse aberta a navegação intermediária do rio Amazonas, incluída no privilégio de exclusividade dado à companhia¹¹⁴. Finalmente, e para não perder a oportunidade que ele mesmo havia criado, dirigiu ao ministro indagações acerca de uma possível invasão de jurisdição do poder Legislativo por parte do governo imperial, em uma discussão mais ampla que será retomada em maiores detalhes adiante.

Ainda que não tenha alcançado a adoção do seu projeto para a região norte em sua totalidade, Ângelo Muniz da Silva Ferraz foi o responsável por uma emenda aprovada juntamente ao decreto que alteraria profundamente o seu sentido. Por esta emenda, apresentada à câmara imediatamente antes da discussão e votação realizadas no dia 19 de agosto de 1853, o contrato realizado entre o governo imperial e a companhia de Irineu Evangelista de Souza ficaria aprovado, mas o privilégio de exclusividade da navegação pelo período de trinta anos deveria ser resgatado pelo governo mediante indenização, do modo que julgasse mais conveniente¹¹⁵. Desta forma, garantia-se que parte dos projetos de Mendes de Almeida e Ângelo Muniz da Silva Ferraz, entre outros deputados, seria posto em prática, frustrando, também em parte, o projeto que o governo imperial e seus defensores no parlamento haviam concebido para a região norte do país.

No entanto, nem tudo foram críticas ao contrato celebrado entre o governo imperial e Irineu Evangelista de Souza. Nas discussões ocorridas na Câmara dos Deputados, Viriato Bandeira Duarte¹¹⁶, deputado pela província do Mato

---

¹¹³ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 18 de agosto de 1853, p. 236

¹¹⁴ O contrato celebrado entre o governo e Irineu Evangelista de Souza previa que este último ficava obrigado a operar duas linhas regulares de vapores, sendo uma entre as cidades de Belém e Barra, e outra de Barra até Nauta, no Peru - Decreto 1037, de 30/8/1852, in: *Coleção das Leis do Império do Brasil*, Tomo 15, Parte 2ª, Seção 75ª, Site da Câmara dos Deputados – www.camara.gov.br, p. 360. Nas discussões da câmara surgiu, entretanto, a questão que consistia em saber se as navegações de trechos incluídos nestes trajetos também estariam contemplados pelo privilégio de exclusividade, sendo estas navegações chamadas de “navegações intermediárias” do rio Amazonas.

¹¹⁵ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 19 de agosto de 1853, p. 253

¹¹⁶ Viriato Bandeira Duarte (1819-1893) foi bacharel em Direito, chegando a ser nomeado ministro do Supremo Tribunal de Justiça em 1886. Foi deputado pela província do Mato Grosso de 1853 a 1856, e

Grosso e membro da comissão de comércio, indústria e artes, tomou para si a tarefa de defender o contrato e o voto favorável da comissão. Neste sentido, já no primeiro dia de discussões o representante mato-grossense fez alguns apartes à fala de Mendes de Almeida no sentido de afirmar, primeiramente, que sem o privilégio de exclusividade não haveria condições de navegar o Amazonas, que os lucros e vantagens desta empresa apontados por Mendes de Almeida viriam apenas “lá no futuro”, e que, embora este deputado afirmasse que várias empresas se interessariam por navegar o rio Amazonas, “o grande caso é que nenhuma apareceu antes dessa companhia [de Irineu Evangelista de Souza]”¹¹⁷. Assim, foram introduzidas com estes apartes algumas idéias que nortearam a defesa do decreto, ao menos no que se referia à questão da exclusividade.

No dia 2 de agosto de 1853, segundo dia de discursos acerca da matéria, Viriato Bandeira Duarte teve a oportunidade de tomar o lugar na tribuna. Sua fala teria dois objetivos principais: primeiramente expor as principais razões pelas quais a comissão aprovou a resolução que estava em discussão, apresentando questões acerca da relação entre os poderes Executivo e Legislativo do Império, que serão analisadas adiante, e em segundo lugar refutar as argumentações que Cândido Mendes de Almeida levantou contra esta mesma resolução.

Ao refutar as argumentações do deputado maranhense e defender o contrato firmado entre o governo imperial e Irineu Evangelista de Souza, Viriato Bandeira Duarte expôs com bastante clareza qual era seu projeto para o rio Amazonas e toda a região norte do país. Assim, o deputado afirmou que o exclusivismo na navegação do rio Amazonas não só era um bem, como se mostrava congruente com a política do governo que sempre havia dado algum tempo de exclusividade para as empresas que se prestassem à navegação no Brasil. Neste sentido, haveria dois motivos principais pelos quais a comissão acertara ao aprovar o projeto que lhe havia sido apresentado: o primeiro deles era o fato de que a criação de colônias-modelo nas margens do rio Amazonas,

---

pela província do Maranhão de 1857 a 1860, de 1861 a 1864, e de 1864 a 1866. Era membro do partido Conservador.

¹¹⁷ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 1 de agosto de 1853, p. 9

e portanto nas proximidades das tribos indígenas habitantes da região, seria o meio mais fácil e certo de civilizá-los.

“(...) faltam-nos braços, e é mister por esta causa e por outras mais nobres procurar todos os meios para chegarmos a mais belos resultados. Ainda existe grande número de índios no nosso país e é preciso que procedamos de modo que no futuro não digamos que sabemos dos nomes das nossas tribos somente pelos livros empoeirados das nossas estantes.”¹¹⁸

O contraponto nesta questão novamente são os Estados Unidos, mas agora não mais como um exemplo positivo, mas sim como algo a ser evitado: aqui não deveria ser buscado o afastamento dos indígenas como acontecia lá, mas sim a sua incorporação e civilização, em uma tarefa que faria com que o Império atingisse resultados mais positivos e desejáveis do que os alcançados na “América Inglesa”¹¹⁹.

O segundo motivo era bem mais prosaico: o governo já havia acertado tais concessões com Irineu Evangelista de Souza, que já havia montado uma companhia para navegar o rio Amazonas contando com tais privilégios. Neste estado de coisas, não caberia à câmara “acabar com a inviolabilidade dos contratos”, princípio reputado sagrado, levando assim o governo a cair em descrédito. Viriato acabou admitindo que a ausência destes privilégios não traria muitas conseqüências para a companhia, uma vez que ninguém se animaria a competir com ela em tal atividade pela sua própria falta de atrativos imediatos¹²⁰.

Da mesma forma, o deputado pela província de Mato Grosso chegou a concordar com Mendes de Almeida no sentido de ser, em tese, contra a concessão dos privilégios de exclusividade, mas alegava que as condições ainda precárias que o país oferecia exigiam esta medida para atrair o investimento privado:

---

¹¹⁸ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 2 de agosto de 1853, p. 28

¹¹⁹ *Idem*, p. 27

¹²⁰ *Idem*, p. 28

“Quando um país é novo e começa na vida da civilização, esse país tem necessidade, para que apareça a navegação em seus rios e em suas costas, de oferecer garantias e privilégios exclusivos, porque de outra forma não pode animar a criação de vias de comunicação e gozar dos progressos que aspira a estabelecer em seu seio.

Quando, porém, o país tem chegado à época em que já essa animação para criação de vias de comunicação por mar e terra é dispensável, oferecendo elas por si mesmas interesses a companhias ou a particulares que se dedicarem a tais empresas, então é um mal a concessão de privilégios exclusivos. Mas nós ainda estamos muito longe dessa época, e tratando da especialidade, a navegação a vapor do rio Amazonas, direi que ainda agora principiamos.”¹²¹

O deputado argumentava com os exemplos dos Estados Unidos e da Inglaterra, onde no início da abertura de suas vias de navegação, também foi preciso conceder privilégios de exclusividade¹²².

Finalmente, Viriato Bandeira Duarte rebateu algumas argumentações de Mendes de Almeida: para ele, não adiantaria nada oferecer, como cogitou o deputado pelo Maranhão, uma subvenção maior ou um “juro de 5%” à empresa que realizasse a navegação do rio Amazonas porque nenhum “capitalista sensato” iria aplicar seus recursos em uma atividade de alto risco, qual seja “uma empresa falível nas águas de um rio ainda não bem examinado”, sendo que poderia investir em negócios muito mais seguros e com lucros maiores. Prova disto seria o fato de que, embora o governo estivesse autorizado desde 1850 a tratar da navegação daquela região, apenas Irineu Evangelista de Souza teria se interessado pela empresa¹²³.

Essencialmente, portanto, o discurso de Viriato Bandeira Duarte estava calcado em uma idéia precisa acerca da navegação do rio Amazonas: ela era uma empresa fundamental para o desenvolvimento do país, na medida em que

---

¹²¹ *Idem*

¹²² *Idem*, pp. 28-29

¹²³ *Idem*, p. 29

tornaria possível a incorporação de uma grande quantidade de mão de obra indígena até então inaproveitável por conta de seu atual estado selvagem. Mais do que isto, esta incorporação se daria por conta da fundação de colônias-modelo na proximidade das tribos da região, o que também levaria população civilizada e morigerada para trabalhar nas margens dos rios, além de garantir a ocupação de regiões ainda contestadas por nações estrangeiras, em um processo de defesa empreendido pelo Estado imperial que será analisado mais adiante. Ao mesmo tempo, faria aparecer a navegação em toda aquela região, levando o comércio e portanto mais desenvolvimento ao norte do Império.

Neste sentido, a concessão do privilégio de exclusividade previsto pelo decreto governamental era um mal necessário. Afinal, pelo que se conhecia no momento acerca do rio Amazonas, ele não prometia nem lucros nem riqueza a curto prazo, o que automaticamente desencorajava investimentos imediatos em sua navegação. Desta forma, de nada adiantaria tentar incentivar uma concorrência que jamais ocorreria na região, uma vez que não existiam ainda quaisquer interesses econômicos que atraíssem investimentos para o norte do Império. Segundo Viriato Bandeira Duarte seria necessário, portanto, que primeiro se estabelecessem condições econômicas vantajosas – condições estas que passariam também pela necessidade de povoamento e incorporação da mão de obra indígena, ambas pela fundação das colônias – para que só então os interesses capitalistas fossem atraídos e o desenvolvimento e completa inserção econômica da região norte no conjunto do Império pudesse ocorrer. E para que esse ciclo benéfico pudesse ser iniciado, a intervenção do Estado, representada pela concessão do privilégio de exclusividade, se tornava necessária.

Estas idéias foram compartilhadas e expostas pelo ministro do Império, Francisco Gonçalves Martins¹²⁴, nos relatórios que apresentou à Câmara dos

---

¹²⁴ Francisco Gonçalves Martins (1807-1872), barão e visconde de São Lourenço, nasceu na Bahia e formou-se bacharel em Direito e Humanidades, tendo ocupado o cargo de deputado pela província da Bahia em várias legislaturas, entre 1834 e 1851, quando foi nomeado senador pela mesma província. Foi também presidente da província entre 1848 e 1852, e ministro do Império entre 1852 e 1853. Era membro do partido Conservador.

Deputados em 1853 e 1854¹²⁵ e nas breves intervenções que fez na sessão de 18 de agosto de 1853. Nestes discursos, além de responder às acusações de invasão de jurisdição por parte do governo imperial, o ministro afirmou que as vantagens concedidas à companhia de Irineu Evangelista de Souza não seriam tão grandes assim. Tratava-se, segundo ele, mais de uma empresa patriótica do que propriamente voltada para o lucro, dado o caráter da atividade a ser realizada que levaria mesmo a uma situação de prejuízo, ao menos no início da empreitada. Para o ministro, também, não caberiam as censuras no sentido de apontar o capital da empresa como insuficiente para a atividade, uma vez que ele seria apenas o valor mínimo a ser utilizado, e não o máximo, devendo portanto a companhia aumentá-lo sempre que as necessidades da navegação assim requeressem. Da mesma forma, entendia que as dúvidas levantadas quanto ao contrato firmado com Irineu Evangelista de Souza não procediam, já que segundo ele a navegação intermediária do rio Amazonas também seria objeto do privilégio de exclusividade concedido, ficando no entanto a companhia com a preferência do governo na navegação dos afluentes apenas quando houvesse igualdade de condições com relação às possíveis concorrentes. Além disso, segundo o ministro do Império, o governo não havia conseguido realizar o contrato com Irineu Evangelista de Souza sem conceder-lhe o privilégio de exclusividade pelo período de trinta anos, e sua anulação seguida do aumento da subvenção acabaria levando indiretamente à manutenção da mesma exclusividade, já que nenhuma outra companhia teria condições de competir com alguém tão fortemente protegido pelo governo imperial¹²⁶.

Uma questão retomada pelo ministro Francisco Gonçalves Martins em seu discurso, de especial relevância, é a da fundação de colônias nas margens do rio Amazonas. O contrato celebrado entre o governo imperial e Irineu Evangelista de Souza previa:

“14ª. Durante os trinta anos do privilégio fundará a Companhia nas imediações do Amazonas, e dos seus

---

¹²⁵ Relatório do ministério do Império, 14 de maio de 1853, pp. 37-40, e Relatório do ministério do Império, 14 de maio de 1854, pp. 21-23

¹²⁶ *Idem*, pp. 241-242

confluentes, 60 colônias de estrangeiros ou de índios, devendo ser os primeiros da nação que o governo designar. Para este fim lhe será concedida gratuitamente a porção de terreno necessário para as colônias ou aldeamentos; não podendo cada um destes estabelecimentos ocupar menor espaço do que o indispensável para a sustentação de três mil habitantes.

15ª. As colônias que a Companhia fundar gozarão das mesmas vantagens e isenções concedidas, ou que se concederem, a iguais estabelecimentos no Império, uma vez que não se oponham às circunstâncias especiais da localidade, e às conveniências administrativas.

16ª. Não concorrerá o governo com despesa alguma para a fundação das colônias, ou dos aldeamentos; mas dará à Companhia toda a proteção e auxílio para facilitar o contrato, vinda e estabelecimento, tanto dos colonos, como dos missionários que a Companhia tiver de contratar e fazer transportar; e bem assim para remover quaisquer embaraços imprevistos que se oponham à marcha e desenvolvimento da empresa; procedendo reclamação da Companhia, e verificada a necessidade de providências.

17ª. A proteção de que trata a condição anterior compreende mesmo o auxílio de destacamentos militares colocados onde se julgar conveniente”¹²⁷.

Para Ângelo Muniz da Silva Ferraz a fundação de colônias na região amazônica também possuía importância acentuada, a ponto de o deputado baiano acrescentar entre suas críticas ao contrato o fato de não ter sido estabelecido um prazo máximo para que a companhia as realizasse¹²⁸. O ministro do Império respondeu a esta crítica, afirmando que a definição deste prazo não era necessária, uma vez que interesses econômicos acabariam impelindo a companhia de Irineu Evangelista de Souza a realizar tais fundações enquanto ainda estivesse recebendo os subsídios pecuniários previstos no contrato, ou seja, durante os primeiros quinze anos do privilégio¹²⁹.

Contrariamente ao ministro do Império, Cândido Mendes de Almeida acreditava que a fundação destas colônias não seria um ônus para a

¹²⁷ Decreto 1037, de 30/8/1852, in: *Coleção das Leis do Império do Brasil*, Tomo 15, Parte 2ª, Seção 75ª, Site da Câmara dos Deputados – www.camara.gov.br, p. 362

¹²⁸ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 18 de agosto de 1853, p. 235

¹²⁹ *Idem*, p. 237

companhia, mas sim outro privilégio, ainda que de resultados tardios. E exatamente por conta da demora nestes resultados poderia ser justificado o privilégio de exclusividade no tocante apenas a estas fundações:

“Eu, senhores, não me oponho ao privilégio dado à companhia quanto às colônias que fundarem...”

SR. MINISTRO DO IMPÉRIO: *Não é privilégio, é um ônus*

SR. MENDES DE ALMEIDA: *Entendo que é um privilégio à companhia o dar-se-lhe o exclusivo de navegar e de comerciar com estas colônias; se fosse um ônus, ela o não quereria, rejeitá-lo-ia, ficaria satisfeita somente com o exclusivo da navegação a vapor. Ela vai fundar colônias com vistas de um comércio de alta importância no futuro.*

SR. PEREIRA DA SILVA: *É um benefício para o país.*

SR. MENDES DE ALMEIDA: *Não contesto, e aplaudo; mas não se pode negar que a companhia também espera auferir lucros, e lucros não fictícios, porém reais, com o seu estabelecimento; do contrário, não quereria encarregar-se do estabelecimento dessas colônias. No presente caso, como a companhia tem de empregar capitais muito avultados somente com a esperança de lucros em verdade demorados, o privilégio é bem entendido; mas para a navegação, continuo a pensar que não é conveniente o exclusivo.”¹³⁰*

Assim, ainda que sob diferentes pontos de vista, a conveniência da fundação de colônias nas margens do rio Amazonas aparece como um dos poucos consensos nesta discussão, fato indicativo de um ponto de convergência nos diferentes projetos defendidos para a região. Este ponto encontra-se no reconhecimento de que o povoamento do norte do Império, bem como a assimilação dos indígenas aí localizados, configurava-se como um elemento fundamental para a garantia do seu desenvolvimento.

Além das posições opostas defendidas, respectivamente, por Cândido Mendes de Almeida e Ângelo Muniz da Silva Ferraz, de um lado, e por Viriato Bandeira Duarte e pelo ministro do Império – representante da postura oficial do governo imperial –, de outro, pode ser percebida a defesa de alguns projetos que incorporam princípios tanto de um quanto de outro lado.

Este foi o caso das posições adotadas pelos deputados que representavam a região amazônica, o deputado da recém-criada província do

---

¹³⁰ *Idem*, p. 240

Amazonas, João Wilkens de Mattos¹³¹, e o deputado da província do Grão-Pará, Fausto Augusto de Aguiar¹³². Ambos aproveitaram a discussão do dia 11 de agosto de 1853 acerca de um pedido de adiamento das deliberações até que o ministro do Império pudesse comparecer à câmara – o que acabou acontecendo – para expor as principais idéias do projeto que defendiam para a região que representavam.

Neste sentido, João Wilkens de Mattos não se mostrou tão convencido acerca da clareza do contrato celebrado entre o governo imperial e Irineu Evangelista de Souza e, embora tenha afirmado ser defensor da criação da companhia de navegação e do exercício de suas atividades na região amazônica, defendeu o adiamento da sua discussão até que o ministro do Império pudesse esclarecê-lo completamente. Afirmava ter uma interpretação do contrato e do projeto completamente diferente da apresentada pelo deputado Viriato Bandeira Duarte. Para Wilkens de Mattos, a letra do contrato deixava bem claro que o privilégio de exclusividade dado à companhia de Irineu Evangelista de Souza 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. Assim sendo, sem que fosse plenamente esclarecida a inteligência do contrato, e, conseqüentemente, do projeto em discussão, acabariam sendo criados sérios problemas para o futuro, como por exemplo no momento em que outras companhias se propusessem a realizar navegações marginais aos dois trechos, como entre Belém e Cametá, ou entre Marajós e Santarém¹³³. Ainda, poderia ocorrer a seguinte situação:

---

¹³¹ João Wilkens de Mattos (1822-1889), barão de Marauíá, nasceu no Pará e formou-se bacharel em matemática e engenheiro. Foi deputado geral pela província do Amazonas em duas oportunidades (1853-1856, e 1872-1875) tendo sido também presidente daquela província entre 1868 e 1870.

¹³² Fausto Augusto de Aguiar (1817-1890) nasceu no Rio de Janeiro, e formou-se bacharel em Direito. Foi deputado geral pela província do Grão-Pará entre 1853 e 1864, e entre 1869 e 1875. Exerceu, ainda, os cargos de presidente da província do Ceará, entre 1848 e 1850, e do Pará entre 1850 e 1852. Foi nomeado senador em 1877, cargo que ocupou até 1889. Era membro do partido Conservador.

¹³³ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 11 de agosto de 1853, p. 169

*“O governo poderá dizer à companhia: os vapores devem tocar em Monte Alegre, que está dentro de um rio, mas a companhia, que não tem essa obrigação, responderá dizendo: não é isso minha obrigação. A companhia portanto só tocará nos pontos que convencionar com o governo e lhe for conveniente”*¹³⁴

Outro fato contestado por Wilkens de Mattos foi a incorporação da expressão *“companhia de navegação e comércio”* ao nome da empresa de Irineu Evangelista de Souza. Segundo o deputado, a expressão poderia dar margem a que, no futuro, a companhia pudesse reivindicar para si também o monopólio do comércio nas regiões em que estivesse navegando. Ainda, para o deputado amazonense o privilégio de exclusividade não se referiria aos afluentes do rio Amazonas, uma vez que no mesmo contrato previa-se que a companhia, nestes casos, teria apenas preferência quando em igualdade de condições com qualquer empresa que já estivesse realizando este serviço. Percebe-se, portanto, como para João Wilkens de Mattos todas as possibilidades deviam ser levadas em conta, daí o porquê de ele apoiar o completo esclarecimento do projeto mesmo estando a favor das principais idéias do mesmo¹³⁵.

Finalmente, tomou a tribuna o deputado pela província do Grão-Pará, Fausto Augusto de Aguiar, também em defesa do adiamento da discussão até que maiores esclarecimentos pudessem ser prestados. Seus argumentos e idéias foram bastante parecidos com os apresentados por João Wilkens de Mattos:

*“é da maior utilidade que todas as partes desse contrato sejam explicadas e definidas, por modo que para o futuro não se possam suscitar novas dúvidas a seu respeito”*¹³⁶.

---

¹³⁴ *Idem*

¹³⁵ *Idem*, pp. 169-170

¹³⁶ *Idem*, p. 170

Da mesma forma, afirmou ser a favor da manutenção do contrato celebrado entre o governo e Irineu Evangelista de Souza, e também disse acreditar que Viriato Bandeira Duarte o havia entendido mal. Assim, nem a companhia havia se proposto a navegar os afluentes do rio Amazonas, segundo Fausto de Aguiar, nem estes estavam ainda (ou viriam a estar tão cedo) em condições de serem navegados, devido às quedas, cachoeiras, etc. Finalmente, o deputado pelo Grão-Pará também indagou sobre a presença da palavra *comércio* no nome da companhia a ser fundada, desejando que a mesma fosse devidamente esclarecida¹³⁷.

Os dois deputados das províncias diretamente atingidas pelo decreto, Amazonas e Grão-Pará, tiveram, assim, uma mesma posição. Eles mantinham uma interpretação do contrato que tendia a limitar ao máximo o privilégio de exclusividade cedido à companhia fundada por Irineu Evangelista de Souza, ao mesmo tempo em que não o negava completamente, aceitando-o como algo necessário e benéfico. Assim, nem os afluentes do rio Amazonas estariam inclusos no privilégio concedido, nem o comércio poderia, nem que fosse por uma falha interpretativa, estar incluído também. De fato, o que surge aqui é a defesa de interesses bastante nítidos, que talvez (isso ainda precisa ser confirmado com a continuação da presente pesquisa) possam ser identificados como sendo os das elites provinciais da região norte do Império. Segundo estes interesses, o privilégio de exclusividade deveria ser concedido como uma estratégia para desenvolver e valorizar o rio Amazonas bem como toda a região. No entanto, ao mesmo tempo, ele deveria ser concedido com limitações, para permitir que, uma vez ocorrida esta valorização e este desenvolvimento, as elites provinciais pudessem lucrar com uma navegação marginal à principal (no caso a dos afluentes do grande rio), bem como com o comércio que seria animado com a chegada dos navios a vapor da companhia de Irineu Evangelista de Souza. Com isto ganhariam todos: o governo central, que considerava vantajoso para o país o privilégio; as elites provinciais, aqui supostamente representadas pelos deputados em questão, que lucrariam em um futuro próximo com os frutos do desenvolvimento da sua região; e a

---

¹³⁷ *Idem*

“nação” que veria incorporada à civilização e garantida para o Império uma ampla região até então praticamente inexplorada e que passaria a ser colonizada pela companhia de navegação.

João Wilkens de Mattos, inclusive, teve a oportunidade de subir à tribuna novamente no dia 18 de agosto de 1853 para reafirmar esta posição. Para ele, o receio de que outra oportunidade de navegação do rio Amazonas não surgisse tão cedo era fundamental neste momento, chegando inclusive a citar que desde 1836 a contratação de tal empresa estaria sendo tentada sem sucesso. Para remover os obstáculos grandiosos, afirmou o deputado pelo Amazonas, seria necessária, sim, a existência de vantagens fora do comum. No entanto, Wilkens de Mattos defendeu alterações no sentido de estipular um prazo para a fundação de colônias na região, e lamentou o prazo longo demais para o privilégio de exclusividade, mesmo reconhecendo sua necessidade. Por outro lado, defendeu a preferência concedida à companhia quando em igualdade de condições com outras que realizassem a navegação dos afluentes do Amazonas, e a qualidade dos vapores que estavam sendo utilizados na empresa. Manteve, portanto, a coerência com seu discurso proferido anteriormente, aceitando o contrato como algo necessário para a região ainda que criticando a extensão de algumas vantagens concedidas a Irineu Evangelista de Souza¹³⁸.

A identidade presente nas posições de Wilkens de Mattos e Fausto Augusto de Aguiar coloca um questionamento no sentido de indagar se esta encontra correspondência com a idéia que as elites amazônicas faziam da navegação a vapor do rio Amazonas. Neste sentido, o artigo de Salo Vinocur Coslovsky, *The Rise and Decline of the Amazonian Rubber Shoe Industry – A tale of technology, international trade, and industrialization in the early 19th century*¹³⁹ adquire grande importância ao apresentar uma interpretação da dinâmica e dos interesses que moviam estes grupos.

Neste texto, Coslovsky mostra como a indústria dos calçados de borracha adquiriu grande importância na economia amazônica de meados do século

---

¹³⁸ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 18 de agosto de 1853, pp. 244-247

¹³⁹ Salo Vinocur Coslovsky, *The Rise and Decline of the Amazonian Rubber Shoe Industry – A tale of technology, international trade, and industrialization in the early 19th century*, 2005, Site: <http://web.mit.edu/salo/www/>

XIX, figurando, inclusive, como um dos principais produtos de exportação da região: “According to his data, throughout those 20 years the US imported an average of 194.000 pairs of rubber footwear per year, and European countries imported 42.700. If one considers only the peak decade (1840-1849), US annual imports averaged 315.000 pairs and European imports averaged 55.900 pairs. At the height of the trade (1841), American annual imports reached 462.000 pairs, the equivalent o one pair for every 40 Americans. (...) Existing evidence indicates that rubber footwear was among the Amazon’s top five exports, and in total value it ranked ahead of all other extractive goods exported by the region, with the exception of cocoa and raw rubber. In the Amazon, footwear also ranked ahead of cotton and sugar, two of the region’s most celebrated agricultural goods.”¹⁴⁰

O fato de que esta produção artesanal adquiriu tanta importância na economia amazônica leva a repensar a idéia comumente aceita de que a região dependia basicamente dos produtos extraídos da floresta, as “drogas do sertão”. Oferece, também, mais um elemento para ajudar a explicar o grande interesse estadunidense em manter relações diretas com a região, uma vez que este país, segundo Coslovsky, constituiu-se no principal consumidor destes calçados que lograram alcançar grande aceitação em seu mercado.

É ao tentar explicar o declínio desta produção, entretanto, que o autor oferece sua mais importante contribuição a esta pesquisa. Isto porque, para ele, o declínio de uma produção tão florescente não deve ser explicado apenas pelo fato de, nos Estados Unidos, terem surgido processos mais avançados de manipulação da borracha – a vulcanização de Charles Goodyear – mas também porque, na própria Amazônia, não havia uma união das elites em torno da fabricação dos calçados de borracha. De fato, segundo ele: “In the early 19th century the Amazon had two elites, each with a distinct vision for the future. On one side there were the foreign merchants, who favored an extractive economy, and on other the locally-born land-owners, who supported agriculture.”¹⁴¹

---

¹⁴⁰ *Idem*, pp. 14-15

¹⁴¹ *Idem*, p. 16

De uma diferença entre projetos de futuro e interesses imediatos, esta ruptura da elite amazônica acabaria se transformando em conflito aberto, principalmente por conta da escassez de capital e de mão-de-obra que atingia a região: “It is important to notice that in the Amazon, and contrary to what happened in other regions in Brazil, traders and land-owners were not natural allies. In the Brazilian Northeast, for instance, land-owners produced goods for exports, and thus relied on traders for commercialization. In this case, they had common goals and disagreed only on how to share the profits of exports. In the Amazon, however, most land-owners produced for the domestic market, so they competed with traders not over the sharing of profits, but over factors of production, namely capital and labor. (...) This shortage of money was particularly hurtful to land-owners, because they produced for domestic consumption. Foreign traders, on the other hand, had relatively abundant access to external sources of finance. Not surprisingly, this difference between capital-starved land-owners and capital-rich traders fueled antagonism and xenophobia.”¹⁴²

Duas elites desiguais, com projetos também diferentes, lutando por escassos recursos financeiros e de mão-de-obra teriam causado, segundo Coslovsky, uma situação de tensão que acabaria desembocando, em 1835, na Cabanagem. Quanto a esta pesquisa, tal constatação leva à necessidade de verificar se, no tocante à navegação do rio Amazonas esta ruptura permaneceu, uma vez que, hipoteticamente, esta atividade favoreceria a ambos os grupos, ao facilitar tanto as comunicações com o restante do Império – favorecendo assim o abastecimento dos mercados regionais – quanto o escoamento de mercadorias para os grandes mercados consumidores dos Estados Unidos e da Europa.

A tese de doutorado de André Roberto de Arruda Machado, entretanto, mostra uma realidade ainda mais complexa¹⁴³. Ainda que recuado no tempo em relação a esta pesquisa – o autor analisa o processo de independência na província do Grão-Pará – esta obra oferece uma interpretação diferente da de

---

¹⁴² *Idem*, pp. 18-19

¹⁴³ André Roberto de Arruda Machado, *A quebra da mola real das sociedades – A crise política do Antigo Regime português na província do Grão-Pará (1821-1825)*, Tese de doutorado defendida no Departamento de História da FFLCH-USP, 2006

Coslovsky no tocante às elites paraenses e suas inter-relações. Para Machado as elites paraenses não podem ser divididas em apenas dois partidos, mas sim em vários grupos que acreditavam poder implantar seus diferentes projetos políticos para a região, levando-a assim a um estado de tensão e disputa permanentes: “Desse modo, se os conflitos eram decorrentes desta disputa entre os partidos na defesa dos diferentes projetos que objetivavam pôr fim à crise, por sua vez não se conseguia estancar os embates porque a sociedade paraense se dividiu de tal maneira que tornou impossível que qualquer grupo conseguisse ter condições para chegar ao poder e mantê-lo de maneira estável. Nesse sentido, é importante ressaltar que as dificuldades para que um partido se tornasse hegemônico no Grão-Pará, decorriam em grande parte do fato de por muito tempo ter se acreditado na província na viabilidade de diferentes alternativas políticas. Como se verá, essa crença estava alicerçada em grande medida na manutenção por um longo período de um cenário externo indefinido, já que o destino da província dependia em grande parte desse rearranjo.”¹⁴⁴ A análise dos interesses e posições das elites amazônicas quanto à navegação do rio Amazonas será realizada na próxima fase desta pesquisa.

Na Câmara dos Deputados, José Inácio Silveira da Motta¹⁴⁵, deputado pela província de São Paulo, não concordou com a necessidade do privilégio de exclusividade defendida pelos deputados do Amazonas e do Grão-Pará. Para ele a subvenção oferecida pelo governo imperial já garantia à companhia um lucro de 15% sobre o seu capital inicial, algo inédito no país, tornando, portanto, dispensável o exclusivismo na navegação por trinta anos. No entanto, o deputado paulista ainda aceitava a possibilidade de este privilégio ser concedido, desde que fosse por um período de apenas quinze anos, o mesmo tempo do subsídio, evitando assim o acomodamento da companhia e o seu monopólio comercial em toda a região. De fato, Silveira da Motta também se mostrou preocupado com essa possibilidade, defendendo a retirada do termo “*comércio*” da designação da companhia, uma vez que embora o ministro

---

¹⁴⁴ *Idem*, pp. 30-31

¹⁴⁵ José Inácio Silveira da Motta (1807-1893) nasceu em Goiás e formou-se bacharel em Direito. Foi deputado provincial em São Paulo em 1842, e deputado geral por esta província em duas oportunidades entre 1850 e 1854, quando foi eleito senador por sua província natal, cargo que ocupou até 1889.

tenha explicado, em seu discurso, seu significado e sua razão de ser, a lei ainda poderia ser mal interpretada¹⁴⁶.

Embora concordasse em parte com a postura adotada pelos deputados Mendes de Almeida e Ângelo Muniz da Silva Ferraz, o deputado por São Paulo discordou frontalmente do primeiro quanto a uma questão levantada por este e por João Duarte Lisboa Serra: a necessidade de atração de capital estrangeiro para contratação da navegação do rio Amazonas, na discussão que será analisada a seguir.

Desta forma, durante praticamente todo o mês de agosto de 1853 a Câmara dos Deputados foi agitada pelo embate de diferentes projetos para o desenvolvimento da região amazônica e para sua inserção econômica no conjunto do Império. Chama a atenção o fato de que participaram da discussão deputados de diferentes províncias, todos falando em nome do “interesse nacional”. Dentre estes, os deputados do Amazonas e do Pará adotaram uma posição mais moderada, baseada no conhecimento da região. Apoiaram o contrato celebrado mas denunciaram seus pontos negativos, como o prazo muito longo do privilégio concedido e o favorecimento da companhia para a navegação dos afluentes.

João Duarte Lisboa Serra¹⁴⁷, deputado pelo Maranhão, também defendeu um projeto intermediário entre os propostos pelo governo imperial e por seus principais opositores. O deputado maranhense ponderou que a discussão estaria tomando uma direção perigosa que deveria ser evitada. A câmara não deveria atacar tão frontalmente o contrato, sob risco de assustar os capitalistas que porventura viessem a investir no país¹⁴⁸. No tocante à navegação, Lisboa Serra mostrou-se mais próximo à argumentação do ministro do Império, afirmando que, embora uma subvenção financeira pudesse ser suficiente para garantir o lucro da empresa, a que havia sido oferecida não era o bastante, e daí explicar-se-ia a concessão adicional do privilégio de exclusividade. O

---

¹⁴⁶ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 18 de agosto de 1853, pp. 247-249

¹⁴⁷ João Duarte Lisboa Serra (1818-1855) nasceu no Maranhão e formou-se bacharel em matemática e ciências físicas na Universidade de Coimbra. Poeta, retornou ao Brasil em 1839 passando a contribuir com vários jornais. Foi deputado geral pelo Maranhão em duas legislaturas, entre 1848 e 1854. Em 1848, foi nomeado presidente da Bahia. Em 1850, tornou-se presidente do Banco do Brasil.

¹⁴⁸ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 18 de agosto de 1853, p. 242

deputado afirmou que votaria a favor da substituição da exclusividade na navegação por uma subvenção maior, mas que, mesmo assim, se fosse com o objetivo de criar e estimular uma indústria de muita vantagem para o país, então o privilégio não seria tão absurdo assim. Afinal de contas, afirmou Lisboa Serra, a navegação do rio Amazonas não era uma atividade tão simples, devido ao estado precário das informações acerca daquela imensa região, e não se poderia confiar nos parques capitais regionais, o que forçava a invocação dos capitais do Rio de Janeiro ou de outros países. Vale a pena a longa citação, pelo que ela revela dos termos em que estava colocado o debate:

“Todos os nossos dados estatísticos são tão imperfeitos, tão pouco sabemos nós dos nossos próprios recursos, que mui fracas bases se oferecem à praça do Rio de Janeiro para resolve-la a aventurar seus capitais, e tão aleatória parecia esta negociação que a incorporação desta companhia encontrou muito maiores dificuldades do que a de outras que demandavam maiores capitais.

(...)

Eu já disse em princípio que não sou panegirista dos privilégios; mas quando é necessário para criar uma indústria qualquer de muita vantagem, quando é por assim dizer necessário para educação do povo, afim de mostrar praticamente as vantagens, a exequibilidade da coisa, entendo que o privilégio se deve dar.

(...)

Talvez pareça absurda esta proposição, mas eu julgo que se não firmarmos muito bem no país o espírito de associação, nada poderemos fazer com celeridade; é preciso que os lucros sejam tais para aqueles que se arriscam a tantas contingências, que não só estimulem os capitais do país, mas ainda os capitais estrangeiros; então é que começará a haver verdadeira concorrência, é que o governo se achará habilitado para usar com vantagem das faculdades que lhe houver de dar o corpo Legislativo.”¹⁴⁹

Desta forma, Lisboa Serra demonstrou com seu discurso uma posição intermediária entre as apresentadas até aqui: nem a de um convicto opositor do governo e do contrato celebrado por este com Irineu Evangelista de Souza – posição principalmente defendida aqui por Cândido Mendes de Almeida, deputado pelo Maranhão, e por Ângelo Muniz da Silva Ferraz, deputado pela

---

¹⁴⁹ *Idem*, pp. 242-243

Bahia; e nem a de um defensor fiel do projeto apresentado pela comissão de comércio, indústria e artes e da concessão do privilégio de exclusividade, posição defendida principalmente por Viriato Bandeira Duarte, deputado pelo Mato Grosso. Assim, na mesma linha dos deputados João Wilkens de Mattos (Amazonas) e Fausto Augusto de Aguiar (Grão-Pará), o deputado preferiu defender o projeto ainda que o considerasse imperfeito, interpretando-o como uma medida necessária para o desenvolvimento de “uma indústria de muita vantagem para o país” e que levaria o desenvolvimento a toda a região norte do Império.

O que estava em jogo era a melhor maneira de incorporar a região norte e promover nela atividades lucrativas. Este, consensualmente, era o “interesse nacional”, e promover a navegação do Amazonas era a estratégia defendida por todos. A maneira de fazê-lo, contudo, gerava divergências colocadas em termos quase doutrinários. Todos concordavam na necessidade de atrair capital privado, mas discordavam sobre o modo mais eficiente de realizá-lo. Os opositores à concessão do monopólio empunhavam a bandeira liberal da livre concorrência como promotora de desenvolvimento; os defensores respondiam com a dura realidade: sem privilégios o capital não viria.

2.2. A Amazônia e o mundo

Mais do que no conjunto do Império, a região amazônica deveria ser inserida também no conjunto das relações internacionais, e este fato fez com que os parlamentares levassem em conta também, em suas discussões, o papel externo que esta região deveria exercer.

Quanto à questão da inserção imperial no contexto internacional mais amplo, Luís Cláudio Villafañe Santos em seu livro *O Brasil entre a América e a Europa*¹⁵⁰ procurou analisar a relação existente entre o Império brasileiro e seus vizinhos americanos, entre os quais os localizados na bacia amazônica.

---

¹⁵⁰ Luís Cláudio Villafañe Gomes Santos, *O Brasil entre a América e a Europa – O Império e o interamericanismo*, São Paulo, Editora UNESP, 2004

Para o autor, esta relação seria pautada por um misto de desconfiança com um sentimento de superioridade inerente ao governo imperial. A desconfiança seria baseada, inicialmente, na percepção da difícil posição sustentada pelo Brasil no contexto sul-americano, ao colocar-se como o único regime monárquico cercado por várias repúblicas provocando, assim, tensões ideológicas praticamente irreconciliáveis: “Ao manter o princípio dinástico como fonte de legitimação de seu Estado, o Brasil se diferenciava decisivamente de seus vizinhos americanos, que passariam a representar para o Império o ‘outro’ irreconciliável. A construção da identidade das repúblicas americanas se fazia em grande parte a partir da idéia de ruptura com o Antigo Regime e, metaforicamente, com a Europa. Essa noção de ruptura entre o Novo e o Velho Mundo, entre América e Europa impregnava as iniciativas interamericanas, tornando muito difícil ao Império associar-se a elas sem pôr em risco as bases de sua própria legitimidade.”¹⁵¹

Assim, temia-se que as reuniões que envolvessem os países americanos sem a participação brasileira acabassem levando à deliberação de iniciativas ofensivas ao único regime monárquico do continente, motivo pelo qual a cada vez que reuniões interamericanas eram convocadas a diplomacia brasileira demonstrava inquietação.

Assim, segundo Villafañe, uma lógica podia ser claramente percebida na atitude brasileira com relação aos seus vizinhos no período imperial: “O interesse do governo imperial em participar de iniciativas que envolvessem o conjunto de seus vizinhos reduzia-se na proporção direta em que era afastada a idéia de que delas pudessem resultar iniciativas dirigidas contra o Império.”¹⁵²

Por outro lado, segundo o autor, se a atitude brasileira perante seus vizinhos trazia a marca do receio da formação de uma possível liga antibrasileira no continente (receio que teria ficado muito forte, inclusive, em todas as oportunidades nas quais o Império empreendeu guerras no período), trazia também o signo indelével de um sentimento da superioridade inerente ao regime monárquico brasileiro frente às repúblicas hispano-americanas, quase sempre apresentadas pelos políticos imperiais como “anárquicas”: “O Império

---

¹⁵¹ *Idem*, p. 24

¹⁵² *Idem*, p. 90

via-se civilizado e europeu, e assim de uma natureza distinta daquela de seus anárquicos vizinhos. Integrar-se a eles seria pôr em risco a própria essência de sua identidade. Se a idéia de civilização propagada pelas elites brasileiras era, estranhamente, compatível com a escravidão e a exclusão da maioria da população do corpo político da nação, a adoção do nacionalismo e da cidadania como fonte de legitimidade do Estado era potencialmente explosiva em uma sociedade fracamente integrada regionalmente e com uma população composta em grande parte por escravos.”¹⁵³

Assim, o Império não apenas queria sentir-se superior aos seus vizinhos, mas precisava sentir-se superior aos seus vizinhos como uma forma de legitimar-se em sua identidade monárquica. O Brasil via-se e era encarado por seus vizinhos como estando muito mais próximo da Europa do que do continente americano, situação que pautaria as relações regionais do regime. Dentro desta interpretação de Villafañe fica mais fácil entender, portanto, o alarme causado quando os governos peruano e boliviano adotaram medidas efetivas para forçar a abertura da navegação do rio Amazonas, como se verá adiante, e um pouco do por que da atitude distante e altaneira do governo imperial no trato da questão, julgando-se senhor das decisões sobre o rio uma vez que possuía a soberania sobre sua parte mais importante e teria muito mais condições de navegá-lo do que os demais ribeirinhos.

Outro conceito importante para o entendimento da política brasileira com relação à bacia amazônica é a noção de *Ilha-Brasil*, forjada exatamente no Império brasileiro e analisado brevemente por Demétrio Magnoli em seu livro *O Corpo da Pátria – Imaginação geográfica e política externa no Brasil (1808-1912)*¹⁵⁴. Para este autor, o conceito nasce no ambiente conturbado do processo de consolidação nacional brasileiro, “como ideologia de legitimação nacional e territorial”¹⁵⁵.

---

¹⁵³ *Idem*, p. 28

¹⁵⁴ Demétrio Magnoli, *O Corpo da Pátria – Imaginação geográfica e política externa no Brasil (1808-1912)*, São Paulo, Editora da UNESP, 1997

¹⁵⁵ *Idem*, p. 111

Analisada por Jaime Cortesão, em seu *Alexandre de Gusmão e o Tratado de Madrid*¹⁵⁶, esta ideologia apresenta o território brasileiro como dotado de uma característica insular que o limitava entre os rios Amazonas e Prata, que seriam ligados por um lago que depois se provou nunca ter existido¹⁵⁷. Neste sentido, para Magnoli, “O Brasil erguia-se como realidade geográfica anterior à colonização, como herança recebida pelos portugueses. Ao invés de conquista e exploração colonial, dádiva e destino. Nas palavras do padre Simão de Vasconcelos, cronista da Companhia de Jesus, o Amazonas e o Prata eram ‘duas chaves de prata que fecham a terra do Brasil’ ou ‘dois gigantes que a defendem e a demarcam entre nós e Castela.’”¹⁵⁸

Ao adotar esse mito de fundação nacional como um dos panos de fundo desta pesquisa, fica ainda mais fácil entender a importância fundamental que a região amazônica, bem como a platina, adquiriram no contexto das políticas interna e externa imperiais, sempre no sentido de garantir a maior hegemonia possível em ambas. No Amazonas, como está ficando claro com a documentação, através da adoção de políticas que visavam garantir a presença brasileira, em um primeiro momento, e dissipar as possíveis ameaças de intervenção estrangeira, em um segundo momento. No Prata, buscando por todos os meios manter, se não a posse política sobre a região, ao menos a maior influência possível sobre os países que a compõem.

A manutenção da unidade territorial tal qual supostamente herdada do período colonial adquire uma dimensão nova, a - histórica e livre de qualquer contestação política: “O mito da Ilha-Brasil reflete o sentido de destino nacional construído a partir da independência. Ele ancora o Estado brasileiro nos desígnios da natureza, sacraliza o território, delimita os seus contornos e define uma base de princípios para a política externa no âmbito sul-americano.”¹⁵⁹

Fica claro, portanto, que este mito tinha uma importância fundamental no período estudado, estando sem dúvida presente nas consciências de todos

---

¹⁵⁶ Jaime Cortesão, *Alexandre de Gusmão e o Tratado de Madrid*, Rio de Janeiro, Instituto Rio Branco, 1956

¹⁵⁷ Demétrio Magnoli, *op. cit.*, pp. 45-47

¹⁵⁸ *Idem*, p. 47

¹⁵⁹ *Idem*, p. 115

aqueles que discutiram e ajudaram a formular as políticas para a região amazônica.

Neste sentido, foram duas as principais preocupações expressas pelos deputados. Por um lado, surgiam projetos relacionados à importância econômica que a região norte do Império viria a ter em relação aos seus vizinhos andinos, ansiosos por uma rota comercial mais curta para levar suas mercadorias aos grandes mercados do atlântico. Por outro lado, a preocupação com a manutenção da soberania brasileira era uma constante, surgindo explicitamente nos discursos de alguns deputados, ou implicitamente através da atitude da câmara com relação a algumas propostas aventadas por seus membros.

No âmbito econômico, Cândido Mendes de Almeida expôs em seu discurso proferido em 1 de agosto de 1853 citado acima¹⁶⁰ o papel que ele projetava para o rio Amazonas e sua região no contexto internacional. Para ele, este rio deveria servir como um corredor de escoamento de toda a produção dos países andinos para os grandes mercados localizados no oceano Atlântico, da Europa e Estados Unidos. Esta idéia encontrava apoio no fato de que, neste mesmo ano de 1853, o governo estadunidense, em resposta a uma grande campanha na imprensa daquele país, enviaria à corte do Rio de Janeiro como ministro plenipotenciário o general William Trousdale, que trazia em suas malas instruções específicas para tomar como uma de suas principais preocupações a obtenção do direito de navegação do rio Amazonas para os seus concidadãos, exatamente para que estes pudessem comerciar por esta via com a Bolívia, Peru, Equador, Nova Granada e Venezuela. Neste sentido, ainda em 1853 e novamente em 1855 este ministro passaria notas à secretaria dos negócios estrangeiros tornando oficial o desejo do governo estadunidense em obter a concessão, sem que, contudo, fosse atendido em seus pedidos¹⁶¹.

Mendes de Almeida provavelmente estava a par destas pressões do governo dos Estados Unidos e dos países andinos. Assim, quando ele acusou o fato de que a concessão do monopólio na navegação do rio Amazonas iria criar um “funil” que impediria o transporte eficiente dos produtos oriundos dos

---

¹⁶⁰ Ver pp. 65-68

¹⁶¹ Luís Cláudio Villafañe Gomes Santos, *O Império e as repúblicas do Pacífico*, Curitiba, Editora da UFPR, 2002, pp. 68-69

países vizinhos, provavelmente não estava pensando apenas na perda de dividendos que este fato viria a acarretar, mas também na possibilidade do aumento das pressões que já estavam colocando o governo imperial em dificuldades, como pode ser depreendido do seguinte trecho, extraído de uma consulta à seção dos negócios estrangeiros do Conselho de Estado:

*“Se nos opusermos aberta e completamente à navegação do Amazonas, teremos todos contra nós, e ninguém por nós. Seremos malgrado nosso, arrastados, e quem é assim arrastado não pode dominar, e dirigir o movimento que o arrasta para dele tirar proveito. Basta lançar os olhos sobre uma carta da América Meridional para verificar que outra coisa não pode acontecer, e para avaliar a massa de interesses contra nós”*¹⁶²

Neste sentido, pode-se deduzir que dois seriam os objetivos de Mendes de Almeida para posicionar-se contra a concessão do privilégio, no que diz respeito à abertura da navegação do Amazonas: por um lado, estaria sendo coerente com seu projeto de desenvolvimento para a região norte ao colocar novamente no centro do debate o argumento da necessidade de concorrência, agora internacional, para que a navegação do rio Amazonas proporcionasse bons resultados. Por outro lado, estaria propondo uma medida tendente a diminuir o desconforto brasileiro perante outras nações, causado pela proibição da navegação internacional nas águas daquele rio. Ao oferecer a estes países condições mais favoráveis para a consecução de seus interesses econômicos, garantiria que estes não ficariam dependentes das atividades de uma companhia de capital tão pequeno como se argumentava que era a de Irineu Evangelista de Souza, em um momento em que recrudesciam as pressões pela abertura do rio Amazonas.

Viriato Bandeira Duarte via a questão com outros olhos. Na refutação destas idéias apresentada em seu discurso de 2 de agosto, o deputado limitou-se a afirmar que, quanto à idéia de que as demais nações ribeirinhas passariam a ter mais vantagens e liberdade ao negar o exclusivismo de navegação das águas do rio Amazonas em seus territórios, a liberdade além-fronteira também acabaria trazendo conseqüências positivas para o lado

---

¹⁶² Apud Luís Cláudio Villafañe Gomes Santos, *op. cit.*, p. 69

brasileiro, uma vez que acabaria criando uma concorrência que levaria a companhia de Irineu Evangelista de Souza a buscar sempre melhorar os seus serviços sob o risco de passar a ter prejuízo. Além disso, mesmo tendo mantido a liberdade de navegação em suas águas, os países limítrofes não poderiam efetivá-la sem antes entrar em acordo acerca da questão com o governo imperial¹⁶³.

O fato, no entanto, é que este princípio jurídico defendido pelo deputado mato-grossense não estava tão afirmado no turbulento ano de 1853. Neste sentido, um decreto boliviano de 27 de janeiro não só declarava livres à navegação internacional, sem qualquer acordo prévio com o governo imperial, vários portos localizados na bacia amazônica e os trechos fluviais localizados entre estes e o oceano Atlântico, como ainda instituía um prêmio de dez mil dólares para o primeiro navio estrangeiro que atingisse qualquer uma destas localidades¹⁶⁴. Seguindo esta mesma direção, um decreto peruano de 15 de abril declarava que todos os países que tivessem tratados de “nação mais favorecida” com o Peru poderiam gozar dos mesmos direitos do Brasil no trato com este país. Assim, como o governo imperial havia contratado com o governo peruano a navegação dos rios amazônicos em 23 de outubro de 1851, vários Estados passaram a poder reivindicar o direito de navegar o rio Amazonas até o território peruano, dentre eles os Estados Unidos, a Inglaterra, a França e a Bélgica¹⁶⁵. Embora nenhuma destas medidas tenha resultado em uma quebra oficial da proibição brasileira para a navegação estrangeira no rio Amazonas, servem, no entanto, para exemplificar que o clima internacional em torno desta questão não era dos mais confortáveis para o governo imperial no ano de 1853.

Isto se refletiu, na Câmara dos Deputados, também nas discussões acerca dos capitais que deveriam ser utilizados para navegar e desenvolver a região amazônica. Como dito anteriormente, o deputado maranhense Mendes de Almeida defendia que eles deveriam vir, idealmente, de uma companhia mista nacional e estrangeira, que exerceria sua atividade sob inspeção do

---

¹⁶³ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 2 de agosto de 1853, p. 29

¹⁶⁴ Fernando Sabóia de Medeiros, *A liberdade de navegação do Amazonas*, São Paulo, Cia. Editora Nacional, 1938, pp. 81-82

¹⁶⁵ *Idem*, pp. 105-107

governo imperial. Para o deputado, a navegação do Amazonas não estaria sendo realizada ainda porque teimava-se em confiar esta empresa a companhias brasileiras pequenas e necessitadas de privilégios que as estrangeiras não necessitariam¹⁶⁶.

E o reflexo da conjuntura internacional desfavorável para a adoção deste projeto ficaria claro não apenas nos apartes apresentados a esta fala – todos no sentido de recusar a idéia da utilização de capitais estrangeiros na região amazônica¹⁶⁷, como também no discurso proferido pelo deputado paulista José Inácio Silveira da Motta, nesta mesma sessão parlamentar. Nesta fala, ele não apenas discordou da proposição de Mendes de Almeida, argumentando contra ela na passagem a seguir, como chegou a defender a adoção de uma medida diametralmente oposta, como forma de garantir que a companhia continuasse sempre tendo nacionalidade exclusivamente brasileira:

“Isto só sujeita os vapores que tenham de navegar nas águas do Amazonas a terem certo número de tripulação de nacionais, a prestar o serviço da navegação debaixo da bandeira brasileira; mas a quem fica pertencendo a direção da navegação, a quem fica pertencendo o comércio do Amazonas, se não houver na lei ou na concessão do governo uma restrição qualquer que ponha a companhia acima dessa eventualidade de ficar, por um coup de la borse, uma casa americana de posse de todas as ações que estiverem na praça, de ficar todo o fundo da companhia em poder de americanos, cujas vistas cobiçosas sobre este ponto do império são muito conhecidas.

(...)

*Não sei se isto será alteração dos estatutos, mas digo que neles deve estar prevenido o caso da substituição do empresário por qualquer motivo. Eu acho, senhores, de absoluta necessidade considerar neste ato da concessão do privilégio para a navegação do Amazonas a idéia de que a direção da navegação, a gerência da companhia nunca possa sair de súditos brasileiros; esta companhia deve ser muito brasileira”*¹⁶⁸

¹⁶⁶ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 18 de agosto de 1853, pp. 238-241

¹⁶⁷ Para uma descrição mais detalhada deste discurso consultar as páginas 68-69

¹⁶⁸ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 18 de agosto de 1853, p. 248

Surge aqui, assim, uma idéia que até este momento nenhum deputado havia levantado: o temor de que, por uma manobra qualquer, a navegação e o comércio da região amazônica acabasse nas mãos de empresários estadunidenses, “cujas vistas cobiçosas sobre este ponto do Império” seriam já bastante conhecidas. Como as ações da companhia recém-criada poderiam, naquela conjuntura, ser adquiridas por qualquer pessoa em qualquer praça do Império, o melhor seria, segundo o deputado paulista, adicionar uma cláusula no contrato firmado que garantisse que sua nacionalidade fosse sempre brasileira. A navegação do rio Amazonas se constituiu portanto em mais do que uma atividade destinada a promover o comércio e o desenvolvimento da região norte do país, mas acabou sendo apresentada como uma empresa estratégica, de vital importância para o Império devendo, assim, ser mantida sempre sob controle de súditos da Coroa. A crer na bibliografia e nos relatórios do ministério do Império publicados nas décadas de 1850 e 1860, esta questão era assim encarada pela cúpula do governo imperial, mas a sua formulação nestes termos não foi consenso na Câmara dos Deputados. Ao que parece, os deputados estavam muito mais preocupados em discutir a conveniência econômica e política do projeto em termos de conjuntura interna e o fato do privilégio de exclusividade a Irineu Evangelista de Souza ter sido concedido sem consulta ao poder Legislativo, do que propriamente as consequências desta questão em termos de política externa.

No entanto, como se viu, esta problemática também estava presente nos discursos parlamentares, ainda que de forma secundária e por vezes indireta. Neste sentido, em um curto trecho da fala de Cândido Mendes de Almeida na sessão de 1 de agosto de 1853, é possível perceber com toda a clareza uma preocupação séria com o risco de que a soberania brasileira sobre a região amazônica pudesse ser ameaçada pela intervenção das duas poderosas potências vizinhas:

“Eu receio ainda, sr. Presidente, um mal deste privilégio, e vem a ser que a atual companhia do Amazonas, navegando sem concorrentes este rio, há de proceder como hoje procede, isto é, ficarão privados dessa navegação alguns pontos da província do Pará que estão à margem setentrional do Amazonas, e arredados da linha que ela explora. O vapor desta companhia que sobe o

Amazonas até a capital da nova província [província do Amazonas], segue de Belém pelo rio Tocantins, e canal do Tagipurú, e alcançando o Amazonas, navega-o até essa cidade; essa é a derrota que tem seguido, e que seguirá, porque é a mais cômoda, ficando preteridos nesse benefício os pontos de que falei, que ficam desviados e que são dignos de toda a consideração, como sejam Mazagão, Macapá, e toda a parte norte que ficam próximas às Guianas, costa oriental do Marajó, porque são lugares que temos todo o interesse em povoar, porquanto de sua povoação depende em grande parte a defesa dos territórios que ficam mais ao ocidente.

Estou muito persuadido de que se tivermos povoado toda a parte do nosso território que fica no litoral do Atlântico, temos de alguma sorte dado a melhor defesa a esses territórios; os pontos mais ocidentais ficarão menos expostos a uma invasão de qualquer potência que inveje tão ricos territórios; o que não sucede à parte setentrional do Amazonas, que está ainda hoje por povoar, e a meu ver a parte mais arriscada do nosso país. A navegação do Amazonas, fazendo-se como hoje se faz do Pará, e seguindo pelo canal de Tagipurú, não toca em Mazagão e Macapá; a parte setentrional fica de todo abandonada. Procura-se o meio mais fácil desta navegação, e de alguma sorte a companhia tem razão, mas o país não lucra com isto.”¹⁶⁹

Nesta fala fica nítida a preocupação do deputado maranhense com a ocupação da parte setentrional do Grão-Pará, “a parte mais arriscada do nosso país”. A companhia de Irineu Evangelista de Souza, ao buscar atender aos seus interesses privados buscando a navegação mais fácil entre Belém e Barra (atual Manaus), acabaria por prejudicar os interesses vitais do país, colocando em risco a posse de um extenso território que hoje corresponderia, aproximadamente, ao atual estado do Amapá e cuja posse era disputada com a França, dada a fronteira com a Guiana. Caberia ao governo imperial garantir que, com a existência de outras companhias concorrentes, a região citada fosse povoada e desenvolvida, promovendo desta forma a sua completa inserção no conjunto do Império e afastando qualquer risco de invasões estrangeiras.

De fato, estas preocupações do deputado maranhense não eram apenas teóricas, encontrando fundamento também na prática política recente da região. Neste sentido, Vera Medeiros mostra, em sua tese de doutorado, como

---

¹⁶⁹ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 1 de agosto de 1853, p. 9

a Grã-Bretanha passou a reivindicar, a partir de 1839, a posse sobre uma região fronteira entre a Guiana Inglesa e a província do Pará, no Alto Rio Branco, criando o contencioso denominado “questão do Pirara” e fazendo com que a região fosse considerada área neutra em 1843 e só deixasse de sê-lo em 1904, quando a questão foi finalmente resolvida com o arbitramento do rei da Itália, Vitor Emanuel I. Esta questão provocou intensa troca de correspondências diplomáticas entre os governos brasileiro e britânico, principalmente nos seus anos iniciais, e em seus momentos mais críticos levou o governo imperial à necessidade de insistir em que a solução do conflito não fosse buscada pelas armas, devendo o mesmo ser mantido em um âmbito estritamente diplomático¹⁷⁰. Afinal, afirma Vera: “a disputa do Pirara se dava em um contexto bastante conturbado das relações anglo-brasileiras. Resistindo às pressões britânicas, o governo brasileiro recusava-se a renovar o tratado de comércio, assinado em 1827, que expirava em 1842, o que faria com que se encerrasse o estatuto de extraterritorialidade, as vantagens tarifárias e outros privilégios ingleses no Brasil. Ademais, era tensa a cooperação em relação ao tráfico de escravos.”¹⁷¹

Para agravar a situação, em 1836 o governo imperial havia sido oficialmente informado de que, no ano anterior, o governo francês havia estabelecido um posto militar na margem direita do rio Oiapoque, considerado território brasileiro. Quase três anos depois, o ministro francês na Corte do Rio de Janeiro assumiria que eram dois os pontos ocupados desde 1835: um localizado nas margens do rio Amapá, e outro defronte da ilha de Maracá. O primeiro seria desocupado somente em 1840, mas a questão toda só seria resolvida definitivamente em 1900, também sob arbitramento – agora do presidente do Conselho Federal Suíço, que daria ganho de causa ao Brasil estabelecendo, *grosso modo*, a fronteira entre o Brasil e a Guiana Francesa no rio Oiapoque. Antes disto, entretanto, a questão provocaria situações de grande tensão entre os dois países, principalmente nas questões referentes à catequização dos índios na região e à fuga de escravos brasileiros para a

---

¹⁷⁰ Vera B. Alarcón Medeiros, *Incompreensível Colosso – A Amazônia no início do Segundo Reinado (1840-1850)*, Tese de doutorado defendida na Faculdade de Geografia e História da Universidade de Barcelona, Barcelona, 2006, pp. 80-95

¹⁷¹ *Idem*, pp. 84-85

Guiana Francesa, onde foi abolido o instituto da escravidão no ano de 1848, causando uma situação na qual as autoridades francesas passariam a se recusar a devolver os escravos que tocassem no seu território¹⁷².

As justificativas francesas para a invasão da região estão calcadas principalmente na seguinte idéia:

“Antes de chegar à Amapá a notícia da fundação da colônia, os tópicos da conversação dos Franceses, quando a entretinham com os Brasileiros, eram – A França está hoje muito comprometida com algumas Nações, e tem muitas antipatias: não lhe convém sustentar estes pontos aquém do Oiapoque – se o Brasil não pode com o Pará, por que não o entrega à França, ou a outra qualquer Nação, que melhor o aproveite?”¹⁷³

Como se pode observar, esta justificativa ia ao encontro do argumento de Mendes de Almeida no sentido de estender a navegação amazônica até as suas margens setentrionais, comprovando que a Câmara dos Deputados não estava alheia ao que se passava no Império a nível de suas relações internacionais. As decisões tomadas pelo Legislativo no que se referia à navegação do Amazonas assumiam assim importância crucial não apenas para o desenvolvimento da região, mas também para a política externa e para a definição do território brasileiro.

De fato, também para Gabriela Nunes Ferreira, em seu livro *Centralização e descentralização no Império – o debate entre Tavares Bastos e visconde do Uruguai*¹⁷⁴, esta questão adquire grande importância para a formulação de um projeto nacional. Analisando o debate entre dois políticos eminentes do século XIX, Ferreira coloca a questão em termos de oposição entre um “nacionalismo” extremo defendido pelo visconde do Uruguai, e um “cosmopolitismo” defendido por Tavares Bastos. Neste sentido, a posição de Uruguai é apresentada inicialmente como dotada de um sentimento de repulsa aos Estados Unidos, especialmente no que tange à presença deste povo na região amazônica: “A

¹⁷² *Idem.*, pp. 95-113

¹⁷³ Ofício do presidente da província do Grão-Pará, João Antônio de Miranda, ao ministro dos Negócios do Império, Manuel Antônio Galvão, em 10 de junho de 1840, Arquivo Nacional, Fundo Ministério do Império. Correspondência do presidente da província do Grão-Pará 1840 [IJJ 110-A] Apud Vera B. Alarcón Medeiros, *op. cit.*, p. 99

¹⁷⁴ Gabriela Nunes Ferreira, *Centralização e descentralização no Império – O debate entre Tavares Bastos e visconde do Uruguai*, São Paulo, Editora 34, 1999

emigração americana para o Amazonas seria um imenso perigo. Diante dela desapareceriam a nossa raça, a nossa língua, a nossa religião, as nossas leis. A nossa indústria não poderia nascer, e se existisse alguma seria sufocada'. Uruguai prossegue descrevendo o caráter do típico emigrante norte-americano, ganancioso, ávido por dinheiro fácil. Esses estrangeiros, diz ele, procuram sempre se eximir da 'incômoda, lenta, minuciosa e ineficaz ação da nossa autoridade'. E observa, abrangendo agora em seu comentário estrangeiros de outras procedências: 'É extremamente perigoso o contato direto de americanos, ingleses e franceses com as autoridades subalternas no país, principalmente do interior.'"¹⁷⁵

Neste sentido, a posição adotada pelo visconde do Uruguai quanto a esta questão foi a da defesa da manutenção de um controle estrito do rio Amazonas, limitando a permissão de navegação desse rio aos demais ribeirinhos e procurando ao máximo limitar a influência das potências estrangeiras sobre esta região: "Os três países (Estados Unidos, França e Inglaterra) estariam excitando as pretensões de nações ribeirinhas, como o Peru e a Bolívia, para aumentar a pressão sobre o Brasil em favor da abertura do Amazonas. Uruguai concluía que, como no caso do tráfico de escravos, não adiantava remar contra a corrente e persistir numa posição que todos condenavam, e contra a qual havia interesses poderosos. (...) Um bom meio de cortar a influência dos Estados Unidos, França e Inglaterra sobre os países ribeirinhos, dizia Uruguai, seria condicionar a concessão do direito de livre navegação à prévia resolução da questão de limites com esses países vizinhos. Era necessário, além disso, que o governo promovesse a ocupação da região, estabelecendo colônias; e que apoiasse a companhia nacional de navegação a vapor (de Irineu Evangelista de Souza) com uma subvenção anual ampliada, habilitando-a a fazer concorrência vantajosa à navegação a vapor estrangeira.""¹⁷⁶

Tavares Bastos adotou postura diametralmente oposta nesta discussão. Para ele, segundo a autora, "a possibilidade de progresso do Brasil dependia

---

¹⁷⁵ *Idem*, p. 143

¹⁷⁶ *Idem*, p. 145

em grande medida da abertura do país às demais nações do mundo”¹⁷⁷. A esta idéia somava-se uma visão extremamente positiva com relação aos Estados Unidos, em quem o Império deveria se espelhar e com quem deveria estreitar ao máximo suas relações: “Sou um entusiástico frenético da Inglaterra, mas só compreendo bem a grandeza desse povo quando contemplo o da república que ela fundou na América do Norte. Não basta que estudemos a Inglaterra; é preciso conhecer os Estados Unidos. É deste último país justamente que nos pode vir mais experiência prática a bem de nossa agricultura, de nossas circunstâncias econômicas, que têm com os da União a mais viva semelhança.”¹⁷⁸

Assim, o projeto de Tavares Bastos para a região amazônica só poderia seguir na direção da defesa de uma abertura incondicional desta região à navegação e à colonização estrangeiras, atacando frontalmente as idéias defendidas pelo visconde do Uruguai: “Uma das mais ardentes campanhas movidas por Tavares Bastos foi, em grande medida, motivada pelo desejo de estreitar os laços do Brasil com os Estados Unidos: a campanha pela livre navegação do Amazonas por embarcações estrangeiras. (...) O fechamento do Amazonas era, segundo ele, mais uma manifestação do espírito centralizador do governo, colocando as províncias do Pará e do Amazonas na dependência do Rio de Janeiro. Em tom irônico, Tavares Bastos mencionava o medo do governo de que ‘esses insaciáveis americanos’ nos tomassem uma parte do vale, e afirmava: a abertura do rio à navegação estrangeira era a melhor forma de afastar a possibilidade de uma política hostil por parte dos americanos ou dos ingleses. O mesmo raciocínio valia com relação à província do Pará: o governo receava, dizia Tavares Bastos, que a abertura do Amazonas e a conseqüente prosperidade daquela província lhe trouxesse o desejo de se separar do resto do Império. A realidade, continuava o autor, era justamente o contrário: a política egoísta do governo é que vinha fomentando no Pará ‘uma idéia vaga de independência’. A abertura do Amazonas permitiria o pleno desenvolvimento da região do vale do Amazonas, atraindo para ela o comércio do mundo e, principalmente, o braço estrangeiro – sobretudo o americano. O

---

¹⁷⁷ *Idem*, p. 149

¹⁷⁸ *Idem*, p. 150

grande rio seria, assim, um dos principais canais de acesso das 'raças viris do norte do globo' ao nosso país."¹⁷⁹

Não é difícil identificar estas duas posições com as que foram adotadas na Câmara dos Deputados pelos diferentes grupos que discutiram a questão em diferentes épocas. Se isto ainda não ficou muito claro nos debates que ocorreram no ano de 1853, principal objeto desta fase da pesquisa, ficou nítido nas discussões que ocorreram no ano de 1864, da qual fez parte, inclusive, o próprio Tavares Bastos na qualidade de deputado pela província de Alagoas e de defensor ferrenho da abertura da navegação do rio Amazonas a todas as nações estrangeiras.

2.3. A disputa entre os poderes Executivo e Legislativo

Além das diferentes posições apresentadas pelos deputados nas discussões acerca do contrato de navegação do rio Amazonas, outra questão de fundamental importância para o entendimento da organização do Estado imperial em meados do século XIX é a disputa entre os poderes Executivo e Legislativo que surgiu durante os diversos discursos, que demonstra a influência do Legislativo na condução do problema.

De fato, a matéria entrou em primeira discussão no dia 1 de agosto de 1853. Não obstante esta relativa demora em se discutir um assunto considerado de grande importância estratégica para o país (mais de dois meses entre o envio do decreto para a câmara, em 13 de maio, e o início das discussões)¹⁸⁰, a navegação do rio Amazonas não precisou esperar. No primeiro dia do ano de 1853 foi inaugurada a primeira linha de barcos a vapor entre as cidades de Belém, no Pará, e Barra, então capital da província do Amazonas, antes mesmo da tomada oficial de ciência pelo poder Legislativo a respeito do contrato firmado entre o governo imperial e Irineu Evangelista de

---

¹⁷⁹ *Idem*, pp. 151-152

¹⁸⁰ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 13 de maio de 1853, p. 189

Souza¹⁸¹. Para isso, o governo teria se valido da lei 586, promulgada em 6 de setembro de 1850 e que o autorizava a estabelecer a navegação a vapor nas águas do Amazonas e do Pará, subvencionando, se necessário, as companhias que se dispusessem a enfrentar tal empresa¹⁸².

Desta forma, quando Cândido Mendes de Almeida, deputado pelo Maranhão, subiu á tribuna para se posicionar contra o parecer da comissão de comércio, indústria e artes, iniciando assim as discussões acerca da matéria, a navegação a vapor do rio Amazonas já era uma realidade a mais de seis meses. O que não o impediu de ser pouco receptivo ao parecer. Inicialmente, ele afirmou não ser contra o projeto, mas sim favorável a maiores esclarecimentos quanto ao seu conteúdo. Em seguida, atacou aquilo que pode ser entendido como uma das idéias centrais do contrato firmado com Irineu Evangelista de Souza, ao afirmar que “acima das considerações que merece o governo, dos interesses desse empresário, há o interesse do país que deve ser consultado em primeiro lugar”¹⁸³. O decreto, afirmava ele, contrariava a lei 586, pois esta autorizaria o Executivo “a subvencionar companhias com o fim de navegar o Amazonas por meio de barcos a vapor, a promover o seu comércio”, mas não a ceder a exclusividade dessa navegação a apenas uma companhia¹⁸⁴. Isso configuraria, portanto, uma invasão de jurisdição por parte do governo imperial, que teria extrapolado a autorização recebida do Legislativo, através da lei 586, ao conceder o privilégio de monopólio a Irineu Evangelista de Souza tomando para si uma atribuição que seria exclusiva do parlamento.

A discussão em torno desta lei seria a tônica dos primeiros embates entre os defensores e os opositores do governo imperial na concessão do privilégio de exclusividade. Neste sentido, Viriato Bandeira Duarte afirmou, em seu discurso de 2 de agosto, que a lei 586 dava, sim, ao governo a habilitação “para consignar prestações a quem se propusesse a manter a dita navegação [do rio Amazonas]”¹⁸⁵. E, para além disto, o privilégio da navegação exclusiva

---

¹⁸¹ Relatório do ministério do Império, 14 de maio de 1853, pp. 37-38

¹⁸² Relatório do ministério do Império, 15 de maio de 1851, p. 37

¹⁸³ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 1 de agosto de 1853, p. 7

¹⁸⁴ *Idem*

¹⁸⁵ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 2 de agosto de 1853, p. 27

por trinta anos tinha sido concedido a Irineu Evangelista de Souza por meio de um decreto do governo, não cabendo, portanto, à câmara discutir tal assunto. Este argumento colocava uma questão central para o entendimento da relação existente entre os poderes Executivo e Legislativo do Império. De um lado, havia o entendimento de que a última palavra sobre a concessão cabia ao Legislativo, que delegava ao Executivo a tarefa, mas com a ressalva de que este só poderia atuar nos estritos limites daquela delegação, como defendera Mendes de Almeida. De outro lado, a posição de Bandeira Duarte, segundo a qual o Legislativo, naquela matéria, não tinha autonomia, ou mesmo poder suficiente, para contestar uma ação do Executivo, cabendo portanto aos deputados apenas tomar ciência das decisões do governo e agir da melhor forma possível no sentido de viabilizá-las nas partes que dependiam de aprovação da assembléia:

“Vê-se pois que esse privilégio exclusivo foi concedido por um decreto do governo, e que a comissão nada mais tinha a fazer senão tocar naqueles outros pontos, que precisavam da aprovação desta augusta câmara.

Esses pontos eram: o favor feito a essa companhia da isenção de direitos de meia sisa na compra e venda de suas embarcações; a concessão de certos terrenos nas margens do Amazonas; e a de outro terreno no porto do Pará para o estabelecimento de um dique. A comissão de comércio, indústria e artes apresentou o seu projeto aprovando simplesmente essas concessões já feitas pelo governo, e que para seu complemento precisavam da aprovação dessa augusta câmara.

SR. MENDES DE ALMEIDA: *E o privilégio exclusivo?*

SR. VIRIATO: *A comissão não tratou disso no projeto, e nem deveria tratar; mas como o nobre deputado fala disso, tomarei a meu cargo defender o governo a esse respeito.”*¹⁸⁶

De fato, com o aparente propósito inocente de justificar uma ausência no voto da comissão da qual fazia parte, o deputado Viriato Bandeira Duarte havia

---

¹⁸⁶ *Idem*

tocado em um ponto vital da convivência entre os poderes Executivo e Legislativo o que, como não poderia deixar de ser, teve consequências sérias na continuação da discussão. Mesmo com esta questão ainda pendente, o contrato celebrado entre o governo imperial e Irineu Evangelista de Souza foi aprovado, em primeira discussão, ainda no dia 2 de agosto, iniciando-se a segunda discussão nove dias depois¹⁸⁷.

A estratégia adotada então por aqueles que eram contra o decreto foi a de tentar forçar a ida ao plenário do ministro do Império, Francisco Gonçalves Martins, para responder aos questionamentos acerca do decreto e aos ataques ao governo.

É exatamente neste sentido que o deputado pela província da Bahia, Ângelo Muniz da Silva Ferraz (posteriormente Barão de Uruguaiana), apresentou logo no início dos discursos do dia 11 um requerimento para adiamento da discussão acerca do projeto 71 (sobre o exclusivismo na navegação do Amazonas), sob a alegação de o mesmo conter algumas idéias que necessitavam de maior esclarecimento, como por exemplo o alcance geográfico do privilégio de exclusividade¹⁸⁸.

Foi esta a senha para que uma nova discussão ocorresse nesse dia: adiar-se ou não a discussão até que o ministro do Império comparecesse à câmara para prestar esclarecimentos acerca do decreto que a regulava. Viriato Bandeira Duarte estava convencido de que a presença do ministro não era necessária, assim como tampouco era necessário o adiamento da discussão. Em sua opinião, não havia razão para dúvidas quanto ao alcance do privilégio concedido à companhia de navegação. Para o deputado, a comissão de comércio, indústria e artes teria se valido das palavras da lei e do contrato celebrado entre o governo e Irineu Evangelista de Souza para emitir seu voto e elaborar o projeto que ora se discutia, bastando portanto para entendê-lo ler os seus dispositivos:

---

¹⁸⁷ *Idem*, pp. 30-31

¹⁸⁸ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 11 de agosto de 1853, p. 168

“Se a presença aqui do nobre ministro do Império é para se saber qual a extensão do privilégio e dos favores concedidos, julgo-a desnecessária, por isso que o honrado deputado lendo a lei do contrato verá que o privilégio foi concedido para a navegação do Amazonas e colonização de seus afluentes, com os favores que se acham no projeto, tendo o empresário como principal ônus a obrigação de promover a criação de 60 colônias, o que realmente não é pequena obra para quem a quiser executar devidamente.”¹⁸⁹

Para o deputado Viriato Bandeira Duarte, não só estes favores estavam claramente prescritos no contrato entre o governo e Irineu Evangelista de Souza, como este empresário já teria montado sua companhia contando com eles, sendo que inclusive já estaria cumprindo com as obrigações que se esperavam dele. Assim sendo, o deputado acreditava que uma oportunidade como esta não poderia ser perdida, sob pena de deixar “de ter por muitos anos no futuro a navegação a vapor naquele rio”¹⁹⁰. O adiamento da discussão colocaria em risco a atividade da companhia fundada por Irineu Evangelista de Souza e já em funcionamento.

Por sua vez, como visto anteriormente, o deputado pela recém criada província do Amazonas, João Wilkens de Mattos, não se mostrou tão convencido acerca da clareza do projeto e, embora tenha afirmado ser defensor da criação da companhia de navegação e do exercício de suas atividades na região amazônica, defendeu o adiamento da sua discussão até que o ministro do Império pudesse esclarecê-lo completamente. Posição idêntica foi adotada pelo deputado pelo Grão-Pará, Fausto Augusto de Aguiar¹⁹¹.

Após estes discursos, o requerimento de adiamento acabou sendo aprovado¹⁹². Os deputados exerciam, desta forma, uma prerrogativa do Legislativo de convocar o Executivo para esclarecer perante a casa medidas por ele tomadas. Ao ministro não havia alternativa senão comparecer e prestar os esclarecimentos pedidos. Na lógica do regime representativo do século XIX

---

¹⁸⁹ *Idem*, p. 169

¹⁹⁰ *Idem*, p. 168

¹⁹¹ Para detalhes da argumentação destes deputados acerca desta questão, ver páginas 78-82

¹⁹² Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 12 de agosto 1853, p. 174

tratava-se de uma das formas de fiscalização do Legislativo sobre o Executivo no sentido de evitar abusos de poder.

Na sessão de 18 de agosto de 1853, além dos discursos que evidenciaram as diferentes posições dos deputados sobre a região norte do país, o tema da relação entre os poderes Executivo e Legislativo do Império também esteve na ordem do dia. Neste sentido, o deputado pela Bahia Ângelo Muniz da Silva Ferraz retomou a discussão acerca das competências dos poderes Executivo e Legislativo, indagando ao ministro do Império se a concessão do privilégio de exclusividade não estaria dependente de aprovação do parlamento¹⁹³. Aproveitou a oportunidade, portanto, para acusar a invasão de jurisdição praticada pelo governo imperial ao adotar uma medida que seria de competência exclusiva do poder Legislativo.

*“São estas as considerações que eu tenho a fazer: temo muito dos privilégios exclusivos, e pedirei ao Sr. Ministro também que me informe se entende que a concessão desse privilégio exclusivo não depende da aprovação do corpo Legislativo; porquanto, no ofício de remessa desse contrato unicamente S. Ex. se refere neste ponto a um dos dois artigos do mesmo contrato, e não a respeito do privilégio exclusivo. Eu tenho uma opinião muito segura a este respeito, e é que o governo não pode conceder privilégios exclusivos sem autorização ou dependência de aprovação do corpo Legislativo. Neste ponto o corpo Legislativo não concedeu autorização, concedeu auxílio pecuniário, parece que a lei quis excluir a idéia do privilégio; e se depende de aprovação nossa esse privilégio, eu pediria ao Sr. Ministro que considerasse bem se haverá boas razões para ele se conservar.”*¹⁹⁴

Imediatamente o ministro do Império subiu à tribuna para responder às indagações feitas, uma vez que o regimento interno da casa facultava aos ministros o direito de tomarem a palavra a qualquer momento, devendo-se apenas aguardar o fim do pronunciamento do orador.

¹⁹³ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 18 de agosto de 1853, pp. 235-236

¹⁹⁴ *Idem*, p. 235

O ministro iniciou seu discurso defendendo o governo, em primeiro lugar, da acusação de ter concedido o exclusivismo da navegação sem consulta ao poder Legislativo, justificando tal ato pelo caráter urgente da questão da navegação amazônica. Além disso, Gonçalves Martins afirmou que em diversas ocasiões no passado medidas que dependiam da aprovação da câmara foram adotadas à sua revelia, sem que por isso os deputados se levantassem em protesto¹⁹⁵. Procurava justificar, assim, o ato do poder Executivo com a urgência da necessidade de navegação do rio Amazonas e com práticas semelhantes adotadas no passado. Desta forma, o ministro do Império não apenas assumiu a invasão da jurisdição parlamentar por parte do governo imperial, como denunciou o uso efetivo desta medida em outras oportunidades.

Para o deputado Mendes de Almeida, entretanto, a situação não era tão facilmente justificável. Segundo ele, o governo não poderia ter concedido, em hipótese alguma, o privilégio de exclusividade da navegação do rio Amazonas a Irineu Evangelista de Souza sem ter consultado antes o poder Legislativo, uma vez que não havia no país lei alguma que o autorizasse a isto:

*“Senhores, eu estava persuadido, e continuo a estar, de que o governo não podia conceder este privilégio sem que o corpo Legislativo o aprovasse, visto que não existia lei alguma anterior que o autorizasse a contratar a navegação a vapor do Amazonas, dando um exclusivo; o que existe unicamente é o parágrafo 1º do artigo 2º da lei n. 586 de 6 de setembro de 1850, que autoriza o governo a promover a navegação a vapor do Amazonas por meio de uma subvenção. Mas a câmara acaba de ouvir as razões que levaram o nobre ministro a conceder esse privilégio, e nem eu censuro-o por havê-lo feito; o nobre ministro podia entender que não era possível contratar a navegação do Amazonas sem o privilégio; é provável que encontrasse dificuldades em executar o preceito legal por outra forma, e não quis deixar o país sem essa navegação; entendo, porém, que para que seja ele aprovado torna-se necessário um voto do corpo Legislativo.”*¹⁹⁶

João Duarte Lisboa Serra, igualmente deputado pelo Maranhão, também criticou a concessão do privilégio pelo governo sem consulta anterior ao poder

---

¹⁹⁵ *Idem*, p. 236

¹⁹⁶ *Idem*, p. 238

Legislativo, classificando tal ato de abuso e ilegalidade que o uso anterior não poderia justificar. Percebe-se, neste discurso, um tom de desabafo por parte do deputado maranhense, que defendeu ainda a completa e breve resolução de todas as pendências entre o governo imperial e o parlamento sem que isso, no entanto, prejudicasse a navegação do rio Amazonas.

“Me inclino muito à opinião daqueles que duvidam do bom direito do governo para sem preceder autorização especial do corpo Legislativo conceder privilégios; mas julgo também que não é no caso vertente que devemos resolver essa grande questão. Eu desejara, senhores, que não só essa como outras muitas questões importantes que continuam em pé fossem de uma vez decididas de modo que os nossos princípios constitucionais ficassem bem definidos.

(...) Não me pode satisfazer completamente a explicação dada pelo nobre ministro, quando, para defender-se, disse que fez o que sempre se tem em casos idênticos praticado, porque não considero semelhante prática, sendo abusiva como me inclino a crer, suficiente para justificar novos atos da mesma natureza. Se tal princípio pudesse prevalecer, se cada governo devesse em tudo imitar o seu antecessor, a responsabilidade dos ministros seria uma quimera e os abusos se perpetuariam; poderíamos mesmo chegar ao absurdo de censurar um ministro que, desobedecendo à lei da imitação, quisesse dar fiel execução às leis do país; poderíamos chegar ao absurdo ainda mais monstruoso de alegar em sua defesa o ministro que fosse acusado por abuso de poder, que ‘a prática anterior era toda igualmente abusiva, e não devia o governo, por um ato regular e conforme às leis, ir perturbar a harmonia, a homogeneidade desse belo quadro de irregularidades’.”¹⁹⁷

Percebe-se, portanto, que o tom de todos os discursos proferidos na sessão de 18 de agosto na presença do ministro do Império, Francisco Gonçalves Martins, era o mesmo. A câmara repudiava o fato de o governo ter extrapolado as instruções constantes na lei 586 de setembro de 1850 que o autorizava a realizar a navegação do rio Amazonas assumindo, assim, responsabilidades exclusivas do poder Legislativo, e fazia a mais absoluta questão de demonstrar seu descontentamento ao ministro.

O dia 19 de agosto de 1853 marcou o último dia de discussões acerca do projeto apresentado pela comissão de comércio, indústria e artes. Antes

---

¹⁹⁷ *Idem*, p. 242

mesmo do início dos discursos foram apresentadas duas emendas à mesa, de autoria dos deputados Ângelo Muniz da Silva Ferraz e Joaquim José Pacheco¹⁹⁸, ambas no sentido de alterar o projeto no tocante à concessão do privilégio de exclusividade. Pela emenda do deputado Pacheco, que acabaria sendo rejeitada, o contrato celebrado entre o governo imperial e Irineu Evangelista de Souza ficava aprovado com exceção do privilégio de exclusividade, ficando entretanto o mesmo governo autorizado a elevar a subvenção concedida à companhia de navegação¹⁹⁹. Já pela emenda do deputado Ângelo Muniz da Silva Ferraz, que acabaria aprovada no final do dia, o contrato também ficava aprovado mas o privilégio de exclusividade da navegação por trinta anos deveria ser resgatado pelo governo mediante indenização, do modo que julgasse mais conveniente²⁰⁰.

Em defesa de sua emenda, Joaquim José Pacheco argumentou, como outros já haviam feito antes dele, afirmando a ilegalidade da concessão do privilégio sem prévia autorização da câmara:

“Limitou-se a autorização a subvencionar uma companhia que quisesse estabelecer a navegação nas águas do Amazonas. Como é que tendo o corpo Legislativo limitado a autorização ao governo apenas á subvenção, aparece o contrato baseado não só nela, mas também no privilégio exclusivo?”

*Este privilégio exclusivo não pode de maneira alguma passar em silêncio; quando se o queira conceder, julgo que a Câmara deverá aprová-lo; porque o governo não pode por si só verificá-lo.*²⁰¹

---

¹⁹⁸ O desembargador Joaquim José Pacheco (? – 1884) estava neste momento substituindo o deputado Carlos Carneiro Campos, fato que se estendeu desde o dia 9 de julho de 1853 até o final da sessão daquele ano. Nasceu na Bahia e foi deputado geral pela província de São Paulo em diversas legislaturas, entre os anos de 1838 e 1860. Foi, ainda, presidente da província de Sergipe, em 1839. Era membro do partido Conservador.

¹⁹⁹ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 19 de agosto de 1853, p. 253

²⁰⁰ *Idem*

²⁰¹ *Idem*, p. 253

O veto à concessão do privilégio representaria uma demonstração de força por parte da Câmara dos Deputados, em resposta à atividade do Executivo que havia desrespeitado as atribuições do Poder Legislativo. Quanto à ineficácia do monopólio, Pacheco alegava que a concorrência era fundamental para o desenvolvimento do comércio na região amazônica, não devendo, portanto, ser sacrificado em nome dos interesses de uma companhia de capital tão pequeno como seria a fundada por Irineu Evangelista de Souza²⁰².

Neste mesmo sentido e com basicamente as mesmas argumentações caminharam os curtos discursos de Fausto Augusto de Aguiar, deputado pelo Pará, e de Martim Francisco Ribeiro de Andrada, então deputado por São Paulo²⁰³. A fala deste último, entretanto, chama a atenção pelo tom utilizado na censura ao governo, deixando transparecer a imagem de que a relação entre ambas as esferas de poder (ou ao menos entre o governo imperial e seus opositores na Câmara dos Deputados) estava realmente bastante desgastada por conta da questão. Disse Ribeiro de Andrada:

“o censuro porque ele concedeu um privilégio que não estava na letra da lei; censuro-o quando alienou bens nacionais, e concedeu terras devolutas pertencentes à nação sem autorização do corpo Legislativo; e censuro-o ainda quando no decreto que precede o contrato se declara que ele voltará ao corpo Legislativo unicamente para que este o aprove somente na parte relativa à dispensa de imposições. O que é de uma estranhável prepotência e revela o desprezo da lei.

(...)

Do simples fato, senhores, de estabelecer o governo o privilégio em favor da companhia, não se deve deduzir que já existem direitos adquiridos, porque nenhum privilégio pode ser concedido pelo governo, pois isso é da atribuição do corpo Legislativo.

---

²⁰² *Idem*, pp. 253-255

²⁰³ Martim Francisco Ribeiro de Andrada (1825-1886) nasceu na França e formou-se em Direito. Estava nesta ocasião, e até o final da sessão de 1853, ocupando a cadeira do deputado João José Vieira Ramalho, nomeado senador. Foi eleito deputado geral pela província de São Paulo em várias legislaturas entre 1853 e 1868. Exerceu, ainda, os cargos de ministro dos Negócios Estrangeiros e da Justiça entre 1866 e 1868. Foi também Conselheiro de Estado e membro do partido Liberal.

(...)

*Suponho que, quando se trata de uma disposição legislativa como essa, que implica a concessão de direitos não consignados na legislação vigente, só quem é competente pra alterar o que há a tal respeito é o poder Legislativo, e nunca o Executivo, o qual quando muito poderá ter a iniciativa da proposta, que nunca deverá ser considerada com força de lei.*²⁰⁴

O projeto apresentado pela comissão de comércio, indústria e artes foi aprovado, porém com a emenda apresentada no início do dia por Ângelo Muniz da Silva Ferraz que obrigava o governo a resgatar o privilégio de exclusividade mediante o pagamento de indenização à companhia de navegação²⁰⁵. O teor de certa forma conciliatório da emenda demonstrou que os deputados não queriam aprofundar-se na disputa com o Executivo.

2.4. As discussões no Senado

Uma vez aprovado o projeto de contrato modificado entre o governo imperial e Irineu Evangelista de Souza na Câmara dos Deputados, na sessão de 19 de agosto de 1853, o texto foi imediatamente remetido ao Senado para ser submetido às discussões e, caso aprovado, remetido à sanção imperial. O fato de os senadores terem começado a se ocupar dele menos de uma semana depois, na sessão de 24 de agosto, demonstra mais uma vez que, neste momento, havia grande interesse em que o projeto pudesse ser logo aprovado e que a navegação a vapor do rio Amazonas pudesse continuar sem maiores contratempos.

Na câmara vitalícia os termos do contrato modificado pelos deputados gerais foram bem aceitos, e uma vez que a concessão do privilégio de exclusividade já havia sido rejeitado e, portanto, não constava mais do texto em

---

²⁰⁴ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 19 de agosto de 1853, p. 260

²⁰⁵ *Idem*, p. 260

discussão não houve necessidade de discuti-lo novamente. Os senadores poderiam, em todo caso, trazer à tona o assunto novamente e, se assim decidissem, devolver a concessão ao projeto provocando uma sessão conjunta das duas casas para resolver definitivamente a questão. Não houve, entretanto, maiores intenções neste sentido, e a concessão do privilégio, portanto, continuou rejeitada.

O único senador que manifestou-se a seu favor foi Honório Hermeto Carneiro Leão, o marquês do Paraná.²⁰⁶ Para ele a concessão do privilégio por trinta anos não era um mal, pois ofenderia nem os interesses públicos nem os interesses particulares do país. Desta forma, a emenda apresentada pelos deputados no sentido de retirá-la do contrato não seria necessária, mas o senador afirmou que votaria mesmo assim por ela para agilizar o processo de aprovação²⁰⁷.

O debate no Senado centrou-se, portanto, em outro ponto: a assinatura de um contrato que previa a concessão de um privilégio, por parte do Poder Executivo, sem prévia consulta ao Poder Legislativo. Assim como na Câmara dos Deputados, entre os senadores esta atitude do governo imperial gerou descontentamentos, e o maior porta-voz deles foi dom Manuel.²⁰⁸ Na primeira vez em que subiu à tribuna, abrindo a primeira discussão do projeto, o senador pelo Rio Grande do Norte, após mostrar-se defensor da livre concorrência, lançou ao ministro do Império, Francisco Gonçalves Martins, a pergunta que considerava crucial:

---

²⁰⁶ Honório Hermeto Carneiro Leão (1801-1856), o marquês do Paraná, nasceu em Minas Gerais e formou-se bacharel em Direito. Foi um dos políticos mais influentes do século XIX, e exerceu o cargo de deputado geral por sua província natal em diversas oportunidades entre os anos de 1830 e 1841. Em 1843 foi nomeado senador pela mesma província. Entre 1841 e 1843 foi presidente da província do Rio de Janeiro, e entre 1849 e 1850 presidiu Pernambuco. Foi, ainda, ministro da Justiça, dos Negócios Estrangeiros, do Império e da Fazenda em diversos gabinetes entre 1832 e 1856, tendo presidido o Conselho de Ministros entre 1853 e 1856. Foi ainda Conselheiro de Estado e era membro do partido Conservador.

²⁰⁷ Anais do Senado, sessão de 24 de agosto de 1853, p. 89

²⁰⁸ Manoel de Assis Mascarenhas (1805-1867) nasceu em Goiás e formou-se em Direito. Exerceu os cargos de deputado geral pelo Rio Grande do Norte entre 1843 e 1844, por Goiás entre 1845 e 1847, e pelo Rio de Janeiro em 1850, quando foi nomeado senador pelo Rio Grande do Norte. Foi, ainda, presidente da província do Rio Grande do Norte entre 1838 e 1842, e da província do Espírito Santo entre 1843 e 1844.

“pergunta ao Sr. Ministro do Império qual a lei que o autorizou a conceder privilégio exclusivo, e a pôr logo em execução o contrato, independente da aprovação do Poder Legislativo. Não encontra nas leis de 1828 e 1830 disposição alguma que contenha semelhante autorização.”²⁰⁹

A resposta do ministro veio nos mesmos termos da que já havia sido apresentada aos deputados gerais. Segundo Gonçalves Martins, seria até possível contestar ao governo, com argumentos bastante plausíveis, o direito de conceder privilégios sem consulta prévia ao poder Legislativo. Mas o fato é que o governo já havia lançado mão deste expediente mais de uma vez, sem que o parlamento tivesse se manifestado a respeito²¹⁰. Neste sentido, o ministro reafirma mais uma vez que a relação entre os poderes Executivo e Legislativo era marcada por invasões constantes de jurisdição por parte do primeiro, sem que o segundo se mostrasse incomodado com isto na maior parte das vezes. Além disto, para o ministro a autorização dada ao Poder Executivo nos termos da lei 586, de setembro de 1850, para introduzir a navegação a vapor no rio Amazonas era tão ampla, que o governo não podia deixar de sentir-se habilitado para realizá-la utilizando-se de todos os meios necessários. Além do mais, se o governo tivesse ficado na estrita dependência de aprovação do parlamento para iniciar a navegação do rio, ela ainda não estaria sendo realizada e a região não teria recebido os favores que a atividade trouxe:

“Além disso, se o contrato celebrado pelo governo ficasse dependente, quanto às suas cláusulas especiais da aprovação do Corpo Legislativo, hoje não se teria a navegação do Amazonas; e o Senado concebe facilmente, á vista do que ultimamente tem ocorrido, a urgência que havia e há de cuidar-se dos melhoramentos que aquela parte do império reclama.”²¹¹

---

²⁰⁹ Anais do Senado, sessão de 24 de agosto de 1853, p. 88

²¹⁰ *Idem*

²¹¹ *Idem*, p. 89

Dom Manuel não se satisfaz com a resposta. Em sua réplica ao ministro mostrou-se extremamente irritado com a atitude do governo imperial e com as razões alegadas para tomá-la, em um discurso que torna bastante claro que o Poder Legislativo imperial não pode, sob hipótese alguma, ser considerado submisso às determinações do Poder Executivo:

*“O Sr. Ministro do Império é o maior violador de leis que tem havido, porque conhece a terra em que está, e sabe que assim caminha para o capitólio; mas muito perto deste fica a rocha Tarpéa... É impossível que a Providência não mande um castigo horroroso sobre o Brasil por causa do procedimento deste governo... demônio... mas o Sr. Presidente não gosta que se use deste termo.”*²¹²

O adjetivo de “demônio”, quando atribuído ao governo por um senador do império certamente adquire um significado maior. Não pode ser concebido que um parlamento submisso possa gerar tal arroubo de retórica, principalmente quando se percebe que, ao final dos debates, ele teve suas principais reivindicações atendidas pelo Executivo.

Mas se, para dom Manuel, o país estava sendo dirigido por um governo demoníaco, colocando-se sob o risco de um castigo divino por conta disto, o que poderia ser feito para livrá-lo deste mal? Segundo o senador, bastaria que o parlamento lançasse mão das prerrogativas que lhe eram garantidas pelo regime representativo:

*“Mas porque o Corpo Legislativo não toma o seu lugar, não censura esses ministros, não lhes tira o apoio, e os faz cair por força? Eles poderiam recorrer a uma dissolução; porém o povo havia de mandar para a câmara temporária aqueles que houvessem censurado os ministros.”*²¹³

---

²¹² *Idem*

²¹³ *Idem*, pp. 89-90

A idéia de dom Manuel era clara. Cabia ao Poder Legislativo censurar o Executivo pelos excessos cometidos, sem qualquer receio de represálias por parte deste, uma vez que mesmo a punição extrema – a dissolução do parlamento – não era capaz de evitar que os que agissem corretamente voltassem à câmara, através da realização das eleições que obrigatoriamente teriam de ser realizadas.

Para o senador, seria absurda a interpretação segundo a qual a lei de setembro de 1850 habilitava o governo a utilizar-se de todos os meios necessários para introduzir a navegação a vapor no rio Amazonas. Se assim fosse, tornar-se-ia possível que o governo oferecesse uma subvenção desproporcionalmente grande e um privilégio de cem anos, sem que ninguém pudesse se opor a isto, o que certamente seria um absurdo.²¹⁴ E quanto à necessidade de urgência para o início das navegações no Amazonas, dom Manuel afirma que não seria necessário guardar segredo sobre suas causas, como pretendia o ministro, uma vez que já seriam conhecidas de todos:

*“A respeito da urgência que há para a navegação do Amazonas, o Sr. Ministro apresentou misteriosamente uma grande razão do Estado. Em primeiro lugar o orador não acha que haja nessa razão de Estado motivo de segredo, porque todos sabem as vistas dos Estados Unidos sobre o Amazonas, e ainda há poucos dias o Sr. Montezuma declarou haver lido no Economist que a América do Norte acabava de fazer um tratado com o Peru pelo qual se tornava livre a navegação desse rio a que temos todo o direito.”*²¹⁵

Para resolver esta questão, entretanto, não bastaria a assinatura do contrato com Irineu Evangelista de Souza e o início de suas atividades no grande rio. Os meios de que dispunha sua companhia seriam pequenos demais para realizar a atividade contratada proveitosamente, e insuficientes para demover os Estados Unidos de qualquer pretensão acerca da região:

---

²¹⁴ *Idem*, p. 89

²¹⁵ *Idem*, p. 90

“E depois, pergunta, acaso os dois calhambeques do Sr. Irineu é que irão opor barreira a essa pretensão? Pois a América Inglesa se importa com esses calhambeques, um dos quais é péssimo, segundo dizem? Isso é ridículo, é pueril, não merece resposta. O orador descobre cada vez em S. Exa. menos capacidade para ser ministro, pois que nem ao menos mostra que pertence à patrulha (sic).”²¹⁶

Não pode ser destacada a hipótese de que existisse alguma rivalidade pessoal entre o senador e o ministro, ou entre aquele e os membros do governo imperial naquele momento. Infelizmente não foi possível verificar a filiação partidária do senador dom Manuel de Assis Mascarenhas, mas é difícil imaginar que fosse a mesma do ministro Gonçalves Martins, conservador, devido ao teor das acusações dirigidas pelo senador. Em todo o caso, o fato de que era possível, da tribuna do Senado ou da Câmara dos Deputados, formular críticas acerbas ao ministério já indica que, na relação entre estes dois poderes, mais do que uma relação de submissão havia uma de complementaridade, onde a invasão do espaço de um pelo outro poderia gerar atritos de grande magnitude.

Após o segundo discurso de dom Manuel – que, embora inflamado, em nenhum momento apresentou obstáculos ao projeto em discussão –, o texto foi submetido à votação e aprovado em primeira discussão.²¹⁷ Na sessão do dia seguinte, 25 de agosto, foi aprovado em segunda discussão sem qualquer debate.²¹⁸ Como o regimento interno previa a necessidade de um intervalo antes que o projeto entrasse em terceira discussão, o senador Pimenta Bueno²¹⁹ requisitou, em 26 de agosto, a dispensa deste intervalo, para que o texto pudesse ser remetido mais rapidamente à sanção imperial. Concedida a

---

²¹⁶ *Idem*

²¹⁷ *Idem*

²¹⁸ Anais do Senado, sessão de 25 de agosto de 1853, pp. 97-98

²¹⁹ José Antônio Pimenta Bueno (1803-1878), visconde e marquês de São Vicente, nasceu em São Paulo e formou-se em Direito. Foi deputado geral por sua província natal entre 1845 e 1847, sendo nomeado senador, também por São Paulo, em 1853. Foi, ainda, presidente da província do Mato Grosso entre 1836 e 1838, e do Rio Grande do Sul em 1850. Exerceu também os cargos de ministro da Justiça, e dos Negócios Estrangeiros em vários gabinetes entre 1848 e 1871, tendo presidido o Conselho de Ministros entre 1870 e 1871. Foi, ainda, Conselheiro de Estado. Era membro do partido Liberal.

dispensa²²⁰, o projeto foi rapidamente submetido à votação em terceira discussão na sessão de 27 de agosto e, aprovado sem quaisquer novos debates, foi enviado para ser submetido à sanção imperial.²²¹

Não havia outra alternativa ao governo imperial que não fosse acatar a decisão do parlamento. Na intensa negociação entre os poderes Executivo e Legislativo, o primeiro foi obrigado a recuar. Assim, no relatório do ministro, Luiz Pedreira do Couto Ferraz, de 14 de maio de 1854, já se informava solenemente que estavam adiantadas as negociações para o resgate do privilégio de exclusividade de trinta anos na navegação do rio Amazonas:

“No intuito de corresponder às intenções com que foi promulgado o decreto n. 726 de 3 de outubro do ano passado [1853], trata o governo de resgatar o privilégio concedido por 30 anos de navegação exclusiva à Companhia de que é presidente o comendador Irineu Evangelista de Sousa.

Para este fim recebeu uma proposta para a novação do contrato celebrado entre o empresário e o governo imperial, a qual já foi examinada pelo procurador da Coroa, Soberania e Fazenda Nacional, e pela Seção dos Negócios do Império do Conselho d’Estado. Pende hoje de discussão entre o governo e o dito empresário acerca de certas condições, e o que se resolver definitivamente sobre este objeto ser-vos-á comunicado.

Pretende o governo no novo contrato regular melhor a mesma navegação, e estabelecer a de alguns de seus afluentes, como sejam especialmente o rio Negro e o Madeira, que em grande extensão se prestam à navegação por vapor.

Pretende igualmente dar o devido impulso à fundação de colônias nas margens dos ditos rios, e de outros importantes, a que se comprometeu a Companhia.”²²²

Como resultado de tais negociações, foi apresentado ao parlamento no relatório do ministério do Império de 14 de maio de 1855 o novo contrato

---

²²⁰ Anais do Senado, sessão de 26 de agosto de 1853, p. 104

²²¹ Anais do Senado, sessão de 27 de agosto de 1853, p. 115

²²² Relatório do ministério do Império, 14 de maio de 1854, p. 23

firmado entre o governo imperial e a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas em 2 de outubro de 1854, em substituição ao contrato original de 30 de agosto de 1852²²³. Por este novo documento, anexo ao decreto n. 1445, a companhia abriu mão, além do privilégio, da preferência para navegação dos afluentes e sobre a abertura de vias de comunicação lateral – outro ponto bastante criticado nas discussões da Câmara dos Deputados. Mais ainda, ficou comprometida a operar duas novas linhas além das originais – uma no rio Tocantins, entre Belém e a Vila de Baião, com escala em Cametá; e outra no rio Negro entre a cidade de Barra e a povoação de Santa Isabel. Além disso, ficou obrigada a fundar 12 novas colônias não previstas inicialmente, nestes termos:

*“A Companhia fica outrossim obrigada a fundar 12 colônias, sendo uma nas margens do Javari, duas nas do Purus, quatro nas do Amazonas, uma nas do Madeira, e quatro nas dos rios Negro e Tapajós nos lugares que forem aprovados pelo governo. Cada uma delas terá pelo menos 600 colonos importados à custa e diligências da Companhia, todos de origem européia e das nações que o governo designar; seis pelo menos deverão ser fundadas dentro dos primeiros cinco anos, e as outras no prazo de dez anos ao mais tardar.”*²²⁴

Em compensação à perda do privilégio de exclusividade e à aquisição de novos encargos não previstos no contrato original, o governo cedeu à companhia 70 territórios de 2 léguas quadradas cada um, além de terrenos de marinha devolutos²²⁵. O novo contrato passou a vigorar em janeiro de 1855:

“Em janeiro do corrente ano [1855] começou a execução do novo contrato, fazendo o serviço da 1a, 3a e 4a linhas os vapores Marajó, Rio Negro, Cametá e Monarca, e em março chegou da Inglaterra outro de muito maior lotação, denominado Tapajós, que

---

²²³ Relatório do ministério do Império, 14 de maio de 1855, pp. 35-37

²²⁴ *Idem*, p. 36

²²⁵ *Idem*

*seguiu logo de Belém, transportando 129 colonos contratados em Portugal pela Companhia para a nova colônia – Mauá – fundada nas imediações da cidade da Barra.*²²⁶

Com isso, o desentendimento entre os poderes imperiais ficaria, ao menos temporariamente, resolvido, uma vez que, afirmou o ministro, “as intenções do poder Legislativo ficarão satisfeitas do melhor modo que era possível”²²⁷.

Aprovar o contrato, apesar de suas imperfeições, refletiu o atendimento das reivindicações dos representantes do Amazonas e Pará, para que se garantisse a navegação do rio Amazonas. No entanto, a obrigatoriedade de resgatar o monopólio, mostrava a disposição de fazer valer, ante as imposições do Executivo, a vontade do poder Legislativo. Desta forma, em 1853 coube ao Legislativo definir as condições de navegação do rio Amazonas. Prevaleceu a doutrina liberal da livre concorrência, o subsídio que viabilizava a navegação por empresa brasileira e a preocupação em colonizar territórios considerados estratégicos para a defesa da soberania nacional. A livre navegação só viria depois e também teve no Legislativo uma importante esfera de decisão.

2.5. A reunião do Conselho de Estado de 1854

Após os debates parlamentares acerca do contrato de navegação a vapor do rio Amazonas, ocorridos em 1853, foi convocada pelo imperador uma reunião do Conselho de Estado, realizada em 1º de abril de 1854. Nesta, um dos temas em discussão foi um parecer emitido pela Seção dos Negócios Estrangeiros do Conselho, em resposta a uma série de indagações dirigidas pela Coroa acerca das pressões internacionais pela abertura daquele rio, e assinado pelos conselheiros Paulino José Soares de Souza (Visconde do Uruguai), Visconde de Abrantes e Caetano Maria Lopes Gama.

---

²²⁶ *Idem*

²²⁷ *Idem*, p. 35

A primeira questão versava sobre uma conferência proposta pelo governo do Peru que deveria reunir vários países para discutir, entre outras coisas, políticas gerais a serem seguidas com relação ao rio Amazonas. Perguntava a Coroa se o governo imperial deveria aceder ao convite e, em caso positivo, quando e onde deveria se verificar a reunião. Uma vez enviado um plenipotenciário para representar o governo imperial, indagava ainda o imperador sobre os poderes que ele deveria possuir para bem representar seu papel.

A quarta questão era mais ampla. Se a Seção entendesse que a navegação do Amazonas deveria ser regulada entre seus ribeirinhos, qual deveria ser a política seguida com relação aos tratados já celebrados com alguns destes Estados? E no caso de permanecer a proibição de navegação aos países não-ribeirinhos, quais garantias deveriam ser buscadas pelo governo imperial para que estes não acabassem criando constrangimentos jurídicos ao Império valendo-se de tratados anteriormente assinados com os demais países ribeirinhos, como os que contivessem a cláusula de tratamento igual ao do país mais favorecido nas relações com aqueles Estados? Finalmente requereu a Coroa que a Seção se detivesse em quaisquer outros detalhes sobre a missão que o plenipotenciário brasileiro teria de cumprir no projetado congresso sobre a navegação do rio Amazonas.²²⁸

As questões enviadas pelo imperador D. Pedro II em aviso reservado de 31 de outubro de 1853 evidenciam claramente seus receios acerca da navegação do rio Amazonas. O Brasil era o único país de regime monárquico no continente americano, e adotava uma política cada vez mais impopular com a manutenção da proibição da navegação de estrangeiros no rio Amazonas. Nestes termos, uma reunião de países americanos com o fim de discutir esta questão necessariamente teria de ser prejudicial aos interesses do império, e a Coroa queria acercar-se de todas as possibilidades existentes antes de decidir se seu governo compareceria à convenção – e correria o risco de ver-se isolado contra uma liga de repúblicas vizinhas e alguns dos países mais

---

²²⁸ José Honório Rodrigues (org.), *Atas do Conselho de Estado – obra comemorativa do sesquicentenário da Instituição Parlamentar*, Brasília, Senado Federal, 1973-1978, Vol. IV – Terceiro Conselho de Estado: 1850-1857, p. 142

poderosos do mundo – ou simplesmente declinaria do convite e não compareceria – abrindo mão, assim, de tentar refrear as correntes contrárias e correndo o risco de ver decisões desfavoráveis serem tomadas à sua revelia.

Não era nada fácil a posição do governo imperial, e a Seção dos Negócios Estrangeiros do Conselho de Estado procurou deixar isto bem claro em seu parecer. Assim, na primeira parte do documento, procurou fazer um levantamento dos princípios jurídicos pertinentes à matéria, e que deveriam regular a questão em todas as relações internacionais. Segundo estes princípios, o que definiria a propriedade de um rio seria seu curso, e não sua nascente e, uma vez definida esta propriedade, ficava o Estado em cujo território estivesse presente o curso d'água autorizado a vedar inteiramente a passagem de barcos de quaisquer nações nos trechos compreendidos em seus domínios. As doutrinas jurídicas então vigentes estariam de acordo, portanto, com a posição adotada pelo governo imperial, e teriam sido confirmadas pelos governos inglês, francês e estadunidense em diversas oportunidades e com relação a diferentes rios do mundo não somente da Europa, – com a assinatura do Tratado de Viena de 1815, recorrentemente citado por estes governos - América do Norte e África, mas também do continente sul-americano. Nas diversas questões surgidas na região do rio da Prata acerca do direito de navegação do rio Paraná, estes governos teriam defendido estes princípios até mesmo em prejuízo, em alguns momentos, dos interesses brasileiros, e este fato não poderia ser esquecido, segundo a Seção, agora que estes mesmos governos tentavam impor idéias diferentes com relação à navegação do rio Amazonas:²²⁹

“A França e a Inglaterra por aqueles artigos declararam que o Brasil, ribeirinho, não tinha direito a descer para o Oceano, e a subir pelo Paraná e Uruguai, visto que eram rios interiores de outros Estados. Como poderão elas que não são ribeirinhas exigir hoje que se lhe abra o Amazonas, rio muito mais interior do que

---

²²⁹ *Idem*, pp. 143-147

aqueles porque interna-se por duas margens nossas em uma extensão de território extraordinariamente maior?”²³⁰

Paralelamente a estas idéias, entretanto, existiriam outras, defendidas por vários escritores estadunidenses. Para a Seção dos Negócios Estrangeiros, estas novas doutrinas seriam fruto de uma modificação dos originais, no sentido de melhor defender os interesses dos Estados Unidos favorecendo, assim, seu “espírito ambicioso e invasor”.²³¹ Destas idéias, defendidas principalmente por Wheaton, resultariam as seguintes conseqüências:

“1ª. A Nação que está situada na parte superior de um rio navegável tem o direito de sair por ele para o mar, e de entrar. Este direito não pode ser justamente tolhido sem boas razões nem empecido com regulamentos gravosos. 2ª. É necessário que essa navegação tenha lugar para um fim inocente, e como tal se reputa o comércio. 3ª. Aquele direito é imperfeito. 4ª. Compreende outros direitos incidentes, ou o geral a todos os meios necessários para que a navegação se possa efetuar. 5ª. Esses direitos incidentes são também imperfeitos. 6ª. O exercício daquele direito de navegação pode ser modificado para a segurança dos Estados interessados, e regulado de modo que os não incomode. 7ª. Estes pontos, ou o exercício daquele direito é regulado por convenções. (...) É conseqüência das doutrinas americanas expostas, poder a nação, à qual se nega o uso do rio, considerar essa recusa como uma injúria, e aquele que nega como inimigo, e portanto usar de meios coercitivos.”²³²

Apresentado como o principal inimigo dos interesses brasileiros na questão do rio Amazonas, a visão que a Seção dos Negócios Estrangeiros passou acerca do povo e do governo dos Estados Unidos foi extremamente negativa. Desta forma, para tentar demonstrar as conseqüências práticas das doutrinas defendidas por seus intelectuais, os conselheiros que elaboraram este parecer dedicaram várias páginas a um histórico das relações internacionais daquele país nos anos imediatamente anteriores, ressaltando as

---

²³⁰ *Idem*, p. 146

²³¹ *Idem*, p. 147

²³² *Idem*, pp. 149-150

discussões, crises e conflitos que o levaram a adquirir vastos territórios e a ter seus interesses sempre garantidos. Nesta sentido, as discussões com a Espanha acerca do direito de navegação do Mississippi – resolvidas com a absorção de territórios que, enfim, colocaram todo o rio sob soberania estadunidense – ganharam destaque especial.²³³ O mesmo ocorreu com as negociações entre os governos estadunidense e inglês acerca da navegação do rio São Lourenço, tendo os Estados Unidos pressionado fortemente pela abertura daquele rio aos seus barcos somente para, com a mudança da situação e dos interesses das elites habitantes daquela região, mudar totalmente de opinião adotando a postura diametralmente oposta.²³⁴ Dois fatos que permitiram à Seção afirmar, categoricamente, “que estas questões de livre navegação de rios são questões meramente de interesse e não de princípios para os americanos.”²³⁵

Os ataques tornaram-se ainda mais violentos quando se tratou dos perigos e inconvenientes da posição brasileira na questão amazônica. Neste ponto, o principal perigo proviria justamente das tendências expansionistas dos Estados Unidos, e a Seção buscou mostrar com exemplos recentes – como as artimanhas para a anexação do Texas, as guerras que o levaram a tomar metade do território mexicano e a tentativa frustrada de golpe em Nova Granada – como este perigo poderia fazer-se presente no Império:

“Os Estados Unidos têm um meio de ocupação e anexação irresistível. Faz-se por meio da imigração dos aventureiros, que a União encerra, e que já não encontram nela alimento para sua avidez e desordenada atividade. Ultimamente grande porção de seus aventureiros emigrou do norte da América para Nova Granada. Essa República acolheu-os, esperando tirar proveito de sua indústria e capitais. Brevemente se manifestou seu espírito invasor. Em 20 de setembro de 1850 promoviam eles uma revolução em Chagres com o fim de derribar o governo, e estabelecer um novo Estado com o nome de Nova Colúmbia.

---

²³³ *Idem*, pp. 150-153

²³⁴ *Idem*, pp. 153-157

²³⁵ *Idem*, p. 157

*Essa tentativa não foi por diante, e foi embaraçada pela influência inglesa.*²³⁶

Neste sentido entende-se porque, para a Seção, a imigração estadunidense para o Amazonas representava um grande risco. Estes colonos, segundo os conselheiros, buscariam de todas as formas livrar-se do peso da administração imperial e de suas “dispendiosas e vexatórias” formalidades. Em consequência disto, breve surgiriam queixas, pedidos, reclamações, exigências e, finalmente, revoluções que tencionassem declarar a independência da região habitada por estes colonos.²³⁷

Para a Seção dos Negócios Estrangeiros do Conselho de Estado reunido em 1854, portanto, os Estados Unidos representavam um grande risco para a Amazônia, e sua influência e pressões deveriam ser controladas a qualquer custo. Parecia óbvio a estes homens que os verdadeiros interesses estadunidenses, escondidos por trás de uma fachada inatacável de defesa do liberalismo nas relações comerciais, era mesmo apossar-se da região amazônica e de todas as suas pretensas riquezas, – inclusive do enorme rio que lá corria e que poderia servir como um corredor de escoamento das mercadorias andinas – tornando extremamente delicada a posição brasileira. Para eles, havia uma necessidade imperiosa de evitar que estes interesses se concretizassem, com o agravante de que eles sabiam estar diante de uma luta desigual na qual seu fracasso poderia significar não apenas a perda de um imenso território, mas também o aborto do processo de consolidação do Estado imperial.

No entanto, a situação dos Estados Unidos com relação à questão também não era das mais confortáveis. Como a Seção chegou a referir em seu parecer, não havia no momento precedente algum de nações não ribeirinhas que pretendessem, sem qualquer convenção, navegar rios que nada tivessem a ver com seu território, sendo o governo estadunidense o primeiro a pretendê-

---

²³⁶ *Idem*, p. 178

²³⁷ *Idem*, pp. 178-179

lo.²³⁸ Como estratégia para tornar sua pretensão realizável, restou aos Estados Unidos aliar-se aos demais países ribeirinhos do Amazonas, pressionando o governo imperial para que tornasse franca a todas as bandeiras a sua navegação. É neste sentido que os conselheiros de Estado que assinaram o parecer explicaram a manobra peruana para tentar utilizar-se da convenção assinada com o governo imperial em 23 de outubro de 1851 para franquear os trechos do rio que corriam em seu território aos vapores estadunidenses. O objetivo, segundo o parecer, era fazer com que os peruanos livrassem-se das pressões estadunidenses, fazendo-as recair unicamente sobre os brasileiros. É neste sentido que o documento procura explicar detidamente o significado de tal convenção, demonstrando que os peruanos equivocavam-se ao interpretar que, com ele, o trecho brasileiro do Amazonas ficava franqueado a quaisquer barcos de seu país.²³⁹

O fato era que, independentemente dos princípios jurídicos acerca da navegação internacional estarem a favor do Brasil, e dos esforços do governo imperial em defender sua posição nas diversas negociações sobre a questão, a Seção entendia que sua posição era de completo e cada vez mais perigoso isolamento. Em todos os locais em que a questão da navegação entrava em discussão as defesas mais eloqüentes se davam favoravelmente à liberdade de navegação e contrariamente aos interesses dos países signatários de posições exclusivistas. Assim, várias páginas do documento foram dedicadas em mostrar a evolução da questão da navegação na Europa e Américas do Norte e Sul, até chegar ao ponto em que presentemente se achava.²⁴⁰ É neste contexto que deve ser interpretada uma das mais famosas passagens do parecer, explicando o porquê deste isolamento se tornar cada vez mais perigoso:

“Está portanto averiguado que a questão da navegação dos rios está julgada na Europa e na América. Pode-se dizer que a respeito dela está o Brasil na mesma posição em que estava

---

²³⁸ *Idem*, p. 159

²³⁹ *Idem*, pp. 162-166

²⁴⁰ *Idem*, pp. 166-173

*ultimamente a respeito do tráfico. Se nos opusermos aberta e completamente à navegação do Amazonas, teremos todos contra nós, e ninguém por nós. Seremos, malgrado nosso, arrastados, e quem é assim arrastado não pode dominar, e dirigir o movimento que o arrasta para dele tirar partido.*²⁴¹

Os ideais defendidos pelo governo imperial já estavam condenados, e cabia-lhe, a partir de então, adotar uma postura que lhe permitisse tomar as rédeas, ainda que minimamente, do processo que inevitavelmente haveria de abrir a navegação do Amazonas a todos os países. Mas como fazer isto? Como partir de uma posição de completo isolamento para conseguir vantagens de uma medida que, mais cedo ou mais tarde, seria arrancada à força do governo imperial?

A última parte do parecer da Seção dos Negócios Estrangeiros dedicou-se exclusivamente às estratégias que o governo imperial deveria seguir para atingir estes objetivos. O ponto mais importante seria, a partir de então, abraçar nos debates doutrinas mais facilmente aceitáveis pelos demais interlocutores. Estas doutrinas, segundo os conselheiros, não poderiam mais ser as que estavam sendo defendidas até então, mas sim as únicas possíveis diante das circunstâncias da discussão: as defendidas pelos escritores e pelo governo dos Estados Unidos. Claro que estas idéias precisariam ser trabalhadas convenientemente de modo a melhor atender aos objetivos do governo imperial, mas sem dúvida representariam uma mudança na postura brasileira adotada até então.

Segundo esta nova postura, ficaria reconhecido o direito imperfeito dos países ribeirinhos em navegarem o rio Amazonas.²⁴² E o fato de o direito reconhecido ser “imperfeito” teria grandes conseqüências para a questão. Para os juristas do século XIX, existiriam, com relação às temáticas internacionais, dois tipos de direitos. Os *direitos perfeitos*, seriam aqueles acompanhados da possibilidade de um país constranger outro a adotar certas medidas, se necessário fosse, até mesmo por uma guerra. Os *direitos imperfeitos* estariam

---

²⁴¹ *Idem*, p. 173

²⁴² *Idem*, p. 182

destituídos desse elemento, sendo definido pelo conselheiro Visconde de Olinda como uma “obrigação interna, e só obriga a consciência”.²⁴³ Neste sentido, ao reconhecer o direito de navegação dos demais ribeirinhos como “imperfeito”, o governo imperial se reservava o direito de acordar sobre o assunto individualmente com cada um dos países interessados, exigindo compensações pelo favor de tais medidas. Aos países não-ribeirinhos, nenhum direito deveria ser reconhecido, cabendo exclusivamente ao arbítrio do governo brasileiro a concessão da autorização para navegação do rio Amazonas.

Segundo a Seção, esta política teria a vantagem de desmontar a aliança entre os países ribeirinhos e os não-ribeirinhos a favor da navegação do Amazonas, uma vez que, concedido este direito aos primeiros, estes perderiam o interesse em unir-se com os segundos relativamente à questão. Desta forma, segundo o parecer, “ficam os ribeirinhos a sós conosco, e com eles podemos nós”.²⁴⁴ Da mesma forma, uma vez entendida a concessão da navegação aos não-ribeirinhos como um favor, lograria o governo imperial receber compensações em retorno, atingindo, assim, o objetivo de tirar o maior proveito possível da situação. As negociações com os países ribeirinhos, entretanto, deveriam ser feitas individualmente e conjuntamente às discussões acerca das fronteiras, ficando excluídos os países que, como a Bolívia, não concordassem em negociar os limites com o Império.²⁴⁵ Ficava estabelecido, assim, o princípio que haveria de reger as negociações de limites do Império pelas próximas décadas.

Finalmente, havia também um plano da Seção dos Negócios Estrangeiros do Conselho de Estado para a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, já com suas linhas de vapor em plena atividade. Para os conselheiros que elaboraram o parecer, uma vez estabelecido o direito de outros países navegarem o rio tornar-se-ia inevitável o resgate do privilégio de exclusividade concedido à companhia do barão de Mauá através do contrato firmado em 1852. Caberia ao governo imperial, entretanto, garantir que, mesmo após esta medida, a companhia pudesse competir vantajosamente com as

---

²⁴³ *Idem*, p. 192

²⁴⁴ *Idem*, p. 183

²⁴⁵ *Idem*, p. 175

empresas estrangeiras que houvessem de ser criadas, de modo a diminuir a importância de suas atividades desinteressando, progressivamente, os estrangeiros da região amazônica.²⁴⁶

Tendo entrado em votação o parecer, os conselheiros Visconde de Monte Alegre, Visconde de Abrantes, Araújo Viana, Lima e Silva e Soares de Sousa votaram pelo parecer exatamente como estava colocado.

Já Pedro de Araújo Lima, visconde de Olinda, preferiu em seu voto recomendar que o governo imperial não reconhecesse o direito imperfeito dos países ribeirinhos navegarem o Amazonas, por entender que deste fato poderiam resultar outros que, necessariamente, seriam desagradáveis para o país:

*“Mas a verdade é que quando elas estabelecem o direito, entendem-no absoluto, e não dependente do juízo de terceiro; e quando o declaram imperfeito, é só em relação às providências que podem tomar os interessados, donos das outras margens dos rios, o que é muito diferente da verdadeira noção jurídica. Para evitar pois o abuso que se poderá fazer do sentido das palavras, convém não as empregar.”*²⁴⁷

Ao mesmo tempo, ao contrário do que recomendava o parecer que acabara de ser lido, acreditava que haveria maiores vantagens na realização de negociações primeiro com os países ribeirinhos, e só depois com os que não o fossem, como uma forma de manter a questão de fronteiras unida às discussões sobre a navegação fluvial:

“O contrário parece que é o que devemos fazer. Se tratarmos primeiro com os não ribeirinhos, isto é, se começarmos a abrir o rio a estes, os ribeirinhos saberão abri-lo nos seus respectivos territórios; e assim cessará o interesse que eles poderiam ter na convenção, e a que são de limites será posta de

---

²⁴⁶ *Idem*, pp. 187-188

²⁴⁷ *Idem*, p. 192

*parte, ou ao menos deixará de existir o interesse da navegação, a qual os poderiam mover a ocuparem-se com aquela questão.*²⁴⁸

Montezuma também discordou da estratégia baseada no reconhecimento do direito imperfeito dos países ribeirinhos em navegar o rio Amazonas em território brasileiro. Para o conselheiro, a propriedade incontestável do império sobre as duas margens do rio no trecho em que este corre em território brasileiro abriria a possibilidade de que o governo excluísse da navegação destas águas todo e qualquer país estrangeiro, inclusive os demais ribeirinhos:

*“Assim que, se temos a propriedade do Amazonas, temos por isso o direito de excluir de sua navegação tanto os Estados ribeirinhos, como os não ribeirinhos, sendo igual o direito para uns e outros. O reconhecimento de um direito, bem que imperfeito, importaria uma limitação de nosso direito de propriedade, ou nenhum valor terá na prática.*²⁴⁹

Neste sentido, para Montezuma, sem o direito de exclusão dos demais países da navegação do rio Amazonas ficaria negada a propriedade imperial sobre estas águas, o que seria inaceitável. Para o conselheiro, o melhor a ser feito seria a realização de acordos bilaterais com os demais países ribeirinhos para regular a navegação comum do grande rio:

*“Se pois o direito imperfeito de navegação do Amazonas consiste em pedir e não constranger, como define, segundo Wattel, a Consulta, temos que pode ser perfeitamente substituído por convenções entre o Brasil e os Estados ribeirinhos; e em lugar de se lhes declarar que o Brasil reconhece neles aquele direito, se lhes diga que o Brasil está pronto a tratar sobre o modo por que o rio Amazonas, ou outro qualquer poderá ser navegado por navios pertencentes a nações estrangeiras.*²⁵⁰

---

²⁴⁸ *Idem.*

²⁴⁹ *Idem*, p. 193

²⁵⁰ *Idem*, p. 194

Desta forma, o conselheiro acreditava que a situação poderia ser resolvida com duas vantagens principais. Primeiramente, ficaria desta forma confirmada e garantida a propriedade brasileira sobre o trecho nacional do rio Amazonas. Em segundo lugar, ficaria regulada a navegação com os países ribeirinhos através da assinatura de acordos que, necessariamente, teriam caráter provisório, o que seria bem melhor do que o reconhecimento de um direito que deveria ter, necessariamente, um aspecto bem mais duradouro:

“E peço a Vossa Majestade imperial para notar que o reconhecimento do direito imperfeito de navegação tem consigo um caráter perpétuo: entretanto que as convenções quaisquer que sejam, devem ter um caráter temporário.”²⁵¹

Finalmente Caetano Maria Lopes Gama teceu algumas considerações sobre o tema. Para ele seria de fundamental importância promover, antes de o governo encetar quaisquer negociações para abrir a navegação do rio Amazonas, a efetiva ocupação da região com elementos nacionais. Teria sido neste sentido que ele havia apresentado aos ministros dos Negócios Estrangeiros e do Império o plano para a formação de uma companhia nacional que, mediante o oferecimento de subvenções por parte do governo imperial, deveria introduzir a navegação a vapor na região e fundar colônias nacionais nas margens dos seus rios:

“Pareceu-me de tão grande transcendência esse projeto que não hesitei um momento em crer que ele mereceria a mais séria atenção do meu governo, e não me enganei; porque, levando-o ao conhecimento dos ministros dos negócios do Império e dos Estrangeiros, eles não só partilharam as minhas apreensões, como muito aprovaram o plano que lhes apresentei para o estabelecimento de uma companhia nacional com privilégio de navegar o Amazonas e formar colônias nas proximidades daquele rio, com condições tais que essa colonização ficasse, quanto à

---

²⁵¹ *Idem*, p. 196

*escolha do seu pessoal, inteiramente subordinada à deliberação do governo.*²⁵²

De fato, para o conselheiro, seria profundamente temerário conceder a liberdade de navegação do rio Amazonas enquanto a ocupação brasileira da região não estivesse consolidada, uma vez que havia um risco concreto de perder a posse sobre ela:

*“Entretanto iria o governo explorando o Amazonas por meio da companhia e de engenheiros; iria formando os estabelecimentos de que acima falei e, cuidando, sobretudo, em uma colonização apropriada àqueles lugares; sim, sobretudo nessa colonização, de que muito depende a diminuição dos receios que atualmente nos causam as pretensões dos ianques. Com efeito, entregar-lhes a navegação daquele rio, estando o país que ele rega deserto, como está, é entregar-lhes também esse país; por que a necessidade de estações, onde os seus numerosos barcos possam achar tudo quanto lhes é preciso, seria o pretexto para ir estabelecendo-as nos lugares que mais lhes conviessem.*²⁵³

A política a ser seguida para atrair imigrantes à região amazônica seria simples, segundo o conselheiro:

“A colonização nas terras próximas ao Amazonas não é tão difícil como alguns pensam. O que é preciso é começá-la quanto antes com empenho e perseverança. Colonos brasileiros com regulamentos especiais, e governados por autoridades com atribuições acomodadas às circunstâncias de semelhantes

---

²⁵² *Idem*, pp. 197-198. Há, com relação a esta citação, uma controvérsia da maior importância, uma vez que implica em um obstáculo para a identificação do real autor do projeto de criação de uma companhia nacional para navegar o rio Amazonas. Enquanto nos volumes das Atas do Conselho de Estado organizadas por José Honório Rodrigues – de onde foi extraído o trecho acima citado – esta fala é atribuída a Caetano Maria Lopes Gama, na nota 4 do capítulo relativo à navegação do Amazonas presente no livro de Arthur César Ferreira Reis, *A Amazônia e a cobiça internacional*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1982, p. 73 ela é atribuída a Paulino José Soares de Souza, o visconde do Uruguai. A resolução deste desencontro de informações, só será possível através da análise da documentação original, o que se pretende que seja feito em pesquisas posteriores sobre este tema.

²⁵³ *Idem*, p. 198

*estabelecimentos, são os que convém a esses lugares. (...) Enquanto não se criarem essas colônias, e os estabelecimentos de que acima falei, toda a concessão a estrangeiros para navegarem o Amazonas será fatal ao Brasil, quaisquer que sejam as condições desta concessão.*²⁵⁴

Providenciado tudo isto uma outra medida far-se-ia necessária, segundo o conselheiro, para garantir a defesa da soberania brasileira sobre a região amazônica:

*“Finalmente desperte-se o brio dos brasileiros, já por este modo, já pelo que se pode dizer nas Câmaras Legislativas contra as injustas pretensões dos ianques. Essas manifestações dão grande força aos governos representativos, e delas já soube tirar partido o governo brasileiro para conseguir do governo francês a evacuação do Amapá. Supondo que a nada atende o governo dos Estados Unidos; que os seus súditos tentam a navegação do Amazonas, sem fazerem caso dos nossos direitos; ainda assim nada se perde com o procedimento que aconselho.*²⁵⁵

O Conselho de Estado, portanto, dava um recado claro ao imperador: não havia chegado, ainda, a hora de abrir a navegação do rio Amazonas a navios estrangeiros. Concordando ou não com o parecer emitido, todos os conselheiros foram unânimes em defender que, antes de quaisquer negociações neste sentido, era necessária a efetiva ocupação brasileira da região, como forma de resguardar seus interesses. Ainda que possuindo apenas caráter consultivo, o resultado desta reunião do Conselho de Estado, aliado às disposições emanadas das duas casas parlamentares, acabariam servindo de guia mestre na condução da questão amazônica pelo governo brasileiro nos anos seguintes.

---

²⁵⁴ *Idem*, pp. 199-200

²⁵⁵ *Idem*, pp. 200-201

Capítulo 3 - A reforma contratual de 1857

3.1. Os debates parlamentares em torno da reforma contratual

Na sessão de 20 de agosto de 1856 entrou em debate na Câmara dos Deputados, uma resolução que autorizava o governo imperial a desobrigar a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas a realizar a fundação de colônias nas margens daquele rio ou a aumentar a sua subvenção utilizando, para isso, um fundo anteriormente aprovado com a finalidade de incentivar a colonização no país. Esta proposta era o encaminhamento de uma reivindicação de Irineu Evangelista de Souza, para quem a companhia estaria sobrecarregada devido aos encargos contraídos com o contrato assinado em 1854 :

“Art. Único: O governo fica autorizado para exonerar a companhia de navegação e comércio do Amazonas das obrigações contraídas relativamente à colonização, ou a aumentar o subsídio que lhe foi concedido no respectivo contrato, pelo crédito de 6,000:000\$ destinado para a colonização; derogadas para este fim as disposições em contrário.

*Paço da Câmara dos Deputados, em 19 de agosto de 1856 –
Paranaguá – Bandeira de Mello”²⁵⁶*

O governo imperial estava a favor da medida, como demonstrou o ministro do Império, Luiz Pedreira do Couto Ferraz em seu relatório anual de 1857:

“Reconhecendo o governo a verdade do alegado pela administração da companhia, e não podendo fugir à evidência resultante dos cálculos e demonstração que lhe foram oferecidos, trata de ver se pode pelo crédito concedido para a colonização

---

²⁵⁶ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 20 de agosto de 1856, p. 224

inovar o contrato nesta parte, melhorando um pouco a posição da companhia até que a Assembléia Geral conceda uma autorização que o habilite a rever todo o contrato, e a conceder uma subvenção que livre a empresa dos prejuízos certos com que ora carrega, e que a vão colocando em posição muito crítica. (...)

*Eles vos convencerão da necessidade do aumento da subvenção, e estou firmemente persuadido de que não recusareis a autorização de que o governo carece.*²⁵⁷

A discussão deste dispositivo foi rápida. O único deputado que se opôs a ele foi Francisco Mendes da Costa Correia²⁵⁸, que afirmou basear sua posição no fato de que o crédito para colonização citado no artigo ainda não havia sido aprovado pelo Senado, o que poderia gerar divergências que seria prudente evitar:

*“(...) e ambos vão assim para o Senado, onde podem ter sorte diversa, passando o de que se trata, e caindo o do crédito; esta maneira de legisla não parece conveniente a ele orador, que depois de algumas considerações conclui no sentido de dever-se emendar a redação.”*²⁵⁹

Segundo o deputado pela Bahia conceder um crédito ainda não aprovado pelo Legislativo iria contra o artigo 137 do regimento da câmara configurando, portanto, uma situação de ilegalidade que não poderia ser aprovada pelos deputados.

João Wilkens de Matos discordou desta posição. Para ele, o dispositivo que estava em discussão, e que ele, juntamente com os deputados pelo Pará haviam concebido, estaria dividido em duas partes, que de forma alguma teriam o caráter de ilegalidade apontado por Mendes da Costa:

²⁵⁷ Relatório do ministério do Império, 3 de maio de 1857, p. 111

²⁵⁸ Francisco Mendes da Costa Correia (? - ?) formou-se magistrado e exerceu o cargo de deputado geral pela Bahia em duas legislaturas, entre 1853 e 1860.

²⁵⁹ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 20 de agosto de 1856, p. 224

*“Parece-me que não há incoerência, porque o artigo contém duas partes, uma exonerando a companhia do Amazonas do ônus da colonização, a outra aumentando-lhe a subvenção que já tem. Se não passar no Senado o crédito de 6,000:000\$ não terá o governo autorização para aumentar a subvenção que a companhia do Amazonas reclama, e portanto não fará uso da autorização que se lhe dá nesse artigo aditivo; mas fica autorizado para conceder a exoneração do ônus. (...) Objeto tão simples como este não nos deve roubar mais tempo. (Apoiados)”*²⁶⁰

Ribeiro de Andrada e João Lustosa da Cunha Paranaguá²⁶¹ defenderam a mesma posição, e que o artigo fosse aprovado o quanto antes. Após estes breves discursos, ainda na sessão de 20 de agosto, o dispositivo foi submetido a votação e aprovado para envio ao Senado.²⁶²

Os debates acerca deste projeto de reforma do contrato firmado entre o governo imperial e a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas se iniciaram no Senado na sessão de 19 de maio de 1857. Nesta, o senador Manoel Felizardo de Souza e Melo²⁶³ foi o primeiro a subir na tribuna para pedir que o projeto fosse enviado à comissão de empresas privilegiadas, para que fossem mais bem analisadas as alterações que se pretendia fossem feitas.

Para o senador fluminense, seria muito grande o ônus que o governo estaria tendo com uma empresa que, ao contrário do esperado, não estaria trazendo grandes resultados para o país, pela situação de isolamento em que ainda se encontrava a região amazônica:

---

²⁶⁰ *Idem.*

²⁶¹ João Lustosa da Cunha Paranaguá (1821-1912) nasceu no Piauí e formou-se bacharel em Direito. Foi deputado geral por sua província natal em várias legislaturas entre 1850 e 1864. Em 1865 foi nomeado senador, cargo que exerceu até a proclamação da República, em 1889. No Poder Executivo exerceu os cargos de presidente de província do Maranhão (1858-1859), de Pernambuco (1865-1866) e da Bahia (1881-1882), e de ministro da Justiça, da Guerra, dos Negócios Estrangeiros e da Fazenda em vários gabinetes entre 1859 e 1885. Era membro do partido Conservador e foi Conselheiro de Estado.

²⁶² Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 20 de agosto de 1856, p. 225

²⁶³ Manoel Felizardo de Souza e Melo (1806-1866) nasceu na cidade do Rio de Janeiro e dedicou-se à carreira militar. No Poder Legislativo, foi deputado geral por Alagoas entre 1843 e 1844, e foi nomeado senador pelo Rio de Janeiro em 1849. Sua maior atuação política se deu, contudo, no Poder Executivo. Foi presidente das províncias do Ceará (1837-1839), Maranhão (1839-1840), Alagoas (1840-1842), São Paulo (1843-1844) e Pernambuco (1858-1859). Exerceu, ainda, os cargos de ministro da Marinha, da Guerra, da Fazenda e da Agricultura em diversos gabinetes entre 1848 e 1862. Foi, também, Conselheiro de Estado. Era membro do partido Conservador.

“Ora, as margens daqueles rios, observa ainda o orador, estão inteiramente desertas, apenas de espaço a espaço se acha uma ou outra aldeia de índios selvagens; convirá fazer uma despesa enorme só para dar a esses indígenas o gosto de verem passar um barco a vapor?”²⁶⁴

Para Souza e Melo seria indispensável rever o contrato assinado, reavaliar as vantagens que estavam sendo concedidas à companhia de Irineu Evangelista de Souza, como forma de prevenir gastos desnecessários com uma empresa que não estava dando o retorno esperado. Neste sentido, ao final de sua fala apresentou para discussão um requerimento que oficializava seu desejo de ver o projeto discutido pela comissão de empresas privilegiadas, mais preparada para oferecer um parecer que permitisse iniciar os debates.²⁶⁵

Este discurso retoma uma idéia que sempre esteve atrelada aos debates acerca da concessão de favores por parte do governo para o estabelecimento da navegação a vapor na região norte do país. Segundo este argumento aquela região estaria ainda muito despovoada e desprovida dos melhoramentos mais básicos, razões pelas quais seria errado imaginar que a navegação a vapor seria capaz de, sozinha, levar o desenvolvimento a toda a região e de inseri-la proveitosamente no conjunto econômico do império. Outras providências teriam de ser tomadas para que isso ocorresse, tais como o incentivo à colonização de suas terras, para que se criasse um mercado consumidor para os produtos a serem transportados pelos vapores, e a realização de obras que tornassem uma quantidade maior de rios navegáveis, o que tornaria possível incluir uma área maior a ser beneficiada pela empresa. Foi visto acima como essas idéias estiveram muito presentes na discussão do projeto de navegação apresentado em 1840. Em 1853 e 1854, quando se discutia o contrato assinado entre o governo imperial e Irineu Evangelista de Souza estas questões também não foram abandonadas. Neste momento, uma das propostas de renovação do contrato, apresentada pelo próprio barão de

²⁶⁴ Anais do Senado, sessão de 19 de maio de 1857, pp. 55-56

²⁶⁵ *Idem*, p. 56

Mauá, pretendia desobrigar sua companhia da fundação de colônias de imigrantes nas margens do rio Amazonas, devido às dificuldades na realização desta atividade. O que estava em jogo, portanto, era a continuidade do projeto de desenvolvimento da região amazônica vitorioso nos debates de 1853 e 1854, e que havia sido o principal responsável pelo adiamento indefinido, que na prática acabou significando uma rejeição, do projeto apresentado em 1840.

Esta não era, contudo, uma idéia nova. Rever as bases sobre as quais foi assentado o contrato entre o governo imperial e Irineu Evangelista de Souza já era uma providência em andamento em 1857, dado seu caráter provisório, como demonstraram as breves falas dos senadores Ângelo Muniz da Silva Ferraz e José Antônio Pimenta Bueno. Segundo eles, as negociações já teriam sido iniciadas há algum tempo, mas haviam sido abandonadas de comum acordo, por não haverem chegado a condições favoráveis nem ao governo, nem à Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas:

“Diz que esteve com efeito entabulada uma inovação deste contrato com a companhia, por isso mesmo que, tanto o empresário como o governo, tinham reconhecido que o contrato feito, mais por mero ensaio do que como definitivo, pela última administração, não podia permitir que a companhia cumprisse suas obrigações, nem que o serviço fosse feito como devia ser. (...)

[Entretanto] a inovação que se pretendia não podia de modo algum corresponder nem às necessidades da companhia, nem às conveniências do serviço, porquanto essa inovação tinha de ser baseada em cálculos incompletos.”²⁶⁶

Como nenhum dos dois senadores possuía maiores informações sobre as negociações em andamento, afirmaram ambos que votariam para que o projeto fosse remetido à comissão para que ela se encarregasse de conseguir os dados necessários para a discussão. Submetido o requerimento à votação, foi

---

²⁶⁶ *Idem*

rapidamente aprovado e o debate acabou sendo suspenso até que o parecer estivesse pronto.

O parecer da comissão de empresas privilegiadas e obras públicas foi apresentado na sessão de 26 de junho de 1857. Assinado pelos senadores Cândido Batista de Oliveira²⁶⁷, Carlos Carneiro de Campos²⁶⁸ e Ferraz, afirmava que, se o primeiro contrato assinado entre o governo imperial e Irineu Evangelista de Souza pecava pelo excesso de concessões feitas ao empresário, o segundo pecava pelo exato oposto, o que justificaria uma revisão de suas cláusulas:

*“A comissão, examinando atentamente, tanto o contrato primitivo, em virtude do qual se organizara a companhia de que se trata, na data de 30 de agosto de 1853 [a data correta é 1852], como aquele que o substituíra em data de 2 de outubro de 1854, pôde convencer-se que, se o contrato primitivo pecara por excesso nas concessões feitas à empresa, o segundo contrato que vigora atualmente não se faz menos notável pelo vício contrário, havendo sobrecarregado a companhia de novos encargos, que a inabilitam para continuar na prestação dos serviços a que se comprometera.”*²⁶⁹

O veredicto da comissão era claro: em seu empenho para impedir que o governo imperial concedesse favores em demasia à Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, o parlamento acabou fazendo com que suas atividades ficassem prejudicadas pelo excesso de encargos contraídos. O fato de que a companhia não havia conseguido ter lucros desde a entrada em vigor

---

²⁶⁷ Cândido Batista de Oliveira (1801-1865) nasceu no Rio Grande do Sul e formou-se bacharel em matemática e filosofia. Foi deputado geral por sua província natal entre 1830 e 1834, e elegeu-se senador pelo Ceará em 1849. Foi, ainda, ministro dos Negócios Estrangeiros, da Fazenda, entre abril e agosto de 1839, e da Marinha entre 1847 e 1848. Foi também Conselheiro de Estado.

²⁶⁸ Carlos Carneiro de Campos (1805-1878), 3o visconde de Caravelas, nasceu na Bahia e formou-se em Direito. Foi deputado geral pela província de São Paulo em várias legislaturas entre 1838 e 1856. Em 1857 foi nomeado senador pela mesma província. No Poder Executivo, exerceu o cargo de presidente da província de Minas Gerais em 1842 e entre 1857 e 1860. Foi, ainda, ministro dos Negócios Estrangeiros e da Fazenda em diversos gabinetes entre 1862 e 1875, e Conselheiro de Estado. Foi membro do partido Conservador.

²⁶⁹ Anais do Senado, sessão de 26 de junho de 1857, p. 182

do novo contrato serviria como uma prova cabal do estado crítico de suas finanças:

“O fato averiguado pela comissão (mediante informações oficiais que obtivera da secretaria do império e diretamente do presidente da companhia) de que desde a execução do novo contrato, a qual começara no 1º de janeiro de 1855, não tem essa companhia, até o presente, dividido um real de seus lucros entre os acionistas da empresa, põe sem dúvida em evidência a situação crítica em que se acha atualmente aquela companhia”²⁷⁰

Para minimizar essa situação, a comissão entendia que seria acertado promover um aumento de duzentos contos de réis nas subvenções pagas pelo governo à companhia e desobrigá-la da fundação de colônias nas margens do Amazonas, devendo esta atividade ser regulada inteiramente por um novo contrato elaborado especificamente para esse fim. Entendia a comissão, portanto, que o projeto de reforma do contrato enviado pela Câmara dos Deputados deveria ser adotado também pelos senadores.²⁷¹ Ficava, assim, reconhecido também pela comissão de empresas privilegiadas do Senado que a companhia do barão de Mauá estava sobrecarregada em suas atribuições, e que o oferecimento de mais favores era uma medida indispensável para a garantia da continuidade de seus serviços.

O projeto de reforma, juntamente com o parecer da comissão de empresas privilegiadas, passou a ser debatido na sessão de 30 de junho. Em sua maioria os senadores aceitaram o parecer da comissão, e se preocuparam em debater quais os pontos do contrato que deveriam ser alterados e qual seria a melhor forma de realizar a reforma.

Neste sentido, José Antônio Pimenta Bueno defendeu que a companhia ficasse desobrigada das obrigações relativas à colonização da região amazônica e pediu que, além disso, providências fossem tomadas no tocante às linhas de navegação operadas na região:

---

²⁷⁰ *Idem*, p. 183

²⁷¹ *Idem*

“Quanto à navegação, nenhuma providência se toma, entretanto que ela não pode de modo algum continuar tal qual se acha. Cumpre que o contrato seja também inovado neste ponto ou diminuindo-se as linhas de navegação, ou aumentando-se a subvenção, como o governo julgar mais conveniente depois dos competentes exames.”²⁷²

Para que o governo imperial ficasse habilitado a realizar todas as alterações que fossem necessárias, o senador apresentou ao plenário uma emenda ao projeto original, segundo o qual o governo ficava

“autorizado para inovar o contrato celebrado com a mesma companhia para o serviço da navegação pelo modo que for mais conveniente.”²⁷³

Cerca de quatro anos antes os parlamentares imperiais estavam censurando com tons nada amistosos o governo devido ao fato de que ele teria agido, na assinatura do contrato, com uma liberdade que o Poder Legislativo não havia concedido, o que evidencia que os tempos eram outros. A explicação para esta mudança torna-se complicada devido ao fato de esta questão não poder ser tomada unicamente do ponto de vista partidário. No biênio de 1853 e 1854 quem estava no poder era o partido Conservador, com Honório Hermeto Carneiro Leão, o marquês do Paraná, ocupando o cargo de chefe do gabinete. Em 1857 o gabinete também era conservador, mas com Pedro de Araújo Lima, o marquês de Olinda, no comando. Dois gabinetes conservadores com uma relação com o Poder Legislativo bastante diferenciada, ao menos no tocante ao tema da navegação a vapor do Amazonas.

Na prática, o que a emenda do senador Pimenta Bueno oferecia ao Poder Executivo era a mais ampla autonomia para reformar o contrato com Irineu

---

²⁷² Anais do Senado, sessão de 30 de junho de 1857, p. 197

²⁷³ *Idem*

Evangelista de Souza da forma que achasse mais conveniente. Ou seja, uma autorização para que o gabinete agisse da mesma forma que os ministros de 1852 haviam feito, quando tiveram de voltar atrás após a ácida oposição do parlamento. O presidente do Conselho de Ministros, Pedro de Araújo Lima²⁷⁴, claro, agradeceu a emenda e a defendeu como uma medida que tornaria possível que os objetivos do projeto em discussão fossem mais facilmente alcançados:

*“O projeto limita-se a exonerar a companhia das obrigações contraídas relativamente à colonização; a emenda dá a autorização mais ampla ao governo. O orador adota-a. O projeto funda-se já em um fato, isto é, que a companhia não pode desempenhar a obrigação que contraiu quanto à colonização; mas ela tem também encontrado dificuldades quanto à navegação; é por isso que a emenda, abrangendo ambos os objetos, parece que satisfaz melhor os fins que o mesmo projeto teve em vista.”*²⁷⁵

O senador Ferraz também apoiou a medida, com base na “confiança que lhe merece o ministério atual”.²⁷⁶ Entretanto, não deixou de referir seu desgosto com a situação em que se encontravam os contratos para navegação a vapor então vigentes em todo o país, requerendo, todos, ações prontas do governo no sentido da realização de reformas e de uma fiscalização maior dos serviços prestados pelas companhias:

“Aproveita a ocasião para declarar que muito receia dos contratos existentes para navegação a vapor; deverão, no seu entender, ser todos revistos, porque o serviço dessa navegação

---

²⁷⁴ Pedro de Araújo Lima (1793-1870), o marquês de Olinda, nasceu em Pernambuco e formou-se doutor em cânones. Foi deputado às Cortes de Lisboa (1821-1822), na Constituinte (1823), e deputado geral (1830-1837) sempre por sua província natal. Em 1837 foi nomeado senador, sempre por Pernambuco. Foi, ainda, Regente do Império (1837-1840) e ministro do Império, da Justiça, dos Negócios Estrangeiros e da Fazenda em diversos gabinetes entre 1823 e 1866, tendo sido presidente do Conselho de Ministros entre 1848 e 1849, 1857 e 1858, 1862 e 1864 e 1865 e 1866. Exerceu, também, o cargo de Conselheiro de Estado. Foi membro do partido Conservador e da Liga Progressista.

²⁷⁵ Anais do Senado, sessão de 30 de junho de 1857, p. 197.

²⁷⁶ *Idem*, p. 198

*para diversos portos faz-se de um modo incompleto e irregular, e até perigoso para os passageiros e mercadorias; perigos porque se empregam barcas já condenadas ou sem as necessárias condições de segurança; incompleto e irregular porque para algumas linhas não há o número de barcos indispensáveis e apropriados à navegação a que se destinam, e porque as partidas não têm lugar dentro dos prazos estabelecidos.*²⁷⁷

Segundo esta descrição as condições das linhas de vapores então em funcionamento no país não eram as melhores. Medidas deveriam ser tomadas, segundo o senador, para que os serviços melhorassem, e o próprio presidente do Conselho de Ministros confirmou, indiretamente, sua narração, ao afirmar que o governo já estaria adotando tais medidas:

*“Tomando em consideração as observações feitas pelo precedente orador sobre o cumprimento das obrigações das diferentes companhias de navegação, diz que, especialmente em relação à navegação do Sul, trata o governo de remover os inconvenientes apontados pelo nobre senador.”*²⁷⁸

Enquanto era debatida a renovação do contrato com a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, que atuava na região norte do império, o chefe do gabinete, marquês de Olinda, afirmou que o governo não estava descuidando da navegação ao sul, que também estaria merecendo atenção no sentido de sua melhoria. Novamente ficava demonstrado que, para que o país sobrevivesse à sua formação com sua integridade territorial intacta, era necessário não descuidar de nenhum ponto do império, ainda que a máquina do Estado não conseguisse se fazer presente por igual em todos eles. Neste ponto a navegação a vapor tornava-se estratégica, na medida em que favorecia as comunicações com as regiões mais distantes e tornava a autoridade central mais presente em áreas antes praticamente inalcançáveis.

---

²⁷⁷ *Idem*

²⁷⁸ *Idem*

Mesmo que a maioria dos senadores tivesse aceitado bem a realização de reformas no contrato com a finalidade de desonerar a companhia, não foram todos que viram esta medida como necessária para a continuação da navegação a vapor no rio Amazonas. O senador Antônio Francisco de Paula e Holanda Cavalcanti de Albuquerque, o visconde de Albuquerque, mostrou-se contrário a esta proposta. Para ele, a falta de informações acerca da companhia, e de garantias de que ela iria prestar o serviço convenientemente, o que não havia feito ainda, seriam grandes obstáculos a que ele votasse a favor do projeto:

“Precisava de saber onde é o diretório da companhia, quem são os diretores, que relatórios têm feito ao governo sobre a sua marcha, quanto têm despendido, que benefícios tem colhido o país desse dispêndio, e que garantias dão os contratadores, que já por duas vezes têm faltado aos seus compromissos. Fazer novas concessões sem conhecimento de tudo isto, sem uma base em que elas assentem, é dispor da fazenda pública, do futuro do país com uma liberalidade que se fosse exercida por um particular devia ser impedida por meio de uma tutela.”²⁷⁹

A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, segundo o senador, estaria sendo mal gerenciada. A adoção de medidas incorretas para a colonização da região amazônica, e a compra de barcos importados a valores acima do mercado seriam a prova disto:

“No seu pensar, a colonização empreendida pela companhia tem sido mal dirigida, porque o essencial naquelas ricas paragens é promover o corte de madeiras, e o estabelecimento de estaleiros de construção, organizando-se para esse fim núcleos coloniais pelo sistema de que ele orador tem falado por diferentes vezes; e não é isso, ao que parece, o que a companhia tem feito. Quanto à economia, a direção da empresa, a julgar-se pela compra do vapor Solimões, que veio dos Estados Unidos para vender-se aqui, não tem sido a melhor. Por mais hábil que fosse o oficial do tesouro encarregado do exame das contas da

---

²⁷⁹ *Idem*, pp. 198-199

companhia, entraria na averiguação destas compras, na moralidade de semelhantes despesas?”²⁸⁰

Para o senador, não havia dados suficientes acerca da companhia que se pretendia auxiliar, e ela estava dando provas de estar sendo mal gerenciada quanto a suas atividades fundamentais – como a colonização e a navegação a vapor da região amazônica –, portanto não haveria motivos para o governo desonerá-la de obrigação alguma, ou mesmo para aumentar sua subvenção. Para ele,

“Se o governo mandasse pagar integralmente à companhia o valor das ações, e a dispensasse do serviço a que se obrigou, o tesouro ficaria, no seu entender, de melhor partido do que sujeitando-se à nova despesa que dele se exige.”²⁸¹

Holanda Cavalcanti, ainda, fez questão de afirmar sua confiança no ministério, mas não deixou de criticá-lo por conta das medidas que estava tomando, de continuidade com relação ao gabinete anterior. O senador deixa claro que era preciso proceder a uma ruptura com as medidas do ministério anterior, o que o novo não estaria conseguindo fazer:

“Confia muito nas pessoas que formam o gabinete, dá mesmo graças a Deus pela sua organização, mas isto não basta. Eles estão cumprindo os legados de seus antecessores; o orador porém não recebe tais legados a menos que o convençam de que podem ser profícuos ao país.”²⁸²

Esta passagem evidencia que alguns senadores nutriam grande aversão pelo gabinete imediatamente anterior, presidido pelo conservador Luís Alves de

---

²⁸⁰ *Idem*, p. 199

²⁸¹ *Idem*

²⁸² *Idem*

Lima e Silva, conde e depois duque de Caxias. A última troca de ministério ainda era bastante recente – havia ocorrido em 4 de maio de 1857 – e, ao que parece, teve no Senado alguns de seus maiores colaboradores. A idéia, agora, era adotar novas políticas, romper com as adotadas pelos ministros anteriores, como forma de garantir o desenvolvimento do império.

Isto se torna mais evidente no momento em que o senador dom Manuel de Assis Mascarenhas, o mesmo que três anos antes havia qualificado o ministério do marquês do Paraná de “demônio”, subiu à tribuna para repreender Holanda Cavalcanti pelas afirmações que havia feito sobre o novo gabinete:

*“Observa ao precedente orador que se ele se visse nas circunstâncias em que se acha o ministério atual, talvez se não exprimisse do modo porque o fez. Essa posição é lamentável, porque sucede a ministérios que nunca tiveram em vista o estado do país, suas rendas, seus recursos, envolvendo-o em contratos onerosos contra os quais ele orador se pronunciou abertamente, e que a Assembléia Geral nunca deveria ter aprovado. Mas esses contratos subsistem, o que se há de fazer?”*²⁸³

Todos os quatro gabinetes anteriores, desde maio de 1852, haviam sido conservadores, como conservador era o ministério no poder quando foi pronunciado este discurso.²⁸⁴ Como explicar essa mudança drástica de atitude com relação a membros do mesmo partido? A profunda cisão interna enfrentada pelo partido Conservador na época talvez seja a explicação mais provável, mas somente uma pesquisa mais aprofundada e direcionada especificamente para essa questão poderia resolvê-la conclusivamente.

Segundo dom Manuel, o mais correto teria sido alguém perceber, no ato da assinatura do contrato, que a companhia que seria criada não teria condições de atender a todos os encargos que estaria assumindo. Uma vez o

---

²⁸³ *Idem*, p. 200

²⁸⁴ Para filiação partidária dos diferentes ministérios foi usada a obra de Tavares de Lyra, *Instituições políticas do Império*, Brasília, Senado Federal / Editora da Universidade de Brasília, 1979

contrato assinado, entretanto, e comprovada com documentos a impossibilidade de atendimento de todos os objetivos acertados, o melhor seria desonerá-la de alguns deles, como medida para garantir a continuação de suas atividades, que já haviam se tornado importantes para o país:

“A respeito do que se trata bem se devia ter visto a impossibilidade do seu cumprimento por parte do empresário, principalmente pelo que respeita à colonização; mas ele está feito, uma das partes apresenta uma exposição fundada em documentos, como assegurou o sr. Presidente do Conselho, na qual se prova que a companhia há de baquear se não tiver novo auxílio; qual será mais conveniente, ter mão à companhia por meio desse auxílio, ou apressar a sua dissolução pela forma indicada pelo nobre senador? O orador não trepida em votar pela medida que se propõe, em atenção à importância do objeto que a companhia tomou a seu cargo, e aos relevantes serviços que pode prestar.”²⁸⁵

Ao final da sessão o senador Ferraz assumiu a tribuna mais uma vez apenas para responder à acusação de Holanda Cavalcanti de que a companhia não estaria sendo bem gerenciada, sendo esta a principal razão para as dificuldades que estava enfrentando:

“(...) e informa ao nobre senador que impugna o projeto que a companhia empregou o próprio sistema de colonização a que S. Exa. Se referiu, mas que em virtude das circunstâncias peculiares às paragens de que se trata não foi nem podia ser essa colonização bem sucedida, sendo perdido todo o capital com ela empregado. (...) mas pode asseverar que ela [a comissão] não teve dados que a levassem a crer que os males da companhia por esse lado provieram da má gerência dos seus negócios.”²⁸⁶

---

²⁸⁵ Anais do Senado, sessão de 30 de junho de 1857, p. 200

²⁸⁶ *Idem*, p. 200-201

Os debates continuaram na sessão de 1 de julho de 1857, na presença do ministro da Fazenda, Bernardo de Souza Franco²⁸⁷ e do presidente do Conselho de Ministros, marquês de Olinda. Nesta Francisco Jê Acaiaba de Montezuma, o visconde de Jequitinhonha²⁸⁸, assumiu a tribuna para apresentar uma nova razão pela qual o contrato deveria ser reformado: era necessário fortalecer a navegação a vapor da região amazônica para evitar problemas internacionais na região. O senador não afirmou quais seriam esses problemas, mas como será visto na quarta parte deste trabalho ele provavelmente estava se referindo às questões de fronteiras com os países vizinhos e às ameaças de atentado à soberania brasileira sobre a região por parte dos Estados Unidos.

Segundo ele, seria forçoso reconhecer que a companhia do barão de Mauá estaria em apuros financeiros, conforme comprovado pelos balancetes apresentados pelo empresário, o que tornaria necessária a reforma do contrato assinado com o governo imperial. E mesmo que essas dificuldades tivessem sido causadas por erros em sua administração, segundo Montezuma

*“As causas não foram outras a seu ver senão as dificuldades daquela navegação, os embaraços em que a companhia devia achar-se pela novidade da empresa, como sucedeu nos Estados Unidos quando se tratou de aproveitar as riquezas de que são manancial os seus excelentes rios.”*²⁸⁹

Se era verdade que o tesouro imperial não estava em condições de arcar com mais privilégios para a companhia de navegação, também era verdade

---

²⁸⁷ Bernardo de Souza Franco (1805-1875), o visconde de Souza Franco, nasceu no Pará e formou-se em Direito. Foi deputado geral por sua província natal em diversas legislaturas entre 1838 e 1855, quando foi nomeado senador, também pelo Pará. No Executivo, exerceu os cargos de presidente das províncias do Pará (1839-1840), de Alagoas (1844) e do Rio de Janeiro (1864-1865), e de ministro dos Negócios Estrangeiros e da Fazenda em diversas legislaturas entre 1848 e 1858. Foi, também, Conselheiro de Estado. Foi membro do partido Conservador, e depois da Liga Progressista.

²⁸⁸ Francisco Gê Acaiaba de Montezuma (1794-1870), visconde de Jequitinhonha, nasceu na Bahia e formou-se bacharel em Direito. Foi deputado à Constituinte (1823) e deputado geral em várias legislaturas (1831-1850), sempre por sua província natal. Em 1851 foi nomeado senador também pela Bahia. Foi, ainda, ministro dos Negócios Estrangeiros e da Justiça entre maio e setembro de 1837. Exerceu o cargo de Conselheiro de Estado e era membro do partido Liberal.

²⁸⁹ Anais do Senado, sessão de 1 de julho de 1857, p. 206

que essa atividade era estratégica, tinha “muito de política”, o que justificaria plenamente mais sacrifícios da sua parte. Além do mais, em pouco tempo a navegação do Amazonas estaria oferecendo grandes lucros ao país, o que compensaria plenamente as despesas com seu desenvolvimento:

*“Mas se por outro lado se atender a que dentro em pouco tempo haverá tanto papel na circulação que todos se poderão cobrir com ele, do que deve necessariamente resultar, segundo o nobre ministro, aumento de capitais e tudo mais que S. Exa. fez ver ao Senado, não deve ter a menor dúvida em atender com o indispensável auxílio à empresa de que se trata.”*²⁹⁰

A navegação a vapor do rio Amazonas voltava a ser apresentada, portanto, como uma medida de fundamental importância para o desenvolvimento do país e para a manutenção de sua soberania sobre a região amazônica. O ministro da Fazenda, Souza Franco, tratou de reforçar esta importância com os seguintes dados:

*“Computando a renda da província do Pará desde 1852, quando se fez o primeiro contrato para a navegação do Amazonas, até ao ano passado, e igualmente a despesa a que essa navegação tem obrigado o tesouro, vem o orador. A conclusão de que metade pelo menos do aumento da renda daquela província é devido à mesma navegação, e que assim a fazenda pública, longe de perder, ganhou muito, há esperança de que ganhará muito mais e por conseguinte toda a razão para animar a companhia, e para se modificar o contrato, visto declarar ela que não pode assim continuar. Seria muito inconveniente que o rio Amazonas deixasse de gozar da navegação empreendida porque a companhia não tenha alcançado lucros para sustentar-se, ou provinha isso de erros ou de qualquer outra causa.”*²⁹¹

---

²⁹⁰ *Idem*, p. 207

²⁹¹ *Idem*

Entretanto, para que a atividade continuasse a aumentar as rendas provinciais algumas medidas seriam necessárias, para o que a autorização ampla, oferecida ao Executivo pela emenda de Pimenta Bueno, seria essencial:

*“Depois destas considerações enumera o orador alguns dos inconvenientes que logo notou quando se fez o primeiro contrato, e as modificações que no seu entender podem remediá-los, sendo as principais diminuir o número de viagens dos vapores e elevar o número de horas de demora nos diversos portos.”*²⁹²

Nenhum senador negava a importância da navegação a vapor do Amazonas, para a região norte do país. O que variava era a causa atribuída a esta importância. Assim, se para o ministro da Fazenda era o aumento substancial das rendas provinciais do Pará, para Montezuma era a possibilidade de desenvolvimento da colonização da região:

*“Observa, ainda que é muito essencial que o ministério se lembre de que um dos grandes benefícios que a inovação deste contrato há de trazer ao país e o desenvolvimento da colonização naquelas paragens, porque é desta forma que se poderão resolver as questões políticas de que falou. E não se deve ter somente em vista a província do Pará, mas também a do alto Amazonas.”*²⁹³

Por conseqüência, o senador entendia que, se era necessário desobrigar a companhia de alguns objetivos, e oferecer-lhe maior auxílio, também era preciso que ela não ficasse completamente livre da atividade de colonização. Desta idéia discordaram Carneiro de Campos e Pimenta Bueno, que entendiam que colonização e navegação eram duas atividades distintas, devendo,

---

²⁹² *Idem*

²⁹³ *Idem.*

portanto, ser realizadas por duas companhias diferentes, ainda que em acordo quanto às estratégias utilizadas.²⁹⁴

Dom Manuel também concordou com esta idéia. Para ele,

“a Companhia de Navegação do Amazonas quer livrar-se de um ônus com que não pode, de uma obrigação que lhe é impossível satisfazer; e sendo assim se a companhia, para poder continuar no serviço de navegação, pede dispensa do da colonização, não sabe a razão por que se há de insistir em conservar-lhe este encargo.

Se a colonização é difícil para outras províncias, onde os colonos têm logo à chegada uma vantagem certa, o que sucederá quando se trata de povoar as margens de um grande rio habitadas por feras?”²⁹⁵

O senador pelo Rio Grande do Norte enxergava a colonização da região amazônica sob um prisma diferente de seus colegas. Para ele, esperar o melhoramento da região norte e a resolução de seus problemas através da afluência de imigrantes seria um grande erro, uma vez que esta só viria a ocorrer em um futuro muito distante:

“Muito mal estaremos sem dúvida se esses negócios do Amazonas não se arranjam, se essas pretensões de nações poderosas não cessarem senão depois da colonização daquelas paragens. Deve-se confiar mais na justiça e no bom resultado de quaisquer negociações a esse respeito, do que no futuro muito remoto de ver as margens do Amazonas povoadas de braços livres e industriais.”²⁹⁶

Como consequência de seus argumentos, dom Manuel afirmou que não estaria disposto a votar a favor da concessão de grandes verbas para a

---

²⁹⁴ *Idem*, pp. 208-209

²⁹⁵ *Idem*, p. 209

²⁹⁶ *Idem*, p. 210

colonização da região amazônica, para ele um mero sonho. A colonização da região norte, várias vezes tentada pelo Poder Executivo durante a década de 1850, como se verá a seguir, passava a ser o principal ponto dos debates. E se, com relação à navegação a vapor, foram levantadas questões referentes à sua viabilidade em uma região longínqua e deserta, com relação à colonização a mesma idéia se fez presente. Para dom Manuel, não seria lógico esperar que colonos europeus se dispusessem a ocupar a região amazônica em detrimento de outras províncias menos hostis e mais vantajosas, o que tornava a atividade extremamente complicada e prejudicial aos interesses do país, uma vez que contribuiria para desacreditar as políticas brasileiras frente aos governos europeus. E mesmo os que se dirigiam para a região tendiam a se dedicar a atividades extrativas, alheias ao eixo econômico imperial no qual se desejava inseri-la, o que representava mais um obstáculo, como será visto adiante, para a realização das medidas governamentais de colonização da região norte. Neste sentido, para o senador, se a navegação a vapor tinha provado ser indispensável, na medida em que apresentou resultados positivos para o país, o mesmo não poderia ser esperado da colonização da região norte, dificultosa demais para ser realizada com proveito em um futuro próximo.

Souza Franco discordava desta idéia. Para ele, o fato de que os colonos desertavam dos núcleos aos quais eram destinados servia apenas para mostrar que o modelo de colonização adotado não era o mais correto, e que deveria ser alterado para algo que respondesse melhor às especificidades da região:

“E quanto ao ponto principal, isto é, a deserção dos colonos das localidades para que são chamados, a questão reduz-se a pouco, e é que a colonização para formar estabelecimentos agrícolas não é ainda a que pode servir ao Pará. Se os colonos fogem deste serviço é por circunstâncias muito favoráveis à mesma colonização, é porque têm muitos meios de trabalho em que facilmente ganham bons salários; e isto em nada contraria o grande princípio que se tem em vista com a colonização do

*Amazonas, que é encher a província de habitantes que formem novas e importantes povoações.*²⁹⁷

Os debates continuaram sobre as mesmas bases argumentativas até que João Maurício Wanderley²⁹⁸, o barão de Cotegipe, assumiu a tribuna. Para ele, a questão não estava claramente colocada. Afirmou ser difícil entender como a companhia poderia estar em uma má situação financeira, se não havia sofrido nenhum prejuízo imprevisto quando da sua criação:

*“Não sabe de que possa provir o estado em que se apresenta a Companhia do Amazonas, quando não lhe consta que ela sofresse algum dano proveniente de força maior, ou perdas que não se tivessem previsto. Não vê isto explicado, e tanto menos, sente declará-o, quanto a companhia é muito culpada por ter distribuído dividendos quando não os tinha. Isto induziu o público no erro de que ela prosperava, quando aliás pelos seus balanços mostrava que entrava pelo capital. É este capital assim destruído com dividendos fictícios o que se procura restabelecer, isto é, aquilo por que a companhia devia ter sido punida serve de argumentação para se lhe dar um aumento de subsídio.”*²⁹⁹

Além do mais, reforçava a suspeita do senador o fato de que, pelos dados apresentados pela companhia, ela conseguiria sobreviver confortavelmente, e com lucro, mediante uma subvenção anual do governo com valores entre cento e quarenta e cento e oitenta contos de réis. Nestes termos, como poderia ser defendido, posteriormente, que nem com duzentos contos conseguiria ela sanar suas finanças? Para dirimir tais dúvidas, Wanderley afirmou que confiaria na boa vontade de ambas as partes interessadas na renovação do contrato – companhia e governo – e pediria o adiamento da discussão até que fossem

²⁹⁷ *Idem*, p. 211

²⁹⁸ João Maurício Wanderley (1815-1889), o barão de Cotegipe, nasceu na Bahia e formou-se magistrado. Foi deputado geral por sua província natal em várias legislaturas entre 1843 e 1855. Em 1856 foi nomeado para o Senado, também pela Bahia, casa legislativa que presidiu entre 1882 e 1886. No Executivo, exerceu os cargos de presidente da província da Bahia, entre 1852 e 1855, e de ministro da Marinha, da Fazenda, dos Negócios Estrangeiros, do Império e da Justiça em vários gabinetes entre 1855 e 1887, tendo presidido o Conselho de Ministros entre 1877 e 1878. Era membro do partido Conservador.

²⁹⁹ Anais do Senado, sessão de 1 de julho de 1857, p. 212

enviados, pelo ministro do Império, todos os esclarecimentos acerca da questão. Submetido o requerimento a votação, foi sem debate aprovado.³⁰⁰

Em 1841, após discursos acalorados um requerimento de teor semelhante acabou provocando o adiamento da discussão por vinte e três anos. Agora, entretanto, a questão da navegação a vapor do Amazonas estava sendo tomada sob uma ótica diferente. Passou a ser entendida pelos poderes Executivo e Legislativo como fundamental para o desenvolvimento do país. Por conta disso, dez dias após o requerimento de mais informações, na sessão de 11 de julho de 1857, as discussões puderam ser retomadas mediante a apresentação dos dados pedidos.

No primeiro discurso o senador Wanderley, já com os dados enviados pelo governo imperial em mãos, subiu à tribuna para afirmar que as suspeitas que havia apresentado dias antes haviam sido confirmadas pelas informações apresentadas:

“Havia ele orador afirmado que a companhia dera dividendos, quando na realidade não tinha lucros que a habilitassem a proceder assim; e depois que, segundo o exame feito, nos livros da companhia, a subvenção de 140 contos seria suficiente não só para que a companhia desse dividendos razoáveis aos seus acionistas, como para que pudesse reaver parte do seu capital desfalcado com despesas extraordinárias e mesmo com aqueles dividendos indevidos.

*Estas duas proposições acham-se provadas pelo exame a que se referiu.”*³⁰¹

Desta forma, para o senador teria ficado provado que a companhia, longe de apresentar situação financeira deficiente, estava em ótimas condições de funcionamento. Nestes termos, não valeria a pena aumentar a subvenção para duzentos contos nem mesmo com a manutenção da obrigatoriedade da fundação de colônias, muito menos sem ela. Mesmo assim, terminou sua fala

---

³⁰⁰ *Idem*, pp. 212-213

³⁰¹ Anais do Senado, sessão de 11 de julho de 1857, p. 250

argumentando que não se opunha à renovação do contrato, desde que o governo agisse com cautela no aumento da subvenção à companhia, e na diminuição ou aumento dos encargos que ela passaria a ter.³⁰²

Ao final da sessão Ferraz apresentou, mediante a retirada da emenda de Pimenta Bueno uma outra, ainda mais explícita quanto à concessão de ampla autonomia para que o Poder Executivo pudesse negociar a renovação do contrato com a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas. A retirada da palavra *outrossim* da autorização formulada por Pimenta Bueno significou a queda do último obstáculo para que o governo recebesse a mais plena autonomia para reformar o contrato:

*“O governo fica autorizado a inovar o contrato celebrado com a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas do modo que julgar mais conveniente.”*³⁰³

Ainda que na sessão de 27 de julho de 1857 o senador Holanda Cavalcanti tivesse reiterado sua oposição ao projeto original e à emenda apresentada por Ferraz, a mesma foi rapidamente aprovada sem mais debates.³⁰⁴ Como ela havia sido adicionada a um projeto vindo da Câmara dos Deputados que ficava, assim, alterado em seu conteúdo, foi necessário que voltasse àquela casa para ser novamente discutida e, caso aprovada, subisse à sanção imperial. Não foi possível encontrar os debates realizados nesta ocasião na câmara, mas pode-se deduzir com razoável grau de certeza que não encontrou oposição entre os deputados gerais, dado o fato de que a emenda foi transformada na lei n. 934 já em 29 de agosto de 1857, e em 10 de outubro de 1857 o decreto 1988 reformava o contrato celebrado entre Irineu Evangelista de Souza e o governo imperial, que se valeu para isso da autonomia concedida pelo Poder Legislativo.

---

³⁰² *Idem*, pp. 250-252

³⁰³ *Idem*, p. 253

³⁰⁴ Anais do Senado, sessão de 27 de julho de 1857, pp. 300-301

Segundo o novo contrato, a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas ficava desobrigada da fundação de colônias nas margens do grande rio, suprimia uma das linhas operadas na região – a que ligava a cidade de Manaus a Santa Izabel do Rio Negro, de baixa lucratividade –, e deixava de realizar uma das viagens mensais da linha principal, entre Belém e Manaus. Além disso, a subvenção mensal da companhia foi aumentada de trinta e um para trinta e cinco contos de réis mensais, somando um total de quatrocentos e vinte contos de réis anuais.³⁰⁵ Aumentava-se, portanto, os subsídios financeiros à companhia do barão de Mauá e diminuía-se suas obrigações, exatamente como pediu o empresário, e como concordaram os poderes Executivo – que submeteu o projeto ao parlamento e colaborou para sua aprovação – e Legislativo.

3.2. A colonização como estratégia de desenvolvimento da região amazônica

Os debates para a renovação contratual realizados em 1857 tiveram como um de seus principais temas as estratégias de colonização a serem empregadas na região amazônica. Esta era uma preocupação constante não somente dos parlamentares, mas também de membros do Poder Executivo, envolvidos que estavam na formulação das políticas adotadas no norte do país.

A questão da navegação a vapor e da adoção de políticas de desenvolvimento da região amazônica passa a ser uma constante nos relatórios do ministério do Império apenas durante a década de 1850. Isso não significa, entretanto, que antes esta não fosse uma preocupação do governo imperial. As tentativas de auxiliar o governo provincial do Pará na tarefa de tornar possíveis comunicações mais rápidas com as regiões mais distantes através da introdução de linhas de vapores, nas décadas de 1830 e 1840³⁰⁶, a tentativa de assinatura de um contrato de navegação com João Diogo Sturz,

---

³⁰⁵ Relatório do ministério do Império, 6 de maio de 1858, pp. 56-58

³⁰⁶ Ver parte II, capítulo 1.2, pp. 270-281

Joaquim Antônio Pinheiro e Nuno Neri de Carvalho, em 1840³⁰⁷, e as medidas que culminaram na criação da província do Amazonas, em 1850³⁰⁸, são exemplos de políticas conduzidas pelo Poder Executivo antes das pressões internacionais pela abertura do rio Amazonas ficarem mais fortes, no início dos anos 50. Da mesma forma, nos relatórios do ministério do Império anteriores à década de 1850 aparecem seguidas referências a auxílios aos governos provinciais que estivessem interessados em estabelecer linhas de navegação entre si. Entretanto, é com o recrudescimento das pressões estadunidenses que a questão se torna mais urgente para o poder central do Império, com a adoção de medidas próprias visando ao desenvolvimento da região.

Os relatórios anuais dos ministérios possuíam, no regime representativo brasileiro do século XIX, dois objetivos fundamentais. Por um lado, era um instrumento utilizado pelo Poder Executivo para prestar contas ao parlamento das políticas em andamento e do resultado das medidas tomadas nos últimos doze meses. Era o Executivo prestando contas de seus atos aos representantes da nação. O segundo objetivo dos relatórios era requerer auxílio do parlamento para a adoção de medidas dependentes de sua aprovação, ou a liberação de verbas para a realização de políticas importantes para o governo. Neste sentido, passado e futuro das medidas governamentais se encontravam nestes relatórios, razão pela qual eles se tornam um documento privilegiado para o entendimento das ações do Poder Executivo durante o período imperial. No tocante à questão amazônica, basicamente dois ministérios publicaram informações em maior quantidade. O dos Negócios Estrangeiros preocupou-se mais com o caráter externo da questão, descrevendo os problemas de fronteiras, de pressões diplomáticas pela abertura da navegação do Amazonas, e as medidas tomadas pelo governo no sentido de contornar estas dificuldades. Como muitas destas medidas possuíam o caráter de “segredo de Estado”, nem todas podiam ser publicadas antes do término das negociações, o que torna esta documentação um pouco menos esclarecedora das estratégias do Poder Executivo.

---

³⁰⁷ Ver parte I, capítulo 1, pp. 20-60

³⁰⁸ Ver parte II, item 1.3.1, pp. 281-295

Aos relatórios do ministério do Império e, após 1860, da Agricultura, Comércio e Obras Públicas coube o papel de divulgar as medidas do governo geral com o objetivo de criar melhoramentos materiais na região norte do país, para que assim ela pudesse se desenvolver mais a contento com os objetivos dos dirigentes do Império.

Para o Poder Executivo, a questão amazônica na década de 1850 iniciava-se com o envio, pelo ministro brasileiro na legação de Washington, Teixeira de Macedo, de um informe reservado dirigido ao ministro dos Negócios Estrangeiros Paulino José Soares de Souza, o visconde do Uruguai, em 14 de novembro de 1850. Neste documento, o ministro referia uma série de perigos enfrentados pelo império devido à agitação crescente nos Estados Unidos em torno da questão da navegação do rio Amazonas, e apontava como a principal forma de evitar estas complicações a abertura do grande rio:

“Entrando pois no exame desta questão eu me vejo desde já acanhado pela idéia de se achar minha opinião até certo ponto em oposição com a do Governo Imperial, apesar disso exprimi-la-ei com franqueza.

Eu entendo que a boa economia política quer que as indústrias, que possam ser exercidas pelos brasileiros sem auxílio estranho, lhe sejam exclusivamente reservadas pelos meios conhecidos e indiretos, de tarifas protetoras e outras; que as indústrias que não podem nascer sem o auxílio de privilégios exclusivos, de isenções, de prêmios e outras animações diretas do Governo, se forem vantajosas, obtenham esses incitamentos; e aquelas enfim que só podem nascer da livre concorrência nacional e estrangeira sejam a essa concorrência abandonadas.

*Neste último caso entendo achar-se a navegação do Amazonas.”*³⁰⁹

O governo imperial, conforme já sabia o ministro da legação brasileira, não concordava com esta posição, e preferiu tomar medidas no sentido de

---

³⁰⁹ Informe reservado, de Teixeira de Macedo para Paulino José Soares de Souza, ministro dos Negócios Estrangeiros, 14 de novembro de 1850; Apud: Arthur César Ferreira Reis, *A Amazônia e a cobiça internacional*, Rio de Janeiro, Ed. Civilização Brasileira, 1982, p. 60

povoar e desenvolver a região norte do país com o objetivo de desmontar o principal argumento dos estrangeiros que requeriam a abertura da navegação na região, qual seja, de que o Brasil, com seus próprios meios, não teria como aproveitar as imensas riquezas contidas na região amazônica. Para atingir este objetivo suas medidas basearam-se em um trinômio fundamental: navegação fluvial, colonização e catequização.

Sob a chancela “navegação fluvial” as principais medidas foram, sem dúvida, a edição da lei 586, de setembro de 1850, que autorizava o governo a introduzir a navegação a vapor no rio Amazonas através da oferta de subvenções pecuniárias, e o consequente decreto 1037, de agosto de 1852, aprovando e colocando em funcionamento o contrato firmado entre o governo e Irineu Evangelista de Souza para esse fim.

“Esta interessante empresa abriu uma nova era para as duas províncias do Pará e Amazonas, e fixa a data do começo de sua grande prosperidade; principia ela também a despertar o pensamento de outras empresas, e não tardará muito que os soberbos afluentes do Amazonas recebam em seus extensos cursos novos vapores, que a mesma, e outras companhias destinem para desenvolver suas riquezas.”³¹⁰

Entretanto, não foi esta a única medida adotada pelo governo imperial visando a introduzir a navegação a vapor nos rios amazônicos. Nos relatórios do ministério do Império da década de 1850 percebe-se uma grande preocupação neste sentido, uma vez que a navegação a vapor passou a ser encarada como fundamental para facilitar as comunicações com as áreas mais distantes do império e para aproveitar toda a sua riqueza potencial. Neste sentido, por exemplo, no início da década providências estavam sendo tomadas para garantir a navegação dos rios Tocantins e Araguaia, com o objetivo de facilitar as comunicações entre as províncias de Goiás e Pará:

---

³¹⁰ Relatório do ministério do Império, 14 de maio de 1853, p. 39

“Ao passo que para a província a que acabo de referir-me [Goiás] se expediram estas ordens, outras se deram no mesmo sentido para a província do Pará; e como desde a capital desta província até o lugar de São João, confluência do Araguaia, e limite de Goiás, o maior obstáculo que se opões à navegação é a cachoeira de Itaboca, ali se mandou estabelecer sem demora um presídio, e proceder, logo que se realizasse a sua fundação, aos melhoramentos indicados no roteiro do dr. Segurado, se por ventura eram eles tão fáceis como no mesmo roteiro se afirmava; devendo, no caso contrário, esperar-se pelas informações do engenheiro incumbido da exploração do rio.”³¹¹

As políticas de navegação adotadas pelo governo imperial durante a década de 1850 eram tão constantes, e atendiam a tantas regiões do império que, em 1855, nada menos do que quatorze pontos de navegação mereceram a atenção especial do governo: rio Amazonas, rios da província do Maranhão (Itapucurú, Mearim, Pindaré), rio São Francisco, rio das Velhas, rios Jequitinhonha e Pardo, rios Pomonga e Japaratuba, rio Mucuri, canais da província do Espírito Santo destinados a ligar a navegação de alguns rios, lagoa Mirim, rio Vacacaí, e rios Araguaia e Tocantins.³¹²

Mesmo com a adoção de tantas políticas visando à navegação fluvial no império, e com a introdução da navegação a vapor no rio Amazonas através da criação de uma empresa nacional, a idéia de abertura deste rio não deixou de ser uma preocupação para o Poder Executivo. Isto explica a convocação do Conselho de Estado em 1854, para a realização de consulta sobre as conveniências de abrir-se ou não o rio aos barcos vindos de outros países. Como exposto acima, a conclusão a que chegaram os conselheiros foi, resumidamente, que o Amazonas não deveria ser aberto, devendo permanecer a adoção de políticas por parte do governo imperial no sentido de desenvolver aquela região com meios próprios demovendo, assim, as potências estrangeiras do intuito de conseguir esta abertura à força. Como medida extra, a adoção de tratados bilaterais de navegação com as demais nações ribeirinhas seria uma boa política a ser adotada, como forma de desligar os

³¹¹ Relatório do ministério do Império, 1a Sessão da 8a Legislatura, 1850, p. 51

³¹² Relatório do ministério do Império, 14 de maio de 1855, pp. 35-42

interesses destes países com os das grandes potências não-ribeirinhas que pressionavam pela abertura – principalmente Estados Unidos, mas também Inglaterra e França.³¹³ Esta foi a posição que continuou sendo seguida.

As questões da colonização e a catequização dos indígenas no norte do país ligavam-se, ambas, a outro elemento problemático da região: a ausência de mão de obra para a realização das atividades econômicas mais fundamentais, como a agricultura e a pecuária. O problema era tão sério que em um relatório de viagem entre Belém e Barra, capital da província do Amazonas, o engenheiro Marcos Pereira de Sales o apresentou como o principal obstáculo para que aquela linha de vapores fosse operada convenientemente:

*“Ainda pobres, de pequena população e sem escravos, muito dificilmente podem obter braços para o corte da lenha, cujo maior afã é o seu transporte das matas para o porto da povoação, onde deve ser embarcado. Não é senão por meio da autoridade que se consegue alguma coisa, sendo improfícua toda a sorte de oferecimentos, ou salários que se prometam para chamar ao trabalho os habitantes, que pela maior parte fartos da necessária subsistência havida das matas e rio com a maior facilidade e desconhecedores de outras necessidades do luxo e da civilização preferem a vida descansada ao labor afanoso, cujos lucros, que em pouco reputam, para quase nada lhes servem.”*³¹⁴

O problema, portanto, era atribuído à indolência da população. Este seria, segundo o engenheiro do corpo imperial de engenheiros, um obstáculo generalizado por toda a região, e não restrito a apenas algumas localidades:

“Esta inação da gente livre, exceção feita dos brancos, não é peculiar a este ou àquele ponto, ela se estende a todos os

³¹³ José Honório Rodrigues (org.), *Atas do Conselho de Estado – obra comemorativa do sesquicentenário da Instituição Parlamentar*, Brasília, Senado Federal, 1973-1978, Vol. IV – Terceiro Conselho de Estado: 1850-1857, p. 142-188

³¹⁴ *Descrição e Roteiro da viagem do vapor Marajó, desde a capital do Pará até a cidade da Barra capital da província do Amazonas, pelo dr. Marcos Pereira de Sales, capitão do Imperial Corpo de Engenheiros*, in: Relatório do ministério do Império, 14 de maio de 1853, pp. 9-10

municípios, ainda mesmo os mais populosos, a ponto de se não obter senão à custa de incansável lida alguns trabalhadores para qualquer obra que se empreenda. É um clamor geral, que se ouve por todo o Amazonas, e que eu julgo bem difícil de remediar no estado atual de coisas.

Não é fácil sem aprofundados estudos decidir esta grave questão de tornar laboriosa uma boa parte da população, que, pela fertilidade e riqueza do solo não tem quase precisão de trabalhar para sobreviver.”³¹⁵

Pode-se observar que Marcos Sales deixa bem claro a qual parcela da população estava se referindo quando dizia que a indolência era um mal generalizado por toda a Amazônia. Apenas à população não-branca estava direcionada esta acusação, portanto apenas à população não-branca deveriam se dirigir as políticas corretivas do governo central. Se for lembrado o relativamente baixo número de escravos na região norte em meados do século XIX, fica fácil perceber que as maiores apreensões estavam dirigidas para a população indígena. De fato, para o engenheiro, a população branca não apenas não estava incluída no grupo dos indolentes como apresentavam um exemplo a ser seguido, tornando-se o único ponto de salvação para toda aquela região:

“Os habitantes de Cametá, e dos arredores da Capital, têm aprendido a trabalhar, por que se lhes tem ensinado a gozarem de outros cômodos, que desconheciam. Estes cômodos, e novos gozos se tem constituído para eles novas necessidades, que atualmente os impelem ao trabalho para haverem os meios com que satisfazê-las.

O exemplo do trabalho dado pela gente branca espalhada por todo o Distrito (...) eis os únicos instrumentos com que se têm conseguido o vantajoso resultado do amor ao trabalho.”³¹⁶

---

³¹⁵ *Idem*, p. 10

³¹⁶ *Idem*, pp. 10-11

Postas as coisas nestes termos, o governo pareceu ter entendido que apenas duas políticas eram possíveis para se remediar o mal apresentado por Marcos Pereira de Sales: a adoção de uma política de catequização eficaz e o incentivo à imigração branca para a região.

Com relação à catequização o problema era basicamente o mesmo que o apresentado pelo engenheiro do corpo imperial de engenheiros: a falta de pessoas dispostas a se aventurar na tarefa de civilização dos povos indígenas habitantes da Amazônia. Neste sentido, em um dos relatórios do ministério do Império afirmou-se que:

“A falta de missionários, que tomem a si a catequese e civilização dos índios, continua a sentir-se cada vez mais vivamente.

É por certo para lamentar-se que tão grande obstáculo predomine ainda, dificultando, senão tornando impossível, o aproveitamento de tanta gente, que vaga errante pelos sertões de algumas de nossas províncias, e que tão úteis poderiam ser a si e à sociedade.”³¹⁷

O interesse do governo central pela catequese e civilização dos índios começou a ganhar maior importância durante a década de 1840, após um período em que as políticas indigenistas eram formuladas e adotadas, prioritariamente, pelos governos provinciais. Essa forma de legislar sobre a questão acabava fazendo com que a ação da autoridade se fizesse sentir apenas pontualmente, tornando-se, portanto, impossível resolvê-la satisfatoriamente. O ponto de inflexão nesse sentido foi o ano de 1843, quando o parlamento aprovou uma resolução que autorizava o governo central a contratar missionários capuchinhos para catequizar os indígenas. Em 1845, o governo central expediu o Regulamento das Missões, que recriou a

---

³¹⁷ Relatório do ministério do Império, 3 de maio de 1857, p. 33

administração das aldeias nos mesmos moldes do período colonial.³¹⁸ Com estas medidas, o governo procurava fazer com que os indígenas saíssem das matas e apresentassem-se para a catequização, ao mesmo tempo em que passariam a ser doutrinados no sentido da valorização do trabalho e da realização de atividades que conviessem à economia regional.

A verba destinada à catequese e civilização indígena também aumentou a partir de 1843, passando de seis para dezesseis contos de réis.³¹⁹ A questão indígena passara a ser fundamental para o governo central, o que não significou, todavia, a resolução da questão, como prova o trecho acima citado do relatório do ministério do Império de 1857. Este tema por si só possui uma complexidade que justifica um trabalho de pesquisa centrado especificamente nele, o que não foi o objetivo deste trabalho. No entanto, a importância que possui para o entendimento da região amazônica do século XIX faz com que sua análise torne-se imprescindível. Afinal, como afirma Vera Medeiros, “em uma província em que o contingente de população indígena era elevado, o estabelecimento de missões seria entendido como primordial. Mas, associado a esse elemento haveria outros que teriam impelido o governo imperial a concentrar esforços para sustentar, tanto quanto possível, o trabalho de civilização e catequese dos índios no Grão-Pará. A civilização das tribos indígenas que abundavam na província parecia ser a forma menos dispendiosa de se garantir o suprimento de força de trabalho, de determinados serviços e o povoamento do vasto território amazônico.”³²⁰

Entretanto, não só da catequização dependia a solução imperial para o problema da falta de mão de obra na região amazônica. As políticas de atração de imigrantes e fundação de colônias foi uma das principais preocupações do Poder Executivo na década de 1850, em parte porque, para adotar as medidas necessárias para atingir estes objetivos, ele possuía a autonomia necessária. O problema era que, mesmo possuindo este pré-requisito, não era raro a orientação política das medidas adotadas mudarem com as trocas de

---

³¹⁸ Vera B. Alarcón Medeiros, *Incompreensível colosso – a Amazônia no início do Segundo Reinado (1840-1850)*, tese de doutorado apresentada na Faculdade de Geografia e História da Universidade de Barcelona, 2006, pp. 181-182

³¹⁹ *Idem*, p. 182

³²⁰ *Idem*, p. 196

gabinetes, o que tornava difícil uma continuidade no tocante à colonização. Uma coisa, entretanto, era consensual: os imigrantes atraídos não apenas para a região norte mas para todo o império deveriam ser direcionados para os serviços da agricultura, entendidos como os mais proveitosos para a economia do país:

“(...) mas sobretudo precisamos de agricultores. São nossos campos, que é mister povoar; são imensos terrenos produtivos, mas desaproveitados, que é preciso cultivar; é especialmente o interior de nossas províncias, que carece de uma população ativa, morigerada, vigorosa e sedentária, que cultive as terras, melhorando a velha rotina dos processos da nossa agricultura; e que por sua submissão às leis e às autoridades faça sentir o benéfico vigor de umas, e a ação vigilante e protetora das outras, que de contínuo escapa no meio de uma população pouco numerosa, disseminada por um vasto território, e consequentemente isolada.”³²¹

Percebe-se, portanto, que não apenas para a economia o direcionamento dos imigrantes para a lavoura era benéfico, mas também para a administração do império, que ficaria facilitada pela maior concentração de pessoas em regiões determinadas. Como será visto na terceira parte deste trabalho, uma das grandes dificuldades apontadas pelas autoridades paraenses, por exemplo, para a manutenção da ordem pública na província era o fato de que os imigrantes que para lá se dirigiam, ao invés de concentrarem-se nas atividades agrícolas, iam para o interior praticar a exploração extrativa da borracha. Com isso ficava mais difícil para a autoridade local agir efetivamente sobre eles, ao mesmo tempo em que se perpetuava o problema da falta de mão de obra na província para a lavoura, entendida como a única atividade econômica proveitosa para a região e para o país.

O que variava de um gabinete para outro eram as políticas que se entendia deveriam ser adotadas para manter os colonos praticando a agricultura. Neste sentido, em 1852 o ministro José da Costa Carvalho, o

---

³²¹ Relatório do ministério do Império, 4a sessão da 6a Legislatura, 1847, p. 42

marquês de Monte Alegre, afirmou preferir, como política de imigração, o sistema de parceria, que já havia sido utilizado proveitosamente por Vergueiro em sua fazenda, e segundo o qual

“Obrigam-se os empresários a adiantar o importe da passagem, e todos os mais gastos com o engajamento e transporte dos colonos, até o lugar do seu destino, onde lhes fornecerão casa, sustento, vestuário e medicamentos até que estejam em circunstâncias de o adquirir por si mesmos; obrigando-se outrossim a fornecer-lhes suficiente terreno para suas plantações; cafeseiros (sic) já plantados, na colheita de cujos frutos, deduzidas as despesas, terão partes iguais; a conservá-los em quanto bem se conduzirem, e a velar na manutenção dos seus direitos.”³²²

Entretanto, três anos depois a orientação já havia mudado, e o ministro Luiz Pedreira do Couto Ferraz pôde escrever, em seu relatório anual:

“Tornem-se prósperas porém, muito embora, as diversas empresas estabelecidas pelo sistema de parceria; cheguem os seus colonos ou trabalhadores, no fim de dois ou três anos, a satisfazer todas as dívidas provenientes do importe das passagens e de alimentos nos primeiros meses; consigam naquele intervalo reunir um pecúlio para comprar terras e nelas estabelecerem-se, ainda assim o sistema de parceria em nada, ou muito fracamente, concorrerá para estabelecer a emigração espontânea e moralizada.”³²³

Para resolver o impasse sobre qual política de imigração deveria ser implantada no país, o ministro Pedro de Araújo Lima, o marquês de Olinda, resolveu adotar o sistema de doação de pequenas propriedades sem, entretanto, abandonar o sistema de parceria então disseminado pelo país:

³²² Relatório do ministério do Império, 10 de maio de 1852, p. 21

³²³ Relatório do ministério do Império, 14 de maio de 1855, p. 16

“Persuadido de que a colonização pelo sistema de pequenas propriedades livres, ou sujeitas ao ônus de foro perpétuo, o qual, como é sabido, envolve em si o direito de domínio, é a mais própria para atrair em larga escala a emigração espontânea, a que mais convém, porque poupará ao Estado sacrifícios pecuniários, enriquecendo-o entretanto com os capitais que deverá importar, (...)”

Ao mesmo tempo em que o governo tem assim promovido a colonização pelo sistema de pequenas propriedades, não deixou de aplicar, por outro lado, os meios ao seu alcance para facilitar aos lavradores a aquisição de colonos trabalhadores [pelo sistema de parceria].”³²⁴

O mesmo ocorria quanto a outras decisões a serem tomadas no tocante à colonização. Conviria importar colonos chineses para trabalharem na região amazônica? O ministro Luiz Pedreira do Couto Ferraz, em 1855, até concordava em que este povo poderia constituir uma boa opção de mão de obra, entretanto as desvantagens que lhes seriam intrínsecas acabariam por eliminar qualquer possibilidade de que sua importação fosse proveitosa para o país:

“Os habitantes de algumas províncias do celeste Império são talvez, por enquanto, os trabalhadores que mais convenham a estes ramos da lavoura; (...)”

Os chins (sic), porém, posto que necessários e úteis, não nos trarão aumento de conhecimentos agrícolas, de moralidade e civilização, nem em tempo algum, qualquer que seja o número dos residentes no Brasil e sua prosperidade, provocarão a emigração espontânea de seus patrícios.

A importação deles continuará sempre a ser pesada aos cofres públicos e aos particulares, e por tal maneira não pode apresentar resultados satisfatórios.”³²⁵

³²⁴ Relatório do ministério do Império, 6 de maio de 1858, p. 34

³²⁵ Relatório do ministério do Império, 14 de maio de 1855, p. 16

Entretanto, tendo já realizado a importação de alguns chineses, o mesmo ministro voltaria, dois anos depois, a tratar da importação desta mão de obra em tons bem mais positivos:

“Quanto aos [chineses] que foram distribuídos a particulares, força é confessar que alguns não têm produzido o resultado que se esperava.

Este fato todavia não altera por si só a convicção, por mim manifestada e que ainda nutro, de que os nossos cultivadores, especialmente os do norte, poderiam tirar excelente partido de tais trabalhadores – como meio de transição até terem meios para adquirir com facilidade braços livres de outras nações do globo.”³²⁶ (grifo meu)

A utilidade que Ferraz via nos colonos chineses, portanto, era bastante limitada: eles serviriam bem especialmente às províncias do norte, e apenas enquanto os fazendeiros não tivessem condições de importar colonos de outros países. Seriam, portanto, uma ótima opção provisória, mas, por conta de sua falta de conhecimentos técnicos e de civilização, não poderiam servir como os principais colonos estrangeiros do país.

Preocupar-se com o desenvolvimento regional, portanto, não era exclusividade do Poder Legislativo ou das elites regionais. Ao governo central também interessava que suas províncias se desenvolvessem, como forma de manter sua autoridade sobre elas. Interessava, também, a adoção de políticas que facilitassem a comunicação com as regiões mais distantes, e a colocação em prática de políticas capazes de dinamizar a economia imperial. Por mais que a constante mudança de gabinetes fosse um obstáculo à adoção de políticas pautadas por uma duração maior, o atendimento destas premissas acabava servindo como uma das garantias de que, ainda que diferentes, as medidas tomadas pelo Poder Executivo depois de cada alteração nos ministérios seguiriam um princípio de continuidade facilmente identificável. Outra garantia era a presença de um Legislativo atuante que vigiava

---

³²⁶ Relatório do ministério do Império, 3 de maio de 1857, p. 31

constantemente, pronto para denunciar qualquer grande desvio capaz de prejudicar aqueles objetivos fundamentais.

Capítulo 4 – As discussões pela abertura no parlamento (1864)

O ano de 1864 marcou a volta da questão da navegação do rio Amazonas ao rol de temas em discussão no parlamento imperial. Assim como em 1853, neste ano, como se verá adiante, esta retomada foi impulsionada por iniciativas do Poder Executivo, interessado em desenvolver o comércio e a navegação da região norte do país.

Após a reforma contratual de 1857, outras duas ocorreriam antes que a questão da navegação a vapor voltasse a ser ventilada no parlamento. Pelo decreto 2107, de 20 de fevereiro de 1858, uma viagem mensal que havia sido cancelada pelo contrato reformado foi restabelecida, e a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas recebeu um aumento de dezesseis contos de réis em sua subvenção por conta disso.³²⁷ Já pelo decreto 2591, de 9 de maio de 1860, a linha de vapores entre Manaus e Tabatinga passou a contar com mais seis viagens anuais, razão pela qual a companhia passou a receber cento e oito contos de réis a mais em sua subvenção anual.³²⁸ Ambas as alterações valeram-se da autorização dada pelo Legislativo através da lei 934, de 29 de agosto de 1857, resultado dos debates ocorridos naquele ano, e portanto não precisaram passar novamente pelo seu crivo para serem postas em prática.

Em 1864, entretanto, o cerne da questão mudou consideravelmente. Não se tratava mais de um contrato de navegação estabelecido entre o governo imperial e um empresário, mas sim da própria abertura do rio Amazonas à navegação de todas as bandeiras, objetivo perseguido por vários governos estrangeiros, principalmente o dos Estados Unidos há muito tempo.

Mesmo com esta mudança de foco, os debates, assim como onze anos antes, polarizaram-se. Tornou-se perceptível, mais uma vez, os diferentes projetos que os grupos de deputados defendiam para a região amazônica e para o país. Ficou flagrante, novamente, como se davam as relações entre os

---

³²⁷ Relatório do ministério do Império, 6 de maio de 1858, p. 58

³²⁸ Relatório do ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, 13 de maio de 1861, p. 38

poderes Executivo e Legislativo em mais este momento do processo de construção do Estado nacional, e como as elites nacionais pensavam a relação deste novo Estado com o elemento estrangeiro. Algumas idéias e argumentações mudaram consideravelmente, mas o pressuposto básico de quase todos os debatedores continuou o mesmo: apenas a navegação a vapor poderia levar o progresso à região norte do país e incluí-la vantajosamente no contexto das trocas comerciais internacionais.

4.1. O ministro Bellegarde e as negociações pela abertura do rio Amazonas

A discussão se iniciou, em grande medida, graças aos seguidos pedidos do ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, Pedro de Alcântara Bellegarde³²⁹, no sentido de que o governo fosse habilitado pelo Poder Legislativo para proceder à abertura da navegação do rio Amazonas a todas as bandeiras.

Quanto a esta questão, de fato, o ministro sempre deixou claras suas intenções. Já no seu primeiro relatório encaminhado à Assembléia Legislativa, Bellegarde cobrava dos deputados providências no sentido de habilitar o governo à abertura do rio Amazonas, anunciando ainda medidas para exploração de outros rios da região:

“O governo ocupa-se muito seriamente do aproveitamento das nossas linhas fluviais, e se, como espero, for habilitado com os meios necessários para franquear a navegação do Amazonas ao comércio das nações amigas, como já em outro lugar vos comuniquei, mais urgente se tornará a exploração e exame dos afluentes deste grande rio, muitos dos quais prestam-se a uma

---

³²⁹ Pedro de Alcântara Bellegarde (1807-1864) foi, entre outras coisas, marechal de campo, membro do Conselho do Imperador, sócio-fundador do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro entre outras associações. Foi diretor do Arsenal de Guerra da corte em 1852, ministro da Guerra no gabinete da conciliação de 1853 além de ministro da Agricultura do gabinete progressista a partir de 1863. Neste mesmo ano foi eleito deputado à Assembléia Geral, tendo falecido antes de ocupar o posto.

navegação franca por grande extensão e em qualquer estação do ano.

*Neste caso está o rio Purús, na província do Amazonas, cuja exploração já foi encarregada ao capitão de engenheiros dr. João Martins da Silva Coutinho.*³³⁰

A afirmação de que a abertura da navegação do rio Amazonas estava sendo seriamente considerada pelo governo imperial ganha ainda mais relevo quando constata-se que, antes desta data, tal idéia só tinha sido aventada em documentos direcionados a ministros estrangeiros que haviam requerido esta ação. Parece que, para o governo, finalmente havia chegado o momento de convidar as demais nações a navegar com seus barcos as águas do grande rio.

No entanto, o que estes documentos mostram é que, longe de poder agir como bem entendesse na realização dos projetos que reputava importantes, o gabinete precisava de autorização prévia do Poder Legislativo. Assim como em 1854 um contrato de navegação particular precisou ser reformado após as discussões do parlamento, também aqui o Executivo não poderia abrir a navegação de um grande rio sem estar devidamente habilitado para este fim. A relação que surge, novamente, não é de submissão irrestrita da Câmara dos Deputados às determinações do governo imperial, mas sim uma relação de relativa igualdade, na qual negociações tinham de ser feitas para que os ministros pudessem buscar os objetivos que julgassem importantes. Se assim não fosse, provavelmente a navegação internacional do rio Amazonas não precisasse esperar mais três anos para ser decretada e outros nove meses para ser efetivada.

Os pedidos do ministro, entretanto, não foram prontamente atendidos, o que o levou a fazer novo apelo no relatório apresentado a casa em janeiro de 1864. Neste documento, como base de sua requisição, foram apresentados aos deputados os primeiros – e animadores – resultados da exploração do rio Purus. Segundo Bellegarde, as expedições tinham mostrado que o rio seria

---

³³⁰ Relatório do ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, 12 de maio de 1863, p. 32

navegável em uma extensão ainda maior do que a existente no rio Madeira, e de que suas margens possuíam fertilidade suficiente para prometer grandes sucessos econômicos. Para finalizar sua estratégia de convencimento, anunciou que já havia sido encomendado o estudo de um traçado para uma estrada que ligaria os rios Maués e Tapajós, como uma forma de transpor as cachoeiras deste último tornando-o, também, passível de atividades comerciais³³¹. Fica evidente que estas providências não teriam muito valor se a navegação do Amazonas não estivesse franqueada a todas as nações, já que estes rios são seus tributários diretos. No entanto, não era na utilidade destas ações que o ministro buscava basear suas investidas, mas sim no recado claro que sua realização passava aos deputados: o governo imperial estava agindo no sentido de levar o desenvolvimento ao norte do país; era necessário, entretanto, que o Legislativo também fizesse sua parte para que as medidas tomadas ficassem mais eficientes. Neste sentido, afirmou o ministro:

“A abertura do rio Amazonas ao comércio das nações que estão em paz com o império, é certamente um dos fatos que o governo imperial mais deseja ver realizado, e de que espero os mais felizes resultados. Entretanto não depende somente dele, mas principalmente de medidas da competência da assembléia geral legislativa, apressar um acontecimento que tão grande influência tem de exercer nas relações comerciais do país, e na prosperidade das províncias ribeirinhas.

*Quanto ao que respeita ao ministério da agricultura, acerca de tão importante objeto, julgo indispensável promover em mais larga escala a navegação do majestoso rio e de seus afluentes, e bem assim organizar um sistema de auxílio tendente a facilitar a emigração de alguns lugares do império para aquelas férteis regiões.”*³³²

Ficava, assim, explícito o projeto deste gabinete progressista para a região amazônica. Ampliar a navegação do Amazonas e de seus afluentes, e promover a imigração de brasileiros – e não de estrangeiros – para a região

³³¹ Relatório do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, 10 de janeiro de 1864, p. 20

³³² *Idem*, pp. 33-34

foram as idéias apresentadas pelo ministro Bellegarde para o norte do país. Entretanto, ele não conseguiu sequer vê-las discutidas no parlamento; foi provavelmente como uma homenagem à sua atividade política que um grupo de deputados as apresentou para discussão na câmara em 13 de fevereiro de 1864, exatamente um dia após a sua morte.

4.2. As discussões sobre a abertura na Câmara dos Deputados

Em 13 de fevereiro de 1864, tomou a palavra o deputado pela província do Pará, Tito Franco de Almeida³³³, que afirmou ser a abertura do Amazonas um desejo geral de todos os brasileiros que dependeria da tomada de medidas pelo Poder Legislativo para ser realizado. Para fortalecer sua posição o deputado citou, ainda, trechos dos relatórios dos ministérios da Agricultura e dos Negócios Estrangeiros para demonstrar que também o governo imperial desejava estas medidas:

“Mas essa idéia [da abertura do Amazonas] cresceu, essa idéia calou em todos os ânimos. Fôra já sustentada nesta tribuna como a expressão de um desejo comum a todos os brasileiros e não somente aos povos do Amazonas. E tanto que nos últimos relatórios dos srs. Ministros da agricultura e estrangeiros, lidos perante esta câmara, encontro os seguintes trechos que apadrinham os projetos que tenho a honra de apresentar (...)”

Entretanto não depende somente dele [governo imperial], mas principalmente de medidas da competência da assembléia geral legislativa, apressar um acontecimento que tão grande influência tem de exercer nas relações comerciais do país e na prosperidade das províncias ribeirinhas.”³³⁴

³³³ Tito Franco de Almeida (1829-1899) nasceu no Pará, onde foi lente de filosofia no liceu de Belém; deputado provincial e geral em várias legislaturas, diretor do *Diário do Rio de Janeiro* e da secretaria dos negócios da justiça, advogado, jornalista, sócio da Academia Real das Ciências de Lisboa, do Instituto Arqueológico e Histórico de Pernambuco, entre outros. Era membro do Partido Liberal

³³⁴ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 13 de fevereiro de 1864, pp. 93

Com base nesta breve argumentação, o deputado apresentou dois projetos relacionados a este objetivo, assinados, também, por Francisco Carlos de Araújo Brusque, deputado pelo Amazonas³³⁵, Domingos Antônio Raiol, deputado pelo Pará³³⁶, Ambrósio Leitão da Cunha, também representante do Pará³³⁷, Antônio José Moreira, deputado pelo Amazonas³³⁸, Aureliano Cândido Tavares Bastos, deputado por Alagoas³³⁹ e José Ângelo Márcio da Silva, representante de Alagoas³⁴⁰. Assim temos, assinando a ambos os projetos, as bancadas completas do Pará e Amazonas e dois dos cinco representantes de Alagoas. No primeiro destes projetos, o governo imperial ficaria “autorizado a tomar todas as medidas e a despendar as quantias necessárias” para efetuar a abertura do rio Amazonas. No entanto, esta abertura ficaria restrita aos países que estivessem em boas relações com o império, e que celebrassem com o governo convenções nos termos que este julgasse mais conveniente³⁴¹. O segundo projeto apresentado por Franco de

³³⁵ Francisco Carlos de Araújo Brusque (1822-1886) nasceu no Rio Grande do Sul, formou-se em Direito em São Paulo. Foi deputado provincial e depois geral pelo Rio Grande do Sul. Entre 1859 e 1861 foi presidente de Santa Catarina, onde fundou três colônias, entre as quais a de Itajaí, em 1860, hoje cidade de Brusque em sua homenagem. Foi ainda deputado geral pelo Amazonas (a partir de 1864), presidente do Pará e ministro da Marinha e interino da Guerra. Abandonou a política em 1875.

³³⁶ Domingos Antônio Raiol (1830-?) nasceu no Pará, formou-se em Direito pela faculdade de Recife em 1854. trabalhou como advogado por dois anos no Rio de Janeiro com Bernardo de Souza Franco; retornando ao Pará, foi nomeado procurador dos feitos da fazenda nacional. Foi eleito diversas vezes deputado provincial e, entre 1864 e 1866 deputado geral pelo Pará. Governou ainda a província de Alagoas, período no qual foi agraciado com o título de Barão de Guajará. Era membro do Partido Liberal, e foi sócio do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro.

³³⁷ Ambrósio Leitão da Cunha (1825-1898) nasceu no Pará e formou-se em Direito em São Paulo. Serviu a diversos cargos de magistratura, presidiu diversas províncias do império entre os anos de 1858 e 1869, entre 1852 e 1868 foi deputado geral em diversas oportunidades por sua província natal, e entre 1870 e 1889 foi senador pelo Amazonas. Era membro do Partido Liberal

³³⁸ Antônio José Moreira (? – 1877) era formado em medicina e foi deputado pelo Amazonas entre os anos de 1864 e 1866 e, posteriormente, em 1877.

³³⁹ Aureliano Cândido Tavares Bastos (1839-1875) nasceu nas Alagoas, mas formou-se em Direito em São Paulo em 1861 sendo eleito deputado por sua província natal em 1862. Inicialmente foi eleito pelo partido conservador, que o concedeu um cargo de oficial da secretaria de estado dos negócios da marinha. Posteriormente foi expulso deste partido, por conta de ataques ao ministro titular da pasta, tornando-se um dos liberais mais influentes de seu tempo. Escreveu vários livros sob o pseudônimo “*o solitário*”, nos quais expõe as bases de sua teoria liberal. Foi autor, ainda, da obra *O Valle do Amazonas*, de 1866, na qual procura analisar as políticas adotadas na região até sua abertura, e as formas pelas quais poderia ter se desenvolvido através da adoção de uma política mais liberal com relação à sua navegação. É objeto de vários estudos que buscam analisar a política do segundo reinado, entre os quais *O evangelho do comércio universal: o desempenho de Tavares Bastos na liga progressista e no partido liberal (1861-1872)*, tese de doutorado de Eide Sandra Azevedo Abreu, e *Centralização e descentralização no Império: o debate entre Tavares Bastos e Visconde do Uruguai*, de Gabriela Nunes Ferreira.

³⁴⁰ José Ângelo Márcio da Silva (1825-1889) nasceu em Alagoas e formou-se em Direito pela faculdade de Olinda, em 1846. Foi deputado geral por Alagoas em duas oportunidades, entre 1864 e 1866 e em 1877.

³⁴¹ Anais da Câmara dos Deputados, *idem*, p. 94

Almeida, e assinado pelo mesmo grupo de deputados, obrigava o governo imperial a proceder, o mais rápido possível, as explorações dos rios Xingu, Tapajós, Madeira, Purus, Japurá, Içá e Negro, para que pudesse ser decretada sem demora a abertura destes a todos os países que tivessem obtido o mesmo favor no Amazonas. Para este fim, ficava o governo autorizado a despendar as quantias necessárias³⁴².

Neste breve discurso, que daria origem a debates que se estenderiam por meses a fio e que trariam à tona uma série de questões fundamentais para a compreensão do processo de formação do Estado nacional e dos diferentes projetos a ele relacionados, alguns elementos merecem destaque. Primeiramente, é importante perceber que, diferentemente do que ocorrera onze anos antes, a abertura do rio Amazonas foi apresentada como um desejo de todos os brasileiros, e não como uma medida tomada para amenizar as pressões vindas de governos estrangeiros. Após tantos anos nos quais a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas havia realizado sozinha os transportes e o comércio na região, com um sucesso muitas vezes alardeado no parlamento, parecia disseminado o sentimento de que era chegada a hora de dar um passo adiante, e de ampliar as atividades que tinham sido iniciadas pela companhia e que no momento, paradoxalmente, pareciam limitadas por ela. A fórmula usada é a do interesse nacional, mas cabe salientar que, se havia controvérsia entre os representantes da nação, não havia entre os representantes da região diretamente atingida pela medida. As bancadas do Amazonas e do Pará, ao representarem os interesses das duas províncias, abraçaram a livre navegação como a melhor estratégia para o desenvolvimento da região. Ao mesmo tempo a abertura do Amazonas, segundo o projeto apresentado, não se daria de forma incondicional, como queriam os defensores de um liberalismo mais amplo, mas sim mediante tratados, que seriam celebrados tendo em conta os interesses que se apresentassem mais imediatos para o governo imperial no momento da assinatura. Certamente o tratado celebrado com o Peru em 1851 e com a

---

³⁴² *Idem.*

Venezuela em 1859 eram modelos, e a questão de limites e extradição de escravos estava na mente dos propugnadores desta idéia.

4.2.1. Subvencionar ou não? O choque de projetos

Na sessão de 20 de fevereiro de 1864, outro projeto referente à navegação do rio Amazonas foi apresentado à câmara, gerando uma série de acalorados debates entre deputados com diferentes idéias para o desenvolvimento da região. Assinado por Tito Franco de Almeida, Antônio José Moreira, Ambrósio Leitão da Cunha, Domingos Antônio Raiol e Francisco Carlos de Araújo Brusque, este curto projeto possuía apenas dois artigos que autorizavam o governo imperial a subvencionar a navegação a vapor nos rios Negro, Madeira e Tapajós³⁴³.

Os deputados de Alagoas não assinaram este projeto, como haviam feito no anterior, enquanto as bancadas do Amazonas e do Pará permaneceram unânimes na defesa de mais este projeto. Na sessão de 2 de abril de 1864, Tavares Bastos, signatário das duas primeiras proposições, subiu à tribuna para falar contra a subvenção. Este discurso, infelizmente, não consta da documentação analisada, mas suas principais idéias podem ser inferidas pelas respostas que recebeu³⁴⁴. Dono de uma eloquência invejável, capaz de enervar os defensores das idéias que atacava, esta não seria a única vez em que, discutindo a navegação do rio Amazonas, Tavares Bastos seria capaz de provocar polêmica entre seus pares.

Em sua fala, Tavares Bastos atacou de forma veemente o projeto, apresentando-o, inicialmente, como uma manobra eleitoreira dos deputados signatários. O que não fica claro, entretanto, é se esta manobra estaria baseada nos votos da população diretamente beneficiada pela navegação que seria estabelecida mediante subvenção governamental, ou se, ao contrário,

---

³⁴³ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 20 de fevereiro de 1864, p. 159

³⁴⁴ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 2 de abril de 1864, p. 12. Apesar de a documentação afirmar que este discurso estaria presente no Apêndice do volume, o mesmo não pôde ser encontrado neste local nem em outras publicações do autor.

trabalharia com a idéia de que o favorecimento de empresários poderosos da região traria como prêmio o apoio de todos os seus agregados e dependentes. Provavelmente somente a leitura do próprio discurso seria capaz de dirimir esta dúvida.

Para o deputado alagoano, ainda, o estabelecimento de mais uma navegação subvencionada em rios da Amazônia seria prejudicial à região, e um “assalto aos cofres públicos”. Considerava que a subvenção, longe de ser produtiva, seria extremamente onerosa e serviria apenas para prejudicar o norte do país através do estabelecimento de novas empresas de navegação protegidas pelo governo, em detrimento dos valores liberais da livre concorrência.

Outra objeção apresentada ao projeto foi que, uma vez estabelecida a liberdade de navegação no rio Amazonas, tornar-se-ia desnecessária a proteção desta atividade em seus afluentes, uma vez que, se ela se mostrasse lucrativa, empresários livremente a tomariam a seu encargo. Para Tavares Bastos, entretanto, a navegação dos rios Negro e Madeira seria uma empresa que não traria interesse algum devido à sua inutilidade.

Para além destas objeções, o deputado alagoano apresentou outra, de caráter econômico: o gasto previsto para a nova subvenção seria inviável no momento, uma vez que o governo já iria ter de utilizar mais dinheiro com a marinha e com o ministério da guerra, como uma forma de melhorar o policiamento do rio Amazonas, que a partir de então estaria aberto a todas as nações. Além do mais, fatalmente, a subvenção iria acabar sendo destinada à Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, a qual não estava imune a críticas do deputado, conforme lembrou o deputado paraense Ambrósio Leitão da Cunha, referindo-se aos argumentos de Tavares Bastos:

“Disse que via no projeto o propósito de favorecer aquela companhia com mais a subvenção que propugnamos para a navegação dos afluentes do grande rio. Disse mais que também se opunha a semelhante idéia, porque a companhia do Amazonas, prodigamente subvencionada pelo Estado, era já um

sorvedouro das rendas do Tesouro, porquanto até grandes esbanjamentos ali se davam.

Disse ainda que a companhia do Amazonas serviria de estorvo à navegação livre do Amazonas, que o governo imperial tem em vista.

*Disse, finalmente o honrado membro que a companhia do Amazonas era uma potência perigosa na província do Pará.*³⁴⁵

Idéias semelhantes foram defendidas pelo deputado pelo Ceará, José Liberato Barroso³⁴⁶. Para ele, a questão da oposição ao projeto não seriam as benfeitorias da navegação a vapor na região amazônica, reputadas como inegáveis, mas sim a criação de uma nova subvenção, que representaria um grande obstáculo à livre navegação do rio Amazonas – que, inclusive, estava em discussão - através de um novo favorecimento à Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas. Para o deputado, a liberdade de navegação só poderia ser alcançada com a concorrência, e esta só viria com a igualdade de condições que estaria sendo quebrada com a subvenção proposta:

*“Dizia eu que, não havendo igualdade de condições ou de direitos para os diversos indivíduos, para as diversas corporações que concorrerem a uma mesma espécie de comércio ou indústria, a liberdade é impossível. Desde que um indivíduo ou uma corporação recebe do governo favores especiais, que o colocam em posição mais vantajosa, cortado está o caminho a toda e qualquer competência, e se torna impossível a concorrência. Ora, a impossibilidade da concorrência é a impossibilidade da liberdade, pois que a liberdade, economicamente falando, é a concorrência.”*³⁴⁷

---

³⁴⁵ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 7 de abril de 1864, p. 73. Apesar de a documentação não possuir o discurso do deputado alagoano, suas idéias principais podem ser inferidas do discurso proferido por Ambrósio Leitão da Cunha em 7 de abril, uma vez que este deputado se propôs a refutar ponto por ponto o discurso de Tavares Bastos, citando-os. *Idem*, pp. 69-75

³⁴⁶ José Liberato Barroso (1830-1885) nasceu no Ceará e tornou-se doutor em Direito pela faculdade de Recife. Foi membro do Conselho do Imperador, do Instituto da Ordem dos Advogados Brasileiros, entre outras instituições. Além de deputado geral, chegou a ser, também, eleito senador pelo Ceará, não chegando a assumir o posto por conta da anulação da eleição. Foi, ainda, ministro do Império no gabinete progressista de 31 de agosto de 1864. Era membro do Partido Liberal.

³⁴⁷ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 7 de abril de 1864, p. 75

Além disso se, como defenderiam os deputados favoráveis ao projeto, a navegação do Amazonas sem subvenção era algo impossível, então das duas situações uma fatalmente ocorreria: ou esta navegação não ocorreria nem com a sua abertura a todos os países, ou então se tornaria inviável a concorrência entre empresários estrangeiros e nacionais, por conta dos subsídios pagos pelo governo. A subvenção até poderia ser útil se o objetivo de momento fosse estabelecer uma navegação exclusivamente nacional na região, o que não era o caso; desta forma, o que ocorreria é que, se por um lado estrangeiros seriam convidados a navegar o Amazonas, por outro seriam criados obstáculos que inviabilizariam este fato: *“vamos dizer ao estrangeiro – vinde navegar no Amazonas; mas criamos um monopólio com o qual não podeis competir.”*³⁴⁸

De qualquer forma, uma vez aprovada a abertura seria mais prudente esperar pelos seus resultados antes da adoção de novos favores que a embarçassem, já que rezariam os princípios de economia que a partir do momento em que a navegação do Amazonas começasse a dar lucros ela se estenderia também aos seus afluentes, onde acabaria esbarrando na subvenção proposta. Para Liberato, poderiam ser até mesmo mantidos os favores criados até aquele momento, já que eles teriam sido responsáveis pelo início da navegação a vapor nos rios do norte do país. Mas, uma vez decretada a sua abertura a todos os países, seria um erro aumentá-los:

*“Não é consequência lógica. Nós podemos conservar os favores, que temos dado até hoje, que concedemos para se criar a navegação no rio Amazonas; mas desde que abrimos esse rio ao comércio e navegação estrangeira, não convém aumentar esses favores.”*³⁴⁹

Finalmente, o deputado cearense concordou em que era necessário explorar os afluentes do grande rio antes de abri-los à navegação

---

³⁴⁸ *Idem.*

³⁴⁹ *Idem*, p. 76

internacional, mas afirmou entender que esta necessidade e a subvenção da navegação pelo Estado eram coisas muito diferentes. O Estado tinha a obrigação de realizar tal exploração, mas isso não significava que deveria, conjuntamente, subvencionar companhias que aproveitassem os seus resultados. O que Liberato não queria em hipótese alguma era que o início da liberdade de navegação do Amazonas encontrasse o obstáculo de uma companhia subvencionada o que, segundo ele, traria sérias conseqüências para o futuro. A navegação dos afluentes deste rio até poderia ser realizada pela Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, sem problema algum, mas desde que, para isso, ela não recebesse subvenção alguma que incrementasse ainda mais os vultosos lucros que ela estaria auferindo:

*“o que eu não quero é que a navegação livre do Amazonas em seu começo de vida encontre esta dificuldade, dificuldade que, se é hoje pequena, como a alguém pode parecer, no futuro há de tomar proporções assustadoras.”*³⁵⁰

José Antônio Saraiva³⁵¹, deputado pela Bahia, também se opôs à subvenção, mas em termos mais brandos. Para ele, o projeto teria certa conveniência, mas como a Câmara ainda não possuía dados suficientes acerca dos sacrifícios que deveriam ser feitos para colocá-lo em prática, entendia que seria necessário um tempo maior entre a primeira e a segunda discussões para que o governo pudesse fornecer estes dados. Entretanto, preliminarmente, o deputado concordou em que a nova navegação deveria mesmo ficar com a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, que era a mais preparada para isso; mas ela deveria aceitar o novo encargo sem

---

³⁵⁰ *Idem.*

³⁵¹ José Antônio Saraiva (1823-1895) nasceu na Bahia, e formou-se em Direito pela faculdade de São Paulo. Era conselheiro do imperador. Foi eleito deputado provincial e deputado geral em várias oportunidades. Presidiu as províncias do Piauí, Alagoas, Pernambuco e São Paulo. Foi ministro da marinha no gabinete da conciliação de 1857 e no gabinete progressista de 1865; foi ainda ministro do Império no gabinete da conciliação de 1861, e presidiu, ocupando em ambas as ocasiões a pasta da Fazenda, os gabinetes liberais de 28 de março de 1880 e de 6 de maio de 1885. Elegeu-se senador em 1869. Desempenhou missão diplomática na região do rio da Prata em 1864 e na primeira eleição republicana da Bahia elegeu-se senador, renunciando posteriormente ao cargo. Iniciou sua carreira política como conservador, formando posteriormente a Liga Progressista e o novo Partido Liberal.

nenhuma subvenção, como um ato de patriotismo, já que a atividade lhe traria lucros e ela já recebia auxílio para navegar o rio Amazonas.

“Portanto, a companhia do Amazonas é que há de fazer este serviço, porque já está montada, e com pouca despesa mais ficará habilitada para a navegação desses afluentes. Não pode haver concorrentes para este serviço; e só o governo avaliando devidamente o que deve dar à companhia do Amazonas por este acréscimo de serviço, é que está habilitado para emitir juízo seguro sobre este assunto.

Nesta ocasião lembro-me de dizer à câmara que me parecia que a companhia do Amazonas podia ocupar-se desta empresa com algum patriotismo; a navegação desses rios muito a interessa; ela já percebe uma subvenção muito vantajosa para a navegação do Amazonas; portanto, com qualquer coisa pode encarregar-se deste outro serviço. Devemos contar com o patriotismo da companhia do Amazonas, e com os conhecimentos especiais do governo sobre esta matéria.”³⁵²

Do grupo de deputados contrários ao projeto de subvenção faziam parte, ainda, Lindolfo José Corrêa das Neves³⁵³, deputado pela Paraíba, e Martinho Álvares da Silva Campos³⁵⁴, deputado por Minas Gerais que, embora não tivessem discursado, apoiaram as idéias até aqui apresentadas. Interferiram, também, com apartes aos argumentos do grupo favorável ao projeto.

Em termos gerais, a idéia principal deste grupo de deputados é que a criação de uma nova subvenção pecuniária no exato momento em que se discutia a abertura do rio Amazonas a todos os países era contrária ao espírito desta medida. Dos argumentos apresentados em defesa desta tese pode ser percebida uma mudança nítida de pensamento em relação aos debates de

³⁵² Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 8 de abril de 1864, p. 81

³⁵³ Lindolfo José Corrêa das Neves (1820-1884) nasceu na Paraíba, tornou-se padre e formou-se em Direito pela faculdade de Olinda. Era pregador honorário da Capela Imperial; exerceu vários cargos, como os de delegado da instrução pública e de provedor fiscal dos feitos da fazenda. Foi deputado geral pela Paraíba em várias legislaturas.

³⁵⁴ Martinho Álvares da Silva Campos (1816-1887), nasceu em Minas Gerais e era doutor em Medicina pela faculdade do Rio de Janeiro. Foi membro do conselho do imperador, várias vezes deputado geral pelo Rio de Janeiro, província que presidiu, e por Minas Gerais, que o elegeu senador em 1882. Neste mesmo ano ficou encarregado de organizar o gabinete liberal de 21 de janeiro, assumindo a pasta da Fazenda. Era membro do Partido Liberal

1853. Se naquela ocasião o privilégio de exclusividade era entendido como um sério obstáculo ao desenvolvimento da região amazônica, sendo preferível, a ele, um aumento substancial da subvenção paga pelo Estado, agora era a vez de a própria idéia de auxílio pecuniário ser combatida, em prol dos mesmos valores liberais de livre concorrência pregados onze anos antes. Antes o que se temia era uma intervenção estrangeira na região, que só poderia ser combatida mediante o seu desenvolvimento promovido por empresários nacionais com capitais oriundos de dentro do país. Neste novo momento o desenvolvimento continuava sendo necessário, mas o que deixou de ser exigido foi a nacionalização dos meios para ele. Se os capitais estrangeiros fossem necessários para o progresso da Amazônia, que viessem. Os resultados alcançados pela Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas em todo o período anterior confirmavam que os riscos decorrentes da medida de abertura eram amplamente compensados pelas vantagens que esta traria. E entre estas vantagens, a desnecessidade da manutenção de subvenções pagas pelo Estado como garantia do desenvolvimento da região era, para estes deputados, uma das mais importantes.

Neste sentido, embora a companhia fundada por Irineu Evangelista de Souza tivesse provado que era possível desenvolver o norte do país com a introdução da navegação a vapor em seus principais rios, também estava demonstrando que, para isso tornar-se realidade, era preciso ampliar o serviço, de forma a atender todas as localidades de uma maneira mais completa do que a companhia de navegação do Amazonas vinha conseguindo fazer. Para os defensores da abertura havia chegado o momento de dar um passo a mais, de aprofundar as medidas até então tomadas, e para isso era necessário que outras companhias fossem criadas para realizar esta atividade. Dentro do país seriam inexistentes os capitais necessários para tal ampliação, então a solução mais correta seria trazê-los de fora, de países mais ricos e desenvolvidos que o império, aonde os capitalistas não apenas seriam muito mais poderosos, mas estariam desejosos de investir suas fortunas no “eldorado” amazônico. Com isso ganhariam todos, os empresários estrangeiros por lucrarem com as imensas riquezas existentes na região

amazônica, os habitantes do norte do país, que veriam suas províncias desenvolverem-se como nunca havia acontecido até então, e o governo imperial, que receberia como prêmio por ter levado o desenvolvimento àquelas paragens um incremento substancial das rendas oriundas com o comércio regional e internacional realizado pelas águas amazônicas.

Ao combaterem estes argumentos, os deputados do Amazonas e do Pará alinharam-se na defesa da subvenção. Na sessão de 7 de abril de 1864, Leitão da Cunha assumiu a tribuna com o propósito de refutar, ponto a ponto, as argumentações apresentadas por Tavares Bastos cinco dias antes. Assim, a primeira afirmação foi no sentido de garantir que o projeto proposto de forma alguma continha objetivos eleitoreiros, mas sim buscava satisfazer a uma das necessidades mais urgentes das províncias do Pará e Amazonas:

*“Senhores, quando eu e os meus honrados colegas, deputados pelas províncias do Pará e do Amazonas, resolvemos sujeitar a apreciação da câmara o projeto em discussão, não tivemos certamente em vista escrever, como aqui se diz, uma missiva aos eleitores das nossas províncias, tivemos sem dúvida em atenção a satisfação de uma das necessidades mais palpitantes, mais urgentemente reclamadas pelas províncias do Pará e Amazonas.”*³⁵⁵

O projeto provavelmente respondia a uma demanda das elites regionais, possivelmente desejosas de manter alguma possibilidade de participação em uma atividade que em breve receberia, acreditavam os contemporâneos, pesados investimentos estrangeiros. Desta forma, uma vez aberta a navegação do rio Amazonas a empresários de todos os países, restaria aos locais a possibilidade de no futuro poder estabelecer, ao menos, o comércio a vapor nos afluentes deste rio, como uma forma de participar, ainda que marginalmente, do grande incremento comercial que era esperado para os próximos anos. No entanto, para que existisse essa possibilidade, continuava sendo necessária a oferta de auxílios pecuniários por parte do governo central.

---

³⁵⁵ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 7 de abril de 1864, pp. 69-70

E era exatamente isto que o projeto em discussão estaria tentando garantir. Esta hipótese ganha força perante a acusação de que o projeto teria objetivos eleitoreiros, em uma clara indicação de que teria sido elaborado visando o apoio dos empresários locais.

Ao argumento de que a subvenção resultaria em gastos desnecessários e infrutíferos de verbas públicas, Leitão da Cunha respondeu, com uma série de quatro quadros, que o comércio na região amazônica e, portanto, as rendas auferidas do mesmo, haviam aumentado extraordinariamente desde que a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas havia introduzido a navegação a vapor na região. Após a exposição destes números, concluiu o deputado paraense que o governo havia auferido em rendas um valor 70% maior do que o que havia sido gasto em subvenções, demonstrando que, longe de ser onerosa, a nova subvenção também deveria ser enquadrada na categoria de “despesa produtiva”:

“Espero mostrar à câmara que assim como a despesa que até hoje tem feito o tesouro nacional com a navegação a vapor das águas do Amazonas tem sido restituída por ela com sumo lucro para o Estado, assim também a que fizermos com a navegação dos afluentes do grande rio será despesa sem dúvida alguma muito produtiva, sendo ela, além disso, exigida por altas considerações econômicas e políticas porque prender-se-á, em parte desses afluentes, as nossas relações internacionais com Estados ribeirinhos.”³⁵⁶

Para Tavares Bastos, já que a navegação do Amazonas seria franqueada a todos os países, não haveria porque subvencioná-la, criando assim um entrave desnecessário a abertura. Leitão da Cunha procura responder a este argumento demonstrando que ele contrariaria opiniões anteriormente defendidas pelo deputado alagoano, que sempre havia afirmado a necessidade de explorar convenientemente os afluentes do Amazonas antes de abri-los a navegação internacional. Como este era um dos principais

---

³⁵⁶ *Idem*, p. 70

objetivos buscados pelo projeto, não haveria razão para Tavares Bastos opor-se a ele, tornando-se, portanto, contraditória sua posição.

Leitão da Cunha procurou mostrar, também que, ao contrário do que havia afirmado o deputado alagoano, a navegação dos rios Negro e Madeira era, sim, útil ao país, e possuía potencial para ser lucrativa. Neste sentido, o rio Negro seria uma importante via fluvial para a Venezuela, com potencial para aumentar o comércio e as comunicações com este país. Além disso, pelo tratado firmado em 5 de maio de 1859 ambos os governos haviam tornado recíproco o direito de navegar as águas do rio Negro em ambos os lados da fronteira. Para o deputado paraense isto tornava real o risco de a Venezuela ser o primeiro a navegar este rio, o que ele acreditava que a câmara não poderia permitir:

“Desde que, portanto, temos um tratado com Venezuela para a navegação recíproca, admite-se que essa república deva tomar-nos a dianteira nessa navegação descendo a parte brasileira do rio Negro, sem que tenhamos estabelecido ali o que quer que seja, que se pareça com uma navegação regular? Ninguém admitirá semelhante hipótese.

Por outro lado sabe-se que de Manaus à fronteira confinante com a Venezuela há a distância de mais de 200 léguas. Estabelecida, porém, a navegação a vapor de Manaus a Santa Isabel, ao menos, a viagem ficará muito reduzida com grande vantagem para o comércio daquela república, cujas transações, já hoje existentes em pequena escala, se facilitarão e crescerão.”³⁵⁷

Nesta argumentação percebe-se claramente a idéia segundo a qual o Brasil deveria fazer o possível para resguardar sua posição de vanguarda no continente, não permitindo que outros países fossem pioneiros em atividades estratégicas como, por exemplo, a navegação do rio Negro.

Quanto ao rio Madeira, Leitão da Cunha afirmou existir em suas margens uma população de 10 mil pessoas e uma exportação de vários produtos que

---

³⁵⁷ *Idem*, p. 73

chegaria a casa dos 800 contos de réis; para ele, a navegação a vapor neste rio centuplicaria esta receita, além de permitir que, apesar das cachoeiras, ficassem facilitadas as comunicações com a Bolívia.

Finalmente, o deputado propôs-se a defender a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, atacada por Bastos, tomando a precaução de afirmar antes que não possuía qualquer interesse econômico em sua atividade. Para ele, um fato a ser considerado era a impossibilidade, naquele momento, de existir qualquer linha de navegação no Brasil sem que esta recebesse subvenção dos cofres públicos. Tanto isto é verdade que, para ele, não haveria ninguém que discordasse de sua existência, mas tão somente de sua quantidade.

Como exemplo desta afirmação ele usou o caso da companhia do barão de Mauá e a navegação do rio Amazonas. Neste sentido, ele descreve como esta atividade não passava de utopia em 1850, quando o contrato com o governo imperial foi assinado. Após isto, e graças à subvenção estabelecida, a companhia pôde abrir mão do seu privilégio de exclusividade e continuar realizando suas atividades com exatidão até aquele momento. Assim sendo, afirma Leitão da Cunha, com todas as vantagens e serviços prestados ao Pará, como alguém poderia acusá-la de esbanjar dinheiro? Afinal, não haveria nenhuma prova concreta de que isto ocorresse. Se os acionistas, como afirmou Tavares Bastos, estavam recebendo lucros excessivos, isto não seria devido à subvenção paga pelos cofres públicos, mas sim à boa administração de Irineu Evangelista de Souza. Esta, inclusive, seria tão positiva para a região, transformando a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas no *“instrumento mais eficaz do progresso que ambas as províncias [Pará e Amazonas] têm tido”*, que nem mesmo a possibilidade de abertura deste rio assustava ao empresário, como ele teria escrito em seu relatório aos acionistas:

“A idéia da livre navegação do Amazonas adquire de dia em dia mais importância, e acredito que em época próxima será satisfeita uma aspiração, de que a meu ver não podem resultar

*senão benefícios, uma vez que precedam a esta medida as cautelas que o caso requer. Pelo que toca aos interesses da nossa associação, e é somente debaixo desse ponto de vista que aqui devo ocupar-me do assunto, encaro a abertura do Amazonas como a aurora da nossa prosperidade.*³⁵⁸

Desta forma, para Leitão da Cunha a subvenção aparecia como algo necessário não apenas para o estabelecimento da navegação nos afluentes do Amazonas, mas também para explorá-los antes de sua navegação por barcos estrangeiros no atendimento de uma solicitação que teria sido feita pelo próprio Tavares Bastos. Desta navegação só poderia resultar o progresso da região norte do país, e se ela tivesse que ser realizada pela Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas tanto melhor, uma vez que ela já estaria atuando com grande sucesso no maior rio da Amazônia. No centro desta argumentação permanece uma idéia presente já em 1853 e mesmo antes, e que, para Leitão da Cunha, ganhava ainda mais força com os resultados colhidos até então: não havia como desenvolver a região sem um eficaz auxílio do Estado. E sem este desenvolvimento inicial, não convinha abri-la ao capital internacional, como havia sido demonstrado com o exemplo do rio Amazonas que se desejava fosse repetido com seus afluentes³⁵⁹.

Estas idéias foram sustentadas novamente na sessão do dia seguinte, pelo deputado pelo Amazonas, Antônio José Moreira. Para ele, o progresso provocado pela navegação subvencionada do rio Amazonas e os lucros trazidos por ela ao governo serviam como argumentos fortes para a criação de auxílio semelhante no tocante a seus afluentes. Segundo Moreira, os resultados positivos tenderiam a se repetir, criando nestes rios melhorias que facilitariam, inclusive, a abertura da navegação então em debate no parlamento:

“Entendo que a livre navegação do Amazonas não é contraditória com a subvenção para a navegação dos seus

---

³⁵⁸ *Idem*, p. 74

³⁵⁹ *Idem*, pp. 69-75

afluentes, ao contrário esta subvenção é um preparo para prontos e benéficos resultados da idéia da abertura do Amazonas.

(...)

*Depois, senhores, acreditará por ventura alguém que a liberdade de navegação do Amazonas traga imediatamente a organização de empresas que, sem subvenção, sem coadjuvação do governo, vão navegar aquelas águas [dos afluentes deste rio]? Não decerto.*³⁶⁰

Por outro lado, para Moreira a crítica segundo a qual o projeto tratava de aumentar os auxílios a uma companhia já largamente subvencionada não era cabida, uma vez que ele não determinava qual empresa deveria ser auxiliada. Se a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas era a mais habilitada a aceitar estas novas incumbências, o fato de ela já ser auxiliada pelos cofres gerais de modo algum poderia influir para preteri-la, uma vez que suas atividades estariam sendo realizadas de forma exemplar.

Quanto a afirmação dos opositores do projeto de que era necessário acabar com os excessivos auxílios governamentais a diversas empresas no país, Moreira afirma concordar com suas idéias gerais, ponderando, entretanto, que estas subvenções seriam indispensáveis no caso do Brasil, um país ainda novo no qual vários ramos da economia não poderiam se desenvolver a contento se não a recebessem:

“O nobre deputado respondeu-me: - precisamos ir cortando por esses abusos, por esse sistema de tutela por parte do governo. Concordo com o nobre deputado; eu sigo esta escola econômica; mas entendo que no nosso país, em uma sociedade nova como a nossa, que se pode assemelhar a uma criança que ainda precisa do calor materno para manter a sua vitalidade, o princípio absoluto dessa escola, aliás apresentado e sustentado por um dos maiores talentos dos nossos tempos, Frederico Bastiat, não pode ser aplicado. Um menino não pode viver vida desprotegida como um adulto; a nossa sociedade não se pode

---

³⁶⁰ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 8 de abril de 1864, p. 80

*reger atualmente por leis econômicas que regem sociedades desenvolvidas e adiantadas.*³⁶¹

Nesta fala é interessante perceber, em primeiro lugar, a metáfora que o deputado pelo Amazonas utilizou para descrever a situação do Brasil. Ao compará-lo com uma criança indefesa, ele procurava justificar as subvenções governamentais como algo necessário, tal como o “calor materno”, para o seu desenvolvimento, no entanto temporário, uma vez que, quando fosse chegado o tempo da maturidade da nação estes expedientes poderiam ser abandonados. Com esta metáfora pôde sustentar ainda que seria um erro querer adotar no Brasil soluções e teorias colocadas em prática e defendidas apenas por países desenvolvidos, mais preparados para enfrentar com sucesso as suas conseqüências. Esta argumentação da fraqueza nacional seria retomada ainda outras vezes em oposição à abertura do rio Amazonas.

Em segundo lugar, não pode passar despercebida a erudição dos membros envolvidos na discussão. Ao citar Frédéric Bastiat³⁶² em seu discurso, Moreira demonstrava pleno conhecimento das mais novas teorias econômicas em voga na Europa – Bastiat publicou sua obra entre 1845 e 1850, ano de seu livro mais famoso, *The Law* -, sendo capaz, inclusive, de criticá-las ao afirmar que não poderiam ser proveitosamente adotadas em países recentes, como era o caso do Brasil.

Finalmente, Moreira respondeu a uma possível argumentação no sentido de afirmar que o governo geral gastava com a província do Amazonas muito mais do que esta revertia em rendas para os cofres públicos. Para ele isto se daria pelo fato de o principal parceiro comercial da província ser o Peru, país com o qual o império possuía tratados de isenção de impostos. Assim sendo, as vantagens da navegação para a província do Amazonas não estariam, por

---

³⁶¹ *Idem*

³⁶² Frédéric Bastiat (1801-1850) foi um dos teóricos liberais mais influentes de seu tempo. Tendo publicado a maior parte de sua obra entre os anos de 1845 e 1850, foi profundamente influenciado pelos acontecimentos revolucionários de 1848, na França. Sua teoria defendia que a liberdade de mercado e comércio seriam elementos necessários para o crescimento econômico em qualquer sociedade capitalista, razão pela qual manteve acirrado debate com Pierre-Joseph Proudhon, eminente pensador da corrente socialista. Suas principais obras foram: *Sophismes Économiques* (publicado entre 1845 e 1848), *L'État* (1848), *La Loi* (1850), *Ce qu'on voit et ce qu'on ne voit pas* (1848), *Harmonies Économiques* (1850).

enquanto, no campo financeiro, mas sim no âmbito das vantagens auferidas por comerciantes e consumidores tanto da província quanto das regiões limítrofes do Peru, decorrentes do aumento do comércio entre as duas regiões:

“Eu creio que não são precisos grandes conhecimentos de economia para alcançar-se que o benefício resultante desta medida, que podia ser dispensado sem o menor inconveniente, ao contrário com vantagem para as rendas provinciais do Amazonas, mais de uma vez lesadas, é um benefício que se opera na província do Amazonas em favor dos consumidores, quer brasileiros das outras províncias, quer peruanos. (...)”

Se, pois, com o Amazonas o Estado faz grandes despesas, subvencionando a navegação a vapor, está no ânimo de todos que essas despesas nada têm de improdutivas, são ao contrário avanços esperançosos sobre o futuro, na frase brilhante do ilustre autor de um projeto oferecido este ano à casa.”³⁶³

Os argumentos dos defensores do projeto, portanto, eram basicamente os mesmos dos que defendiam o privilégio de exclusividade na navegação do Amazonas onze anos antes; o estado atual do país requeria tal medida como algo necessário para o desenvolvimento da região que, sem este auxílio, não ocorreria. Não foi possível encontrar a decisão acerca deste projeto de subvenção, mas da ausência de continuação na discussão e da rejeição, sem debate, de uma proposta praticamente idêntica em 1866³⁶⁴ podemos deduzir que o mesmo foi rejeitado. Predominava, assim, a opinião liberal de que a abertura do rio Amazonas bastava para desenvolver o norte do país e para inseri-lo nas rotas comerciais internacionais. A partir de agora, a tese predominante era a de que a criação de novas subvenções na região não era uma medida desejável, da mesma forma como ocorrera com o privilégio de exclusividade, onze anos antes. Fechava-se, assim, um ciclo do processo de liberalização da navegação na região amazônica. Neste processo, os representantes da região foram derrotados por deputados que consideraram

³⁶³ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 8 de abril de 1864, p. 81

³⁶⁴ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 20 de março de 1866, p. 41

mais vantajoso não onerar os cofres públicos. Mas restavam, ainda, outros projetos não tão liberais a serem combatidos.

4.2.2. Desenvolvimento regional versus integridade territorial: temores de invasão estrangeira na Amazônia

O debate mudou completamente de rumo na sessão de 22 de abril de 1864, quando João José de Oliveira Junqueira³⁶⁵, deputado pela Bahia, assumiu a tribuna para ser o primeiro a falar contra a abertura do rio Amazonas, após a aprovação em primeira discussão do projeto que a previa, na sessão de 31 de março de 1864³⁶⁶. Para sustentar sua posição, o deputado apresentou argumentos que iam ao encontro dos temores demonstrados indiretamente nos debates de 1853 acerca dos riscos da presença estrangeira na região amazônica. Para ele, a abertura de um grande rio como o Amazonas à navegação de todos os países era algo inédito no mundo, algo que representaria a cessão de uma parcela da soberania brasileira sobre a região:

“(...) o projeto que se acha em discussão vai iniciar, por assim dizer, um proceder, uma política nova: vamos fazer aquilo que nenhuma nação, por mais civilizada, por mais adiantada que esteja, ainda fez.

(...)

Me parecia que, antes de ser apresentado à câmara dos srs. Deputados um projeto como este para ser adotado, devia-se ter procedido a alguns estudos, a alguns inquéritos que demonstrassem a necessidade no presente dessa abertura, porque, Sr. Presidente, em última análise o que vamos fazer é

³⁶⁵ João José de Oliveira Junqueira (1832-1887) era magistrado. Foi deputado pela província da Bahia em várias legislaturas, entre 1845 e 1871. Foi também presidente das províncias do Piauí (1857 a 1859), Rio Grande do Norte (1859-1860) e Pernambuco (1871-1872). Nomeado senador em 1873, foi ainda ministro da Guerra (1872-1875 e 1885-1886) e da Justiça (1874). Era membro do Partido Conservador

³⁶⁶ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 22 de abril de 1864, pp. 247-250

*ceder um pouco daquele direito de soberania que nos compete...*³⁶⁷

A metáfora é forte e sem dúvida justifica a polêmica que posteriormente se estabeleceria com relação a esta argumentação, com vários deputados esforçando-se por demonstrar a incorreção da idéia. Mas Junqueira reforçou-a ainda mais, afirmando que a questão deveria ser tomada do ponto de vista do “brasileirismo”, e não do entusiasmo demonstrado pelo ex-ministro dos Negócios Estrangeiros, Miguel Calmon Du Pin e Almeida, o marquês de Abrantes³⁶⁸. Com relação ao tema tudo que existiria em termos internacionais seria a garantia de liberdade de navegação concedida aos países ribeirinhos dos cursos d’água internacionais.

Ao opor supostos ideais de “brasileirismo” às idéias defendidas pelo marquês de Abrantes quando à frente da pasta dos Negócios Estrangeiros, o que Junqueira fez foi associá-las aos interesses das potências estrangeiras interessadas na navegação do rio Amazonas. Para ele a defesa de tais idéias no Brasil representaria um sério risco, uma vez que a liberdade de comércio e navegação proposta pelos países “fortes” acabaria provocando, inevitavelmente, sérios prejuízos nos países “fracos”:

“(...) e não quero marchar com a força do wagon, sacrificando muitas vezes aquilo que deve formar a base da grandeza futura de meu país, esquecendo aquilo que deve ser o fundamento do edifício futuro, para guiar-nos unicamente por essas propagandas (não apoiados), que são feitas no interesse das grandes nações, daquelas nações que já tem um desenvolvimento extraordinário, que dispõem de recursos imensos, que, tendo crescido, tendo chegado ao ponto, ao auge em que se acham, acobertadas com a proteção, julgam agora que se acham bastante fortes, que é ocasião própria de poderem dispensar aquelas medidas com que se tornaram fortes, e propor

³⁶⁷ *Idem*, p. 247

³⁶⁸ Miguel Calmon du Pin e Almeida (1794 ou 1796-1865), visconde e marquês de Abrantes, era doutor em Direito. Foi deputado pela província da Bahia em várias oportunidades e tornou-se senador em 1840 representando o Ceará. Foi ministro dos Negócios Estrangeiros (1829-1830, 1862-1864) e da Fazenda (1827-1829, 1837-1839, 1841-1843, 1863-1864), tornando-se, posteriormente, Conselheiro de Estado. Era membro do Partido Conservador

*às nações fracas que aceitem o princípio da liberdade de comércio em toda a sua extensão! O nobre deputado [Tavares Bastos] há de compreender com facilidade que, nessa luta a peito descoberto entre o gigante e a criança, esta há de ser sacrificada.*³⁶⁹

Este trecho evidencia uma concepção do Brasil de 1864 que se repete em relação a outros discursos proferidos anteriormente acerca desta questão. A metáfora de Junqueira aceita que a abertura do rio Amazonas seria uma medida moderna, condizente com os valores da época e, portanto, assemelhada ao vagão de um trem, figura máxima de representação dos progressos do século XIX. No entanto, mesmo em sua modernidade seria uma medida negativa para o império, que ainda não possuiria condições de arcar com suas conseqüências. Novamente, a exemplo do que fez Antônio José Moreira em seu discurso na sessão de 8 de abril, Junqueira compara o país a uma criança indefesa, que seria necessariamente sacrificada se colocada em pé de igualdade com nações fortes e desenvolvidas. O sentido da argumentação dos dois deputados é inverso, uma vez que Moreira argumentava a favor da existência de subvenções governamentais para a navegação dos rios Negro e Madeira após assinar o projeto que previa a abertura do rio Amazonas³⁷⁰, mas a permanência da metáfora sem dúvida é significativa da percepção destes deputados acerca do país que estavam construindo, e que seria evidenciada ainda outras vezes neste debate.

Para Junqueira o exemplo a ser seguido na legislação internacional seria o tratado de Viena assinado em 1815 após a derrota de Napoleão que, ao regular a navegação dos principais rios europeus, concedeu a liberdade de navegação apenas aos países ribeirinhos, e não a todas as nações. Outro exemplo seria o rio Mississipi que, quando pertencia à Espanha, teria sido mantido fechado pela Coroa, gerando diversos atritos com os Estados Unidos. Quando este país assumiu o total controle do rio, entretanto, manteve-o fechado, estabelecendo o monopólio sobre sua navegação. Ora, se os países

---

³⁶⁹ *Idem.*

³⁷⁰ Ver pp. 189-190

mais avançados do mundo mantinham fechados seus cursos d'água, não deveria ser o Brasil, uma nação mais fraca, a primeira a ir contra esta prática mostrando-lhes o melhor caminho a seguir:

“Mas este rio [Mississipi] assim proveitoso, talhado para o comércio, e que, no entender dos nobres deputados, devia ser aberto a todas as nações como um campo próprio para a atividade humana, essa grande nação, que está na vanguarda dos melhoramentos arrojados, que não está atrasada, antes está adiantada quarenta anos, não julgou conveniente abri-lo ao comércio de todas as nações. Ora, eu creio que nós não podemos nesta matéria ser mais sôfregos, mais adiantados, que os Estados Unidos da América do Norte.”³⁷¹

Segundo o deputado pela Bahia, seria necessário, para proceder à abertura do rio Amazonas, comprovar que os municípios banhados por suas águas teriam dificuldades em escoar sua produção e realizar, conseqüentemente, comércio com outras regiões e países; Junqueira, entretanto, afirmou não identificar tais obstáculos, vendo, em seu lugar, apenas o “entusiasmo da criação de uma nova bandeira” a ser defendida. Para ele, ainda, seria necessário por vezes resignar-se com uma situação desfavorável no presente em nome da preservação do futuro – e este seria o caso do Amazonas. Os demais deputados entenderiam que os problemas da região poderiam ser resolvidos pelo cosmopolitismo, com o que o representante baiano não concordaria:

“Os nobres deputados desejam ver o Amazonas e todos os seus afluentes abertos às bandeiras de todas as nações; mas os nobres deputados hão de concordar no seguinte dilema: ou o vale do Amazonas não se presta a este desenvolvimento fabuloso a que porventura SS. Eex. aludem, e então essa concessão seria meramente ilusória; ou ela se presta a ter esse grande desenvolvimento, é uma região fadada para um grande desenvolvimento, suas riquezas prometem ter grande

---

³⁷¹ *Idem*, p. 248

*incremento, a colonização correrá para ali com ímpeto extraordinário, e neste caso digo que os nobres deputados preparam um futuro que é pouco conveniente para a integridade do Império.*³⁷²

Este era o ponto. Junqueira afirmou que até concordaria com a navegação estrangeira na região amazônica, desde que para isso seus barcos adotassem a bandeira brasileira como uma forma de controle. Seu argumento era lógico e seu desdobramento máximo ficava, assim, descortinado para a Câmara dos Deputados. Uma região extremamente rica porém raramente ocupada por brasileiros, ao ser colonizada por estrangeiros, teria um futuro facilmente previsível:

“Quero que o Pará hoje e sempre continue a mandar para aqui representantes como os nobres deputados; mas receio que em futuro, que talvez não estivesse muito longe, a continuar a inaugurar-se uma política como esta, fértil nas suas conseqüências, não tivéssemos o prazer de ver os ilustrados deputados cooperando conosco para o bem do país. Desejo que o Brasil que nos foi transmitido desde o Oiapoque, desde o Amazonas até a vizinhança do Prata, seja o mesmo Brasil daqui a alguns séculos.

(...)

*É preciso que os que têm pensado sobre a questão cheguem aos seus corolários; esses corolários são forçosos: uma vasta região habitada por uma grande população de uma raça diferente, de costumes, religião e línguas diversas, não pode facilmente fazer parte da mesma sociedade.*³⁷³

A diversos apartes, principalmente de Tito Franco de Almeida e de Domingos Antônio Raiol contrários à argumentação exposta por Junqueira, este respondeu com uma séria provocação, recebida com muitos protestos pelos deputados favoráveis à abertura:

---

³⁷² *Idem*

³⁷³ *Idem*, p. 249

“Pensem os nobres deputados como quiserem; vão de acordo com os princípios de uma escola diferente da que eu sigo. Talvez os nobres deputados sejam dos que adotam a opinião de que no século em que vivíamos debaixo do domínio colonial, quando se deram as invasões dos holandeses na Bahia e Pernambuco, e dos franceses no Rio de Janeiro e no Maranhão, os brasileiros que então existiam neste país fizeram mal em repelir essa invasão estrangeira.”³⁷⁴

Embora Junqueira tenha sido o único a defender publicamente na tribuna estas idéias, percebe-se da leitura dos anais da câmara que ele não era o único a professá-las. Se, por um lado, seu discurso causou agitação na casa por conta dos vários apartes contrários que recebeu, por outro lado também houveram intervenções de apoio e mesmo cumprimentos entusiásticos após seu término. Infelizmente estas manifestações surgem anonimamente nas páginas dos anais, de forma que não é possível precisar quem as realizou e nem mesmo a extensão do grupo que as defendeu. Entretanto sua simples existência basta para comprovar que, longe de representar elucubrações isoladas de um deputado “atrasado quarenta anos” em relação a seu tempo, segundo palavras de Tavares Bastos, o temor de uma invasão estrangeira que viesse a representar a perda da posse brasileira sobre o norte do império era um sentimento que possuía certa amplitude na Câmara dos Deputados.

Na sessão seguinte, Junqueira retornou à tribuna para reforçar sua argumentação e para defendê-la dos ataques lançados por Tavares Bastos no dia anterior. Segundo o deputado baiano, o objetivo de Tavares Bastos teria sido concentrar seu discurso em uma interpretação diferente do tratado de Viena e a uma explicação de qual seria a política dos Estados Unidos e de sua grandeza, para demonstrar que seriam infundados os temores de invasão por parte deste país. No entanto, da fala de Junqueira percebe-se que o discurso do deputado alagoano não foi pautado apenas pela defesa de seu ponto de

---

³⁷⁴ *Idem*, pp. 249-250

vista, mas também por ataques diretos que quase chegaram ao ponto de tornarem-se ofensas pessoais:

“O que não é admissível é que, quando apareça nesta casa um projeto assinado por alguns honrados membros, venha alguém impugná-lo, como nesta casa fez o nobre deputado pelas Alagoas, dizendo que era um assalto ao tesouro; porque isso importa uma ofensa aos nobres deputados pelo Pará que assinaram o projeto, e que não mereciam ser tratados de uma maneira tão injuriosa e tão injusta.

(...)

Acredito que o nobre deputado não teve o desejo de ofender-me; mas se o tivesse, seria uma pretensão ousada que não chegaria á altura do meu desdém.”³⁷⁵

Novamente o estilo agressivo de Tavares Bastos fica evidente na documentação, demonstrado por um descontentamento indiretamente referido por Junqueira nesta passagem. Como resposta, o deputado baiano recheou seu discurso de ironias e provocações ao representante alagoano, deixando o clima na câmara claramente tenso, como se percebe pelos constantes apartes à sua fala.

Quanto à passagem do tratado de Viena citado por Tavares Bastos como demonstração de que ele abria os rios europeus a todas as nações, Junqueira afirmou que tratava apenas de comércio que, aliás, deveria ser regulado posteriormente, ficando a navegação livre apenas aos países ribeirinhos. Franco de Almeida discordou de tal interpretação, prometendo comprovar seu erro posteriormente.

Junqueira, entretanto, concentrou-se mais na refutação da defesa dos Estados Unidos empreendida por Tavares Bastos, figurando aqui as passagens mais expressivas do tenso relacionamento existente no momento entre os dois deputados. Tavares Bastos, inicialmente, havia demonstrado que, não obstante a manutenção do fechamento do rio Mississipi, a navegação ali presente era

---

³⁷⁵ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 23 de abril de 1864, p. 260

extraordinária, extremamente desenvolvida, o que justificaria sua clausura pela desnecessidade de barcos estrangeiros para a realização do comércio na região. Para Junqueira, este seria um argumento poderoso para demonstrar que seria possível, portanto, desenvolver o Amazonas sem a sua abertura a todos os países, nos moldes do que acontecia no rio estadunidense.

Surge, então, a primeira provocação de Junqueira. Para o deputado baiano, Tavares Bastos teria sido inconveniente em sua defesa dos Estados Unidos, pois ela trazia implícita uma valorização da região norte daquele país em detrimento do sul, em uma época em que ambas encontravam-se divididas em uma guerra civil de grandes proporções:

“Entretanto não posso achar conveniente que o nobre deputado, querendo responder-me, sem necessidade nenhuma lançasse sobre uma grande parte da população daquela importante república um estigma, ao passo que afirmou que quem governa agora ali é a gente do Norte, a qual o nobre deputado (note bem a câmara) denominou conservadores.

(...)

Se eu quisesse seguir os passos do nobre deputado pelas Alagoas, poderia dizer que S. Ex. não tinha lido nada a respeito. Mas longe de mim semelhante idéia. Quero crer que o nobre deputado leu, mas interpretou mal.

(...)

E quem autorizou o nobre deputado pelas Alagoas a insultar uma grande população que até se prende a nós por notáveis elos de interesse comum?”³⁷⁶

Para Junqueira deveria ser seguida uma política de estrita neutralidade com relação à guerra civil nos Estados Unidos, a qual teria sido desrespeitada por Tavares Bastos por ignorância, o que mereceu repreensão por parte do deputado baiano.

---

³⁷⁶ *Idem*, pp. 260-261

Finalmente, Junqueira respondeu de forma ainda mais irônica à argumentação de Tavares Bastos de que não deveriam ser temidas empresas de estadunidenses no império, causando risadas no plenário:

“Mas, Sr. Presidente, o nobre deputado, depois de ter enumerado as centenas de milhares de vapores que sulcam todas as águas dos Estados Unidos, as centenas de milhares de léguas de suas estradas de ferro, depois de ter se entusiasmado com aquele Eldorado, disse que não devíamos temer-nos de nenhuma empresa que por ventura dali partisse: porque disse sua excelência com toda a segurança, uma grande espada se interporá entre os Estados Unidos e o Brasil. Sabeis, senhores, que espada é essa? É a espada do... México. (risadas)”³⁷⁷

Os ânimos acirraram-se. Apoiado pelos apartes de Amaro Carneiro Bezerra Cavalcanti³⁷⁸, deputado pelo Rio Grande do Norte, João José de Oliveira Junqueira tentava usar contra Tavares Bastos as mesmas armas que este havia usado, abusando da ironia e do duplo sentido. No entanto sua opinião era minoritária. Se, por um lado, apenas ele se propôs a defender de púlpito suas idéias, por outro vários deputados esforçaram-se por combatê-las, seja na tribuna seja por apartes.

O primeiro a combater as idéias do deputado Junqueira, como já visto, foi o deputado pelas Alagoas, Tavares Bastos, ainda na sessão de 22 de abril de 1864. Seu discurso não está presente nos anais. No entanto suas idéias principais e a polêmica que provocou pode ser, como dito acima, claramente percebida pela resposta pronunciada por Junqueira logo em seguida. Para Tavares Bastos, em resumo, temer a invasão dos Estados Unidos na região amazônica era um absurdo; o desenvolvimento econômico deste país comprovaria sua índole pacífica, e longe de inspirar receio, deveria servir como exemplo a ser seguido pelo governo imperial.³⁷⁹

---

³⁷⁷ *Idem*, p. 261

³⁷⁸ Amaro Carneiro Bezerra Cavalcanti (1825-1890) nasceu em Pernambuco. Era bacharel em Direito, e elegeu-se deputado pelo Rio Grande do Norte em várias legislaturas, entre 1853 e 1885.

³⁷⁹ *Idem*, pp. 259-261

No dia seguinte, foi a vez do deputado Franco de Almeida subir à tribuna para refutar as idéias de Junqueira³⁸⁰. Inicialmente, o deputado paraense opôs-se a um requerimento do deputado baiano no sentido de exigir do governo informações sobre a situação da produção nas cidades amazônicas e do seu transporte aos mercados consumidores. Nas entrelinhas desta passagem, podemos perceber uma denúncia velada de que Junqueira estaria agindo com o único propósito de atrasar a discussão do projeto, o que acabaria, na prática, anulando-o:

“O nobre deputado quer que o governo informe aquilo que todos nós conhecemos? Não lhe posso fazer a injustiça de acreditar que seu requerimento fosse apresentado para embaraçar o projeto, porque isso não é próprio do seu cavalheirismo. (...)”

Matemos o projeto, mas na discussão; matemos o projeto; mas se provarmos que ele não é útil, nem conveniente, nem necessário; mas não o matemos com ataques simulados, com ataques de inesperada estratégia, que parecem poupá-lo, ataques que estou muito longe de pensar estivessem na mente do nobre deputado.”³⁸¹

Para Franco de Almeida, a única navegação possível no rio Amazonas seria a movida a vapor. As próprias condições naturais da região providenciariam essa imposição, a que o projeto em discussão visava atender. Neste sentido, a abertura da navegação do rio tornava-se indispensável, e temê-la seria próprio de almas tímidas que com isso colocavam em risco o desenvolvimento futuro do império. Defender que a abertura do Amazonas provocaria invasões estrangeiras seria algo que, além de atrasar o seu progresso, estaria desprovido de fundamento. Afinal, argumenta Franco de Almeida, se existissem interesses de outros países em absorver a região amazônica isto já teria sido feito com facilidade, dada a impossibilidade de vigiá-la e defendê-la eficientemente. No entanto, este interesse seria uma

---

³⁸⁰ *Idem*, pp. 262

³⁸¹ *Idem*.

fantasia, como estaria comprovado pela manutenção da integridade territorial do império:

“Pergunto: se houvesse idéia de absorção, se tivéssemos de temer o predomínio de qualquer raça estranha, não poderíamos ter hoje no Amazonas? Alguém pode proibir os estrangeiros de adquirirem terras e fortuna, de navegarem livremente como navegam no Amazonas, de transportarem todos os produtos que adquiram? Mas porque não tem havido tal absorção? Porque não existe tal intenção nem pode existir no século XIX; porque seria irrisória.”³⁸²

Esta passagem é interessante por, novamente, demonstrar que os deputados brasileiros estavam conscientes da situação de fragilidade então enfrentada pelo império. Neste momento, a percepção era de que a sobrevivência do país dependia, em grande medida, da boa vontade das grandes potências em garanti-la. Uma vez que este contexto não mais existisse, o processo de formação do estado nacional, do qual estes deputados eram importantes atores, estaria irremediavelmente condenado.

Assim, o que se percebe é que, embora o discurso de Franco de Almeida combatesse as argumentações do deputado baiano, ele compartilhava dos mesmos pressupostos básicos. O que garantiria a integridade territorial do império após a abertura do rio Amazonas não seriam as suas possibilidades de defesa, mas sim a simples falta de interesse das grandes potências em tomar para si esta região. Uma vez este existindo, até mesmo o deputado paraense aceitava a tese de que qualquer resistência tornar-se-ia impossível.

Na sessão de 25 de abril de 1864, foi Domingos Antônio Raiol, também deputado pelo Pará, quem assumiu a tribuna para combater a argumentação de Junqueira e defender a abertura do rio Amazonas³⁸³. Para ele uma consequência infalível da abertura do rio Amazonas seria trazer migração européia para a região com braços, capitais, indústrias, enfim, tudo de que o

---

³⁸² *Idem.*

³⁸³ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 25 de abril de 1864, pp. 277-281

Brasil mais necessitava no momento. No entanto, o deputado pela Bahia havia demonstrado sérios receios quanto a estes resultados, uma vez que o número de imigrantes poderia se tornar tão numeroso que acabaria por anular o elemento cultural brasileiro da região. Para Raiol, estes receios seriam absurdos, uma vez que tal corrente migratória dificilmente seria tão grande e traria para a região amazônica apenas progresso e desenvolvimento, a exemplo do que já havia ocorrido com os Estados Unidos, e não o risco de uma invasão estrangeira:

“Porventura há motivo sério para que se possa recear e temer a corrente da emigração, sendo ela, como acabei há pouco de dizer, uma importação de trabalhos, de capitais, de braços, de comércio, de atividade e indústria? Porventura o nobre deputado espera que a emigração que resultará da abertura do Amazonas possa ser sôfrega, trêmula e repentina, como a que se operou na França, por ocasião do edito de Nantes, retirando-se em poucos dias para a Inglaterra talvez não menos de 400.000 pessoas? Porventura espera o nobre deputado que com a abertura do Amazonas tenhamos a felicidade que tiveram os Estados Unidos na época em que começou na Inglaterra a perseguição por motivos religiosos? Creio que não; e quanto mesmo assim acontecesse, nós nos deveríamos até julgar felizes por semelhante fato, porque o nobre deputado, lido como é, há de naturalmente saber que há quem diga e sustente que o desenvolvimento da indústria, assim como do comércio na Inglaterra, tem o seu ponto de partida nessa emigração que dirigiu-se para aquele Estado por ocasião do edito de Nantes.”³⁸⁴

Uma segunda consequência positiva da abertura do rio Amazonas seria o estreitamento das relações comerciais com os demais países ribeirinhos, atraindo para o império as divisas de uma atividade internacional que até então era praticada exclusivamente pelo oceano Pacífico. Além disso, seria importante conceder à província do Amazonas um favor do qual todas as outras já gozariam, abrindo seus portos ao comércio de todo o mundo. Nesta passagem, percebe-se claramente o projeto que Domingos Antônio Raiol e os demais defensores da abertura estavam pensando para a região. Para eles, o

---

³⁸⁴ *Idem*, p. 278

seu desenvolvimento dependia, em grande medida, da sua inserção na economia mundial como uma privilegiada rota de comércio internacional, o que atrairia para o império importantes recursos financeiros que no momento inexistiam. Ao mesmo tempo, a abertura do rio Amazonas viria atender uma antiga reclamação dos habitantes da região norte do império, equiparando-a às demais.

De fato, o sentimento de que as províncias do Pará e do Amazonas recebiam tratamento secundário por parte do governo imperial, que tenderia a privilegiar as províncias mais ao sul, permaneceria ainda por um bom tempo no espírito de seus habitantes, como pode ser comprovado na seguinte passagem do livro publicado pelo barão de Marajó em 1883, quase vinte anos após esta discussão:

“Os jornais tão extremados, dos diferentes credos políticos que dividem aquelas províncias, em tudo adversos uns aos outros, encontram-se acordes em um campo, e infelizmente esse, é o do ressentimento pela forma porque ambas são tratadas de há muito pelo governo central do Brasil.

Não há um jornal, conservador ou liberal, livre pensador ou clerical, que não traga um elemento mais, em cada um de seus números, para a propaganda de uma reação contra o predomínio das províncias do Sul, a qual, pelo que tenho lido começa a merecer a atenção do governo.

(...)

*Daqui resultou uma propaganda sistemática que sucessivamente tem adquirido mais forças, e que hoje apresenta esta questão sob uma face que me parece perigosa e inconveniente para o Brasil, e é ela: se haverá ou não vantagem para as populações amazônicas em viverem de seus próprios recursos, separadas do resto do Império (...)*³⁸⁵

A citação deste trecho merece alguns cuidados. Além de ter sido escrito quase duas décadas após os últimos debates analisados nesta pesquisa, a

---

³⁸⁵ Barão de Marajó, *A Amazônia: as províncias do Pará e Amazonas e o governo central do Brasil*, Lisboa, Typographia Minerva, 1883, pp. 3-4

afirmação acima está inserida em um livro com evidente teor panfletário, no qual o autor busca chamar atenção para a situação de descaso sofrida por sua terra natal e denunciar o completo desconhecimento do governo do Rio de Janeiro para com os problemas da região amazônica. Neste sentido, por exemplo, a abertura do rio Amazonas, para o barão, dever-se-ia à ilustração do ministério que governava em 1867 e, mais especificamente, às iniciativas postas em prática por Cansanção de Sinimbu³⁸⁶ desde 1862³⁸⁷. Mesmo assim, ainda que se considere a afirmação acima como mero recurso empregado para emprestar maior força à argumentação, não deixa de ser emblemático que a possibilidade de perda da soberania brasileira sobre a região amazônica permaneça presente na mente de seus habitantes, mesmo tendo passado tanto tempo dos debates que já consideravam esta possibilidade como algo a ser evitado a todo custo. É importante perceber que Sinimbu também era alagoano, o que o coloca a par com os representantes de sua província que defendiam a livre navegação do Amazonas.

Embora a possibilidade de separação das duas províncias com relação ao império esteja claramente presente na passagem acima, para Raiol ela simplesmente não existia no momento da discussão, ao contrário do que havia sugerido Junqueira:

*“Responderei ao nobre deputado declarando-lhe, com a mais profunda convicção, que na minha província não há uma só pessoa que não se julgue feliz, que não se julgue orgulhosa mesmo de pertencer ao Império do Brasil (apoiados); acredite o meu ilustre colega que no Pará não há quem não esteja intimamente persuadido de que a força, o vigor, o florescimento, a felicidade em suma, daquela província estão e estarão na sua união nunca interrompida com o Império.”*³⁸⁸

---

³⁸⁶ João Lins Vieira Cansanção de Sinimbu (1810-1907) nasceu nas Alagoas e era doutor em Direito. Foi eleito deputado por sua província natal em duas oportunidades (1843 e 1854-1856) tornando-se senador em 1858. Foi presidente das províncias de Alagoas (1840), Sergipe (1841), Rio Grande do Sul (1855) e Bahia (1856-1858) e ministro em várias oportunidades, além de presidente do Senado entre 1887 e 1888.

³⁸⁷ Barão de Marajó, *op.cit.*, p. 9

³⁸⁸ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 25 de abril de 1864, p. 281

Novamente a idéia de que havia um risco real de perda da posse brasileira sobre a região norte tornava-se presente na discussão, ainda que negada. Posteriormente, ela voltaria a surgir sob outro ponto de vista, o que serve para comprovar que a configuração territorial do Brasil ainda não era uma realidade imutável neste momento. Longe disso, ela estaria em plena construção, e os deputados que participavam do debate entendiam que a atitude tomada com relação ao rio Amazonas teria um papel fundamental neste processo.

Em seguida, o deputado pelo Pará afirmou que Junqueira tinha certa razão ao afirmar que uma abertura como a que se discutia para este rio era inédita uma vez que, embora os rios europeus tivessem sido abertos pelo tratado de Viena, muitos deles ainda não gozavam da liberdade de navegação apreçada naquele congresso. No entanto, para Raiol, o fato de os Estados Unidos e a Europa manterem fechados seus principais rios não poderia servir de motivo para que o Brasil também o fizesse. Afinal, seriam os interesses específicos do império que recomendariam a abertura do rio Amazonas, e não a situação vivida por estas potências estrangeiras:

“Entretanto, pergunto eu, Sr. Presidente, estes fatos poderão acaso impedir que abramos o Amazonas ao comércio e a navegação de todos os povos? Serão acaso as nossas circunstâncias idênticas às circunstâncias dos Estados da Europa, da Inglaterra com especialidade e da União Norte-Americana? Não, por certo. Nós agora é que começamos a viver, enquanto que eles já de há muito se acham adiantados nas vias do progresso. As suas necessidades não podem ser as mesmas que nós sentimos.

*Os nossos próprios interesses, as nossas próprias conveniências, a nossa própria indústria, a nossa própria necessidade de colonização, é que nos aconselham que abramos o Amazonas ao comércio e á navegação de todo o mundo (apoiados): porque todos nós compreendemos, todos nós devemos compreender que essa medida há de naturalmente chamar para nós a corrente de emigração; há de estabelecer nos vales do Amazonas os primeiros núcleos de colonização.”*³⁸⁹

---

³⁸⁹ *Idem*, p. 279

Estes interesses, segundo Raiol, seriam a necessidade de atrair para região amazônica a emigração estrangeira e, juntamente com ela, seu desenvolvimento econômico. Segundo o deputado, este deveria ser o principal objetivo a ser buscado pela Câmara, uma vez que a Amazônia estaria destinada, segundo vários observadores entre os quais o francês Regnault, a desempenhar um papel muito importante na história não só do Brasil, mas de toda a América.

Após citar trechos da obra deste intelectual, na qual ele prevê um futuro grandioso para a região, o deputado paraense retomou uma idéia já analisada, e que surge neste debate como algo praticamente onipresente: o império, apenas com seus recursos, não teria como promover o progresso profetizado pelo escritor, e esta seria a origem da necessidade de se atrair recursos estrangeiros para alcançá-lo:

“Estou bem persuadido, e devo dizê-lo francamente, que estes alimentos de que precisa o Amazonas para crescer e desenvolver-se, nós brasileiros não lhe poderemos dar entregues aos nossos próprios recursos, recursos por certo minguados para dar-lhe a animação e vida, de que é capaz; é preciso abri-lo e franqueá-lo; é preciso pô-lo em contato com as nações civilizadas; é preciso convidar e atrair a nós os estrangeiros que queiram ajudar-nos a desenvolvê-lo com a sua indústria, com o seu comércio, com os seus capitais, com a sua atividade e seus trabalhos.”³⁹⁰

Concluindo sua argumentação, Raiol releu os artigos do tratado de Viena com o objetivo de demonstrar que a livre navegação dos rios da Europa foi concedida não apenas aos países ribeirinhos, mas a todas as nações do globo, e defendeu que a abertura do rio Amazonas não significava deixar de transmitir às gerações futuras a herança herdada dos antepassados, mas sim aumentá-la e enriquecê-la:

---

³⁹⁰ *Idem.*

“O nobre deputado disse também que nós devíamos legar intacta aos nossos vindouros a herança que tínhamos herdado de nossos maiores. Pois, Sr. Presidente, porque nós herdamos de nossos maiores o Amazonas, segue-se que devamos legá-lo aos nossos vindouros tal qual o recebemos; que não possamos dar-lhe o desenvolvimento que a civilização exige?”

Um Sr. Deputado:- *O nobre deputado quer dar-lhe, mas lentamente.*

Sr. Raiol:- *Pois abrir-se o Amazonas importa porventura não querer legar aos vindouros aquilo que herdamos de nossos maiores? Não, por certo; importa, sim, querer legar essa herança aumentada e desenvolvida; importa, sim, querer legar já lapidado e pronto esse diamante, que nos fora dado em bruto, sem o valor que só o trabalho do homem lhe pode dar.”³⁹¹*

Mais de um mês após o discurso de Junqueira ser proferido na tribuna, ainda havia deputados preocupados em refutá-lo. Neste sentido, na sessão de 11 de junho de 1864, Antônio José Moreira, deputado pelo Amazonas, retomou-o com o objetivo de, mais uma vez, tentar demonstrar que estava equivocado³⁹². Para ele, o que havia sido exposto pelo representante baiano na sessão de 22 de abril era uma doutrina contaminada por preconceitos e receios infundados, a qual estaria sendo completamente desacreditada pelos debates então em andamento:

“Sr. Presidente, a discussão do projeto de abertura do Amazonas tem tomado tão grandes proporções, os horizontes dela se tem alargado tanto, que eu não posso deixar de começar por felicitar o país, felicitar a câmara dos srs. Deputados, felicitar mesmo os signatários do projeto, em cujo número tenho a honra de contar-me, pelo desenvolvimento de idéias, pelo grau de luzes, que vai esta discussão espalhando sobre a matéria, em manifesto prejuízo da doutrina dos preconceitos, dos receios e sustos de uma escola econômica do país, de que foi digno e

---

³⁹¹ *Idem*, pp. 280-281

³⁹² Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 11 de junho de 1864, pp. 126-130

*eloqüente órgão na 2ª discussão deste projeto o nosso colega e meu particular amigo deputado pela Bahia.*³⁹³

Para Moreira a afirmação de que a abertura do rio Amazonas era uma doutrina nova que nunca havia encontrado aplicação prática em lugar nenhum do mundo era falsa, uma vez que os tratados de Viena (1815) e de Paris (1856) já haviam consagrado em bases largas a liberdade de navegação dos rios europeus. E se, na teoria, estes dois congressos já haviam aprovado tais princípios, na prática eles também já estavam sendo verificados no rio da Prata, região onde o império esforçou-se por garanti-la.

Quanto à comparação entre os rios Amazonas e Mississipi, Moreira também entendia que não era a mais adequada, uma vez que o rio estadunidense possuiria muito mais recursos e produtos a serem comercializados garantindo, assim, sua sustentação financeira sem a necessidade de que seja aberto ao comércio internacional. Além do mais, era algo a ser questionado o fato de aquele rio ser mantido trancado unicamente pelo governo dos Estados Unidos, uma vez que o avançado desenvolvimento daquela indústria náutica também acabava por ser um obstáculo praticamente intransponível para quem quisesse se arriscar a navegar aquelas águas.

Para o deputado amazonense não existiam apenas questões internas a recomendar a abertura do rio Amazonas, mas também considerações de ordem internacional. Para ele, seria exatamente em nome do “*brasileirismo*” invocado por Junqueira que existiria a necessidade de adoção desta prática, uma vez que ela representaria o início de uma política generosa que se deveria ter com os vizinhos e potenciais aliados que, inclusive, estariam no momento retaliando por conta da manutenção do exclusivismo. Esta política seria a mais apropriada levando-se em conta a posição do império de maior potência da América do Sul. Ao mesmo tempo, serviria para garantir ao país uma paz mais duradoura, que permitiria ao governo diminuir os gastos com os ministérios da

---

³⁹³ *Idem*, p. 126

Marinha e da Guerra e investi-los em outras áreas, como as que garantissem o maior desenvolvimento da região amazônica:

“Sim, é preciso que o Brasil rompa com as tradições de uma política sem luz, sem alcance e sem grandeza, e, voltando-se e abrindo os braços às repúblicas vizinhas, diga à Bolívia: desprezai esse escasso porto que tendes no Pacífico, não vos assusteis mais com as tormentas do Cabo Horn, nós vos oferecemos caminhos mais naturais, curtos e seguros; diga ao Equador: aproveitai o vosso caudaloso Napo, artéria principal da vossa vida, que nós não queremos contrariar os desígnios do Criador; diga enfim a todos os ribeirinhos: a monarquia que nos rege é monarquia democrática, não aspira a conquista dos vizinhos, pois que nada tem a ganhar com ela, e, portanto, não lhes pode, não lhes quer embargar os passos para a civilização e prosperidade (apoiados), que quer a paz, porque a paz há de influir profundamente até no estado ruinoso de nossas finanças (apoiados); quer a paz, porque só a paz há de autorizar e dar força nesta tribuna aos nobres deputados, que com toda a razão querem que o orçamento seja uma verdade, a cortar pelas verbas da marinha e da guerra (apoiados).

É esta, Sr. Presidente, a política que eu entendo se deve manter com as repúblicas vizinhas; é este o papel elevado e nobre que cabe á primeira potência da América do Sul (apoiados).”³⁹⁴

Neste momento torna-se completa a imagem que os deputados imperiais tinham do país em suas relações internacionais. Assim, ao mesmo tempo em que reconheciam a fragilidade do império em suas relações com a Europa ou com os Estados Unidos entendiam que, no conjunto da América do Sul, a posição ocupada deveria ser de primazia, condizente com a condição de país mais importante da região. Desta forma, no âmbito externo, surge uma posição aparentemente ambígua que, com algumas modificações, permanecerá até os dias atuais: ao mesmo tempo em que os construtores do estado nacional condicionavam a sua existência à boa-vontade das grandes potências estrangeiras, adotavam com relação aos seus vizinhos hispânicos uma postura totalmente inversa ao arrogar-se a capacidade de, mediante um ato soberano

---

³⁹⁴ *Idem*, pp. 128-129

de benignidade típico de um regime democrático, conceder a estes países os meios mais eficazes para seu pleno desenvolvimento econômico. Nestes termos, para Moreira, o ato de abrir livremente a navegação do rio Amazonas não poderia ser entendido como uma cessão da soberania brasileira sobre a região, mas sim como uma prova irrefutável de seu exercício.

Abrir o rio Amazonas seria desenvolver sua região, e isso jamais traria qualquer prejuízo para o Brasil. Para o deputado amazonense, ao contrário, a manutenção de seu fechamento é que seria uma prática perigosa para a integridade territorial do império. Em uma inversão da argumentação predominante até o momento, Moreira apresentou a abertura da navegação da região amazônica como a forma mais segura de mantê-la unida ao país, uma vez que seria uma prática que semearia a “gratidão” entre seus habitantes, que jamais pensariam em apartar-se de uma nação que atenderia às suas principais necessidades:

“O contrário, Sr. Presidente, é o que querem os signatários do projeto. Querem que uma parte da comunhão brasileira receba dos poderes do Estado os benefícios a que tem direito, a justiça que reclama, e descansam na gratidão e reconhecimento desse povo, que não poderá nunca desejar separar-se de uma comunhão onde encontra seguras garantias a seu bem-estar, a seu progresso (apoiados).”³⁹⁵

4.2.3. Impor condições versus negociar tratados: como poderão navegar o Amazonas?

Durante toda a discussão sobre a abertura do rio Amazonas uma questão que sempre esteve presente, mas adquiriu maior força apenas na terceira discussão do projeto, foi a relativa às condições sob as quais seria feita. Levantada ainda no mês de fevereiro de 1864 pelo deputado pelo Maranhão,

---

³⁹⁵ *Idem*, p. 129

Fábio Alexandrino de Carvalho Reis³⁹⁶, foi relativamente ignorada durante a primeira e segunda discussões, onde as principais discordâncias gravitaram em torno do projeto de subvenção estatal para a navegação a vapor dos afluentes do Amazonas, e da idéia de que a abertura do rio a todos os países constituía um risco para a soberania brasileira sobre a região. Entretanto, uma vez encerrados os debates sobre estes pontos, com a derrota do projeto de subvenção e com o descrédito das argumentações apresentadas pelo deputado Junqueira, este tema voltou com força no mês de junho, encerrando o ciclo de debates que haveria de culminar com a aprovação da abertura da navegação, na sessão de 16 de junho de 1864.

Resumidamente, este debate retomou em outras bases a discussão acerca dos riscos da abertura incondicional da navegação do rio Amazonas, colocando, de um lado, deputados que aceitavam esta medida como algo inevitável, mas queriam impor condições que garantissem ao império um pleno controle do processo de forma a torná-lo mais seguro para sua soberania sobre a região, e de outro deputados que, ao contrário, defendiam que a abertura só poderia alcançar seus melhores resultados se realizada da forma mais ampla possível, consagrando os ideais da doutrina liberal e evitando a criação de quaisquer obstáculos às iniciativas internacionais. No meio do caminho, a discussão acabaria tocando em pontos bastante elucidativos da relação entre os poderes Executivo e Legislativo e da forma como as políticas relativas às relações internacionais do país eram planejadas e executadas.

Na sessão de 20 de fevereiro de 1864 Carvalho Reis apresentou a primeira de suas propostas³⁹⁷. Consistia em impor, por vias legislativas, condições para a abertura do rio Amazonas, de forma a permitir ao governo uma possibilidade de resistir melhor à pressão diplomática estrangeira, principalmente dos países mais fortes. De fato, para o deputado maranhense a abertura não seria capaz de provocar uma “idade de ouro” na região norte. Sua disposição em aceitá-lo proviria unicamente do fato de a opinião pública já

---

³⁹⁶ Fábio Alexandrino de Carvalho Reis (1815-1890) nasceu no Maranhão e formou-se bacharel em Direito. Foi eleito deputado por sua província natal em três legislaturas (1861-1863, 1864-1866 e 1878-1881). Era membro do Partido Liberal.

³⁹⁷ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 20 de fevereiro de 1864, pp. 161-162

estar pressionando neste sentido, não podendo o parlamento, portanto, adiá-lo por mais tempo:

“Não pertenço, Sr. Presidente, ao número daqueles que entendem que da livre navegação do Amazonas e seus afluentes surgirá imediatamente a idade de ouro para os povos ribeirinhos, e muito principalmente depois que se acha estabelecido na nossa legislação o comércio de trânsito, que em grande parte satisfaz todas as necessidades desses povos.

Entretanto, convencido de que a opinião pública do país reclama uma medida desta ordem, e observando mesmo que o governo brasileiro tem de tempos a esta parte repetidas vezes manifestado o desejo de que se realize a liberdade desta navegação, julgo que é chegada a época de satisfazer-se a esse desideratum, não só dos brasileiros, como de todos os povos civilizados que conosco mantêm relações comerciais, quando menos para tirarmos o pretexto a essas reclamações freqüentes de que nós relativamente ao Amazonas fazemos política diversa da que fazemos no rio da Prata, que queremos ali conservar o sistema japonês.

(...)

Pareceu-me conveniente que este convite seja logo acompanhado das condições que julgamos indispensáveis para que esta navegação se leve a efeito; quando menos para que o governo brasileiro não se veja sujeito à pressão da diplomacia estrangeira, sempre exigente quando se dirige aos países relativamente mais fracos, como é o nosso.”³⁹⁸

Em se tratando de negócios internacionais, surge nesta passagem a relação entre os poderes Executivo e Legislativo do império. Para o deputado, a possibilidade de as grandes potências pressionarem o governo imperial para conseguir a abertura do Amazonas nos termos mais amplos possíveis era uma certeza. Neste sentido, o mais correto seria buscar meios eficazes para diminuir esta pressão e fortalecer o governo brasileiro, e, para Carvalho Reis, isto só poderia ser conseguido se o parlamento impusesse as condições necessárias para resguardar os interesses brasileiros. Desta forma, o Poder

---

³⁹⁸ *Idem*, p. 161

Executivo ficaria impossibilitado de ceder às pressões estrangeiras, já que não poderia contrariar uma lei formulada em âmbito parlamentar, e a posição brasileira acabaria fortalecida neste tema que, entendia o deputado, estava estreitamente relacionado à problemática da soberania nacional.

Mais uma vez fica claro o fato de que o governo imperial não era onipotente em se tratando das políticas a serem adotadas com relação à região amazônica. O parlamento, neste contexto, não apenas dispunha de poder de intervenção e, em alguns casos, veto aos projetos apresentados pelos ministros – como fica claro pelo simples fato de a abertura do Amazonas necessitar passar por um amplo processo de discussão antes de ser implementada – como era capaz de, em alguns casos, fortalecer a posição do Executivo quando disso dependesse a defesa do que consideravam o interesse nacional. Neste sentido, segundo palavras do próprio deputado Carvalho Reis, o poder do governo “se acha limitado pelo Poder Legislativo do país”³⁹⁹.

As condições a serem exigidas dos países que se dispusessem a navegar o rio Amazonas iam, em sua totalidade, ao encontro do ideal de habilitar o Poder Executivo com meios eficientes de vigilância e controle sobre essa atividade. Assim, todos os barcos deveriam ficar obrigados, em primeiro lugar, a realizar seu trajeto sempre por intermédio do porto de Belém, capital da província do Pará, pois, afirmou o deputado, “do contrário não poderemos nunca exercer fiscalização nenhuma sobre tal navegação”⁴⁰⁰.

Da mesma forma, todos os barcos que passassem pelo Brasil em direção aos países limítrofes e que voltassem em direção ao oceano deveriam obrigatoriamente passar por portos habilitados em território imperial, sendo esta uma condição *sine qua non* para a abertura. Para o deputado, esta condição adquiria uma importância fundamental na medida em que, segundo suas palavras, “não podemos admitir que o governo vá tratar sobre elas com os países estrangeiros desarmado e exposto á pressão diplomática”⁴⁰¹. Desta medida dependia, sem dúvida, a capacidade de recolhimento dos impostos

---

³⁹⁹ *Idem*

⁴⁰⁰ *Idem*

⁴⁰¹ *Idem*

devidos sobre as mercadorias negociadas por intermédio do Amazonas e que eram encarados como uma das conseqüências mais benéficas da abertura do rio. O contrabando de mercadorias, sem dúvida, era o problema antevisto pelo deputado, e a melhor forma de evitá-lo era forçar os barcos em trânsito a submeterem-se a revistas periódicas nos portos do império, de forma que nenhum direito se perdesse em prejuízo da fazenda nacional.

Para Carvalho Reis, a liberdade de navegação deveria ser limitada, inicialmente, aos países ribeirinhos com os quais o império já possuísse tratados e convenções, no caso o Peru e a Venezuela. Com isso, pressionava-se os outros vizinhos a celebrar contratos nos mesmos termos favorecendo, assim, a posição brasileira nas discussões sobre temas de interesse para o país, como as questões de limites e extradição de escravos fugidos, ambos contemplados nos tratados já existentes. Da mesma forma, entendia o deputado maranhense que se devia permitir ao governo franquear a navegação dos afluentes do Amazonas que se comunicassem com Estados vizinhos com os quais ainda não existiam tratados, nos mesmos termos em que se desse a navegação daquele rio. Ficaria, contudo, essa extensão condicionada à celebração de tratados idênticos aos já estabelecidos e à prévia exploração da região pelo governo brasileiro. O objetivo declarado dessa medida era forçar a Bolívia a entrar em entendimento com o império, abandonando, assim, a postura de desafio que até então vinha adotando com relação à questão fluvial:

“O que eu quero somente é autorizar o governo para que aquilo que se estabelecer desde já a respeito do Peru e Venezuela se estenda à Bolívia, logo que esse Estado conosco realize uma convenção idêntica àquelas que temos com os dois primeiros, para que isto não fique dependente de uma nova autorização, o que me parece muito razoável; e não deixei de ter em vista, quando estabeleci isto no projeto, o chamar sobretudo a Bolívia a entrar em relações amigáveis conosco, ao que esse governo, essencialmente rixoso, se tem recusado até agora. Vendo a Bolívia que o governo do Império está habilitado para conceder-lhe as mesmas franquezas logo que entrar em acordo conosco, ela, que tem pretensões tão exageradas que já promulgou por um decreto a franqueza de seus portos a todos os navios estrangeiros de todas as nações do mundo, sem ter tido

*prévio acordo com o governo brasileiro, que já chegou até a esta ousadíssima pretensão, tomará por certo novo acordo.*⁴⁰²

O projeto apresentado nestes termos era, buscando atender a estes objetivos, bastante detalhado. Constou de seis artigos e três parágrafos discriminando minuciosamente os portos que ficavam habilitados no império para a navegação internacional e para quais produtos e comércio, além de discriminar, também, os demais pontos referidos pelo deputado em sua tentativa de fortalecer o Poder Executivo em suas negociações com os governos estrangeiros.

Novo esforço neste sentido seria apresentado uma semana depois, na sessão de 27 de fevereiro, também pelo deputado Carvalho Reis⁴⁰³. Tratava-se, agora, de um projeto visando à criação de duas novas colônias na Amazônia, uma em Tabatinga e outra na ilha Caviana, com o objetivo de resguardar a região quanto ao afluxo de estrangeiros que passaria a existir com a abertura do rio Amazonas. Neste sentido, a colônia de Tabatinga seria de fundamental importância segundo o deputado pelo Maranhão, uma vez que favoreceria a ocupação dos limites do império por brasileiros evitando, assim, que fosse colocada em risco sua integridade territorial:

*“Relativamente à conveniência da colônia nacional na fronteira de Tabatinga, creio que não há nada de mais líquido. Todos devem reconhecer que, atentas as relações comerciais que se acham já estabelecidas com os nossos vizinhos por aquele lado do império, e principalmente se essas relações tiverem de desenvolver em maior escala com a livre navegação do rio, devemos procurar, por todas as maneiras, que a nossa fronteira seja o mais breve possível povoada, e povoada por brasileiros especialmente; nem só em referência à fiscalização dos direitos, como mesmo à segurança política do império.”*⁴⁰⁴

---

⁴⁰² *Idem*, p. 162

⁴⁰³ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 27 de fevereiro de 1864, pp. 215-216

⁴⁰⁴ *Idem*, p. 215

Da mesma forma, fundar uma colônia de nacionais na ilha de Caviana adquiriria grande importância por conta de sua posição privilegiada, que permitiria não somente uma melhor fiscalização da navegação do rio, como, por ser a “chave” daquele rio, acabaria se transformando em um ponto de passagem quase obrigatório dos vapores, facilitando dessa forma a defesa da região:

“Se não se desse essa circunstância, a ilha de Caviana, a chave da navegação do Amazonas, estaria hoje constituída propriedade particular, e estaria talvez vendida mesmo a algum estrangeiro dos que menos nos conviesse naquela localidade. Mas, felizmente, como disse, o Sr. Conselheiro Sá e Albuquerque teve o bom senso de sobrestar na aprovação da arrematação, e submeter o negócio à consideração do governo imperial.

(...)

Ora, sendo reconhecida a necessidade de um estabelecimento nacional, ao menos de povoação nacional debaixo de certas regras legais naquela ilha, julgo que nada pode ser mais conveniente do que autorizarmos o governo a criar ali uma colônia de nacionais, e regulamentá-la como julgar mais útil, e para isso o projeto o autoriza a desapropriar a ilha.

Por conseguinte, o meu projeto por um lado satisfaz duas grandes necessidades, a da nossa segurança como nação, e a da fiscalização das rendas do Estado; por outro lado constitui também uma medida de equidade para com um estabelecimento de caridade, que vê a sua propriedade embaraçada, sem poder tirar nenhum proveito dela.”⁴⁰⁵

Como a ilha então pertencia à Santa Casa de Misericórdia do Pará, tornava-se necessária uma ação de desapropriação por parte do governo, a que o projeto apresentado o autorizaria. Para prevenir apartes que recorressem à falta de dinheiro para a realização das obras, Carvalho Reis propôs, também, a extinção da colônia de Óbidos que, segundo aparte de Tito Franco de Almeida, existiria apenas no papel e estaria utilizando recursos sem oferecer benefícios para a região. As verbas desta forma economizadas poderiam ser

---

⁴⁰⁵ *Idem*

reutilizadas na criação destas duas novas colônias, entendidas como muito mais importantes e promissoras para o país.

Fica claro, assim, que para Carvalho Reis a abertura do Amazonas, além de não garantir, por si só, o rápido desenvolvimento da região norte – a que ele chama “idade de ouro” – também trazia consigo uma série de riscos para o país que convinha prevenir. Os projetos que apresentou tinham exatamente este objetivo, e somente podem ser entendidos como um esforço para habilitar o Poder Executivo com os meios necessários para neutralizar quaisquer efeitos colaterais nocivos que pudessem advir desta medida.

Logo após a apresentação destes projetos iniciaram-se os debates acerca da subvenção estatal para navegação dos afluentes do rio Amazonas e da conveniência da abertura do rio principal, deixando para segundo plano as idéias apresentadas por Carvalho Reis. Estas só voltaram ao debate na sessão de 8 de junho de 1864, na terceira discussão do projeto de abertura, quando o mesmo Carvalho Reis assumiu a tribuna para reapresentá-las em termos mais amplos⁴⁰⁶. Para ele, o ideal seria que não fosse tomada nenhuma decisão acerca da navegação do Amazonas antes que fossem realizadas pesquisas sobre a navegabilidade dos seus afluentes e sobre os meios de fiscalizar os navios estrangeiros. Entretanto, como já havia afirmado em fevereiro, reconhecia que o tema já estava bastante popularizado no país, de forma que havia se tornado difícil adiar esta medida. Se assim era, que o Amazonas fosse, então, aberto, mas com as precauções por ele apresentadas.

Segundo o deputado maranhense, abrir o rio Amazonas mediante a assinatura de tratados bilaterais com todos os países que se interessassem por esta atividade não seria mais do que procrastinar a abertura total, que era a que interessava à nação. Para ele, apenas a assinatura de tratados com os demais países ribeirinhos era necessária, como forma de incentivá-los a negociar com o império questões de interesse, como os limites, por exemplo. Com os demais países estas negociações não apenas eram desnecessárias

---

⁴⁰⁶ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 8 de junho de 1864, pp. 73-75

como acabariam sobrecarregando o governo, que seria o único capaz de mantê-las:

“Compreendo perfeitamente, Sr. Presidente, que para promulgarmos a livre navegação do Amazonas e seus afluentes precisamos de tratados e convenções com os ribeirinhos (apoiados); mas parece que não há conveniência em se celebrarem tratados e convenções com todas as nações civilizadas do mundo que queiram demandar aqueles portos (apoiados), porque as interpretações a que tais convenções dariam ocasião suscitarão questões em tão grande cópia que o nosso governo não teria de se ocupar senão em deslindá-las.

(...)

Para isso, Sr. Presidente, creio que bastam as convenções que temos com as repúblicas do Peru e Venezuela, ficando a navegação dos mais afluentes do Amazonas, que vão banhar territórios de outras repúblicas vizinhas dependente de convenções com essas mesmas repúblicas.

Isso nem só me parece sensato e regular, como trará a vantagem incontestável de instigar os nossos vizinhos que até hoje se tem furtado a tratarem conosco, quer em relação à navegação dos rios comuns, quer em relação a questão de limites, para que se tornem menos esquivos, afim de que entremos no trato mais amigável com esses vizinhos.”⁴⁰⁷

Neste sentido, o deputado reafirma sua idéia central, proposta inicialmente meses antes: o melhor a fazer seria impor condições aos países que quisessem navegar o Amazonas, uma vez que, se abrir a navegação era um ato de soberania brasileira, então ele não deveria ser discutido com ninguém, devendo ser adotado apenas quando conviesse ao país e nos termos que fossem melhores para ele:

“Para que havemos de sujeitar aquilo que é nosso direito a tratados, a convenções, a discussões diplomáticas? (Apoiados) Pois se nós temos o direito, se ninguém até hoje nos contestou o

---

⁴⁰⁷ *Idem*, p. 73

direito de abrir os nossos portos interiores até onde nos convier; se não temos de fazer cortesias a este respeito se não aos nossos vizinhos ribeirinhos, que são interessados no trânsito pelas nossas águas interiores; porque havemos de ir encetar tratados e convenções com países distantes, com países mesmo transatlânticos.

(...)

Ainda mais uma consideração que apresentei, quando ofereci o meu projeto, e que deve calar no espírito da câmara, é que o nosso governo ainda não está em estado de poder arcar, de poder lutar vantajosamente em questões diplomáticas com certos Estados estrangeiros (apoiados).⁴⁰⁸

Aceitando a fraqueza relativa do governo brasileiro, se comparado com os das grandes potências, como um fato incontestável, o deputado reforçou sua idéia de que o Poder Legislativo e suas deliberações representavam a única forma de resistência bem sucedida às pressões estrangeiras pela abertura do Amazonas em condições desfavoráveis ao império. Não deixa de ser interessante perceber que, nas entrelinhas deste argumento, existe certa hierarquização, na qual o Poder Legislativo, em se tratando de questões internacionais estratégicas, possui maior força do que o Poder Executivo, incapaz de fazer frente às pretensões das grandes potências. Não obstante, Carvalho Reis denuncia uma prática recorrente, e que já havia gerado acalorados debates onze anos antes: o Poder Executivo continuava invadindo a jurisdição do Legislativo, sem que, na maioria das vezes, este reclamasse do abuso:

“(...) ao projeto primitivo eu acrescentei outras idéias que julgava também bem caídas em uma lei regulamentar, isto é, declarava quais os nossos portos habilitados do interior e até onde se estendiam essas habilitações; entendo que isto é do domínio do Poder Legislativo, e não propriamente do domínio dos regulamentos do governo; entretanto como o nosso governo está no hábito de legislar a este respeito, sem oposição nenhuma das

---

⁴⁰⁸ *Idem*, p. 74

*câmaras, eu nas minhas emendas suprimi esta idéia, apresentei só o que me parece capital, como acabo de expor à câmara.*⁴⁰⁹

Ao contrário do que ocorrera em 1853, desta vez o fato não gerou maiores comoções. Apontado o acontecimento, Carvalho Reis se limitou apenas a suprimir as idéias que acreditava seriam contempladas em uma regulamentação executiva, antecipando-se a um evento que certamente ocorreria, e ao qual novamente, como em outras oportunidades, não seria oposta resistência alguma.

Durante o discurso de Carvalho Reis, surgiram repetidos apartes do deputado pela Bahia, Casimiro de Sena Madureira⁴¹⁰, claramente opostos à abertura do Amazonas. Estes apartes ganham importância para esta pesquisa por demonstrar mais uma vez que a abertura do Amazonas não era uma unanimidade na câmara durante as discussões, embora fosse defendida pela maioria. Para Madureira, esta política não estaria tão disseminada pelo país quanto cria Carvalho Reis, estando, na verdade, disseminada apenas entre os atuais deputados⁴¹¹. De fato, os apartes do representante da província da Bahia estão carregadas de ironias e críticas, voltadas fundamentalmente à Câmara dos Deputados.

Em um destes apartes, enquanto Carvalho Reis justificava que seu projeto tencionava evitar que o governo entrasse em negociações diplomáticas com países estrangeiros – mais fortes e poderosos, completou Madureira – evitando, assim, reclamações posteriores de que o país havia sido lesado, o deputado baiano apartou observando que esta reclamação não possuía remédio, em uma clara indicação de que, uma vez aberto o Amazonas à navegação internacional, necessariamente o país haveria de ser lesado⁴¹².

Logo em seguida, enquanto Carvalho Reis respondia a hipotéticas objeções de que um dos artigos de seu projeto poderia se assemelhar em

---

⁴⁰⁹ *Idem*, p. 75

⁴¹⁰ Casimiro de Sena Madureira era bacharel em Direito. Foi eleito deputado pela província da Bahia em três legislaturas seguidas (1858-1860, 1861-1863, 1864-1866).

⁴¹¹ *Idem*, p. 73

⁴¹² *Idem*, p. 74

demasia a um regulamento, no sentido de que ele se parecia, sim, a uma lei regulamentar, cuja elaboração era precisamente uma das incumbências da câmara, Madureira respondeu ironicamente com um “apoiado”, mas complementando em seguida que leis regulamentares eram exatamente o que a câmara nunca elaborava.⁴¹³

Tratava-se, portanto, de um plenário dividido, como o também baiano João José de Oliveira Junqueira já havia demonstrado e como Casimiro Madureira agora reforçava. A defesa da abertura do rio Amazonas não era unânime, sendo sua aprovação fruto muito mais de discussões e embates políticos do que de uma imposição de quaisquer grupos políticos candidamente aceita pela câmara.

Uma semana depois, na sessão de 15 de junho, Carvalho Reis retornou à tribuna para proferir o último discurso antes da votação do projeto de abertura.⁴¹⁴ Em sua fala, procurou justificar porque havia mudado de idéia com relação ao tema – em 1861 ele teria se mostrado contrário à idéia de abertura – e buscou retomar e reforçar alguns pontos de sua argumentação. Para justificar sua mudança de opinião, voltou a referir-se à disseminação do ideal de abertura do Amazonas entre a opinião pública e referiu-se a promessas mais positivas do governo neste sentido:

*“Em 1861 ainda as promessas do nosso governo não eram tão claras, tão manifestas e terminantes como depois se tornaram. Em 1861 apenas a imprensa tinha principiado a discutir e popularizar a idéia de livre navegação do grande rio, e hoje dão-se todas essas circunstâncias para que eu entenda que já é tempo de franquearmos a livre navegação do Amazonas.”*⁴¹⁵

Ao mesmo tempo, uma vez aberta a navegação do Amazonas aos navios peruanos, argumentou Carvalho Reis, automaticamente estaria franqueada também aos navios de todos os países do mundo, aos quais bastaria adotar a

---

⁴¹³ *Idem.*

⁴¹⁴ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 15 de junho de 1864, pp. 162-165

⁴¹⁵ *Idem*, p. 162

bandeira do Peru durante a navegação para não ser importunado pelas autoridades brasileiras. Isso, inclusive, já teria ocorrido com relação a um navio inglês, denominado *Próspero*, sem que sua travessia do rio Amazonas pudesse ser obstada pelas autoridades.

Para o deputado maranhense, a história brasileira já havia dado provas de que o estabelecimento de contratos com países estrangeiros mais fortes acabava acarretando prejuízos para o império. No Primeiro Reinado vários acordos haviam sido assinados nesta situação e sempre teriam provocado prejuízos para o país. No Segundo Reinado esta prática havia sido reconhecida como errônea e abandonada, não devendo, portanto, ser retomada com relação a um tema tão importante quanto o que estava sendo discutido. Os tratados deveriam ser celebrados apenas com os países ribeirinhos, uma vez que neste caso havia interesses reais na navegação de seus rios interiores e no estabelecimento de limites definitivos favoráveis ao império.

Finalmente, Carvalho Reis lembrou que a abertura do rio Amazonas, ao contrário do que muitos pensavam, não prejudicaria os interesses da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas. Por conta das altas subvenções que estava recebendo do governo e da boa administração a que estava sujeita, estaria em condições de competir vantajosamente com qualquer companhia que se propusesse a navegar o Amazonas mantendo, assim, mais ou menos intacto o seu monopólio em tal atividade.

Na sessão de 9 de junho de 1864, Tito Franco de Almeida subiu à tribuna para refutar as argumentações de Carvalho Reis⁴¹⁶. Para o deputado paraense, sua posição podia ser definida como o meio termo entre dois lados antagônicos. De um lado, havia o deputado pela Bahia João José de Oliveira Junqueira, que havia impugnado o projeto de abertura do Amazonas por ser contra esta medida. De outro lado, havia o deputado Fábio Alexandrino de Carvalho Reis, contrário ao projeto por ser favorável à abertura sem quaisquer tratados e convenções, mas mediante a imposição de condições aos governos que se interessassem pela atividade. Franco de Almeida afirmou estar

---

⁴¹⁶ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 9 de junho de 1864, pp. 89-92

rigorosamente a favor do projeto; queria a abertura, mas mediante celebração de tratados com os governos estrangeiros.

Embora se auto declarasse no meio de duas posições opostas, logo em seguida Franco de Almeida se disse mais próximo da posição de Carvalho Reis:

*“(...) desde que reconhece como necessária a liberdade do Amazonas, desde que reconhece que não se deve procrastinar mais medida de tanto alcance para o país; estou de acordo ainda em que todas as nações que vierem comerciar conosco pelo Amazonas sejam obrigadas aos regulamentos de polícia fluvial e aos regulamentos fiscais, a que aliás nossa bandeira também está sujeita; estou de acordo em que decretando-se a navegação do Amazonas, necessariamente as nações estrangeiras que entrarem ou saírem por ele hão de fazer escala pelo porto de Belém, e não pelo de Macapá...”*⁴¹⁷

Para o deputado, nenhuma nação até o momento havia se disposto a abrir a navegação de seus rios interiores sem quaisquer tratados ou convenções. Quando isso ocorria, era apenas em relação aos demais países ribeirinhos, e não a todas as nações. Para Franco de Almeida estes tratados tinham um objetivo específico, que ele não apenas defendia como tomou como ponto central de sua argumentação: era necessário garantir, com a abertura do rio Amazonas, termos que garantissem ao império a reciprocidade quanto ao benefício realizado:

*“Nós queremos toda a liberdade de navegação e de comércio no Amazonas, mas queremos conceder essa liberdade debaixo de reciprocidade, debaixo de condições que garantam para nós compensação desse grande benefício que vamos fazer não só à nossa indústria e ao nosso comércio, como também à indústria e ao comércio de todo o mundo (apoiados).”*⁴¹⁸

---

⁴¹⁷ *Idem*, pp. 89-90

⁴¹⁸ *Idem*, p. 90

O deputado paraense entendia que esse era o ponto central. A abertura do Amazonas traria, é verdade, vários benefícios ao país e, principalmente, à região norte, mas isso não bastava. Deveria servir também como moeda de troca nas relações com os países que se beneficiassem desta medida e que também não haviam liberado a navegação de seus rios gratuitamente – os Estados Unidos sequer haviam aberto seus rios:

“Conheço perfeitamente que os Estados Unidos da América do Norte começaram a sua prosperidade obedecendo às leis da liberdade; sei que com o socorro das idéias liberais os Estados Unidos puderam sufocar não só o ciúme como a prioridade da Inglaterra; mas também sei que os Estados Unidos, apesar de seguir a política liberal na sua franqueza, no seu belo desenvolvimento, na sua própria temeridade, ainda não chegaram ao ponto de tornarem francos os seus rios a todas as nações amigas, e muito menos independente de compensação e de tratados.

Sei também que a Inglaterra, que hoje está no caminho do progresso, que hoje admite as idéias liberais, apesar de datar o seu progresso do predomínio do monopólio e da lei de navegação de Cromwell (apoiados), apesar de hoje ter abdicado o monopólio e ter-se lançado no verdadeiro caminho das idéias liberais, ainda não abriu seus rios a todas as nações, e muito menos independente de tratados e convenções.”⁴¹⁹

É interessante perceber como, ao defender suas idéias, Franco de Almeida utiliza-se de um argumento já utilizado anteriormente pelo deputado baiano João José de Oliveira Junqueira, e que ele próprio havia combatido anteriormente: nenhuma das grandes potências havia, até o momento, adotado medida semelhante à que estava em discussão na câmara, não devendo, subentende-se, o Brasil ser o primeiro a tomar uma decisão que nem mesmo os países mais liberais do mundo haviam tomado ainda. A reciprocidade tornava-se, assim, necessária, por ser uma oportunidade de fortalecer a posição brasileira no trato com as maiores potências do período.

---

⁴¹⁹ *Idem.*

Esta idéia automaticamente gerou protestos e apartes contrários. Para Casimiro Madureira, Martinho Álvares da Silva Campos e Carvalho Reis a reciprocidade com relação a este tema não apenas seria desnecessária, mas totalmente equivocada. Não havia razão para condicionar a abertura do Amazonas a que todos os países interessados nesta medida fizessem o mesmo com seus rios, uma vez que o império não possuiria poder, dinheiro e nem barcos suficientes para navegar os rios de potências como Estados Unidos, Inglaterra ou França. Neste sentido, a troca seria meramente uma ilusão.

Franco de Almeida respondeu, entretanto, que a reciprocidade jurídica não poderia ser condicionada pela capacidade de o império efetivamente navegar ou não os rios estrangeiros, mas sim de deixar uma porta aberta para que, quando isso fosse possível, o direito já estivesse garantido. Ademais, não estaria na alçada dos deputados gerais tomar decisões avaliando o grau de força ou fraqueza das nações contratantes, mas sim decidir levando sempre em consideração os interesses do país, dos quais seriam os legítimos guardiães:

“Senhores, será a troca ilusória porque nós somos um país fraco, e essas três nações [Estados Unidos, Inglaterra e França] são fortes? Será porque atualmente ainda a nossa indústria, comércio e navegação são limitadíssimos?”

Quanto ao primeiro ponto de vista, declaro que não falo para os covardes, não falo para aqueles que querem ceder a todas as exigências antes mesmo de pedidas com morrões acesos; falo como deputado de uma nação independente, que deve votar leis do modo mais conveniente para os interesses do seu país (apoiados)

Sr. C. Madureira:- Nós não temos força.

Sr. Franco de Almeida:- Se não temos força, temos o direito; e o direito há de lutar com a força e há de acabar por vencê-la; e não sei porque em um parlamento, quando se discutem medidas dessa natureza, se há de recordar sempre a nossa fraqueza e a força dos estrangeiros! Que temos nós com

*isso? Nós temos que zelar os interesses do país; temos de votar leis conforme as suas conveniências.*⁴²⁰

Pela primeira vez nas discussões surgiu na câmara uma voz desafiadora ao poderio das grandes potências do século XIX. Em um tom claramente de desabafo, Franco de Almeida, ao defender sua tese, criticou duramente aos colegas que enfatizavam a fraqueza do império em relação a Estados Unidos, França e Inglaterra, chamando-os de covardes, e lembrando-lhes de que, independentemente das condições do país, cabia a eles defender os seus interesses da melhor forma possível, colocando-os sempre acima das exigências estrangeiras, viessem estas de onde viessem. Assim, discordava frontalmente da proposta de Carvalho Reis no sentido de que tratados de navegação fossem exigidos dos países ribeirinhos do Amazonas, enquanto dos demais isto não seria necessário. Esta medida acabaria por inverter um dos princípios do direito internacional, colocando países que teriam mais direito de navegar o Amazonas, por serem seus ribeirinhos, em condições inferiores às das demais nações. Fica subjacente nesta idéia uma crítica à diferença de tratamento dispensado aos países estrangeiros, de acordo com sua força no cenário internacional:

*“Senhores, parece-me que o nobre deputado foi sumamente injusto com os ribeirinhos. Até aqui eu estava persuadido de que os ribeirinhos tinham mais direito que os países que não o eram; estava persuadido de que as repúblicas ribeirinhas do Amazonas ou de seus afluentes tinham mais direito a navegá-lo do que a França, a Inglaterra e os Estados Unidos; mas o nobre deputado sustentando que se abra a navegação e comércio do Amazonas, independente de convenções e tratados, a todas as bandeiras estrangeiras, veio tornar de pior condição os Estados ribeirinhos, quando disse que para eles se precisa de convenções.*⁴²¹

---

⁴²⁰ *Idem*, p. 91

⁴²¹ *Idem*.

Para Carvalho Reis não estariam Peru, Venezuela, Bolívia, Estados Unidos, Inglaterra e França em pé de igualdade com relação à questão amazônica. Quanto aos três primeiros haveria um interesse imediato em se conseguir uma relação de reciprocidade, uma vez que se tratavam de países vizinhos cujos rios haveria real possibilidade de serem navegados por navios comerciais brasileiros, como o deputado já havia argumentado. No tocante aos demais, entretanto, não era possível e tampouco provável que fossem navegados por brasileiros, não apenas por conta da distância, mas também devido ao fato de que, por serem grandes potências mundiais, dificilmente poderiam ter seus rios navegados com proveito pelos poucos navios brasileiros, sujeitos à concorrência de uma indústria muito mais rica e desenvolvida.

Na sessão de 10 de junho de 1864, o deputado por Minas Gerais, Martinho Álvares da Silva Campos, assumiu a tribuna para refutar as argumentações de Franco de Almeida e defender a postura que Carvalho Reis já adotara, com uma preocupação latente⁴²². Para ele era imperativo justificar seu voto contra um projeto apresentado por seu “chefe”, que o havia auxiliado em várias situações anteriores e que, por conta disso, merecia sua consideração:

*“Suponho ter feito compreender o meu pensamento à câmara. Confesso que tive especialmente em vista justificar para com o meu honrado amigo o meu voto divergente do seu. Aprecio tanto as relações de íntima e perfeita comunhão de opiniões que tenho tido com o nobre deputado pelo Pará que julguei do meu rigoroso dever motivar da tribuna o meu voto contra o seu projeto, e a minha preferência pela emenda do nobre deputado pelo Maranhão, de quem também faço o maior apreço. Mas o nobre deputado me há de perdoar se eu, votando pela sua emenda, julguei necessário dar uma satisfação ao meu ilustre chefe, que me guiou nas lutas parlamentares de 1857 até 1860.”*⁴²³

⁴²² Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 10 de junho de 1864, pp. 107-110

⁴²³ *Idem*, p. 110

Fica explícita nessa passagem uma questão de cunho partidário. Martinho Campos é claro em referir sua ligação partidária com o deputado paraense Tito Franco de Almeida o que não o impediu, entretanto, de votar contra o projeto de seu mentor político e a favor do também liberal Carvalho Reis. É interessante perceber que, ainda que os três deputados pertencessem ao mesmo partido havia divergência de posições entre eles, mesmo em uma legislatura em que formavam a minoria na câmara (eram 39 liberais contra 60 progressistas⁴²⁴). Neste sentido, torna-se possível afirmar que, também com relação à questão da navegação do Amazonas, os liberais não possuíam uma posição partidária claramente definida, o que abria caminho para a ocorrência de discordâncias internas capazes de “rachar” o partido durante os debates.

Para Martinho Campos, o império não poderia se desenvolver de forma plena somente com seus próprios meios, tornando-se necessária, portanto, a atração de recursos estrangeiros. É neste ponto que residia a importância da abertura do rio Amazonas que não seria, entretanto, efetivamente realizada se fosse aprovado o projeto defendido por Franco de Almeida. Para o deputado mineiro, o condicionamento da abertura à assinatura de tratados com governos estrangeiros significava, na prática, adiá-la indefinidamente, uma vez que ficava sujeita a algo que não estaria sob controle nem do parlamento nem do governo imperial. Desta forma, para Martinho Campos, o alcance dos objetivos propostos somente seria possível com a abertura completa e franca do Amazonas a todos os países, tornando-se o ideal de reciprocidade nada mais do que um disfarce dos mesmos sentimentos que haviam mantido o rio fechado até aquela data:

“Vem a ser essa reciprocidade nada mais que o esconderijo derradeiro desse velho ciúme que isolava e seqüestrava o Brasil do resto do mundo, e monopolizava o seu comércio em proveito da dominação colonial, a última forma de um sistema protetor pouco inteligente, que não ousa mais apresentar-se sem disfarce, porque um país vastíssimo e pobre de população e de capitais como o nosso, um país em que infelizmente somos obrigados a

---

⁴²⁴ José Murilo de Carvalho, I - *A Construção da Ordem: a elite política imperial*, II - *Teatro de Sombras: a política imperial*, Rio de Janeiro, Ed. UFRJ – Relume-Dumará, 1996, p. 407

*confessar que o espírito de empresa, que não pode viver nem elevar-se sem auxílio do espírito de associação, ou não existe, ou tem sido infeliz na maior parte de seus ensaios; um país nestas condições o que pode esperar do direito de reciprocidade? Da preconizada reciprocidade, tão inculcada pelo meu honrado amigo, que partido podemos tirar?*⁴²⁵

A acusação presente nas entrelinhas desta passagem é grave. Franco de Almeida e os demais signatários do projeto seriam os defensores do mesmo ideal até então em vigor com relação à Amazônia, ainda que presumivelmente estivessem pugnando pela sua abolição. O projeto apresentado seria, nesse sentido, uma farsa, destinado a manter, com uma pretensa abertura, a continuidade do fechamento da navegação em prejuízo dos interesses da nação. Antes de desculpar-se, no final de seu discurso, da postura adotada contra seu “chefe” político, Martinho Campos não deixou de atacá-lo utilizando-se de termos nada amistosos.

De fato, para o deputado mineiro, a única forma de equiparar o Brasil às grandes potências seria não seguir os ideais defendidos por Franco de Almeida, mas sim os exemplos transmitidos pelos Estados Unidos:

*“Sem dúvida; se queremos dar à riqueza e civilização do nosso país um grande impulso, é preciso praticamente seguirmos, não ilusórias reciprocidades, mas sim os exemplos da nação moderna que há de sem dúvida alguma assombrar a história pelo maravilhoso desenvolvimento da sua riqueza e civilização; cumpre imitar a sua política, aceitando o livre concurso de todos os capitais do mundo para povoar e transformar as nossas vastas e ricas regiões hoje desertas.”*⁴²⁶

A defesa da abertura irrestrita e imediata do rio Amazonas tinha, ainda, outras razões, segundo Martinho Campos. O regime fluvial adotado pelo Brasil seria um dos principais motivos pelos quais o império, mesmo sendo o único

---

⁴²⁵ Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 10 de junho de 1864, p. 107

⁴²⁶ *Idem*, p. 108

país a possuir um regime político mais afeito aos europeus, e o segundo principal país do continente, atrás apenas dos Estados Unidos, continuaria a receber destas potências menos benevolência do que a destinada aos “governos das mais mesquinhas republiquetas”⁴²⁷ – uma clara alusão pejorativa aos vizinhos latino-americanos. Neste sentido, a abertura seria a única forma de atrair para o país as benesses de uma proximidade maior aos europeus, ao mesmo tempo em que garantiria um respaldo maior à soberania brasileira sobre a região amazônica:

“Com relação ao Amazonas eu direi ao nobre deputado que se temos empenho em garantir a posse incontestável daquele rio, cumpre quanto antes identificar com a nossa causa os interesses comerciais de todas as grandes nações do mundo; cumpre entregar o rio Amazonas, franco e livre, à navegação de todas as bandeiras do mundo; é a única maneira de mantermos com segurança o nosso direito sobre o Amazonas, é a única maneira de podermos contar com as outras nações na defesa desse nosso incontestável direito; e não há de ser seguindo no Amazonas a política que condenamos no rio da Prata, que conseguiremos obter o apoio moral das outras nações que ali não têm territórios, e tornar a nossa causa simpática a essas nações.

(...)

Quanto à segurança pública e de nacionalidade, eu não sei, Sr. Presidente, em que restrições da livre navegação do Amazonas vão aumentar nossa segurança ali; não sei se o nobre deputado acredita que uma esquadra inimiga recuará diante da proibição de nossas leis; não sei se o nobre deputado acredita que uma esquadra inimiga que vá a Belém respeitará seus regulamentos e leis proibitivas da navegação do Amazonas; por este lado não compreendo a vantagem desse sistema, o que vejo é que com as disposições do projeto não se atendem atualmente às aspirações do país e de todo o mundo comercial a respeito da navegação do Amazonas. (apoiados e não apoiados)”⁴²⁸

Para o deputado mineiro, assim como para Carvalho Reis, a abertura do Amazonas seria um direito relativo à soberania brasileira não devendo,

---

⁴²⁷ *Idem*

⁴²⁸ *Idem*, p. 109

portanto, ser discutida com outros povos. Se não fosse do interesse nacional não deveria ser adotada; se fosse – como Martinho Campos acreditava ser – deveria ser decretada, à revelia de qualquer outro país. Neste sentido, além da abertura incondicional o deputado defendia o fim da subvenção à Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, como forma de incentivar a livre concorrência na região, retomando um tema sempre presente nos debates e sofrendo os apartes do paraense Ambrósio Leitão da Cunha no sentido de afirmar que, neste caso, a subvenção à companhia era necessária.

Na sessão do dia seguinte o deputado amazonense Antônio José Moreira também defendeu os mesmos argumentos, fato que o aproximou de Carvalho Reis e Martinho Campos⁴²⁹. Para ele, não havia necessidade de estabelecer tratados que garantissem a reciprocidade defendida por Franco de Almeida, uma vez que demandariam negociações que serviriam somente para criar embaraços à abertura. Segundo Moreira, se este princípio acabasse reconhecido como vital para os interesses do país deveria ser contemplado através de uma emenda ao projeto original, restringindo o direito de navegação no Amazonas aos países que também abrissem seus rios aos barcos brasileiros⁴³⁰. Desta forma, tanto as idéias de Franco de Almeida quanto as de Carvalho Reis e Martinho Campos seriam realizadas, ficando garantido o direito de reciprocidade sem que este, entretanto, servisse de entrave à medida de abertura. Ficava evidenciada, assim, a mudança de postura por parte do deputado pelo Amazonas durante os debates, uma vez que ele partiu de uma posição de signatário do projeto em discussão para assumir a defesa de um compromisso capaz de manter a harmonia partidária então abalada.

Ainda que sofrendo a oposição de dois de seus colegas de partido, Franco de Almeida apresentou, na sessão de 15 de junho de 1864 uma emenda substitutiva que mantinha a idéia principal do projeto apresentado em 13 de fevereiro, redigida de uma forma mais objetiva:

---

⁴²⁹ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 11 de junho, pp. 126-127

⁴³⁰ *Idem*, p. 127

“Artigo. Fica autorizado o governo a abrir, no termo mais breve possível, ao comércio e navegação das nações amigas com quem celebrar previamente tratados ou convenções, o rio Amazonas, em toda a extensão do território brasileiro, tomando as medidas e despendendo as quantias que julgar conveniente. Franco de Almeida – Leitão da Cunha”⁴³¹

Chama a atenção o fato de que, dos seis deputados que assinaram o projeto quatro meses antes, apenas Franco de Almeida e Leitão da Cunha mantinham seus nomes nesta emenda elaborada após os debates. Da mesma forma, em 16 de junho, dia do encerramento da discussão e da votação final, apenas Antônio José Moreira, Franco de Almeida e Domingos Antônio Raiol subscreveram emendas apresentadas no sentido de determinar novos portos de escala para a navegação internacional – Barcelos, no rio Negro, Tefé, Vila Bela da Imperatriz e Santarém, no rio Amazonas – e de incluir o rio Negro na medida de abertura.

O ministro do Império, José Bonifácio de Andrada e Silva⁴³², fez um discurso não transcrito, e logo após realizou-se a votação, na qual foram aprovadas as emendas apresentadas em 15 de junho, de autoria de Franco de Almeida e Leitão da Cunha, consagrando a vitória do grupo de deputados que defendia a abertura do Amazonas mediante estabelecimento de tratados prévios, e as emendas apresentadas no início da sessão, como complementos da primeira⁴³³. Ainda que vitorioso o projeto capitaneado por Franco de Almeida, ele não seria adotado no decreto de abertura assinado em 7 de dezembro de 1866, sendo preferida uma abertura completa e irrestrita decidida unilateralmente pelo governo imperial. Exatamente como desejava o grupo de Carvalho Reis e Martinho Campos.

Uma vez aprovado na Câmara dos Deputados, o projeto de abertura do rio Amazonas foi apresentado ao Senado na sessão de 18 de junho de 1864,

⁴³¹ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 15 de junho de 1864, p. 162

⁴³² José Bonifácio de Andrada e Silva (1827-1886), alcunhado “O Moço”, nasceu em Bordeaux, França, e se formou em Direito. Foi eleito deputado em várias oportunidades pela província de São Paulo entre os anos de 1861 e 1879, quando se tornou senador. Foi também ministro da Marinha (1862) e do Império (1864).

⁴³³ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 16 de junho de 1864, pp. 181-182

quando foi remetido à impressão para que entrasse em debate. Constante de três artigos, o projeto autorizava o governo imperial a abrir a navegação do rio Amazonas nos seguintes termos:

*“Art. 1. – Fica o governo autorizado para abrir, no termo mais breve possível, ao comércio e navegação das nações amigas com quem celebrar previamente tratados ou convenções o rio Amazonas em toda a extensão do território brasileiro, tomando as medidas e despendendo as quantias que julgar convenientes.”*⁴³⁴

O segundo artigo do projeto estendia esta autorização também ao rio Negro, e o terceiro revogava as disposições em contrário. Os debates iniciaram-se em primeira discussão na sessão de 27 de junho, com um discurso do senador José Maria da Silva Paranhos, visconde do Rio Branco.⁴³⁵

Para o senador pelo Mato Grosso, a medida de abertura traria muitos benefícios ao país, razão pela qual não poderia deixar de ser levada em consideração por quem desejava seu desenvolvimento:

*“Entendo que a abertura do Amazonas é uma medida de alta conveniência para o país; que não pode ser impugnada por todos os que desejam a prosperidade do Brasil, por todos os que compreendem que não podemos conseguir esse fim sem que por todos os meios ao nosso alcance procuremos desenvolver os grandes elementos de riqueza que encerra o nosso solo: a abertura do Amazonas está neste caso. Quando oportunamente decretada, quando acompanhada das medidas que são indispensáveis à nossa segurança e polícia fiscal (apoiados), a abertura do Amazonas há de ser fértil em benefícios para o nosso país.”*⁴³⁶

⁴³⁴ Anais do Senado, sessão de 18 de junho de 1864, p. 150

⁴³⁵ José Maria da Silva Paranhos (1819-1880), visconde do Rio Branco, nasceu na Bahia e formou-se em matemática e diplomacia. Exerceu os cargos de deputado geral pelo Rio de Janeiro em três legislaturas, entre 1848 e 1860, e de deputado geral por Sergipe entre 1861 e 1862. Em 1863 foi nomeado senador pelo Mato Grosso. No Poder Executivo, exerceu os cargos de presidente da província do Rio de Janeiro (1858-1859), e de ministro dos Negócios Estrangeiros, da Marinha, da Guerra e da Fazenda em diversos gabinetes entre 1855 e 1875. Foi, também, Conselheiro de Estado.

⁴³⁶ Anais do Senado, sessão de 27 de junho de 1864, p. 166

Entretanto, mesmo concordando com a medida de abertura, apresentada como fundamental para o desenvolvimento do país, o senador se mostrou contrário ao projeto aprovado na Câmara dos Deputados. E as razões para isso eram de ordem jurisdicional. Segundo Paranhos, não estaria entre as atribuições do Poder Legislativo permitir ou proibir o governo imperial de decretar a abertura de quaisquer rios ou regular as convenções que sobre o assunto fossem negociadas com outros países. Nestes termos,

“(...) entendo que o governo, para franquear a navegação do Amazonas ao comércio de todas as nações amigas, não carece de autorização legislativa; que o pode fazer, assim como já franqueou a navegação e comércio do Alto Paraguai, a navegação e comércio do Alto Uruguai, assim como já concedeu essa mesma navegação do Amazonas a alguns dos estados ribeirinhos com quem celebramos tratados. (...) Se, pois, o governo pode pela legislação vigente, quando julgue conveniente, abrir o rio Amazonas, abrir esse comércio a todas as nações amigas, porque hoje se julga necessária uma autorização legislativa?”⁴³⁷

Assim como em outros momentos do processo decisório acerca da abertura da navegação do Amazonas, Paranhos acusou uma invasão de jurisdição na relação entre os poderes Legislativo e Executivo, mas agora em sinal invertido do que havia ocorrido até então. Segundo o senador, agora seria o Poder Legislativo que estaria invadindo a jurisdição do Executivo ao querer regular a abertura do rio Amazonas o que, para ele, seria inaceitável. Tratados de navegação internacional e concessão do direito de navegar águas nacionais, quando não envolvessem concessão ou troca de territórios, seriam atribuições exclusivas do Poder Executivo, segundo a Constituição imperial, o que tornaria o projeto vindo da Câmara dos Deputados, portanto, inconstitucional.

Mas, para o senador, como se não bastasse invadir a jurisdição do Poder Executivo para regular um tema que não era de sua competência, a câmara

---

⁴³⁷ *Idem.*

teria pretendido regular a abertura do Amazonas de uma forma que não parecia ser a mais conveniente. Neste sentido, questionou:

“Será necessário que tornemos a abertura do Amazonas dependente, para as potências não ribeirinhas, de tratados com essas potências? Se elas não se prestarem à celebração desse acordo? Se não convier ao império prender-se por estipulações dessa natureza a respeito de uma medida em que ele deve ter exclusiva soberania? O projeto não deixa arbítrio ao governo, impõe-lhe o dever de não franquear a navegação e comércio do Amazonas às nações não ribeirinhas, se antes não celebrar tratados para esse fim com essas potências.”⁴³⁸

Para o senador mato-grossense, o problema se tornava ainda mais grave na medida em que iria acabar inaugurando uma política nova com relação às políticas de navegação e comércio do império. Segundo Paranhos,

“O seu princípio geral, pelo que toca ao comércio e navegação, é a igualdade de tratamento, concedendo por ato próprio aquilo que julga conveniente aos interesses do império em suas relações amigáveis com os demais Estados.”⁴³⁹

Uma vez aprovado o projeto com a obrigatoriedade de assinatura de acordos prévios para a navegação do Amazonas esse princípio de reciprocidade seria abandonado, provocando uma mudança de orientação temerária na condução das relações comerciais do país.

Finalmente, o projeto apresentado pelos deputados gerais possuiria um último defeito. Ao limitar a autorização para abertura aos rios Amazonas e Negro, acabava por eliminar qualquer possibilidade de, em uma mesma medida, o governo proceder à abertura da navegação de outros rios cujo comércio entendesse ser importante para o império:

---

⁴³⁸ *Idem.*

⁴³⁹ *Idem.*

“O projeto limita essa medida [de abertura] ao rio Amazonas e a um de seus principais afluentes, o rio Negro; (...) não permite que se franqueie a navegação de outro afluente que não seja o rio Negro, entretanto que pode convir a mesma medida relativamente a algum ou alguns dos outros tributários daquele grande rio [o Amazonas].”⁴⁴⁰

Mesmo com todos esses defeitos, entretanto, Paranhos afirmou que não se oporia completamente ao projeto por entender que seu objeto era de fundamental importância para o país. Preferiu, ao invés, requerer o envio do texto a duas comissões do Senado, a da fazenda e a da diplomacia, para que elas pudessem, conjuntamente, chegar a um consenso acerca do melhor a ser feito com relação ao tema. Sem qualquer discussão, o requerimento foi prontamente aprovado pela maioria dos senadores, e a discussão ficou adiada até que as comissões apresentassem seus pareceres.⁴⁴¹

A resposta das comissões, entretanto, nunca foi elaborada, tornando permanente um adiamento que deveria ser temporário, como comprova a seguinte passagem do discurso de Antônio Paulino Limpo de Abreu, o visconde de Abaeté⁴⁴², na reunião do Conselho de Estado de 3 de dezembro de 1866:

“Esta proposição entrou no Senado em primeira discussão em sessão de 27 de junho de 1864, e a requerimento do sr. senador Paranhos foi remetida às comissões de fazenda e diplomacia para interporem o seu parecer. As comissões ainda não enunciaram juízo algum a este respeito. Devo observar que, propondo o adiamento da discussão, o ilustre autor do

---

⁴⁴⁰ *Idem.*

⁴⁴¹ *Idem*, p. 167

⁴⁴² Antônio Paulino Limpo de Abreu (1798-1883), o visconde de Abaeté, nasceu em Lisboa, Portugal, e formou-se bacharel em Direito. Exerceu os cargos de deputado geral por Minas Gerais entre 1826 e 1847, tendo sido nomeado senador pela mesma província em 1848. Entre 1861 e 1873 foi o presidente do Senado. No Poder Executivo, exerceu os cargos de presidente da província de Minas Gerais entre os anos de 1833 e 1835, e de ministro da Justiça, do Império, dos Negócios Estrangeiros, da Fazenda e da Marinha em diversos gabinetes entre 1835 e 1859, tendo sido presidente do Conselho de Ministros entre 1858 e 1859. Foi, também, Conselheiro de Estado.

*requerimento no discurso que proferiu, manifestou claramente uma opinião favorável à abertura do Amazonas.*⁴⁴³

O Legislativo, atendendo aos argumentos de Paranhos, abria mão de se pronunciar definitivamente a respeito do assunto. Limpo de Abreu, entretanto, fez questão de ressaltar que os ânimos estavam favoráveis à abertura, como comprovaria o discurso de Paranhos ao pedir o adiamento dos debates. Apesar de não referir em seu discurso, é de se imaginar que já fosse conhecida também a orientação da Câmara dos Deputados, também favorável à abertura, ainda que seu projeto não tivesse agradado aos senadores. Nestes termos, caberia ao governo imperial decretar a abertura do rio Amazonas, e contar com a benevolência do parlamento para que ela não fosse contestada como outras medidas já o haviam sido anteriormente.

---

⁴⁴³ José Honório Rodrigues (org.), *Atas do Conselho de Estado*, Ata de 3 de dezembro de 1866, Brasília, Senado Federal, 1978, vol. VI, p. 120

Capítulo 5 - Medidas do Poder Executivo na década de 1860

Na década de 1860 o governo imperial buscou continuar as políticas iniciadas na década anterior, ainda que não com o mesmo sucesso em todas as áreas. Assim, no tocante à catequização indígena as dificuldades continuaram grandes, e nas poucas menções existentes nos relatórios do novo ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas a situação descrita é desanimadora, algo muito parecido com o que ocorria anteriormente.

No tocante à colonização as dificuldades também seriam tremendas. Assim como nos anos 1850, as colônias fundadas na região amazônica não conseguiam prosperar como aquelas localizadas na região sul - não poucas vezes a colônia de alemães fundada por Hermann Blumenau, em Santa Catarina, foi descrita como a mais próspera do país. Devido a isso, as poucas tentativas realizadas por particulares para promover a colonização do norte do império acabariam fracassando, como ocorreu com o empresário que havia fundado em 1855 a colônia de Nossa Senhora do Ó, no Pará:

“Alegando o empresário José do Ó de Almeida os grandes embaraços e dificuldades que têm encontrado, além dos grandes prejuízos, que sofreu com a fundação da colônia, pediu ao governo imperial a rescisão do seu contrato de 18 de setembro de 1858, propondo-se a indenizar a fazenda nacional da quantia de 30:000\$000, que recebera por empréstimo, e oferecendo por garantia do reembolso respectivo a hipoteca dos seus estabelecimentos.

O governo imperial, atendendo às razões apresentadas, expediu ordem ao presidente da província, em 7 de fevereiro deste ano [1861], com autorização para rescindir o sobredito contrato (...).⁴⁴⁴

O mesmo relatório relatava que, no ato da rescisão, a colônia contava com um total de 107 habitantes, sendo incapaz de manter-se em suas

---

⁴⁴⁴ Relatório do ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, 13 de maio de 1861, Anexo A-D, p. 57

necessidades mais básicas. O fato de o empresário precisar hipotecar seus estabelecimentos como garantia de reembolso ao governo após o empreendimento, é prova suficiente de que o mesmo não havia logrado produzir lucro.

Em 1868 outro empresário, este estadunidense, que havia contratado com o governo provincial paraense a introdução de imigrantes de seu país de origem na região amazônica, acabou desistindo da empresa, por entender que não conseguiria realizá-la:

“O major Hastings contratara com a província do Pará transportar para ali imigrantes americanos em número tal que aproveitassem 60 léguas quadradas, que lhe foram destinadas; mas, convencido de que não poderia dar conta da empresa, pediu rescisão do contrato, como indenização dos prejuízos que sofrera. Foi atendido no que era razoável, e pelo modo que em outro lugar já declarei.”⁴⁴⁵

As colônias fundadas pelo governo imperial e provincial neste mesmo período não tiveram melhor sorte. Todas fracassaram – por conta de epidemias, fugas e falta de pessoal – ou continuaram existindo por um espaço de tempo maior, sem nunca, entretanto, conseguirem maior desenvolvimento.

O maior sucesso alcançado pelo governo imperial com relação à região amazônica na década de 1860 foi no tocante à navegação fluvial. A abertura do rio Amazonas contou com várias medidas do Poder Executivo, desde as cobranças para que o Legislativo discutisse a questão, como visto acima, até a consulta final ao Conselho de Estado em 1866 e a promulgação do decreto de abertura.

---

⁴⁴⁵ Relatório do ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, 13 de maio de 1868, p. 39

A reunião do Conselho de Estado realizada em 3 de dezembro de 1866 – apenas quatro dias antes, portanto, do decreto de abertura, promulgado no dia 7 – mostrou claramente que, mesmo às vésperas da abertura do rio Amazonas, ainda não havia consenso sobre a forma pela qual esta medida deveria ser adotada. Durante as leituras dos pareceres, formaram-se claramente dois grupos de conselheiros defendendo estratégias diferentes na condução da questão.

De um lado, estava, basicamente sozinho, o conselheiro José Antônio Pimenta Bueno, o marquês de São Vicente. Autor de uma memória sobre a questão da abertura do rio Amazonas, e defensor das idéias consagradas neste escrito em seu parecer, defendia a adoção de medidas prévias à abertura efetiva do rio e de seus afluentes, como forma de evitar problemas e discussões com os países vizinhos. Estes problemas, segundo o conselheiro, adviriam do fato de as fronteiras do império ainda não estarem estabelecidas com alguns países da região amazônica, o que poderia acarretar disputa quanto à jurisdição sobre áreas não demarcadas e sobre as rendas oriundas destas. De fato, para ele não existiria urgência alguma na abertura do Amazonas, podendo esta decisão ser tomada após a adoção dos acertos necessários para minimizar estes problemas potenciais:

“Não duvida que em futuro remoto o vale do Amazonas venha a ser um dos países mais ricos do mundo por causa de suas férteis regiões, e rede de água navegáveis a vapor, mas se há de obter isso por encantamento ou pelo simples fato da abertura, um ou dois anos ou menos nada influirá, ao mesmo tempo que a precipitação pode ser muito prejudicial ao Brasil. O que resta pois! É a pressão das nações fortes? Ele não a vê tão iminente.”⁴⁴⁶

Voltou à tona, portanto, menos de uma semana antes da promulgação do decreto de abertura do rio Amazonas a todos os países amigos, uma questão

---

⁴⁴⁶ José Honório Rodrigues (org.), *Atas do Conselho de Estado – Obra comemorativa do Sesquicentenário da Instituição Parlamentar*, Brasília, Senado Federal, 1978, Ata de 3 de dezembro de 1866, p. 129

levantada desde a década de 1840, com maior ou menor ênfase, por grande parte dos políticos contrários a esta medida. Para eles, e segundo Pimenta Bueno, o simples fato de o grande rio passar a ser navegado por vapores de todo o mundo não significaria, necessariamente, que a região desenvolver-se-ia imediatamente, como “por encantamento”. Claro que esta argumentação baseia-se em uma simplificação das idéias apresentadas pelos defensores da medida, mas não deixa de ser indicativa de que alguns elementos, não obstante as mudanças de conjuntura ocorridas durante três décadas, permaneceram presentes no debate em grande parte do período estudado.

Mas quais seriam, afinal, as medidas defendidas por Pimenta Bueno como fundamentais para minimizar as disputas decorrentes da abertura? Basicamente eram a realização de negociações para o estabelecimento de limites com os países amazônicos ou, se não fosse possível, ao menos um acordo regulamentar capaz de dirimir quaisquer dúvidas referentes ao uso dos trechos de rios com margens comuns:

“Na falta da fixação de limite, porque não se possa obter ainda provisório, só restaria um acordo regulamentar da navegação, que deixasse por enquanto inacessível a porção do território questionado, e resolvesse os outros conflitos das águas comuns; mas, a dispensar-se também estas convenções prévias, confesso que não sei compreender como as coisas se passarão em ordem e harmonia; creio que iremos semear questão para ceder ou lutar, e isso não me parece de bom conselho.”⁴⁴⁷

De fato, para o conselheiro era necessário evitar a todo custo promulgar um decreto que regulasse sobre os trechos de rios cujas margens não fossem inteiramente brasileiras, pois isso incorreria em uma invasão de jurisdição de outros países inaceitável sob as regras do direito internacional:

“Ao que não pode dar o seu voto é a que se abra [o Amazonas] até Tabatinga, e perguntará aos srs. Conselheiros de Estado, se suas Exas., que sabem que da foz do Javari a Tabatinga há quinze milhas de águas comuns, porque uma margem é nossa e outra do Peru, entendem porventura que o

---

⁴⁴⁷ *Idem*, p. 128

Brasil tem direito de dar navegação por essas quinze milhas sem audiência do Peru a terceiras nações?”⁴⁴⁸

Como solução para este impasse, Pimenta Bueno sugeria que a abertura do Amazonas se desse apenas até a cidade de Tefé, bem antes da fronteira com o Peru, até que a realização de acordos com este país regulasse convenientemente o exercício da jurisdição sobre os trechos comuns do rio. Em um breve discurso, recebeu o apoio do conselheiro Cândido José de Araújo Viana⁴⁴⁹, o visconde e depois marquês de Sapucaí.⁴⁵⁰

A maior parte dos conselheiros, entretanto, defendiam uma postura diferente. Para Antônio Paulino Limpo de Abreu, o visconde de Abaeté, Francisco Ge Acaiaba de Montezuma, o visconde de Jequitinhonha, Eusébio de Queirós, Pedro de Araújo Lima, o marquês de Olinda, Bernardo de Sousa Franco, José Tomás Nabuco de Araújo e José Maria da Silva Paranhos, o primeiro visconde depois barão do Rio Branco, era necessário que se decretasse a abertura do rio Amazonas imediatamente, e até as fronteiras do império. Qualquer medida que diferisse disto poderia ser entendida pelos países estrangeiros como mais uma tentativa de postergar a efetiva abertura, sem que houvessem quaisquer sérios motivos para que isso se desse. Assim, segundo Limpo de Abreu:

“A solução de questões de limites, e de outras questões, que se tem por necessária ou conveniente antes de decretar-se a abertura do Amazonas, tudo isto há de ser interpretado como outros tantos meios, que o governo do Brasil emprega para adiar indefinidamente um ato reclamado geralmente na América, e Europa pelos grandes interesses do comércio do mundo, embora sejam ou possam ser errados ou exagerados os cálculos que se fazem. Estou persuadido de que nenhum perigo ameaça a

---

⁴⁴⁸ *Idem*, p. 148

⁴⁴⁹ Cândido José de Araújo Viana (1793-1875), marquês de Sapucaí, nasceu em Minas Gerais e formou-se em Direito. Exerceu os cargos de deputado na constituinte de 1823 por sua província natal, e de deputado geral nas legislaturas de 1826 a 1839, sempre por Minas Gerais. Em 1840 foi nomeado pelo Senado, novamente por Minas Gerais, instituição que presidiu entre 1851 e 1854. No Poder Executivo foi presidente das províncias de Alagoas (1828) e do Maranhão (1829-1832), e ministro da Fazenda, da Justiça e do Império em várias legislaturas entre 1832 e 1843. Foi, também, Conselheiro de Estado. Era membro do partido Conservador.

⁴⁵⁰ José Honório Rodrigues (org.), *Atas do Conselho de Estado – Obra comemorativa do Sesquicentenário da Instituição Parlamentar*, Brasília, Senado Federal, 1978, Ata de 3 de dezembro de 1866, p. 130

*integridade do império com a abertura do Amazonas. Dispomos de uma força marítima muito superior a força marítima reunida dos Estados limítrofes. Basta que saibamos conservar e empregar para podermos acompanhar o ato da abertura do Amazonas com as medidas que são indispensáveis à nossa segurança e a polícia fiscal, como aconselhou no Senado o sr. senador Silva Paranhos.*⁴⁵¹

Para o conselheiro, não havia riscos para a soberania brasileira porque o país possuía forças navais muito maiores que a de todos seus vizinhos reunidos. Nem se cogita mais, como em outros momentos, dos riscos representados pelas grandes potências mundiais, Inglaterra, Estados Unidos e França. Os tempos, sem dúvida, eram outros, e acontecimentos como a Guerra de Secessão, nos Estados Unidos, haviam contribuído para diminuir estes receios.⁴⁵²

Como instrumento legal de abertura, era preferido por todos o decreto ao estabelecimento de convenções bilaterais. Isto porque a promulgação de um decreto seria mais rápida, e confirmaria a soberania brasileira sobre a região, uma vez que, esta lhe pertencendo, seria lícito dispor da mesma da forma que melhor lhe conviesse, através da imposição de condições que os interessados na navegação deveriam invariavelmente seguir. Segundo Acaiaba de Montezuma, esta política seria particularmente positiva neste momento, em que rumores na Europa davam conta de que a Inglaterra e a França preparavam-se para intervir na guerra do Paraguai, então em andamento.⁴⁵³

Para Pedro de Araújo Lima, a abertura deveria ser imediatamente anunciada, mas mediante o estabelecimento de um prazo para que se tornasse efetiva. Desta forma, segundo o conselheiro, o governo teria tempo suficiente para adotar as duas medidas preventivas entendidas como fundamentais. Uma seria o estabelecimento de uma força marítima para fiscalizar a navegação, auxiliando assim a “ação da Justiça, e serviço da Polícia, em geral para manter a segurança pública interior.” A segunda deveria ser a publicação de regulamentos relativos à atividade, com a finalidade de assegurar a arrecadação de impostos de entrada e saída pelo rio, e de tomar outras

---

⁴⁵¹ *Idem*, pp. 122-123

⁴⁵² *Idem*, p. 121

⁴⁵³ *Idem*, p. 125

medidas secundárias para evitar possíveis dificuldades decorrentes da abertura.⁴⁵⁴

Analisando o voto do marquês de Olinda, lido na reunião do conselho por Araújo Viana devido a ausência de seu autor, e comparando-o com o decreto nº 3749, de 7 de dezembro de 1866, que instituiu a abertura do rio Amazonas a todos os países amigos do império, percebe-se que as idéias principais defendidas por Araújo Lima foram contempladas, somadas as dos demais conselheiros favoráveis à adoção imediata da medida. Isto porque, em primeiro lugar, a abertura foi realizada por via de um decreto, e apenas quatro dias depois da reunião do Conselho. Em segundo lugar, porque mesmo promulgado o decreto, a abertura efetiva do rio ocorreria apenas a partir de 7 de setembro de 1867, data simbólica da independência do Brasil e que deveria significar o início de uma nova era para a região norte do império, dando ao governo tempo suficiente para tomar as medidas que julgasse necessárias com relação à questão.

O decreto 3749 promoveu a abertura da navegação do rio Amazonas nos seguintes termos:

“No intuito de promover o engrandecimento do Império, facilitando cada vez mais as suas relações internacionais, e animando a navegação e o comércio do rio Amazonas e seus afluentes, dos rios Tocantins e São Francisco, ouvido o meu Conselho de Estado, hei por bem decretar o seguinte:

Art. 1º. Ficará aberta, desde o dia 7 de setembro de 1867, aos navios mercantes de todas as nações a navegação do rio Amazonas até a fronteira do Brasil, do rio Tocantins até Cametá, do Tapajós até Santarém, do Madeira até Borba, e do rio Negro até Manaus.

Art. 2º. Na mesma data fixada no art. 1º ficará igualmente aberta a navegação do rio de São Francisco até a cidade do Penedo.

Art. 3º. A navegação dos afluentes do Amazonas, na parte em que só uma das margens pertence ao Brasil, fica dependendo de prévio ajuste com os outros Estados ribeirinhos sobre os respectivos limites e regulamentos policiais e fiscais.

Art. 4º. As presentes disposições em nada alteram a observância do que prescrevem os tratados vigentes de navegação e comércio com as Repúblicas do Peru e de

---

⁴⁵⁴ *Idem*, p. 130

Venezuela, conforme os regulamentos já expedidos para esse fim.

Art. 5º. Os meus Ministros e Secretários de Estado, pelas repartições competentes promoverão os ajustes de que trata o art. 3º, e expedirão ordens e regulamentos necessários para a efetiva execução deste decreto.

Antônio Coelho de Sá e Albuquerque, do me Conselho, senador do Império, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros, assim o tenha entendido e faça executar.

Palácio do Rio de Janeiro, em 7 de dezembro de 1866, 46º da Independência e do Império – Com a rubrica de S. M. o Imperador.”⁴⁵⁵

Terminava, assim, a questão amazônica do período imperial. Entretanto, uma pergunta fundamental necessita de esclarecimento. O governo imperial realizou a abertura do rio mediante um decreto, juridicamente um ato do Poder Executivo baseado em uma concessão prévia de autorização por parte do Poder Legislativo. Entretanto, como visto acima, o parlamento imperial não adotou oficialmente nenhuma postura acerca da questão, uma vez que os debates foram suspensos mediante requerimento de informações elaborado no Senado pelo futuro barão do Rio Branco. A autorização, portanto, não foi concedida. O desfecho da questão não configuraria, neste sentido, um duro golpe no regime representativo imperial, tão citado e defendido pelos políticos da época?

A resposta é não. Por mais que o Poder Legislativo não houvesse firmado posição sobre a matéria, ficou claro pelos debates – acompanhados de perto por alguns ministros – que as opiniões eram majoritariamente a favor da abertura, abrindo espaço para que a medida fosse decretada sem qualquer risco de contestação por parte dos parlamentares.

Em 1826 um contrato já firmado com uma empresa estadunidense para navegação do rio Amazonas teve de ser cancelado devido à oposição do Poder Legislativo. Na virada da década de 1830 para a de 1840 o governo imperial tentou estabelecer um contrato de navegação a vapor do rio Amazonas e

---

⁴⁵⁵ Decreto de 7 de dezembro de 1866, Apud: Aureliano Cândido Tavares Bastos, *O Valle do Amazonas – Estudo sobre a livre navegação do Amazonas, estatística, produções, comércio, questões fiscais do valle do Amazonas*, Rio de Janeiro, B. L. Oarnier Livreiro Editor, 1866, pp. 24-25

outros com Diogo Sturz e mais alguns empresários que, para isso, apresentaram uma proposta imediatamente encaminhada ao parlamento para discussão. Os debates não foram concluídos, ficando adiados por um período de vinte e três anos, quando só então o parlamento mostrou-se oficialmente contrário à proposta, rejeitando-a. Entretanto, os discursos mostraram que os membros do Poder Legislativo eram majoritariamente contrários à medida, o que bastou para que o Executivo abandonasse definitivamente o projeto.

Em 1852 o governo, buscando valer-se de uma lei de dois anos antes, pretendeu estabelecer a navegação a vapor no Amazonas mediante a concessão de um privilégio de exclusividade de trinta anos para Irineu Evangelista de Souza. Críticas ácidas brotaram nos plenários das duas casas parlamentares, forçando o Executivo a recuar daquilo que foi duramente apontado como uma intolerável invasão de jurisdição de sua parte. O resultado foi um novo contrato assinado em 1854, que reformou a empresa de navegação de acordo com as deliberações havidas no parlamento.

Em 1857, antes de adotar qualquer medida para realizar uma nova reforma de contrato, o governo, valendo-se da experiência adquirida anteriormente, pediu e recebeu autorização do Legislativo para conduzir a questão da forma que lhe parecesse melhor. Assim fez, e o contrato foi reformado sem qualquer contestação não somente naquela oportunidade, mas também em 1858 e 1860.

Neste sentido, quando em 1866 o governo imperial se decidiu por realizar a abertura através de um decreto, já possuía os elementos necessários para concluir que esta medida não causaria novas celeumas. Ainda que, nas palavras do senador Paranhos, não precisasse de qualquer concessão por parte do Poder Legislativo para decidir sobre a questão, submeteu-a ao crivo do parlamento em 1864 quando, ainda que tenha visto os debates serem adiados, recebeu um claro sinal de que os ânimos inclinavam-se a favor da medida. Em 1866, o parecer também favorável do Conselho de Estado lhe deu a certeza de havia chegado o melhor momento de promulgar o decreto. Isso explica porque em nenhum momento sofreu oposição ou recriminações, ao contrário do que ocorrera treze anos antes. Neste sentido, pode-se afirmar que em nenhum momento o processo decisório acerca da navegação a vapor do rio

Amazonas deixou de obedecer às regras e à lógica do regime representativo vigente no período imperial.

Antes da abertura, a regulamentação da navegação a ser realizada foi instituída de forma minuciosa pelo decreto nº 3920 em 31 de julho de 1867, mais de sete meses após o seu anúncio.⁴⁵⁶ Finalmente, em 7 de setembro de 1867 realizou-se a solenidade de abertura, em um ritual repleto de significados ocorrido no exato ponto em que o Amazonas encontra-se com o oceano Atlântico:

“Tendo mandado publicar com a necessária antecedência o programa das solenidades e festejos oficiais, no dia 7, depois da prédica do Te-Deum na Catedral e da parada, teve lugar no palácio do governo [paraense] com a maior solenidade o cortejo à efígie de Sua Majestade o Imperador, tomando parte neste ato o mais numeroso concurso de cidadãos que aqui tenha havido em igual ocasião.

Apenas terminou o cortejo saí do palácio com todo o séquito de cidadãos presentes e, seguindo pelas ruas do Imperador e de Belém até a ponte da companhia do Amazonas, daí embarquei para bordo da corveta a vapor Paraense que, logo depois, largou rio abaixo até a ponta do Mosqueiro, sendo acompanhada [por uma flotilha]. (...)

(...) e logo que o navio Almirante se achou ao NO desta ilha [Marajó], fez sinal de parar, chamei a bordo os comandantes e os oficiais disponíveis de toda a flotilha convidando ao mesmo tempo os cidadãos que estavam em outros navios, e em presença de todos e no meio de silêncio geral, procedi à leitura do decreto n. 3749 de 7 de dezembro de 1866, feito o que em nome de Sua Majestade o Imperador o Senhor Pedro Segundo declarei abertos às embarcações mercantes de todas as nações amigas, o rio Amazonas, seus afluentes, e o Tocantins, nos termos e nos limites designados no referido decreto.

Então o reverendo cônego vigário geral e governador do Bispado, Sebastião Borges de Castilho, procedeu à cerimônia de benção das águas, tomando para esse fim, uma porção da do rio. Em seguida a essa cerimônia dei os vivas de estilo, os quais foram correspondidos com muito entusiasmo pelos cidadãos presentes, tocando a banda de música militar o hino nacional e salvando a corveta com 21 tiros.”⁴⁵⁷

⁴⁵⁶ Relatório do ministério dos Negócios Estrangeiros apresentado à Assembléia Geral Legislativa na segunda sessão da décima terceira legislatura, pelo respectivo ministro e secretário de Estado João Silveira de Souza, 1868, Anexo 42, pp. 50-62

⁴⁵⁷ Ofício da presidência da província do Pará sobre a abertura do rio Amazonas e outros, 18 de setembro de 1867, in: Relatório apresentado à Assembléia Geral Legislativa na segunda sessão da décima terceira

As solenidades não pararam por aí. Seguir-se-iam ainda os festejos, que duraram três noites:

“A flotilha fundeou no porto da cidade [de Belém] às 8 horas da noite, e apenas desembarquei, dirigi-me com grande número de cidadãos ao teatro onde se deu um espetáculo em grande gala.

Na noite seguinte teve lugar o baile que dei no palácio do governo, tendo a ele concorrido cerca de 800 pessoas.

Os festejos terminaram com um fogo de artifício na noite de 9 no largo do Palácio.

Nas três noites desses dias festivos e mesmo da véspera da inauguração, toda a cidade esteve iluminada. A Câmara Municipal por mim autorizada mandou, com a precisa antecedência, levantar no largo do palácio um grande pavilhão para famílias e 2 outros menores para coretos de músicas; todo o largo em suas extremidades e no centro estava muito bem iluminado com arcos, estrelas e legendas de luz, análogas ao objeto dos festejos.”⁴⁵⁸

A abertura do rio Amazonas, entretanto, não foi marcada apenas pelas solenidades oficiais. Por quase um mês foram publicadas nos jornais de Belém poesias e músicas populares ovacionando a medida, em uma demonstração de que os habitantes da província também a aprovavam:

*“Nações do mundo, várias
Entrae, sede bem vindas,
Às plagas amazônicas
Imensas, ricas, lindas!*

*Missão audaz e bélica
Não é que aqui vos traz...
Vindes saudar o Império,
Saudar vindes a paz!*

*Com o vento brincam os rutilos,
Bizarros pavilhões,
As variadas flâmulas
De inúmeras nações!*

Recebe-vos com júbilo

---

legislatura pelo ministro e secretário de Estado dos negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, Manoel Pinto de Souza Dantas, 1868, pp. 1-2

⁴⁵⁸ *Idem*, p. 2

*O povo brasileiro:
Na guerra altivo, indômito,
Na paz hospitaleiro!*

*Bem vindos sejam os hóspedes!
O rio é franco, entrae!
O colossal mystério
Abriu-se, admira!*⁴⁵⁹

Terminava assim, de forma festiva, um longo processo em que estava em jogo a soberania nacional e a integração ao império de uma região cheia de potencialidades.

---

⁴⁵⁹ Joaquim Serra, *A abertura do Amazonas*, publicado no jornal *Diário do Gram-Pará*, edição de 7 de setembro de 1867, primeira página. Material coletado em pesquisa na sessão de microfilmes do CENTUR, em Belém (Pará).

PARTE II

Esforços provinciais para navegar o Amazonas

A temática da navegação a vapor no rio Amazonas adquiriu, ao longo do século XIX, uma posição central na política imperial, não apenas como uma questão fundamental para a definição de uma conformação territorial desejável, mas também como o mote central de uma série de discussões que abrangiam os mais variados elementos do processo de formação nacional. Estas ocorreram, em larga medida, nos centros decisórios localizados no Rio de Janeiro - como o parlamento, o Conselho de Estado e os ministérios – determinando a adoção de políticas nacionais que, como tais, objetivavam satisfazer os interesses e necessidades do país como um todo.

Entretanto, pela sua própria natureza e extensão, esta questão não poderia deixar de influenciar, também, as decisões tomadas pelos governos regionais, especialmente da província do Grão-Pará que, afinal de contas, seria a mais afetada com as medidas propostas e discutidas no âmago do poder imperial. Nesta esfera os interesses e necessidades a serem satisfeitas não seriam mais as do país, mas sim de uma região que acabava de enfrentar um dos mais violentos conflitos da história do Império – a Cabanagem – e que enxergava a si própria portadora de uma inserção deficitária no conjunto da comunidade nacional, não apenas em termos econômicos mas, também, em termos políticos e sociais. Nestes termos, as riquezas naturais da região amazônica eram encaradas como a única possibilidade de desenvolvimento de uma área que, embora negligenciada pelo centro, estava destinada a influir decisivamente nos destinos não apenas do país, mas de todo o continente. Ao mesmo tempo, suas abundantes vias fluviais – então vedadas ao acesso de navios estrangeiros – passavam a conformar um sistema capaz de manter um vasto e rico comércio, que inevitavelmente levaria o progresso a populações até então praticamente esquecidas pelo governo imperial.

Percebe-se, por estas idéias, que não bastava aos amazônicos esperar pacientemente por decisões vindas da corte, uma vez que estas poderiam demorar em demasia ou, pior ainda, nem chegar a serem tomadas. Assim, paralelamente a todo o intenso debate em andamento no Rio de Janeiro o que surge na documentação é uma grande preocupação a nível regional com a navegação do rio Amazonas, não apenas através de relatórios e cobranças por parte da presidência da província do Grão-Pará, mas também por medidas mais efetivas, como a promulgação de leis e decretos que buscavam antecipar, dentro das possibilidades, os benefícios de uma navegação que somente a partir de 1867 poderia ser praticada livremente.

Os próximos capítulos têm como objetivo analisar estas medidas, inserindo-as no contexto de um regime monárquico de tipo federativo, no qual as províncias possuíam certo grau de autonomia para gerir seus negócios, mas, ao mesmo tempo, estavam impedidas da adoção de soluções que abandonassem completamente as determinações de um governo central portador de mais recursos financeiros. É apenas neste contexto que conseguimos compreender a atitude de José Vieira Couto de Magalhães, presidente da província de Goiás que, ao pugnar por mais recursos para realizar a navegação do rio Araguaia, acabou por adotar uma estratégia baseada na adoção de discursos diferentes para interlocutores diferentes, demonstrando uma prática política que pode ter sido utilizada exaustivamente no relacionamento dos governos locais entre si, e entre estes e o governo central.⁴⁶⁰

Assim, uma vez mais a capacidade de negociação afirma-se como uma componente fundamental para tornar possível a navegação do rio Amazonas e de seus afluentes. Interesses coincidentes teriam de vir à tona, e políticas comuns teriam de ser buscadas, demonstrando que, neste caso, nenhum dos dois governos – provincial ou imperial - possuía recursos suficientes para impor unilateralmente sua vontade ao outro.

---

⁴⁶⁰ Conforme analisado na parte II, item 2.2, pp. 317-325

Capítulo 1 - O governo do Grão-Pará e a navegação do rio Amazonas

1.1. Antes da criação da província do Amazonas (1828-1850)

A questão da navegação fluvial sempre foi um problema central para o governo do Grão-Pará. A presença de vários grandes rios, aliada às grandes distâncias que separavam os pontos mais distantes da província, ajudaram a construir a idéia segundo a qual o estabelecimento de linhas de navegação seria muito mais proveitoso do que a construção de novos caminhos terrestres. Esta seria, inclusive, uma grande vantagem com relação às demais províncias, razão pela qual deveria ser tratada com o mais absoluto cuidado⁴⁶¹.

De fato, antes mesmo da revolta da Cabanagem ocorreu a primeira tentativa de estabelecimento da navegação a vapor na província. Em 1828 estabeleceu-se em Belém a Sociedade Promotora da Agricultura, Colonização, Construção de Embarcações, Comissões, Indústria Paraense, que contava, entre seus objetivos, auxiliar a navegação a vapor nos rios Amazonas, Tocantins, Solimões e Arinos. Em 1834 Joaquim José de Siqueira, representante da Sociedade, realizou tratativas com o governo imperial, nas quais obteve em 1º de fevereiro um privilégio exclusivo de dez anos para realizar a empresa de navegação no Grão-Pará e no Maranhão⁴⁶². Mesmo tendo sido a notícia publicada na Inglaterra, com a finalidade de atrair mais capitais, a Sociedade não conseguiu, entretanto, formar-se em companhia, e os objetivos não foram, portanto, alcançados⁴⁶³.

Em 1836, já com a revolta em andamento, Siqueira faria nova tentativa de formar a companhia e, para isso, conseguiu em 23 de fevereiro um novo

---

⁴⁶¹ Discurso com que o presidente da província do Pará fez a abertura da 1ª Sessão da Assembléia Provincial, no dia 2 de março de 1838, pp. 30-31

⁴⁶² Vera B. Alarcón Medeiros, *Incompreensível Colosso – A Amazônia no início do Segundo Reinado (1840-1850)*, Tese de doutorado apresentada à Faculdade de Geografia e História da universidade de Barcelona, 2006, p. 55, nota 12

⁴⁶³ Discurso recitado pelo Exm. Snr. Doutor João Antônio de Miranda, presidente da província do Pará, na abertura da Assembléia Legislativa Provincial no dia 15 de agosto de 1840, p. 78

privilégio de exclusividade, desta vez por cinco anos. Novamente não foi bem sucedido⁴⁶⁴.

Em 1837 foi a vez do barão de Jaguarari planejar a realização de uma navegação a vapor, desta vez apenas entre Belém e a ilha de Marajó, com capitais próprios ou através da formação de uma companhia. Em 30 de outubro obteve privilégio de exclusividade de dez anos para a realização da atividade que, assim como nas duas tentativas de Joaquim José de Siqueira, também malogrou⁴⁶⁵.

Desta forma, quando as primeiras leis provinciais relativas ao tema da navegação a vapor foram promulgadas, em maio de 1838, o assunto de forma alguma poderia ser considerado uma novidade. Na realidade, o que elas buscavam era oferecer aos empresários paraenses maiores auxílios e subsídios para realizar uma atividade que já era compreendida como crucial para o futuro da região.

O caminho que levou à promulgação destas leis foi longo. Em seu discurso de abertura da Assembléia Provincial, em 2 de março de 1838, o presidente do Grão-Pará, Francisco José Soares de Andréa⁴⁶⁶ buscou mostrar todo seu empenho com relação a questão e as dificuldades que estava enfrentando para tornar a navegação a vapor do rio Amazonas uma realidade⁴⁶⁷. Destas a maior de todas, sem dúvida, era a falta de dinheiro para a realização do projeto.

Para tentar contornar esta dificuldade, o presidente teria realizado, ainda em 1837, uma série de reuniões com vários empresários de Belém com o objetivo de levantar qual interesse havia na participação destes como acionistas de uma companhia de navegação a vapor. Apesar de muitas opiniões favoráveis, entretanto, o capital apresentado teria se mostrado muito

---

⁴⁶⁴ *Idem*, pp. 78-79

⁴⁶⁵ *Idem*, p. 79

⁴⁶⁶ Francisco José Soares de Andréia (1781-1858), barão de Caçapava, nasceu em Lisboa, e exerceu os cargos de deputado geral pelas províncias do Pará e do Rio de Janeiro, e de presidente das províncias da Bahia, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Minas Gerais e Pará. Era membro do partido Conservador.

⁴⁶⁷ Discurso com que o presidente da província do Pará fez a abertura da 1ª Sessão da Assembléia Provincial no dia 2 de março de 1838, pp. 31-33

pequeno diante da magnitude da empresa, o que levou Andréa a sugerir a participação da própria província como acionista da empresa, incentivando, assim, a concorrência entre os particulares e oferecendo os meios necessários para que a companhia pudesse sobreviver durante seus primeiros anos, entendidos como de crucial importância para a continuação da atividade. De fato, entre o presidente e os empresários belenenses era senso comum que, de início, a atividade traria inevitáveis prejuízos à companhia, uma vez que o comércio ainda não estaria estabelecido e suas rendas, portanto, seriam diminutas. Uma vez passados dois ou três anos de serviços contínuos, entretanto, e ficando demonstrado o sucesso da atividade, novos capitais seriam atraídos, povoações seriam erigidas nas margens dos rios ampliando as trocas comerciais e provocando, enfim, o grande progresso que a navegação a vapor prometia à província. Quando isto ocorresse o Grão-Pará, segundo Andréa, poderia lucrar duas vezes: com o desenvolvimento decorrente do sucesso da navegação, e com os lucros provindos do sucesso da companhia da qual, no final das contas, o Tesouro provincial seria um dos principais acionistas. O investimento inicial por parte da província seria, portanto, um sacrifício necessário que seria sobejamente compensado em um futuro próximo:

“Por este meio vem os acionistas a ter um grande socorro; e depois de consolidados os fundos da companhia, terá um grande aumento a renda provincial, e serão bem compensados todos os sacrifícios feitos até então, pelo maior desenvolvimento dado à população, agricultura e comércio.”⁴⁶⁸

Ao mesmo tempo em que trabalhava para a formação desta companhia com capitais nacionais, Andréa referiu ter recebido uma correspondência de Londres, remetida por João Diogo Sturz, Frederico Burr e Roberto Rougá solicitando o auxílio do governo provincial para a formação de uma companhia de capital misto, através da concessão de informações requeridas pelo

---

⁴⁶⁸ *Idem*, p. 33

Governo Central. Ao mesmo tempo em que anuía a este pedido, o presidente do Grão-Pará teria se empenhado em buscar nas províncias vizinhas empresários que pudessem servir como acionistas também nesta companhia sem, no entanto, lograr qualquer êxito.

Percebe-se, portanto, que já em 1838 a navegação do rio Amazonas era um tema caro ao governo paraense, que sempre enfrentou, entretanto, sérios obstáculos para o levantamento do capital privado necessário para tornar esta atividade uma realidade. Se a iniciativa privada não possuía os fundos necessários, para Andréa seria uma função do governo provincial contribuir como acionista e propulsor de tão transcendente empresa. E para isso seria necessário que a recém formada Assembléia Legislativa provincial contribuísse com a elaboração de leis que não apenas tornassem possível esta participação, mas também oferecessem à nova companhia todos os auxílios possíveis para o seu bom desenvolvimento. E era exatamente isso que Francisco José Soares de Andréa estava solicitando ao demonstrar todo seu empenho com relação à problemática da navegação, como fica claro na passagem a seguir:

*“Julgo das atribuições desta Assembléia conceder, desde já, o privilégio exclusivo que se pede, modificando, ou não, as condições propostas por aqueles empresários [Sturz, Burr e Rougá]; mas para uma companhia mista de brasileiros e de estrangeiros, tendo a sua agência principal nesta capital; embora ela seja composta pela maior parte de indivíduos das outras nações, segundo os seus estatutos; mas este privilégio somente para as águas e rios que não comunicam com as outras províncias do Império, que para isso então precisa autorização da Assembléia Geral.”*⁴⁶⁹

O poder Executivo provincial, assim como o central, ficava, portanto, na dependência da aprovação, por parte do Legislativo, das leis que concederiam à pretendida companhia os privilégios entendidos como fundamentais para sua sobrevivência. Dentro da lógica de um regime representativo de tipo federalista,

---

⁴⁶⁹ *Idem.*

cabia aos deputados provinciais o papel de conceder ao presidente da província os meios de que ele necessitava para pôr em prática seus planos, atentando sempre para o fato de que, na divisão de competências entre centro e província, se cabia a esta última as decisões sobre os meios de transportes dentro de seu território, ficavam reservadas à Assembléia Geral as decisões referentes aos meios de transporte inter-provinciais.

É este processo de negociação que acabaria atingindo seu auge com a promulgação de duas leis provinciais em maio de 1838. A primeira delas, datada do dia 8, autorizava o governo provincial a aproveitar parte do superávit financeiro para aplicações, por parte da Fazenda Provincial, em fundos da companhia que houvesse de ser criada para realização da navegação a vapor em rios do Pará⁴⁷⁰. A segunda, promulgada no dia 12, é bem mais específica. Contendo dois artigos e um total de vinte e um parágrafos, esta lei autorizava o governo provincial a conceder um privilégio de exclusividade a qualquer companhia que se formasse com o objetivo de estabelecer a navegação movida por vapor – ou “por outro qualquer agente mais poderoso que venha a descobrir-se” - nos rios, baías e enseadas da província⁴⁷¹.

As condições segundo as quais a navegação deveria ser realizada são bastante elucidativas do que o governo provincial esperava desta atividade. Primeiramente, o privilégio de exclusividade teria duração diferenciada, dependendo dos esforços que a companhia houvesse empreendido para estabelecer a navegação – seriam vinte anos para os rios então navegáveis, e trinta anos para os rios que a companhia em questão tornasse navegáveis. O prazo para início das atividades era de dois anos, dentro dos quais dois vapores deveriam ser utilizados em linhas que tocassem, no mínimo, em seis vilas escolhidas pela companhia. Ao fim de mais dois anos outros dois vapores deveriam ser alocados no serviço, com a obrigação de realizar quatro viagens seguidas entre Belém e Barra do Rio Negro (Manaus). No mesmo período, a companhia deveria designar os portos e vilas que seus vapores tocariam, com

---

⁴⁷⁰ André Cursino Benjamin, *Índice ou Repertório Geral das Leis da Assembléia Legislativa Provincial do Grão-Pará (1838-1853)*, Belém, Typographia Commercial de Antônio José Rabello Guimarães, 1854, p. 18

⁴⁷¹ *Colecção das Leis da Província do Grão-Pará*, Tomo I, Parte 1ª, Lei nº 13, de 12 de maio de 1838, pp. 61-67

a obrigação de que o fizesse com no máximo três meses de intervalo, e iniciar as obras de melhoramento dos rios que disso necessitassem. Se estas condições não fossem atendidas no prazo de mais quatro anos, a companhia perderia a exclusividade quanto às localidades e rios desprezados. Se não fossem atendidas quaisquer condições, o contrato far-se-ia nulo, e a empresa perderia o direito a quaisquer obras que houvesse realizado, e que ficariam sob posse da fazenda provincial.

Portanto, evidencia-se que uma das primeiras preocupações do governo provincial era o estabelecimento de comunicações mais fáceis com as localidades do interior, no intuito de facilitar seu governo e de tornar mais efetivo seu controle. Não pode ser outro o motivo pelo qual, uma vez estabelecido o privilégio de exclusividade, o governo não perderia o direito a ter seus próprios vapores e a usufruir dos rios provinciais – mesmo os que recebessem obras de melhorias – sem pagar quaisquer direitos à companhia contratada.

A nova navegação a vapor não poderia excluir, também, as navegações já existentes. Entretanto, os barcos particulares que usufríssem das obras de melhoria realizadas pela companhia contratada teriam de pagar uma contribuição que não poderia exceder a 3% do valor de toda a carga transportada. Ficavam, assim, garantidos os direitos dos empresários responsáveis pelos comércios regular e de regatão, muitas vezes combatido pela administração, porém indispensável para o abastecimento das localidades do interior da província.⁴⁷²

Uma vez findos os privilégios da companhia todas as suas obras ficariam pertencendo à fazenda provincial. Caso restasse, entretanto, algum privilégio decorrente de obras realizadas com a finalidade de tornar algum rio navegável,

---

⁴⁷² O comércio de regatão era realizado por pequenos empresários que compravam na capital mercadorias essenciais e as revendiam nas localidades ribeirinhas do interior da província utilizando como meio de transporte pequenos barcos a vela ou a remo. Por seu caráter informal, foi muitas vezes combatido pela administração sob alegação de que os comerciantes cobravam preços abusivos, escravizavam e abusavam das populações indígenas e não pagavam impostos. Apesar disso, muitas vezes estes comerciantes eram os únicos que atendiam às localidades de difícil acesso, como as dos igarapés, onde os barcos maiores dos comerciantes regulares não conseguiam chegar. A maior parte das acusações contra os comerciantes de regatões provinham destes comerciantes regulares, prejudicados com o que entendiam ser uma concorrência desleal.

ficava este garantido não apenas em toda a extensão do rio, mas também nos trechos existentes entre a capital da província e o seu início. Ficava garantida, ainda, a possibilidade de renovação do privilégio, mediante novas condições decorrentes de negociações a serem realizadas oportunamente.

Ao mesmo tempo em que oferecia aos interessados na navegação a vapor todos os privilégios e facilidades que estavam ao seu alcance, o governo provincial advertia-os de que qualquer outra vantagem que excedesse sua jurisdição – como diminuição de imposto sobre gêneros destinados à companhia e sobre os que entrassem no consumo das nações limítrofes, estabelecimentos de colonos, naturalização de pessoas e gêneros da companhia, concessão de terrenos, todas elas citadas textualmente na lei – deveriam ser requeridas diretamente à Assembléia Geral no Rio de Janeiro. Fica novamente clara, portanto, a preocupação por parte do governo provincial, neste momento, em tomar todos os cuidados necessários para não invadir as jurisdições privativas do governo central.

Estava dado o primeiro passo. Utilizando-se de todos os meios ao seu alcance a assembléia do Grão-Pará entendia estar oferecendo condições vantajosas para o estabelecimento de uma atividade fundamental não apenas para o desenvolvimento econômico da província mas também para a manutenção de sua unidade política, tão abalada pelos acontecimentos então em curso referentes à revolta da Cabanagem. O fato, entretanto, é que a navegação a vapor não pôde ser iniciada. Em seu discurso de abertura da Assembléia Provincial em 1839⁴⁷³, o presidente Bernardo de Souza Franco referiu que uma companhia havia sido criada para iniciar a empresa, mas que segundo decisão conjunta dos acionistas de 22 de fevereiro de 1839, a mesma estava paralisada à espera da concessão de mais isenções e privilégios por parte da Assembléia Geral, entendidas como fundamentais para o sucesso da navegação.⁴⁷⁴ Como medida paliativa, requeria aos deputados provinciais que os habilitassem com mais meios para auxiliar a companhia, ou então com os recursos necessários para o estabelecimento de uma linha com dois vapores

---

⁴⁷³ Discurso Recitado pelo Exmo. Sr. Dr. Bernardo de Souza Franco, Prezidente da Província do Pará, quando abriu a Assembléia Legislativa Provincial no dia 15 de agosto de 1839, p. 15

⁴⁷⁴ Os debates acerca desta companhia estão analisados na parte I, capítulo 1, pp. 20-60

entre Belém e a ilha de Marajó para o transporte de gado. Esta atividade era entendida como de lucros mais certos, e seu início foi apresentado como parte de uma estratégia destinada a mostrar aos empresários locais os ganhos que poderiam ter com a navegação, incentivando-os, assim, a fundar mais companhias.

O estabelecimento desta linha foi autorizado pela lei provincial nº 36 de 8 de outubro de 1839⁴⁷⁵. De acordo com seu texto, formado por seis artigos, o governo provincial ficava autorizado a contratar a navegação de dois vapores para condução de gado, passageiros e outros gêneros da ilha de Marajó até Belém, mediante a concessão de um privilégio de exclusividade válido por dez anos. Para que esta contratação fosse possível, entretanto, ficou previsto o recolhimento aos cofres provinciais dos valores referentes a todas as ações anteriormente compradas da companhia já criada em 1838 – nos termos da lei 13, de 12 de maio – devendo estes serem reinvestidos na compra de ações da companhia que se dispusesse a estabelecer a linha entre Belém e a ilha de Marajó. Finalizando o documento, a lei nº 13 foi considerada revogada.

Para João Antônio de Miranda, presidente da província entre 20 de fevereiro de 1840 e 4 de novembro do mesmo ano, esta lei significou um golpe de morte nas tentativas até então realizadas de estabelecimento da navegação a vapor no Grão-Pará e na companhia que já havia sido criada com esta finalidade, e que estava paralisada apenas aguardando decisões do poder competente (no caso, o governo central):

“Ela [a revogação da lei 13 de 12 de maio de 1838] pareceu-me absolutamente impolítica. Se existia uma associação bastante animada, que só aguardava a deliberação final do poder competente, para continuar em seus trabalhos, porque motivo desalentá-la, concorrer para a sua extinção com a revogação da lei, que lhe garantia a existência? Não seria porventura

---

⁴⁷⁵ Coleção das Leis da Província do Grão-Pará, Tomo II, Parte 1ª, Lei nº 36, de 8 de outubro de 1839, pp. 45-46

compatível, salvo alguma modificação, a continuação das duas leis?”⁴⁷⁶

Para ele, a lei de 1838 não era daquelas cuja inobservância “corrompe os bons costumes e rouba a força moral às autoridades” forçando, portanto, sua revogação. Ao contrário demonstraria, como tantas outras existentes no império no mesmo estado de inobservância, o interesse da província pelo assunto, o que justificaria sua continuidade como um convite para a continuação da companhia de navegação criada pelo general Andréia, ou então para o estabelecimento de alguma outra com outros capitais e acionistas.

Miranda retomou ainda a necessidade da província em possuir ao menos um vapor que possibilitasse comunicações mais rápidas com os pontos mais distantes enquanto as atividades da companhia não fossem iniciadas, referindo que já havia feito vários pedidos neste sentido ao governo central. Como resposta, o ministro da marinha já havia prometido dois vapores, com o objetivo de tornar a administração da região mais ágil e efetiva.

Para o presidente, entretanto, a lei 36 de 8 de outubro de 1839 não era de todo má. De fato, a navegação pretendida não apenas era desejada por Miranda como ele chegou a prometer seu apoio pessoal, mediante compra de ações, para o seu estabelecimento. Para isso, requereu o auxílio da Assembléia Provincial no sentido de acelerar as medidas que teriam de ser tomadas e de reunir mais alguns acionistas dispostos a comprar ações. Feito isso, prometia para antes do encerramento da legislatura a tomada das medidas necessárias⁴⁷⁷. Além disso, pediu também que os deputados provinciais redigissem uma representação junto à Assembléia Geral colocando-a a par do que se passava na província em termos de navegação e pedindo providências que a ajudassem. Mais uma vez, o arranjo de tipo federativo resultava necessariamente na ação conjunta de centro e província, uma vez que impunha a divisão de competências entre ambos, de modo que algumas

---

⁴⁷⁶ Discurso Recitado pelo Exmo. Sr. Dr. João Antônio de Miranda, presidente da província do Pará, na abertura da Assembléia Legislativa Provincial no dia 15 de agosto de 1840, p. 80

⁴⁷⁷ *Idem*, pp. 77-84

medidas necessárias para estimular a navegação dependiam tão somente do governo provincial, enquanto outras dependiam de decisão da Assembléia Geral. Neste caso, o caminho era mobilizar a bancada da província na Câmara e enviar a esta uma representação solicitando as medidas necessárias.

A lei nº 13 acabou não sendo restaurada como queria o presidente Miranda, no entanto ainda durante seu mandato uma outra foi promulgada com o mesmo objetivo de facilitar a navegação a vapor na província. A lei nº 70, de 28 de setembro de 1840⁴⁷⁸, formado por dois artigos e sete parágrafos, autorizava, assim como a anterior, o governo provincial a conceder um privilégio de exclusividade à qualquer companhia ou empreendedor que realizasse a navegação a vapor nos rios, baías e enseadas do Grão-Pará. Só que desta vez o período de vigência do privilégio seria consideravelmente menor, de apenas dez anos. Ao mesmo tempo, autorizava ainda o governo provincial a investir até trinta contos de réis em ações da companhia a ser criada com esta finalidade (a entrega desta quantia foi formalmente determinada através da lei nº 82, de 21 de outubro de 1840) e a nomear cidadãos aptos a representá-lo nas reuniões de acionistas. Outras medidas tendentes a favorecer a empresa, como o pedido de mais auxílios ao governo imperial, a busca de mais acionistas na província e fora dela também foram contempladas pelo texto da lei, assim como a obrigação de prestação de contas anual dos acionistas representantes do governo à Assembléia Provincial.

Não foi possível averiguar, pela ausência da documentação relativa aos debates na Assembléia Provincial, se a criação da companhia de navegação de Diogo Sturz se deu antes ou depois da promulgação da lei nº 70⁴⁷⁹, mas o fato é que esta lei serviu como o incentivo a mais que o presidente Miranda

---

⁴⁷⁸ Coleção das Leis da Província do Grão-Pará, Tomo III, Parte 1ª, Lei nº 70, de 28 de setembro de 1840, pp. 25-27

⁴⁷⁹ Foi realizada uma intensa busca nos arquivos e bibliotecas de Belém pelos anais da Assembléia Legislativa Provincial que, imaginamos, poderiam enriquecer sobremaneira esta pesquisa. No entanto, a informação que recebemos é de que esta documentação se perdeu em um incêndio ocorrido no prédio da assembléia na década de 80 do século XX, de forma que fomos forçados a prescindir de sua presença neste trabalho. Foi tentado, como medida substitutiva, buscar novas fontes que nos permitisse vislumbrar os debates existentes na capital paraense no século XIX no Instituto Histórico e Geográfico do Pará que, entretanto, estava fechado para reformas do prédio, com a documentação inteiramente inacessível e sem qualquer previsão de reabertura.

tanto pediu em seu discurso à assembléia provincial em 1840. De fato seu sucessor, Bernardo de Souza Franco, no discurso de abertura da legislatura provincial de 1841⁴⁸⁰, já referia a grande expectativa que rondava o início das atividades da companhia, principalmente devido ao fato de que vários privilégios relacionados ao comércio internacional intentado por Sturz já haviam sido concedidos pela Câmara dos Deputados no Rio de Janeiro, removendo um sério obstáculo até então encontrado para a efetivação da empresa:

“Uma empresa se tenta, srs., que pode dar à província impulso grandioso, e elevá-la, e o Amazonas todo à prosperidade de que é suscetível, e é esta a Companhia de Navegação por Vapor, empreendida pelo cidadão Diogo Sturz de cuja habilidade e ativo zelo se pode esperar todo o empenho. Tenta ele não só navegar o Amazonas todo e conduzir nas barcas de vapor seus produtos a esta cidade, como que entrar pelo território das nações confinantes, levar-lhes os produtos da província, e os que do estrangeiro precisar, sedo trazidos da Europa, e despachados nesta cidade como para reexportação, e conduzir de volta os produtos daquelas, para o que tudo pede privilégios, e os conseguiu já da Câmara dos srs. Deputados, no que o coadjuvei quanto estive em meu poder.”⁴⁸¹

Ainda que a Câmara tivesse concedido estes privilégios o Senado os recusaria, em um embate de projetos distintos para o desenvolvimento da região amazônica que seria resolvido apenas vinte e três anos depois, e no qual encontrariam novamente eco, ainda que acabassem não sendo atendidos, os apelos do governo provincial. A presidência da província, em 1841, estava sendo exercida por um membro da elite local, que viria a ser eleito deputado geral pelo Pará em diversas oportunidades, seria nomeado ministro em dois gabinetes e que, portanto, tornar-se-ia uma voz deste grupo social e de suas demandas na Corte do Rio de Janeiro.

Outra consequência da lei nº 70 foi a promulgação, pelo presidente Rodrigo de Sousa da Silva Pontes, da portaria de 23 de janeiro de 1843,

⁴⁸⁰ Discurso Recitado pelo Exmo. Sr. Dr. Bernardo de Souza Franco, presidente da província do Pará, na abertura da Assembléia Legislativa Provincial no dia 14 de abril de 1841, pp. 37-38

⁴⁸¹ *Idem*, p. 37

segundo a qual o governo provincial concedia a Joaquim Francisco Danin um privilégio de exclusividade por dez anos para o estabelecimento da navegação a vapor em todos os rios do Grão-Pará⁴⁸². Entre as condições do privilégio, o primeiro era que o empresário deveria instituir uma companhia no intervalo de um ano a contar da data da concessão do privilégio para o início das atividades. No entanto, como uma tentativa de evitar as dificuldades decorrentes da necessidade de reunião dos fundos necessários para a fundação de uma companhia, ficava garantida a possibilidade de o privilégio ser usufruído diretamente pelo empresário, desde que no prazo de três meses após a concessão do privilégio ele iniciasse uma linha regular com pelo menos um barco a vapor que, partindo de Belém, realizasse ao menos uma viagem a cada oito dias para alguns portos da ilha de Marajó e para a vila de Cametá.

Como auxílio secundário, ficava instituído que o Tesouro Provincial seria um dos acionistas da companhia a ser criada, através do investimento inicial de quinze contos de réis realizado assim que as circunstâncias o permitissem. Além disso, no momento em que um segundo vapor começasse suas atividades o governo se comprometia a investir outros quinze contos, dobrando assim sua participação acionária. É interessante perceber que, mesmo que a companhia não fosse criada, hipótese considerada pela portaria, o auxílio ainda assim ficava garantido, desde que o governo pudesse nomear duas pessoas de confiança para exercer a administração das linhas de vapores estabelecidas. Uma vez criada a companhia após a introdução das linhas de navegação iniciais, o privilégio seria automaticamente transferido para ela, assim como a propriedade dos vapores utilizados, devendo Danin ser indenizado através de ações ou de outro modo qualquer pelos investimentos iniciais realizados. Uma vez iniciadas as atividades de navegação, o privilégio perderia sua validade se, depois de introduzidos dois vapores seu número fosse reduzido por um intervalo maior que um ano ou se, após iniciada a navegação, ela fosse totalmente interrompida por um prazo maior que seis meses.

---

⁴⁸² Coleção das Leis da Província do Grão-Pará, Tomo VI, Parte II, Portaria de 23 de janeiro de 1843, pp. 2-4

Esta portaria, elaborada expressamente em conformidade com a lei nº 70 e utilizando-se das prerrogativas que ela garantia ao Poder Executivo provincial, pode ser entendida como uma das mais bem acabadas tentativas de driblar as dificuldades até então encontradas para o estabelecimento da navegação a vapor na província do Grão-Pará. Evitando as alegações acerca da dificuldade de reunião de capitais no volume necessário para a criação de uma companhia de navegação, ficava garantida a possibilidade de o privilégio ser mantido mesmo que Danin mantivesse sozinho as linhas de navegação. Evitando as alegações de que investimentos iniciais demasiadamente pesados eram necessários para o início da empresa, ficava garantido que o governo seria um dos primeiros acionistas, investindo um montante considerável assim que tivesse os recursos necessários. E isso mesmo que uma companhia não chegasse a ser criada. Ficava explicitado, mais uma vez, todo o empenho do governo provincial em garantir a introdução de uma atividade entendida como fundamental para o desenvolvimento de toda a região.

Entretanto, mesmo com os privilégios, auxílios e expectativas em torno do início da navegação, ainda não seria desta vez que as águas da província seriam visitadas regularmente por barcos movidos a vapor. No discurso de abertura da sessão da Assembléia Provincial em 1844 o presidente Manoel Paranhos da Silva Velloso voltou ao tema da navegação, em termos bem menos otimistas que seus antecessores⁴⁸³. Em sua fala, o presidente referiu as dificuldades de comunicações em uma província de imenso território e cujo comércio e transporte eram realizados apenas por canoas, igarités e escunas. Para ele, seria de enorme importância o estabelecimento de linhas regulares de vapores na província o quanto antes, para minorar tais dificuldades e provocar o incremento da agricultura, indústria e comércio. Como dificuldades para o estabelecimento desta medida o presidente apontou a “falta do espírito de associações e empresas” e as conseqüências para a província decorrentes da Cabanagem, que teria afugentado investidores e tornado raros, e portanto caros, os capitais disponíveis para quaisquer atividades. Mesmo com todas

---

⁴⁸³ Discurso Recitado pelo Exmo. Sr. Desembargador Manoel Paranhos da Silva Velloso, presidente da província do PA, na abertura da Primeira Sessão da Quarta Legislatura da Assembléia Provincial, no dia 15 de agosto de 1844, pp. 61-62

estas dificuldades o presidente lembrou que a companhia estabelecida por Diogo Sturz e outros empresários ainda estava de pé, paralisada entretanto á espera de resoluções do Senado tendentes a conceder-lhe alguns privilégios indispensáveis para seu sucesso. Como visto, as discussões no Senado acerca deste projeto foram difíceis, e embora tivessem durado apenas quatro dias o projeto ficaria estacionado, à espera de informações do governo sobre o assunto por vinte e três anos, até ser definitivamente rejeitado em 1864⁴⁸⁴. Para Velloso, entretanto, seria interessante que da parte da província fosse demonstrado interesse e simpatia pela empresa, em uma indicação de que, talvez, sua existência não fosse uma unanimidade também entre os deputados provinciais.

*“(...) mas lembro-me que no Senado existe a anos uma resolução relativa a uma empresa, de que eram diretores Nuno Nery de Carvalho, Joaquim Antônio Pinheiro, e o prestante cidadão João Diogo Sturz que tantos esforços tem feito para dar impulso a muitos ramos da nossa agricultura, indústria, comércio e navegação, e que se comprometiam a lançar dois barcos de vapor nas águas do Amazonas dentro do período de dois anos e mediante certas condições e privilégios; e que seria muito conveniente que da parte desta província se mostrasse interesse e simpatias por semelhante empresa, e que mesmo se dirigissem petições e representações para que se lhe desse impulso, e andamento.”*⁴⁸⁵

Mesmo com todo o empenho do governo provincial em oferecer todas as facilidades que estavam ao seu alcance, as companhias de navegação de Diogo Sturz e de Joaquim Francisco Danin acabaram nunca saindo do papel. Embora não tivesse sido definitivamente rejeitada antes de 1864, a demora do governo imperial em repassar as informações pedidas pelo Senado para continuar a discussão demonstra que, da parte do poder central, não havia interesse em que a companhia existisse. Segundo a lógica do regime de tipo

---

⁴⁸⁴ Ver pp. 59-60

⁴⁸⁵ Discurso Recitado pelo Exmo. Sr. Desembargador Manoel Paranhos da Silva Velloso, presidente da província do PA, na abertura da Primeira Sessão da Quarta Legislatura da Assembléia Provincial, no dia 15 de agosto de 1844, p.62

federativo, onde as esferas local e central do poder devem agir conjuntamente para atingir os objetivos comuns, isto foi o suficiente para sepultar as pretensões dos empresários em conseguir privilégios para estabelecer linhas regulares de vapores no Amazonas.

Passaram-se mais quatro anos até a navegação a vapor voltar a ser um dos temas contemplados pelo Executivo provincial em seus discursos de abertura da Assembléia Legislativa. Em 1848 o presidente Jerônimo Francisco Coelho informou aos deputados que, como solução provisória até a chegada de um vapor que havia requerido ao governo central, estava utilizando-se de um dos navios da Força Pública em uma linha regular pelo rio Amazonas até a cidade de Barra do Rio Negro – atual Manaus – com escalas em portos intermediários⁴⁸⁶.

O quadro pintado por esta descrição não é dos mais animadores. Após anos de tentativas frustradas do governo provincial em instituir a navegação a vapor no Grão-Pará, entre outras coisas como uma forma de tornar sua autoridade nas áreas distantes mais efetiva, o governo demonstrou ter entregado os pontos e passou a adotar as estratégias que estavam ao seu alcance. A utilização de um vapor da polícia provincial em uma linha regular não passa outra imagem que a do desespero de um poder que precisa se fazer respeitar e não possui todos os meios adequados para isso.

O ano de 1849 pareceu mais risonho ao presidente paraense. O governo imperial havia cumprido sua promessa anteriormente referida, enviando o vapor *Thetis* ao porto de Belém, onde deveria ficar estacionado a serviço do governo provincial⁴⁸⁷. Esta decisão, como se verá adiante, era parte de uma política mais ampla de criação e equipagem, pela marinha imperial, de Estações Navais destinadas a reforçar a presença do governo e a segurança do litoral brasileiro. O vapor *Thetis*, entretanto, recebia dentro deste contexto

---

⁴⁸⁶ Falla dirigida pelo Exmo. Snr. Conselheiro Jerônimo Francisco Coelho, Presidente da Província do Grão-Pará, á Assembléia Legislativa Provincial na Abertura da Sessão Ordinária da Sexta Legislatura no dia 1º de Outubro de 1848, pp. 13-14

⁴⁸⁷ Falla dirigida pelo Exmo. Snr. Conselheiro Jerônimo Francisco Coelho, Presidente da Província do Grão-Pará, á Assembléia Legislativa Provincial na Abertura da Segunda Sessão Ordinária da Sexta Legislatura no dia 1º de Outubro de 1849, p. 10

uma designação diferente, pois o ministro da Marinha havia expressamente ordenado que o governo paraense tivesse prioridade sobre seu uso.

O comércio neste ano estava em ótima situação, tendo sido a exportação provincial a maior desde 1845, apresentando números muito mais elevados que os da importação e colocando o Grão-Pará no rol das “províncias comerciais e produtoras do Império”⁴⁸⁸. Se o comércio aumentava, novamente voltava à ordem do dia o tema da navegação a vapor, conjugado, entretanto, ao da colonização de regiões da província até então despovoadas. No relatório entregue pelo presidente Jerônimo Francisco Coelho ao seu vice em agosto de 1850, foi referida a criação, em 15 de outubro de 1849, da colônia Santa Tereza do Tocantins, nas margens do rio de mesmo nome, seguindo a ordens de um aviso emitido pelo governo central. Entre novembro e março de 1850, entretanto, três epidemias seguidas “de febres” atingiram a colônia causando grande mortandade e o abandono da região. Mesmo com o malogro desta tentativa, os colonos sobreviventes foram divididos em dois grupos, um destinado a fundar a colônia de São João de Araguaia, nas margens do rio de mesmo nome, e a outra a repovoar a então decadente colônia Pedro II. Para além disso, havia sido deixado a cargo do comandante militar da comarca do Rio Negro a fundação de uma terceira colônia na região do alto Rio Branco, demonstrando o interesse do governo central em povoar e colonizar a região norte do país⁴⁸⁹.

A provável causa deste súbito interesse talvez nem fosse o estado próspero do comércio provincial, mas sim a notícia, chegada em janeiro de 1850, de que haveriam três navios de guerra franceses estacionados no Amapá, ferindo o acordo de fronteiras fixado entre os dois países em 1841, e que determinava que a área em litígio deveria permanecer desocupada por ambos até a assinatura de um tratado definitivo de limites. Em resposta, o presidente Jerônimo Francisco Coelho teria enviado para a região um brigue de guerra para verificar a informação e cobrar esclarecimentos do governo

---

⁴⁸⁸ *Idem*, pp. 109-112

⁴⁸⁹ Relatório feito pelo Exmo. Snr. Conselheiro Jerônimo Francisco Coelho, presidente desta província, e entregue ao 1º vice presidente em exercício, o Exmo. Snr. Dr. Ângelo Custódio Corrêa, no dia 1º de Agosto de 1850, pp. 17-20

estabelecido em Caiena, Guiana Francesa. O governador de Caiena teria informado que os barcos franceses eram apenas de observação e não tinham pretensão alguma de quebrar os acordos anteriormente estabelecidos. Haviam sido mandados ao Amapá devido a rumores de que o governo paraense iria ocupar a região, quebrando o acordo binacional já referido. Após esclarecimentos de parte a parte, os navios franceses foram retirados e a questão ficou resolvida⁴⁹⁰. A questão das fronteiras no norte do império, entretanto, causava profunda preocupação no governo central, razão pela qual este teria aumentado seu interesse em ocupar efetivamente a região.

Na mesma época, uma série de ofícios, que será analisada adiante, trocados entre os governos provinciais de Goiás e Grão-Pará referiam a fundação de dois presídios ou quartéis militares nas margens do rio Araguaia, como uma forma de facilitar a comunicação entre as províncias. A navegação neste rio, entretanto, estaria muito complicada pela ausência de pontos intermediários no caminho, motivo pelo qual era requerido o auxílio do governo paraense em remover este obstáculo⁴⁹¹. O governo imperial, ainda, havia notificado a nomeação do tenente coronel de engenheiros Manoel Estanislau de Castro Cruz para dirigir a exploração das cachoeiras do rio Tocantins e as obras ali necessárias para melhorar sua navegação⁴⁹².

A lei 586, promulgada em 6 de setembro de 1850 representa, assim, o auge de um nítido processo de valorização da região norte por parte dos poderes Legislativo e Executivo centrais, ao prever a contratação e subvenção de uma companhia que se dispusesse a navegar o rio Amazonas, após anos de tentativas frustradas do governo provincial em fazê-lo. A consequência foi a criação da Companhia de Navegação de Irineu Evangelista de Souza e o início das linhas regulares de vapores na região. Nada mais seria igual na região amazônica. Mas isso não fez com que o governo paraense deixasse de contratar, por conta própria, serviços de navegação a vapor mais conformes com seus interesses e necessidades.

---

⁴⁹⁰ *Idem*, pp. 53-56

⁴⁹¹ *Idem*, pp. 20-22

⁴⁹² *Idem*, p. 22

1.2. Auxílios do governo central

Os administradores da província do Grão-Pará viam com clareza que, sem um transporte rápido, barato e eficiente entre a capital e os pontos mais distantes do interior ficava muito difícil fazer-se respeitar e manter qualquer tipo de controle sobre estas regiões. A província paraense respondia, sozinha, por mais de um terço do território imperial e a Cabanagem já havia mostrado de forma traumática o risco que se corria com o não estabelecimento de comunicações capazes de encurtar as longas distâncias. A fuga de combatentes para regiões do interior fora do controle governamental acabou tornando-se uma norma durante o conflito, dificultando sobremaneira a sua repressão e aumentando em demasia sua duração.

Durante as décadas de 1830 e 1840 esta percepção tornou-se clara com as repetidas tentativas de estabelecimento da navegação a vapor na província utilizando-se de capitais particulares. Nenhuma delas, como vimos, redundou em êxito. Restou então ao governo provincial lançar mão dos meios que tinha à disposição para fazer-se efetivo, e a utilização de navios da Força Pública no final dos anos 1840 foi uma das diversas estratégias utilizadas neste sentido. No caso do Grão-Pará a marinha imperial teria um papel decisivo no fornecimento dos poucos vapores de que a província dispunha durante este período. Assim sendo, esta pesquisa não estaria completa sem uma análise de como o governo provincial pôde – ou não - lançar mão destas embarcações em momentos de extrema necessidade, e de como o governo central reagia às constantes requisições de mais meios de transporte para a região norte do país.

Para esta análise, será utilizada a extensa pesquisa documental empreendida por Vera B. Alarcón Medeiros para a elaboração de sua tese de doutorado, *Incompreensível Colosso – A Amazônia no início do Segundo Reinado (1840-1850)*, defendida na Universidade de Barcelona no ano de 2006. Em um dos capítulos de sua obra a autora procurou analisar as

estratégias do governo provincial paraense para conseguir meios mais rápidos de transporte antes do estabelecimento das linhas de vapor da companhia do barão de Mauá, utilizando principalmente os ofícios e avisos trocados entre o presidente da província e o ministro dos negócios da marinha.

Várias eram as dificuldades enfrentadas pelo governo provincial para manter uma flotilha grande o suficiente e em boas condições para realizar as comunicações com as regiões mais distantes do interior. Entre estas, as condições naturais representavam apenas mais um obstáculo, pois forçavam a troca constante das embarcações para que pudessem ser arrumadas e retornassem ao serviço em boas condições. O presidente José Thomas Henriques referiu isto em um ofício de 1843, no qual afirmou que os barcos na província tinham de ser substituídos anualmente, uma vez que quanto mais tempo permanecessem na província mais rápido se deteriorariam,

“não só por influência particular das águas do Amazonas como pela malignidade de um inseto denominado Turú, que aqui há, e que danifica os navios apesar de toda diligência em contrário”⁴⁹³.

É fácil imaginar que dificilmente este prazo era cumprido, como fica comprovado pela própria documentação, o que fazia com que os poucos barcos disponíveis a serviço do governo provincial rapidamente apresentassem avarias e se mostrassem impróprios para o uso. De fato, como refere Medeiros, esta se tornaria uma das maiores preocupações presentes na troca de correspondências entre os governos provincial e central, sendo que na maioria dos casos houve uma nítida preocupação do governo imperial em atender aos apelos dirigidos, o que, de fato, demonstra o reconhecimento da importância da navegação para a província do Grão-Pará.

O presidente Bernardo de Souza Franco, em um de seus ofícios remetidos para a Corte, nos dá uma noção exata do estado da flotilha paraense

---

⁴⁹³ Apud Vera B. Alarcón Medeiros, *Incompreensível Colosso – a Amazônia no início do Segundo Reinado (1840-1850)*, Tese de doutorado defendida na Universidade de Barcelona, 2006, p. 50

durante a década de 1840, ao descrever seu estado exato no exercício fiscal de 1841:

“(...) informo a V. Exa., que existe nesta Província huma Curveta, hum Brigue, dous Pataxos, trez Escunas, huma Barca, hum Hiata, e hum Cuter em serviço, ao todo dez embarcações, das quais quatro ou cinco estão em bom estado, e as mais precisando fabrico, ou apenas capazes de serviço, que se faz [?] morto, por que são Embarcações que estão no estragado serviço desta Província a cinco para seis annos.

Existem alem destas, mais oito Embarcações, (...); e são quatro condenadas, e que não são capazes de mais conserto; trez que estão em conserto, mas o precizão muito radical, e quase faze-las de novo, que trato com urgência, e uma a Escuna Porto Alegre que não sei como está e espero monção para a fazer descer do Amazonas.”⁴⁹⁴

Se for tomada em consideração a extensão da província do Grão-Pará na década de 1840, antes, portanto, do desmembramento da comarca do Rio Negro, ver-se-á que mesmo que as dezoito embarcações à disposição estivessem em bom estado seriam apenas suficientes para se fazer sentir a presença da autoridade nos locais mais distantes. Quando diz, portanto, que destas embarcações apenas “quatro ou cinco” estão em bom estado e de uma não se tem ainda notícia, estando as demais ou totalmente condenadas ou necessitando de reparos urgentes, Souza Franco apresenta uma situação calamitosa para a autoridade provincial, cuja dependência deste meio de transporte era universalmente reconhecida.

Não se pode esquecer, entretanto, que o documento produzido pelo presidente do Grão-Pará tinha um objetivo bem definido – conseguir mais recursos para o transporte fluvial oficial na província – e que, portanto, existe a possibilidade de que estivesse exagerando as dificuldades para sensibilizar

---

⁴⁹⁴ Ofício do presidente da provincial do Grão-Pará, Bernardo Souza Franco, ao ministro e secretário dos Negócios da Marinha, Marquês de Paranaguá, em 26 de outubro de 1841. Arquivo Nacional. Fundo: Série Marinha. Correspondência recebida do governador da província do Grão-Pará 1841-1843 [XM106]; Apud: Vera B. Alarcón Medeiros, *op. Cit.*, p. 52

seus interlocutores. Como se verá adiante, essa prática era utilizada no século XIX como uma estratégia para tentar impressionar o governo central fazendo, portanto, com que ele maximizasse o auxílio prestado à província⁴⁹⁵.

Mesmo tendo isto em mente, fica claro que a situação estava complicada, e que providências eram necessárias. O governo provincial, para tomá-las, agiu em duas frentes: por um lado, buscou incentivar a formação de companhias de navegação. Por outro, requisitou ao governo central embarcações para substituição das avariadas e recursos para conserto das já existentes. Ambas as medidas começaram a ser tomadas em 1838, quando o presidente Francisco José de Souza Soares de Andréa aproveitou um documento no qual teria de se posicionar acerca da elevação da comarca do Alto Amazonas à província para lembrar o governo central da necessidade de se aparelhar o governo provincial com vapores que pudessem facilitar sua administração:

*“As distâncias são tanto maiores (quando se trata de Administração) quanto mais tempo se levar em percorrer o espaço de um lugar a outro: isto posto que menos tempo se gastar mais curto será o espaço; então convém mais pôr à disposição deste governo, huma ou duas barcas a vapor (...). com este auxílio o Presidente mesmo poderá deixar a Capital por 15 ou 20 dias e chegar a extremidade da província, e providenciar diretamente a tudo.”*⁴⁹⁶

O primeiro vapor chegaria apenas dois anos após o pedido, em 1840, como resultado de um contrato celebrado entre o governo imperial e a Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor, com o objetivo de realizar o transporte de cargas e passageiros entre os portos do Rio de Janeiro e de

⁴⁹⁵ Ver parte II, item 2.2, pp. 317-325

⁴⁹⁶ Ofício do presidente da província do Grão-Pará, Francisco José de Souza Soares de Andréa, ao ministro e secretário dos Negócios do Império, Bernardo Pereira de Vasconcellos, em 7 de setembro de 1838. Arquivo Nacional. Fundo: Ministério do Império. Correspondência dos Presidentes da Província do Pará 1840 [IJJ9 110-A, pp. 234-236]; in: Vera B. Alarcón Medeiros, *op. Cit.*, p. 54

Belém.⁴⁹⁷ Ou seja, o barco em questão não adentrou as águas fluviais da província, limitando-se tão somente ao porto da capital paraense.

Soares de Andréa provavelmente sabia da dificuldade em ver atendidos seus apelos, mas sabia também que a administração não se faria efetiva sem estas medidas, condicionando a resolução de todos os problemas do Grão-Pará ao estabelecimento de linhas de navegação a vapor nos rios do seu interior:

*“Para a navegação destes Rios são precisos Barcos a Vapor. Estou tão persuadido da vantagem que se tirará de os introduzir quanto antes nesta Navegação, que estive tentado a propol-os a V. Excia. como suficiente meio para emendar todas as desgraças desta Província.”*⁴⁹⁸

A dificuldade nas comunicações, as grandes distâncias a serem percorridas com demanda de um tempo precioso que os presidentes nem sempre supunham possuir, poderiam dar margem a problemas mais sérios para o governo central. Assim, em 1840, quando corriam notícias de que uma parte do território do Cabo do Norte se encontrava ocupada por tropas francesas, e o governo imperial requereu que o presidente João Antônio de Miranda se dirigisse à região para verificar o ocorrido, este teria argumentado que a grande distância a ser percorrida demandaria um longo período de ausência da capital, o que lhe parecia profundamente problemático. Da mesma forma, em 1842, quando os temores eram relativos a um possível avanço de tropas britânicas sobre a região do Pirara, no alto Rio Branco, então em disputa entre os dois países, o presidente Rodrigo de Souza Pontes voltou a trocar correspondências com o governo central com o objetivo de convencê-lo a

---

⁴⁹⁷ O contrato foi autorizado pelo decreto nº 89, de 12 de outubro de 1839. O primeiro contrato foi firmado em 3 de fevereiro de 1840, tendo sido renovado em 1842 e em outras ocasiões ao longo da década de 1840. Vera B. Alarcón Medeiros, *op. Cit.*, p. 56, nota 13

⁴⁹⁸ Apud Vera B. Alarcón Medeiros, *op. Cit.*, p. 55

renovar e reforçar as defesas do Império nas fronteiras do Grão-Pará, tornando sua administração mais efetiva na região.⁴⁹⁹

As distâncias a serem percorridas eram tão grandes, e as notícias sobre o que acontecia na capital da província levavam tanto tempo para chegar aos confins do interior, que havia margem para algumas situações curiosas, como as referidas pelo presidente Miranda em um ofício de 1840:

*“Há lugares, Exm. Snr. em que ainda hoje talvez se supponha, que o general Andréa governa a província! O missionário do rio Pirara suppunha, que o Rio Negro constituía uma Província.”*⁵⁰⁰

A troca de presidentes havia ocorrido alguns meses antes da data do ofício. O Rio Negro havia perdido sua autonomia durante o processo de ruptura política com Portugal, mas as comunicações eram tão difíceis, as notícias corriam tão lentamente no interior da província e a administração provincial mostrava-se tão diluída em suas fronteiras que distorções como as apresentadas não apenas deviam ser possíveis, como mesmo bastante comuns em meados do século XIX.

O governo central sabia disso. E sabia também dos riscos que corria deixando uma porção tão grande do seu território em situação de quase abandono como narravam os presidentes do Grão-Pará. Por conta disso, empreendeu esforços no sentido de atender, dentro das suas possibilidades, aos pedidos enviados de Belém. Neste sentido, em agosto de 1842 o ministro da Marinha, Francisco Villela Barbosa (marquês de Paranaguá), enviou ao presidente Pontes um aviso no qual anunciava o envio, em breve, de um brigue e duas embarcações pequenas para substituírem algumas das que estivessem avariadas na província. A resposta positiva vinha três meses após o início dos

---

⁴⁹⁹ *Idem*, pp. 56-57

⁵⁰⁰ Ofício do presidente da província do Grão-Pará, João Antônio de Miranda, ao ministro e secretário dos Negócios Estrangeiros, Caetano Maria Lopes da Gama, em 21 de maio de 1840. Arquivo Histórico do Itamaraty. Fundo: Correspondência do presidente da província do Grão-Pará com o ministro e secretário dos Negócios Estrangeiros 1825-1841 [308-04-01], in: Vera B. Alarcón Medeiros, p. 57

pedidos realizados pelo governo provincial, e ocorria em situação penosa para o governo imperial, uma vez que ainda se encontrava às voltas com a guerra civil no Rio Grande do Sul, que lhe ocupava quase todas as atenções e grande parte dos recursos disponíveis, com a revolta liberal desencadeada em São Paulo e Minas Gerais e com a necessidade de manter forças navais no rio da Prata em razão do enfraquecimento das relações diplomáticas com Rosas.⁵⁰¹ Este fato não deixa de atribuir ainda mais significado ao envio dos barcos ao extremo norte do Império.

A medida anunciada pelo governo central não resolveria, segundo o presidente Pontes, as dificuldades da província com relação à navegação⁵⁰². Mas atenuaria a situação, além de demonstrar uma grande propensão do governo imperial, como notou Medeiros, em lançar mão dos meios possíveis para dotar o norte de comunicações mais eficientes. As razões para tal esforço são evidentes. O Grão-Pará, como dito acima, ocupava mais de um terço do território imperial, e constituía-se em uma região parcamente povoada, o que deixava amplas margens para contrabandos, fugas de criminosos e escravos, entre outras coisas, como já havia sido provado pela Cabanagem. As fronteiras com os diversos vizinhos ainda não estavam definidas, requerendo do governo central negociações difíceis, inclusive com duas das maiores potências da época – Inglaterra e França – que periodicamente ameaçavam avançar por sobre as fronteiras amazônicas e tomar para si os territórios que entendiam lhes pertencer. Ao mesmo tempo, tornavam-se cada vez mais numerosos os boatos, vindos dos Estados Unidos, acerca de aventureiros e empreendedores das mais diversas espécies interessados em explorar a todo custo o vale do rio Amazonas, mesmo que para isso fosse necessário ignorar completamente a proibição da entrada de navios estrangeiros nas águas daquele rio. Cabia ao governo central, portanto, continuar agindo na região sul sem descuidar, entretanto, da região norte, invocando a famosa figura do deus romano Jano, que graças a seu arquétipo bifronte agia tão bem em situações semelhantes.

⁵⁰¹ Vera B. Alarcón Medeiros, *op. Cit.*, pp. 58-59 e 63

⁵⁰² Ofício do presidente da província do Grão-Pará, Rodrigo de Souza da Silva Pontes, ao ministro e secretário dos Negócios da Marinha (interino), José Clemente Pereira, em 31 de outubro de 1842. Arquivo Nacional. Fundo: Série Marinha. Correspondência recebida do governador da província do Grão-Pará 1841-1843 [XM 106] in: Vera B. Alarcón Medeiros, *op. Cit.*, 61-62

Ao mesmo tempo em que precisava combater a guerra civil no Rio Grande do Sul e reforçar sua presença na região do rio da Prata, não podia se esquecer também das questões pendentes na região amazônica.

O governo imperial possuía um plano para o fortalecimento da região norte, elaborado pelo capitão-tenente Sebastião Roque da Cunha, e o enviou ao presidente Pontes em uma de suas correspondências⁵⁰³. O objetivo deste plano era orientar a presidência da província e racionalizar os recursos navais lá existentes. Segundo o capitão-tenente, doze embarcações seriam suficientes para tornar mais efetiva a administração do governo provincial. Destas, duas grandes e quatro pequenas deveriam ficar estacionadas em Belém, sendo que às duas maiores deveriam caber os serviços do porto (registro, dar salvas nos dias de gala, saudar embarcações estrangeiras, etc.). Destas, uma deveria ficar constantemente no porto da capital e a outra deveria fazer cruzeiros periódicos entre o Maranhão e Caiena, sendo esta estratégia entendida como a única forma de se conservar melhor as embarcações de grande porte, constantemente castigadas pelas condições específicas da província referidas acima. As quatro embarcações menores deveriam ficar encarregadas de navegar no entorno da capital ao longo dos rios Guajará, Guamá, Mujú, Capim, Acará, Cametá e até a ilha de Marajó, Breves e Macapá, além de outros lugares que a presidência julgasse conveniente.

Os seis barcos restantes deveriam ficar no rio Amazonas. Duas no Alto Amazonas (uma em Manaus, com a missão de visitar as povoações deste rio, do Solimões e do rio Negro, e outra em Luzéia com a incumbência de navegar o rio Madeira). No Baixo Amazonas ficariam as outras quatro embarcações: duas no porto de Santarém (centro de reunião das forças do Amazonas), uma navegando o rio Xingu e a outra o rio Preto. Segundo Roque da Cunha o ideal seria que as embarcações do Alto e do Baixo Amazonas fossem rendidas (substituídas) a cada seis meses, sendo que as de Belém deveriam substituir as do interior a cada ano. Ora, conforme Souza Franco havia referido apenas

---

⁵⁰³ Aviso do ministro e secretário dos Negócios da Marinha, Marquês de Paranaguá, ao presidente da província do Grão-Pará, em 13 de agosto de 1842. Contém anexos do chefe da Divisão encarregado do Quartel General da Marinha, Frederico Mariath e do capitão-tenente, Sebastião Roque da Cunha. Arquivo Público do Estado do Pará. Fundo: Documentação do governo. Avisos do Ministério do Império 1842 [1154], in: Vera B. Alarcón Medeiros, *op. Cit.*, pp. 59-61

um ano antes apenas “quatro ou cinco” embarcações encontravam-se em bom estado na província, o que tornava a execução deste planejamento praticamente impossível, ao menos sem um bom auxílio do governo central que, embora estivesse disposto a cooperar dentro de suas possibilidades, não possuía meios suficientes para resolver completamente a questão da navegação no Grão-Pará. Assim, a resposta do presidente Silva Pontes não poderia ser diferente da que ele efetivamente enviou ao ministro da Marinha após acusar o recebimento das instruções:

“Se pois não se adopta desde já a distribuição das forças navaes da Província do Pará, como indica o Capitão Tenente Sebastião Roque da Cunha, provêm isso de não serem essas forças acomodadas ao desempenho da indicada distribuição.”⁵⁰⁴

No final de 1842, o governo imperial garantiria a permanência de um vapor na província do Pará, como uma medida destinada a minorar os problemas resultantes da falta de barcos na região. Se considerarmos, com Medeiros, que neste momento o país contava com apenas cinco vapores armados, “sendo que um (Urânia) se encontrava no porto da capital; dois (Cassiopea e Fluminense), no Rio Grande do Sul, dos quais um se encontrava estacionado servindo na campanha de pacificação, e o outro em comissão, ou seja, em caráter temporário; um (Amélia) destinado aos portos do Sul e outro (Guapiassú), aos portos do Norte, ambos, igualmente em comissão”⁵⁰⁵, ter-se-á uma idéia da importância desta medida. Seria precisamente o vapor Guapiassú que deveria ficar estacionado no porto de Belém, privando os demais portos nortistas do Maranhão e Piauí, entre outros, de sua presença enquanto lá estivesse. Somente neste ano, portanto, quatro embarcações foram destinadas pelo governo central à região amazônica, sendo que um era movido a vapor, um exemplar da mais alta tecnologia de transportes presente no momento. O

⁵⁰⁴ Ofício do presidente da província do Grão-Pará, Rodrigo de Souza da Silva Pontes, ao ministro e secretário dos Negócios da Marinha (interino), José Clemente Pereira, em 31 de outubro de 1842. Arquivo Nacional. Fundo: Série Marinha. Correspondência recebida do governador da província do Grão-Pará 1841-1843 [XM 106], in: Vera B. Alarcón Medeiros, *op. Cit.*, pp. 62

⁵⁰⁵ Vera B. Alarcón Medeiros, *op. cit.*, pp. 64-65

governo imperial realmente estava preocupado com a questão da navegação na região amazônica.

O vapor Guapiassú ficaria a serviço exclusivo do governo paraense por pouco tempo. Em 2 de outubro de 1843 o governo central elaborou o decreto nº 326, que reorganizava as forças navais do país através da criação de estações navais ao longo da costa. Este tempo de menos de um ano em que o vapor serviu exclusivamente à província do Grão-Pará, entretanto, foi bastante proveitoso, e mesmo após o decreto o Guapiassú continuou a ser o único vapor da Armada Imperial a navegar o rio Amazonas.⁵⁰⁶

A nova política imperial desagradou aos presidentes de província – inclusive o do Grão-Pará – pois lhes tirou quase toda a autoridade que possuíam sobre os navios até então considerados estacionados nos portos sob sua jurisdição. Segundo a nova organização, seriam criadas três estações navais que deveriam abranger todo o litoral brasileiro – estações do Norte, do Centro e do Sul. Todos os barcos estacionados nas províncias passariam a constituir a frota da respectiva estação naval, e ficariam sob as ordens de um comandante em chefe da estação, a quem caberia decidir sobre os serviços e áreas de atuação das embarcações. Segundo o decreto 326, estas poderiam ficar a serviço das presidências apenas em missões destinadas a manter a ordem das províncias, e ainda assim estando esta possibilidade sujeita à decisão do comandante da estação naval.⁵⁰⁷

A situação não poderia deixar de criar conflitos entre a presidência do Grão-Pará e o comando da estação naval do Norte, e no mesmo ano e em 1844 foram feitas solicitações ao governo central de pequenos vapores que pudessem ficar exclusivamente a serviço do governo provincial, realizando as comunicações no rio Amazonas. Entretanto, o contexto havia mudado – e o gabinete também – em dois anos, e desta vez ambas as solicitações receberam respostas negativas, sob alegação de que a falta de recursos

---

⁵⁰⁶ O Guapiassú sulcou as águas do Amazonas em 1843, quando transportou uma comissão encarregada de explorar o vale do rio Branco; em 1847 e 1848, quando transportou um capitão de fragata encarregado de realizar recrutamentos no interior; e em 1852, quando transportou a Manaus o primeiro presidente da província do Amazonas, criada em 1850, Tenreiro Aranha. – Vera B. Alarcón Medeiros, *op. Cit.*, p. 68

⁵⁰⁷ *Idem*, pp. 67-68

financeiros e a complicada situação da região do Prata, além da dificuldade de conservação dos navios nas condições amazônicas, impossibilitavam o atendimento das demandas.⁵⁰⁸

Após três anos de muitas disputas, o decreto nº 475, de 23 de setembro de 1846 modificou a organização das estações navais, suprimindo a estação Centro – que ficou incorporada a do Sul – e aumentando o poder dos presidentes utilizarem os navios das estações em serviços necessários à administração provincial.⁵⁰⁹ A situação ainda não era a ideal para o governo paraense. Para tentar melhorá-la, em 1848 o ministro da Marinha, Manuel Felizardo de Souza e Mello autorizaria, mediante um aviso, o uso de embarcações da estação Norte pelo governo paraense para auxílio de sua administração, e comunicaria o envio de um vapor para ficar estacionado em Belém a serviço, preferencialmente, do governo provincial.⁵¹⁰ Novamente o governo central demonstrava boa-vontade em atender as demandas paraenses tendentes a melhorar suas comunicações.

O vapor Thetis enviado pelo governo central teria, em verdade, a missão de substituir o Guapiassú – incorporado à estação Sul em 1845.⁵¹¹ Nunca chegou, entretanto, a prestar serviços relevantes ao governo do Grão-Pará. Após reclamações de que ficava estacionado a maior parte do tempo no Maranhão, centro da estação Norte, contrariando as diretrizes do governo imperial, enfrentou a constatação de graves avarias em suas caldeiras, assim que aportou em Belém, em 1849. Como resultado, o governo imperial exigiu seu envio ao Rio de Janeiro para o procedimento de reparos.⁵¹² Após isto, criou-se a província do Amazonas, em 1850 e estabeleceu-se o contrato de navegação com Irineu Evangelista de Souza em 1852. Após tantos contratempos a região amazônica veria, finalmente, as águas de seu principal rio sulcadas regularmente por barcos movidos a vapor.

---

⁵⁰⁸ *Idem*, pp. 70-71, nota 33. Em janeiro de 1843 ocorreu na Corte uma troca de gabinete. Provavelmente esta mudança tenha colaborado para esta mudança de postura por parte do governo imperial.

⁵⁰⁹ *Idem*, p. 73

⁵¹⁰ *Idem*, pp. 73-74

⁵¹¹ *Idem*, pp. 74-75

⁵¹² *Idem*, p. 77

1.3. Após a criação da província do Amazonas (1850-1867)

1.3.1. Criação da província do Amazonas

O ano de 1850 marcou uma mudança significativa na estrutura política da região amazônica. A elevação da comarca do Rio Negro a província, com o nome de Amazonas⁵¹³, representou o auge de uma série de reivindicações e discussões parlamentares acaloradas, além de uma alteração da relação do governo central com a região, que teria profundos desdobramentos nos anos seguintes.

A questão sobre o *status* jurídico da região do Alto Amazonas iniciou-se com o processo de ruptura política com Portugal. Quando as Cortes foram convocadas pela Revolução do Porto para elaborar uma nova constituição para o país, em 1820, todas as capitanias brasileiras foram alçadas à categoria de província, mediante decreto de 1 de outubro de 1821. Neste momento, também o Rio Negro passou a ser considerado uma província, com todas as suas prerrogativas e direitos. Após a independência, o artigo segundo da constituição de 1824 determinou que o novo império deveria permanecer com as províncias até então existentes, sem alteração de seus limites territoriais. O decreto de 26 de março de 1824, entretanto, destinado a organizar a representação política das províncias não incluiu o Rio Negro, e nem determinou o envio de presidente para a região. Criou-se uma situação de indefinição com relação ao território, até que em 1833, pela aplicação do Código de Processo Criminal, ela passou a ser denominada Comarca do Alto

---

⁵¹³ Até 1843 discutia-se a criação da “província do Rio Negro”, com a manutenção do nome da comarca mesmo após a mudança do seu status jurídico. No debate ocorrido em 17 de maio daquele, sobre o mesmo assunto, o deputado Bernardo de Souza Franco foi o primeiro a propor na câmara que a nova unidade política se chamasse Amazonas: “Eu quizeria que, em lugar de província do Rio Negro, se denominasse – província do Amazonas – tanto porque, banhada por este imenso rio, dele, e não de um seu tributário deve tomar o nome, como porque tem sua maior população sobre o Solimões, que não é outro senão o Amazonas com nome mudado.” – Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 17 de maio de 1843, p. 213

Amazonas, subordinada política e juridicamente ao governo da província do Grão-Pará, sediado em Belém.⁵¹⁴

O primeiro projeto para elevação da região a província data antes mesmo desta definição pelo governo central. Em 1826 o deputado Romualdo Antônio de Seixas⁵¹⁵, originário de Cametá, no Grão-Pará, apresentou um projeto à Câmara dos Deputados elevando o Alto Amazonas a província, como uma forma de melhorar a grave situação vivida pelos índios da região, creditada sobretudo à sua grande distância do centro de poder provincial. Para além disso, entendia o deputado que a medida serviria para encorajar e desenvolver a economia local, apresentada em termos bastante negativos, uma vez que a grande distância dos centros do poder serviria como um poderoso obstáculo ao desenvolvimento das atividades produtivas.⁵¹⁶

Já no projeto apresentado surgiu uma questão que serviria de mote principal aos opositores da criação da nova província. Em um artigo que seria posteriormente retirado pela Comissão de Estatística da câmara, ficava previsto que, até que a nova província não possuísse renda suficiente para arcar com as despesas inerentes à sua organização administrativa, deveria ser auxiliada financeiramente pelo Maranhão, que adquiria, assim, um papel de “fiador” da nova unidade política que se projetava criar.⁵¹⁷

Apresentado inicialmente em maio de 1826, analisado, alterado e reapresentado pela Comissão de Estatística da câmara em novembro de 1827, o projeto só entraria em discussão no plenário em maio de 1828. Essa demora em iniciar os debates não deixa de ser interessante, e pode dar uma idéia aproximada dos trâmites parlamentares no Primeiro Reinado, período não incluído no escopo original desta pesquisa.

---

⁵¹⁴ Arthur César Ferreira Reis, *O processo de emancipação do Amazonas*, e Anísio Jobim, *O Amazonas, sua história (ensaio antropogeográfico e político)*, in: Vera B. Alarcón Medeiros, *op. Cit.*, pp. 261-262

⁵¹⁵ D. Romualdo Antônio de Seixas (1787-1860), conde e marquês de Santa Cruz, nasceu em Cametá, na província do Pará, e exerceu os cargos de arcebispo de Bahia, e de deputado geral pelas províncias da Bahia e do Pará.

⁵¹⁶ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 27 de maio de 1826, pp. 153-154

⁵¹⁷ *Idem*

Entretanto, para um entendimento mais completo de como a criação da província do Amazonas influenciou poderosamente o processo de abertura do rio de mesmo nome e as questões colocadas quando das discussões, torna-se necessário este breve resumo das questões levantadas quando da elevação da comarca do Alto Amazonas (posteriormente Rio Negro) ao *status* de província.

Para os opositores do projeto de 1826, a questão que deveria ser colocada era a falta de proporção da comarca do Rio Negro para que fosse elevada à província. Segundo estes deputados, criar uma província com tão pouca população e sem recursos para manter-se significaria criar mais uma fonte de gastos para o tesouro nacional, já tão carente em rendas e tão rico em despesas. Assim era, por exemplo, para o deputado pela Bahia, Luís Paulo de Araújo Bastos⁵¹⁸, que afirmou que, mesmo fazendo parte da Comissão de Estatística que analisou e modificou o projeto o assinou unicamente porque acreditava que ele não entraria em discussão. Uma vez esta tendo se iniciado, contrariando suas expectativas, o deputado se mostrou contrário à criação da nova província, nos seguintes termos:

“Sr. Presidente, se a comarca do Rio Negro tivesse todas as necessárias proporções para ser elevada à província, eu seria o primeiro a votar pelo projeto; mas, pergunto eu, tem essa comarca os estabelecimentos, que são como que precursores da sua elevação à província? Tem alguma junta? Tem, em uma palavra, as necessárias proporções que reclamam esta medida? Não, logo, não deve passar o projeto como extemporâneo.

*Nem obstem as razões que se têm produzido em contrário, citando-se a sua grande população e os males que sofre da sua dependência do Pará; tudo isso assim é; mas outras comarcas estão em idênticas circunstâncias e, entretanto, sobre elas nada se diz.”*⁵¹⁹

---

⁵¹⁸ Luís Paulo de Araújo Bastos (1797-1863), 1º barão e visconde de Fiais, formou-se bacharel em Direito canônico, tendo sido eleito para uma única legislatura como deputado geral pela Bahia, entre 1826 e 1829. Posteriormente, entre 1830 e 1831 exerceu o cargo de presidente daquela província.

⁵¹⁹ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 17 de maio de 1828, pp. 92-93

Era bastante comum, também, que deputados se levantassem para afirmar que as províncias do norte do império (incluídas neste grupo também as da região que hoje conhecemos como Nordeste) representavam um gasto excessivo para o governo central, sem que em troca oferecessem boas compensações. Contra esta idéia levantou-se Holanda Cavalcante de Albuquerque⁵²⁰, originário de Pernambuco e defensor da elevação do Rio Negro a província:

“É preciso, senhores, que nos convençamos de que as províncias do norte não têm feito ao império esse peso que se inculca. O famigerado empréstimo de Londres não foi dissipado com despesas que se fizesse em benefício dessas províncias; de lá ainda não se sacaram letras sobre o tesouro do Rio de Janeiro; antes, daqui muitas se têm sacado sobre essas províncias, que podem muito bem fazer todas as despesas da sua administração; do Maranhão tem o Pará recebido suprimentos; mas esta província pode pagá-los, e não há de ir ao tesouro do Rio de Janeiro em seu socorro. Mas vamos à questão.

*Dizem uns srs. Deputados: não se deve elevar a comarca do Rio Negro á província, porque há de haver despesas, para as quais não chegarão suas rendas. Que despesas são estas? Um presidente tem seis mil cruzados; e o que é isto? Mas dizem, lá vai logo um governador das armas: bem; mas devemos lembrar-nos que por omissão do governo têm coronéis recebido no comando gratificações de generais, isto é abuso. Um oficial deve receber a gratificação correspondente ao seu posto; do contrário aparece esta despesa que horroriza os srs. Deputados.”*⁵²¹

Holanda Cavalcanti argumentava que as despesas que tanto assombravam seus colegas não vinham da criação de novas províncias, nem das que não conseguiam se manter com seus próprios meios, mas sim de descuidos do governo central que permitia o pagamento de salários superfaturados a, por exemplo, uma classe de militares.

⁵²⁰ Antônio Francisco de Paula e Holanda Cavalcanti de Albuquerque (1797-1863), visconde de Albuquerque, foi um dos maiores políticos brasileiros do século XIX. Entre outros, ocupou cargos de deputado geral por sua província natal, Pernambuco, e foi ministro da Fazenda, Império, Marinha ou Guerra em sete gabinetes, entre 1831 e 1863. Eleito senador em 1838, ocupou o cargo até sua morte, em 1863.

⁵²¹ *Idem*, p. 93

A questão da existência de fronteiras externas na região e a necessidade de fortalecê-las também foi uma constante no discurso dos deputados favoráveis à criação da nova província. Com eles estava Romualdo Antônio de Seixas, proponente do projeto e que, da original argumentação de defesa dos índios e desenvolvimento da economia já havia desdobrado outros elementos para a discussão e Costa Aguiar que defendeu a sua posição da seguinte forma:

“Lembrem-se os senhores que se opõem a esta criação da facilidade com que aquela província pode ser invadida no caso desgraçado de uma guerra! Ela pode ser acometida pelo inimigo, assim pelo lado do Suriname, como por outros pontos, atenta a comunicação que pode haver subindo-se o Orenoco até o chamado furo de Caciquare, e daqui até nossa fronteira e ao ponto de São Gabriel etc. Pode, além disto, ser atacada por outros pontos do Alto Amazonas ou Solimões e, por consequência por todos esses novos estados que circundam a nossa fronteira, que com a maior facilidade podem descer pela infinidade de rios que deságuam no Amazonas.

*Tudo isto é bem conhecido e só poderá ser posto em dúvida por quem não estiver ao fato das localidades daquele país ou não conhecer o terreno.”*⁵²²

Aprovado em segunda discussão, o projeto esperaria outros quatro anos até poder ser iniciada a terceira. Em 1832, reiniciados os debates, apresentou-se um requerimento para que a questão ficasse suspensa até que o governo central apresentasse novas informações sobre a região, o que foi aprovado. Foi a forma mais eficaz que os opositores da criação encontraram para “matar” o projeto de Romualdo Seixas. As informações nunca foram remetidas para a câmara, e a criação da nova província precisou esperar outros sete anos até poder voltar a ser discutida, sob outros parâmetros⁵²³.

⁵²² Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 2 de junho de 1828, p. 14

⁵²³ Arthur César Ferreira Reis, *O processo de emancipação da Amazônia...*, pp. 164-165; in: Vera B. Alarcón Medeiros, *op. Cit.*, p. 340

Na sessão de 31 de agosto de 1839 a idéia da elevação do Rio Negro a província foi recolocada em outro projeto, apresentado pelo deputado pelo Grão-Pará João Cândido de Deus e Silva⁵²⁴. Percebe-se que, embora enfrentasse forte oposição a idéia da criação da nova província retornava com freqüência aos debates da câmara, sempre recolocada por deputados da própria região. Para Deus e Silva os motivos que justificavam a criação permaneciam basicamente os mesmos de treze anos antes:

*“A necessidade de uma autoridade que contenha a ambição de três nações estrangeiras que podem por aquele lado invadir o território do império a tão grande distância da capital do Pará, donde são tardios todos os remédios a males que pedem pronto socorro. A necessidade de concluir a pacificação do Pará todo, ficando assim vigiado de perto nos seus dois extremos; a manifesta utilidade de cuidar da civilização dos indígenas, para aumento da povoação do império.”*⁵²⁵

Fronteira, catequização e pacificação. No decorrer dos debates, voltariam ao plenário os argumentos baseados na necessidade de desenvolver economicamente a região, como única forma de inseri-la proveitosamente no conjunto do império e das redes de comércio internacionais. Neste ponto, a discussão acerca da criação da província do Amazonas possuía muitos pontos em comum com os debates sobre a navegação do rio Amazonas, que iniciaram-se já em 1840 com a proposta de criação de uma companhia subvencionada para realizar esta com exclusividade de quarenta anos.

Também em 1840 começariam os debates sobre a criação da província. Para os opositores do projeto, o principal argumento continuava sendo o da falta de recursos da comarca em manter-se enquanto província. Neste sentido

⁵²⁴ João Cândido de Deus e Silva (1787-1860) nasceu no Pará, e exerceu os cargos de deputado geral por esta província em três oportunidades.

⁵²⁵ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 31 de agosto de 1839, p. 851

é emblemático o discurso do deputado por Pernambuco, Venâncio Henriques de Rezende⁵²⁶, proferido logo no início da discussão:

*“Se houver documentos oficiais, se o governo der informações á assembléia geral sobre a conveniência dessa província, e sobre os seus recursos ou meios de existência, eu dou o meu voto para ela; mas como se trata de adotar o projeto, julgo-o inútil e prejudicial se por ventura o Alto Amazonas não tem os recursos que deve ter uma província. Não proponho adiamento algum porque já um nobre deputado clamou contra os adiamentos que se propõem na casa; mas quisera informações para poder votar, ao menos do nobre deputado que apresentou o projeto. Do contrário, creio que, em vez de fazermos algum bem, iremos causar muitos males.”*⁵²⁷

Entravam no debate as lembranças do projeto de 1826. A fala de Henriques de Rezende deixa entrever a revolta de outro deputado com a prática de pedir adiamentos, que por sinal havia provocado o abandono do projeto apresentado por Romualdo Seixas. O deputado pernambucano afirmou que não iria repetir o feito, mas o fato de ter cogitado fazê-lo já nos permite entrever que, de fato, o pedido de adiamentos para requisição de mais informações era uma estratégia bastante disseminada na câmara no momento.

No grupo contrário à criação da nova província estava também o deputado por Alagoas, Rodrigo de Souza e Silva Pontes⁵²⁸, que argumentou que não bastaria a alteração do *status* jurídico da região para resolver todos os seus problemas. Seria necessário também que houvesse recursos para isso, o que ele não acreditava existir:

“Não basta criar um presidente para que o território de uma província seja respeitado; não basta exigir-se um bispado para

⁵²⁶ Venâncio Henriques de Rezende (? – 1866) nasceu em Pernambuco. Padre, exerceu os cargos de deputado da constituinte por sua província natal, e de deputado geral por Pernambuco em cinco oportunidades e por Minas Gerais em uma.

⁵²⁷ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 11 de maio de 1840, p. 243

⁵²⁸ Rodrigo de Souza e Silva Pontes (1799-1855) nasceu na Bahia, e exerceu os cargos de deputado geral pelas Alagoas e de presidente das províncias de Alagoas e Pará.

*que a catequese tenha todos os resultados que desejam; e não basta a criação de uma assembléia provincial para que a província se pacifique; é necessário que a isto se juntem outros meios: é preciso que se lhe acrescente a necessária força e o quantitativo pecuniário.*⁵²⁹

Defendendo basicamente os mesmos argumentos opuseram-se ao projeto, ainda, os deputados pela Bahia, Ângelo Muniz da Silva Ferraz, Fonseca⁵³⁰ e Carneiro da Cunha⁵³¹, – que protestou contra a má distribuição territorial do país afirmando, entretanto, que informações topográficas no momento inexistentes seriam necessárias para se remediar este mal.⁵³²

O deputado por São Paulo, Antônio Carlos Ribeiro de Andrada Machado e Silva⁵³³, assumiu uma postura neutra ao afirmar que a criação da província na região poderia, sim, contribuir com o país, mas que antes de votar pelo projeto precisaria saber se os recursos necessários para isto estariam disponíveis.⁵³⁴

Bernardo de Souza Franco, deputado pelo Pará, adotou posturas diferentes com relação à questão à medida que os debates ocorriam. De fato, entre a aprovação em primeira discussão e o início da segunda passaram-se três anos, e neste ínterim o deputado paraense teve bastante tempo para repensar a questão. A princípio, adotou uma postura moderada, levantando questões como uma maior dispersão populacional que poderia ser provocada pela criação, agravando um problema já considerável da região, e a existência

---

⁵²⁹ *Idem*, p. 244

⁵³⁰ Havia dois deputados com nome “Fonseca” – referência dos anais – na sessão legislativa de 1843: José Manoel da Fonseca, representante de São Paulo, e Luiz Carlos da Fonseca, por Minas Gerais. Não foi possível determinar com certeza qual destes deputados tomou parte neste debate.

⁵³¹ Havia dois deputados com nome “Carneiro da Cunha” – referência dos anais – na sessão legislativa de 1843: Joaquim Manuel Carneiro da Cunha, deputado pela Paraíba, e Manoel Joaquim Carneiro da Cunha, o barão de Vera Cruz, representante de Pernambuco. Não foi possível determinar com certeza qual destes deputados tomaram parte neste debate.

⁵³² Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 13 de maio de 1843, pp. 168-170

⁵³³ Antônio Carlos Ribeiro de Andrada Machado e Silva (1773-1845), nascido em São Paulo, foi um dos deputados enviados às Cortes de Lisboa em 1822. Exerceu os cargos de deputado geral por sua província natal em três legislaturas, e por Pernambuco em uma. Foi, ainda, ministro do Império entre 1840 e 1841 e senador em 1845. Era, ainda, conselheiro de Estado e foi membro do partido Liberal.

⁵³⁴ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 11 de maio de 1840, p. 244

ou não da real necessidade da elevação do Rio Negro a província e dos recursos necessários para isso.⁵³⁵

Em 1843 sua atitude foi completamente diferente. Assumindo a dianteira no grupo dos deputados defensores do projeto, passou a responder a quaisquer dúvidas que surgissem acerca da região referente ao projeto, e a desqualificar sistematicamente todas as razões apresentadas para opor-se a ele:

*“Ora, se, além desta hipótese de necessidade absoluta, tem a comarca do Rio Negro razões especiais: se por muito tempo gozou as vantagens de um governo separado; se recordações de uma passada florescência nos aconselham a adoção aperfeiçoada dos mesmos meios por que se avantajou; se um futuro brilhante está pendente sobre tão vasto território, tão rico, tão cortado de rios caudalosos, tão cercado de potências vizinhas, cujas tentativas precisa evitar e cujas riquezas pode aproveitar, pode-se por ventura duvidar da necessidade que há de elevar a província esta porção do território do Grão-Pará, e das vantagens que podem provir desta medida em prol da integridade do império e da prosperidade da comarca hoje do Alto Amazonas?”*⁵³⁶

Nestes termos, ingressou no grupo de deputados que desde a primeira discussão do projeto, em 1840, já se mostravam se a favor do projeto. Para Ângelo Custódio Correia⁵³⁷, deputado pelo Pará, José Antônio Marinho⁵³⁸, representante de Minas Gerais, João Antunes Correia⁵³⁹, também deputado mineiro, e Francisco Gê Acaiaba de Montezuma⁵⁴⁰, representante da Bahia, a criação da nova província seria necessária por conta da sua grande distância

⁵³⁵ *Idem*, pp. 245-246

⁵³⁶ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 17 de maio de 1843, p. 211

⁵³⁷ Ângelo Custódio Correia (? – 1856), nasceu no Pará e formou-se em Direito. Exerceu o cargo de deputado geral por sua província natal em três legislaturas.

⁵³⁸ José Antônio Marinho (1803-1853) nasceu em Minas Gerais onde se ordenou padre. Exerceu o cargo de deputado geral por sua província natal em três legislaturas. Era membro do partido Liberal.

⁵³⁹ João Antunes Correia (? – 1854), nasceu em Minas Gerais, onde ordenou-se padre. Exerceu o cargo de deputado geral por sua província natal em duas legislaturas.

⁵⁴⁰ Francisco Ge Acaiaba de Montezuma (1794-1870), visconde de Jequitinhonha, foi um dos maiores políticos brasileiros do século XIX. Nascido na Bahia, exerceu, entre outros, os cargos de deputado da constituinte de 1823 pela Bahia, deputado geral pela mesma província em quatro legislaturas, e senador de 1851 a 1870. Foi ainda ministro da pasta dos Negócios Estrangeiros e da Justiça em 1837. Foi membro do partido Liberal.

em relação a Belém, que fazia com que a autoridade não fosse sentida com a força necessária e provocando grande morosidade nas comunicações com o centro do poder provincial. Neste sentido, com uma autoridade mais presente e com comunicações mais fáceis, as populações sentir-se-iam atraídas para a região, aumentando sua produção, aquecendo sua economia e, portanto, provocando seu desenvolvimento.

Desenvolver a região amazônica: este era o ponto central para os deputados defensores da criação da nova província. Assim como nos debates de 1826-1832 a preocupação para com o futuro da região foi marcante, a ponto de provocar discursos mais calorosos na defesa deste princípio:

“Sr. Presidente, no objeto de que se trata reservo-me dar o meu voto quando algum Sr. Deputado pelo Pará nos prestar algumas explicações, porque sobremaneira desejo que uma província qualquer, seja o Pará, Maranhão, ou qualquer outra, tenha aquele grau de prosperidade que lhe pertence; pois colocado neste lugar, desejo velar nos interesses de todas as províncias, porque, na qualidade de membro desta casa, sou deputado de todo o império, por consequência desejo que um só canto dele não padeça o mais pequeno detrimento; ora, toda a vez que qualquer ilustre deputado me certificar que na extrema do Pará, pela distância em que está, a ação do governo não chega com a força que se deseja, votarei para que se divida, e de melhor vontade votarei se por ventura reconhecer que nessa província existem os elementos necessários para que ela se mantenha independente do resto do Pará, porque não existindo é uma calamidade pública.”⁵⁴¹

Esta passagem do discurso do deputado por Minas Gerais, João Antunes Correia, é interessante por resumir as posições em debate naquele momento, com suas principais bandeiras, e por demonstrar as idéias que o norteavam, ao menos aparentemente, em sua atividade de deputado. É certo que deve ser levado em conta que o deputado estava proferindo um discurso com um objetivo bastante específico e para um público determinado, mas não pode ser ignorado o significado de sua afirmação quando se apresenta como “deputado

⁵⁴¹ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 11 de maio de 1840, p. 245

de todo o império”. Há uma noção muito clara de representatividade política aqui, no momento em que o deputado se nega a ser tomado como representante de uma única província, para apresentar-se como o representante de todas as províncias.

Após longos debates, o projeto de criação da província do Amazonas teve sua redação final aprovada pela câmara na sessão de 19 de junho de 1843, devendo a partir de então ser remetido para discussão no Senado. Ao contrário do que ocorrera onze anos antes, desta vez não houve, na Câmara dos Deputados, qualquer manobra destinada a atrasar ou a “matar o projeto”, segundo expressão utilizada pelos próprios deputados. É certo que entre sua apresentação e aprovação passaram-se longos quatro anos, mas a aprovação final deveria culminar um processo de valorização da região norte do país, que caberia aos senadores apenas confirmar. Mas não seria assim que as coisas ocorreriam no Senado.

Não se sabe ao certo por que, o projeto de criação da província do Amazonas, uma vez passado ao Senado, permaneceria outros sete anos intocado, até novamente entrar em discussão na sessão de 1850. Várias hipóteses podem ser levantadas para explicar esta demora do Senado em tomar o projeto em consideração. Vera Medeiros defendeu, em sua tese de doutorado, que a razão para a demora pode ser encontrada nas mudanças de ministérios na corte do Rio de Janeiro. Assim, a autora afirma que o gabinete conservador de 1843 defendia o projeto, como pode ser inferido dos discursos proferidos na Câmara dos Deputados, o que teria apressado sua aprovação.

Em 1844, entretanto, teria subido ao poder um gabinete de cunho liberal, avesso, portanto, às idéias centralizadoras encerradas em um projeto que visava dar nova organização territorial às províncias imperiais com o objetivo de tornar a autoridade mais presente em todo o país. “Menos propenso a medidas centralizadoras, os liberais considerariam menos prioritária a operação de reordenamento territorial e a decorrente multiplicação de agentes

do poder central (presidentes) que deveriam ser nomeados para os territórios elevados à condição de província.”⁵⁴²

O partido liberal permaneceria no poder por quatro anos ininterruptos, até ser substituído, em setembro de 1848, por um novo ministério de cunho conservador, que faria parte do governo até 1852. Esta nova mudança possivelmente explicaria, para Medeiros, a revalorização do projeto de criação da província do Amazonas, e sua retomada pelo Senado em 1850.

Esta explicação, entretanto, possui dois problemas de difícil solução. Em primeiro lugar, é preciso considerar que a criação da província não era apenas a criação do cargo de presidente, mas também de uma assembléia provincial, com autonomia em relação ao governo central, o que enfraquece a hipótese de que a medida tinha um caráter centralizador. Em segundo lugar, Tavares de Lyra, em sua obra *Instituições políticas do Império*⁵⁴³ faz uma leitura diferente da sucessão de gabinetes na virada da década de 40 para a de 50 do século XIX. Para ele, o ministério conservador que assumiu o poder em setembro de 1848 sob a presidência de Pedro de Araújo Lima (visconde, depois marquês, de Olinda) teria durado apenas até outubro de 1849, quando foi substituído pelo gabinete presidido por José da Costa Carvalho (visconde, depois marquês, de Monte Alegre), que teria permanecido até maio de 1852 sob orientação liberal. A confirmar-se a veracidade desta leitura, fica prejudicada na base a hipótese levantada por Vera Medeiros.

Arthur César Ferreira Reis, apresentou uma resposta mais simples para a questão. Para ele, a retomada do projeto em 1850 seria devida à ação pessoal de João Batista de Figueiredo Tenreiro Aranha que, “preocupado com o assunto e com o problema da navegação do rio Amazonas, desdobrou-se em démarches na Corte.”⁵⁴⁴ Além da óbvia dificuldade em creditar um fato de tanta transcendência à ação pessoal de um único homem, Medeiros apresenta outra razão que recomenda cautela com esta interpretação: “se Tenreiro Aranha

⁵⁴² Vera B. Alarcón Medeiros, *op. cit.*, p. 372

⁵⁴³ Tavares de Lyra, *Instituições políticas do império*, Brasília, Senado Federal/Editora da Universidade de Brasília, 1979

⁵⁴⁴ Arthur César Ferreira Reis, *O processo de emancipação do Amazonas...*, *op. Cit.*, p. 168

estava em seu segundo mandato como deputado, como afirma Reis, por que só teria se interessado pelo projeto ou obtido êxito em 1850?”⁵⁴⁵

Independentemente das razões que explicam a demora na retomada do projeto de criação da província do Amazonas, o fato é que ele voltou à discussão na sessão de 3 de julho de 1850, no Senado. Nesta data a Comissão de Estatística, Catequização e Colonização solicitou informações do governo sobre o assunto tratado no projeto, tendo recebido a resposta já em 11 de julho. No dia 16 de mesmo mês, a comissão publicou no Senado seu parecer que recomendava a deliberação da questão “o quanto antes”, atribuindo, assim, um caráter de urgência ao assunto.⁵⁴⁶

As questões levantadas no debate iniciado em 22 de julho de 1850, com um discurso de Nicolau Pereira de Campos Vergueiro⁵⁴⁷, senador por São Paulo e contrário à medida – apesar de ser membro do partido liberal – seriam, basicamente, as mesmas levantadas na Câmara dos Deputados sete anos antes. Para os defensores do projeto, a necessidade de desenvolver a região e proteger suas fronteiras externas explicava porque a nova província deveria ser criada. Para os opositores, a falta de recursos servia como principal argumento. Alguns senadores aceitaram, inicialmente, até mesmo que se criasse um novo *status* jurídico, inferior ao provincial e, portanto, mais barato, mas depois tiveram de abandonar a idéia por conta de sua inconstitucionalidade.⁵⁴⁸

Uma das marcas da discussão sobre a criação da província do Amazonas no Senado foi sua vinculação ao debate, também em andamento, sobre a criação de outra província na comarca de Curitiba, então vinculada à província de São Paulo. Com essa estratégia e tornou mais complexa a questão, uma vez que agora estavam vinculados à discussão não apenas os interesses da região norte do império, mas também do sul, principalmente da província

⁵⁴⁵ Vera B. Alarcón Medeiros, *op. Cit.*, pp. 372-373

⁵⁴⁶ *Idem*, p. 375-377

⁵⁴⁷ Nicolau Pereira de Campos Vergueiro (1778-1859), nasceu em Portugal. Mesmo assim, exerceu os cargos de deputado às Cortes de Lisboa representando São Paulo, mesma província pela qual foi deputado da constituinte de 1823 e da primeira legislatura da Assembléia Geral entre 1826 e 1828. Nomeado senador em 1828, exerceu a função até sua morte em 1859. Foi, ainda, membro da regência trina provisória, e ministro da Fazenda, do Império e da Justiça em diferentes oportunidades entre os anos de 1832 e 1847. Era membro do partido Liberal.

⁵⁴⁸ Anais do Senado, sessão de 22 de julho de 1850, pp. 405-406

paulista, cuja bancada parlamentar era frontalmente contrária ao desmembramento de uma parte de seu território. Na oposição ao projeto, portanto, entrariam também os deputados contrários à criação da nova província de Curitiba – posteriormente batizada Paraná.

Não se tratava apenas de questões regionais. As pressões internacionais e os debates acerca da navegação do rio Amazonas já haviam demonstrado o caráter internacional da questão amazônica, e o senador Holanda Cavalcanti o apresentaria em tons alarmistas a seus colegas:

*“Nossas relações internacionais, nossas relações financeiras, nossas relações administrativas em geral, exigem, reclamam que, quanto antes, se constitua a comarca do Rio Negro em província. Este trabalho está um pouco avançado, demos-lhe um impulso, façamo-lo passar, embora um ou outro inconveniente haja, nós tomaremos outras medidas.”*⁵⁴⁹

Na sessão de 24 de agosto de 1850 foi aprovado em segunda discussão o projeto que previa a elevação das comarcas do Rio Negro e de Curitiba a província.⁵⁵⁰ Iniciada a terceira discussão em 28 de agosto, terminou no mesmo dia com a aprovação do projeto. Para evitar novo atraso na criação da nova província no norte do país, o senador visconde de Abrantes – Miguel Calmon du Pin e Almeida – requereu a divisão do projeto, para que a criação da província do Amazonas pudesse logo subir à sanção imperial, enquanto a criação do Paraná fosse remetida para discussão na Câmara dos Deputados.⁵⁵¹ Esta decisão, ao final mostrou-se acertada: após onze anos da apresentação do projeto inicial, a província do Amazonas foi finalmente criada com a sanção imperial da lei nº 582, de 5 de setembro de 1850. Já no dia seguinte, a sanção da lei nº 586 autorizaria o governo imperial a contratar a navegação a vapor do rio Amazonas. As duas questões, novamente, voltavam a se entrecruzar. Quanto à província do Paraná, teria que aguardar um pouco

⁵⁴⁹ Anais do Senado, sessão de 5 de agosto de 1850, p. 96

⁵⁵⁰ Anais do Senado, sessão de 24 de agosto de 1850, p. 320

⁵⁵¹ Anais do Senado, sessão de 28 de agosto de 1850, p. 361

mais até sair definitivamente do papel (lei nº 704, de 29 de agosto de 1853). Muito pouco, aliás, se comparado ao tempo que a região do Alto Amazonas precisou esperar até voltar a ser considerada uma província.

1.3.2. Esforços do governo provincial para navegar o Amazonas

A criação da província do Amazonas significou o reconhecimento, por parte do governo central, da necessidade de medidas para o desenvolvimento do norte do país. Entretanto, a nova província pouco pôde fazer, a princípio, pela navegação do rio Amazonas. Atarefada na missão de constituir o aparato burocrático e administrativo referente ao seu novo *status* jurídico, a província do Amazonas pouco contribuiu para o estabelecimento de linhas regulares de vapores no rio, permanecendo este objetivo concentrado nas mãos dos poderes centrais do Rio de Janeiro e do governo provincial do Grão-Pará, mais bem estruturado e com mais recursos financeiros para dar concretude a este projeto.

A partir de 1850 também o governo central se engajaria fortemente nos esforços para navegação do rio Amazonas. A elaboração da lei nº 586 consagrava ao poder Executivo todos os meios necessários para a introdução de linhas de vapores no rio, e o contrato assinado com Irineu Evangelista de Souza em 1852 seria uma consequência desta medida. Ao governo provincial do Grão-Pará, entretanto, não bastavam as medidas do governo central. Como já visto, desde a década de 30 do século XIX os administradores da província enfrentavam o problema da dificuldade de comunicações da forma que lhes era possível, e mesmo com a coadjuvação maior dos poderes do Rio de Janeiro – que melhorava sensivelmente o problema – permanecia a necessidade da prestação de serviço mais conformes aos interesses e necessidades imediatos da administração provincial.

Ao amanhecer da década de 1850, a principal preocupação dos administradores paraenses era com a fundação e manutenção de colônias de

povoamento. Neste sentido, em seu relatório entregue ao vice-presidente em exercício, Jerônimo Francisco Coelho descreveu com pormenores sua tentativa de fundação de uma colônia nas margens do rio Tocantins, seguindo as determinações do governo central, sem lograr o êxito que esperava alcançar apesar de todo o empenho na tarefa. De fato, como dito acima, ao início promissor das atividades da colônia de Santa Tereza do Tocantins, em outubro de 1849, seguiram-se duas epidemias que causaram a morte de vários colonos, obrigando ao abandono do sítio originalmente escolhido. Dos sobreviventes, dois grupos foram formados: um destinado a fundar outra colônia, denominada São João do Araguaia, e o outro com o objetivo de repovoar a então decadente colônia Pedro II, estratégica por encontrar-se nas proximidades de fronteiras externas do império. Para além destas providências, o presidente referiu a tomada de medidas para a fundação de uma terceira colônia na província, que deveria se localizar na região do alto Rio Branco, missão esta deixada a cargo do comandante militar da comarca do Rio Negro.⁵⁵² Além disso, estava prevista também a fundação de dois presídios militares nas margens do rio Araguaia, na divisa com a província de Goiás. O presidente paraense recebeu a notícia com entusiasmo, pois os presídios facilitariam a comunicação entre as duas províncias, dificultada até o momento exatamente pela falta de portos intermediários no caminho.⁵⁵³

A fundação de colônias e presídios militares na província do Grão-Pará, aliás, respondia fundamentalmente a estes dois objetivos: auxiliar no povoamento de regiões afastadas e facilitar a comunicação por via fluvial através do estabelecimento de portos intermediários destinados a servir de descanso e de fonte de carvão para as caldeiras dos vapores. Neste sentido, constituía-se em medidas complementares ao estabelecimento de linhas de navegação, requisitando um estudo mais aprofundado que, entretanto, não está incluído no escopo desta pesquisa por suas dimensões e dificuldades. Mas é importante referir que seus objetivos, apresentados pelos próprios atores envolvidos, são precisamente os mesmos: desenvolver a região amazônica

---

⁵⁵² Relatório feito pelo Exmo. Sr. Conselheiro Jerônimo Francisco Coelho, presidente desta província, e entregue ao 1º vice presidente em exercício, o Exmo. Sr. Dr. Ângelo Custódio Corrêa, no dia 1º de agosto de 1850, pp. 17-20

⁵⁵³ *Idem*, p. 20-22

para incluí-la mais eficazmente no conjunto político e econômico do império e na rede comercial internacional.

Neste sentido pode-se entender os esforços provinciais para repovoar a colônia Pedro II – inclusive com o engajamento de mais militares e distribuição de terras, além de instruções para o cultivo de gêneros alimentícios – e para fundar a colônia São João do Araguaia – destinada a proteger a navegação dos rios Tocantins e Araguaia, obstar as incursões indígenas e as fugas de escravos.⁵⁵⁴

A navegação fluvial também mereceu atenção do governo provincial no início da década de 50. Assim, foi com entusiasmo que o presidente Fausto Augusto de Aguiar noticiou à Assembléia Provincial, em 1851, que graças à lei nº 586 já teria se iniciado a concorrência para a navegação do rio Amazonas, inclusive com a participação de um negociante paraense que, pelo tom do documento, contava com ampla simpatia da presidência:

“O distinto Paraense João Augusto Corrêa, negociante desta praça, propôs-se a tomá-la [a navegação do Amazonas], e apresentou-me suas condições, as quais levei ao conhecimento do Governo; mas tendo concorrido outros empresários, nada há sido ainda resolvido definitivamente sobre este objeto.

Esta navegação será, incontestavelmente, a de maior importância e alcance para a província, já por ter de percorrer, de uma a outra de suas extremidades, a linha em que existe a maior parte de suas mais opulentas povoações, já por ser a que conduz até ao centro da Bolívia, do Peru, do Equador, da Nova Granada, e Venezuela, por meio de numerosas ramificações.”⁵⁵⁵

Na proposta de João Augusto Corrêa estava contido, além do projeto para navegação do rio Amazonas, um que previa a navegação do rio Tocantins até o interior de Goiás, o que também agradou a presidência do Grão-Pará. Para

---

⁵⁵⁴ Relatório do presidente da província do Grão-Pará, o Exmo. Sr. Dr. Fausto Augusto de Aguiar, na abertura da segunda sessão ordinária da sétima legislatura da Assembléia Provincial, no dia 15 de agosto de 1851, pp. 59-62

⁵⁵⁵ *Idem*, pp. 64-65

estabelecer esta segunda linha, requeria um privilégio de exclusividade de trinta anos, acrescido de um empréstimo de trinta contos de réis, que seria restituído aos cofres públicos em um prazo de dez anos. O presidente Fausto Augusto de Aguiar ponderou sobre os benefícios decorrentes desta atividade, e recomendou ao Legislativo provincial que cedesse o empréstimo requerido, para que as obras que tornariam possível a navegação pelo Tocantins fossem iniciadas o mais rápido possível.⁵⁵⁶ Mesmo com todo o empenho do governo provincial, dois anos depois o quadro acerca da navegação do Tocantins e do Araguaia era sombrio. O presidente José Joaquim da Cunha referia que, provavelmente, esta navegação – que então já estaria sendo realizada por uma companhia de Goiás – teria de ficar interrompida por muitos anos, devido aos obstáculos que faziam com que as despesas de tal empresa fossem muito maiores do que suas receitas.⁵⁵⁷

O problema para a administração provincial era simples: embora o governo central estivesse tomando medidas mais efetivas para o desenvolvimento da região norte e para o estabelecimento de uma navegação a vapor efetiva no rio Amazonas, seus interesses não eram inteiramente coincidentes com os do governo do Grão-Pará. Ambos queriam o estabelecimento de linhas regulares de vapor no grande “rio-mar”, ambos concordavam que, com isso, o comércio se desenvolveria, bem como as relações com os vizinhos, o que traria dividendos para a província e para o império. No entanto, permanecia uma questão que, apesar de ser central para a administração paraense, era apenas tangenciada pelas medidas vindas da Corte: as comunicações com as regiões mais distantes do Grão-Pará. Para o governo central a navegação a vapor era uma questão econômica e política, do ponto de vista de uma inserção mais efetiva da região norte no conjunto do império e das trocas internacionais. Para o governo provincial a questão era um pouco mais complicada. Além destes objetivos, era preciso garantir comunicações mais eficientes com o interior da província, tornando a administração mais eficiente e evitando a repetição dos distúrbios que haviam

---

⁵⁵⁶ *Idem*, pp. 66-67

⁵⁵⁷ Fala que o Exmo. Sr. Dr. José Joaquim da Cunha, presidente desta província, dirigiu a Assembléia Legislativa Provincial, na abertura da mesma assembléia, no dia 15 de agosto de 1853, pp. 20-21

levado à Cabanagem. Nos debates ocorridos no Legislativo do Rio de Janeiro e nos documentos produzidos pelo governo central estas questões, quando aparecem, o são apenas indiretamente e como recurso argumentativo, e não como preocupação fundamental. Neste sentido, pode-se afirmar que o governo da Corte tendia a visualizar a questão em termos mais amplos, que englobavam interesses de cunho nacional. Já a administração paraense, embora compartilhasse desses mesmos interesses, não podia esquecer dos problemas específicos da sua própria região. Fica claro, portanto, o porquê de, mesmo existindo uma colaboração estreita entre as duas esferas de poder, o governo provincial paraense não abrir mão de seus próprios esforços em estabelecer a navegação a vapor em regiões e com objetivos não contemplados pelas medidas vindas do Rio de Janeiro.

É neste sentido que podem ser entendidos todos os esforços do governo provincial para instituir, por seus próprios meios, a navegação a vapor em vários pontos da província. Em 1852, por exemplo, mesmo com a iminência da assinatura de um contrato para a navegação do rio Amazonas, o governo provincial referia providências para facilitar a navegação entre Belém e as vilas de Bragança e Turiassú. Esta navegação, originalmente, era realizada pela costa, em uma região considerada perigosa por conta dos ventos e ondas que ocorriam com frequência e dimensões acima da média, além dos baixios que avançavam “até mais de 7 milhas pelo mar”. Para facilitar esta comunicação era requerido do governo central que enviasse verbas para realização de obras em alguns canais naturais destinadas a torná-los navegáveis, - alargamentos, escavações no leito, limpeza das margens, cortes para diminuir as curvas, etc. – possibilitando, assim, que a comunicação com as vilas fosse feita pelo interior da província com mais rapidez e segurança:

“Sendo estes trabalhos de mui grande e evidente utilidade às relações comerciais de toda a parte da província compreendida entre esta capital e as vilas de Bragança e Turiassú, e na qual se acham as da Vigia, de Cintra, e de Curuça, e a freguesia de Salinas, levei o sobredito relatório ao conhecimento do Governo Imperial, e fundado no aviso de 10 de

*fevereiro deste ano, pedi autorização para mandar fazer as indicadas obras pelos cofres gerais.*⁵⁵⁸

Se as obras de fato incrementariam o comércio entre as citadas regiões não nos é dado saber, mas o fato é que, pelo menos, atingiriam o objetivo de facilitar as comunicações com algumas das várias povoações da província, facilitando sua administração.

O ano de 1853 foi decisivo para o esforço de dotar a região amazônica de uma navegação a vapor regular. No primeiro dia do mês de janeiro, após a assinatura de um contrato de prestação de serviços entre o futuro barão de Mauá e o governo central, iniciaram-se as atividades no rio Amazonas com a viagem entre Belém e Barra (depois Manaus), realizada pelo vapor Marajó. Apesar da pequena procura no início das atividades, o presidente da província, José Joaquim da Cunha, vaticinou um futuro glorioso para a região, apesar dos inúmeros obstáculos que a navegação a vapor ainda enfrentava – os rios Madeira, Tapajós, Tocantins e Xingú ainda não seriam navegáveis em toda a sua extensão, podendo esta dificuldade ser removida com a realização de algumas obras. Em breve os vapores da companhia chegariam a Nauta, no Peru, e o presidente previa um incremento no comércio internacional e a contratação do serviço de navegação também por parte dos governos dos países vizinhos.⁵⁵⁹

O tom da fala presidencial era evidentemente de euforia, mas nem tudo foram flores em seu discurso. Aqui, novamente aflorou um dos elementos necessários da relação entre as esferas central e provincial do poder – a necessidade de colaboração para a consecução de objetivos comuns:

“Um futuro brilhante se prepara ao território banhado pelo Amazonas e seus tributários, mas esse futuro ficará mui remoto

⁵⁵⁸ Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. José Joaquim da Cunha, presidente da província do Grão-Pará, pelo Comendador Fausto Augusto de Aguiar, por ocasião de entregar-lhe a administração da província no dia 20 de agosto de 1852, p. 57

⁵⁵⁹ Fala que o Exmo. Sr. Dr. José Joaquim da Cunha, presidente desta província, dirigiu a Assembléia Legislativa provincial, na abertura da mesma assembléia, no dia 15 de agosto de 1853, pp. 19-20

*se tudo se esperar do tempo e do governo central. Não basta que o governo tenha promovido a navegação e a colonização com grande sacrifício dos cofres públicos, é preciso secundá-lo nas suas vistas, que se dirigem a outros muitos melhoramentos materiais do Império, à repressão do tráfico africano, do contrabando e da moeda falsa, e finalmente à guerra tanto estrangeira quanto intestina, que tanto nos tem retardado o progresso e a civilização, e de que esta província já foi teatro.*⁵⁶⁰

O recado do presidente José Joaquim da Cunha era claro: sem a colaboração estreita entre as duas esferas de poder nada se faria, ou se faria apenas com muito custo e demora.

As providências do governo provincial para maximizar as vantagens da navegação do Amazonas não demoraram a surgir. Em 15 de novembro de 1853 a lei provincial nº 226 criou no tesouro público provincial uma caixa especial destinada exclusivamente a adiantar fundos às empresas que se formassem com o objetivo de introduzir colonos na província.⁵⁶¹ É interessante perceber que em sua fala o presidente Sebastião do Rego Barros mostrou-se francamente contrário à edição desta lei, aceitando-a como um fato consumado ditado apenas pelas “boas razões” da Assembléia Provincial. Mais um exemplo de que na província, assim como na Corte, a relação entre os poderes Executivo e Legislativo não era baseada unicamente na subserviência sistemática de um às deliberações do outro, mas sim em uma negociação constante segundo a qual, dependendo das circunstâncias, um ou outro dos poderes poderia lograr ver seus projetos atendidos.

A falta de mão de obra sempre foi apontada nos documentos provinciais como uma das principais causas da decadência da agricultura, da ausência de indústrias e, conseqüentemente, da estagnação econômica da região. Sem mão de obra adequada seriam desperdiçados todos os recursos naturais abundantes na região, não se alcançaria o objetivo de povoar e desenvolver a província e, ainda mais grave, tornar-se-ia dificultosa a posição brasileira

---

⁵⁶⁰ *Idem*, p. 21

⁵⁶¹ Fala que o Exmo.Sr. Conselheiro Sebastião do Rego Barros, presidente desta província, dirigiu á Assembléia Legislativa provincial, na abertura da mesma assembléia no dia 15 de agosto de 1854, p. 33

quando fosse discutir fronteiras com seus vizinhos, uma vez que ganhava cada vez mais espaço na diplomacia imperial o princípio do *uti possidetis* – segundo o qual um território em litígio deve pertencer a quem de fato o ocupava – para regular estes debates.⁵⁶² O problema tornar-se-ia ainda mais grave com o aumento da extração da borracha e com sua valorização no mercado internacional, que faria com que cada vez mais pessoas abandonassem a agricultura para embrenhar-se nas matas em atividades sazonais destinadas a extrair a preciosa goma elástica:

*“Isto é certamente um mal; tanto mais porque os lucros avultadíssimos dessa indústria, que absorve e aniquila todas as outras, longe de tenderem à criação da pequena propriedade com sua permanência e suas vantagens, e à divisão da riqueza, só dão em último resultado acumularem esta em poucas mãos, e pela maior parte estrangeiras, acarretando a miséria à grande massa daqueles após que ela abandonam seus lares, seus pequenos estabelecimentos, e talvez suas famílias, para se entregarem a uma vida de incerteza, privações, e na qual os ganhos da véspera evaporam-se no dia seguinte.”*⁵⁶³

Não deixa de ser interessante perceber que neste início do ciclo extrativo da borracha a atividade era vista com reserva, quando não com franca hostilidade, pelas autoridades provinciais. As raízes deste comportamento podem estar no período colonial, conjugadas com algumas das conseqüências mais marcantes da Cabanagem. Da colônia vem a questão geográfica. Enquanto as sesmarias doadas pela Coroa portuguesa a colonos desejosos de habitar a região amazônica se localizavam, preferencialmente, em regiões favoráveis a agricultura e pecuária e de fácil escoamento destas produções –

---

⁵⁶² Segundo Synesio Sampaio Goes Filho, o governo imperial chegou a mostrar-se contrário, em várias oportunidades, á adoção deste princípio como parâmetro para regular as discussões de fronteira, por considerá-lo lesivo aos interesses nacionais. Foi apenas em 1849, quando Paulino José Soares de Souza (depois visconde do Uruguai) assumiu o ministério dos Negócios Estrangeiros, que o *uti possidetis* teria se tornado o pilar principal das discussões acerca dos limites do império, influenciando poderosamente nas políticas destinadas a manter a posse brasileira sobre a região amazônica – Synesio Sampaio Goes Filho, *Navegantes, bandeirantes, diplomatas – um ensaio sobre a formação das fronteiras do Brasil*, Rio de Janeiro, Martins Fontes/Biblioteca do Exército Editora, 2000, pp. 206-208

⁵⁶³ Fala que o Exmo.Sr. Conselheiro Sebastião do Rego Barros, presidente desta província, dirigiu á Assembléia Legislativa provincial, na abertura da mesma assembléia no dia 15 de agosto de 1854, p. 40

nas terras vizinhas aos grandes centros comerciais de Belém e Santarém – as seringueiras localizavam-se, em sua maioria, no interior da floresta, em áreas de difícil acesso e alagadiças, de pouco valor, portanto, para os primeiros colonos que se dirigiram à região. Durante muito tempo a agricultura foi, de fato, a principal atividade econômica da região, gerando lucro e prestígio para toda uma ampla classe de fazendeiros descendentes daqueles primeiros homens agraciados com os favores da Corte portuguesa. Entretanto, quando estes fazendeiros, que formavam a elite política e econômica do Grão-Pará na primeira metade do século XIX, aperceberam-se dos crescentes lucros originários da extração da borracha e da decadência de suas atividades agrícolas, encontravam-se longe das principais zonas produtoras e sem muitas possibilidades de apossar-se delas, já que logo em seguida explodiria a revolta da Cabanagem que tornaria a manutenção de suas próprias terras uma tarefa tão difícil e arriscada que muitos simplesmente desistiram de empreendê-la.

A revolta se encarregaria de dar à elite paraense outro motivo, ainda mais forte, para opor-se à atividade extrativa da borracha. O contexto caótico que foi criado na província com os combates originou uma situação propícia para que camponeses pobres presos às fazendas dos grandes proprietários, escravos e criminosos fugissem, e engrossassem as fileiras daqueles que lutavam por mudanças sociais e políticas expressivas na província. Após o fim dos combates, estes marginalizados sociais, somados aos combatentes que se recusaram à rendição, embrenharam-se na mata em regiões de difícil acesso, onde não poderiam ser perseguidos e punidos pelo poder público. Nestas regiões longínquas e potencialmente insalubres, se defrontaram com as famosas seringueiras, que tanto lucro trariam ao país ao final do século e que os tornaria economicamente mais importantes que a antiga aristocracia rural que um dia os marginalizou e que agora se utilizavam de toda a sua influência para maldizer uma produção que potencialmente poderia provocar sua ruína.⁵⁶⁴ Neste contexto, passa a não ser mais tão absurdo encontrar presidentes de província lamentando o aumento da produção de borracha, ou creditando a ele

---

⁵⁶⁴ Cf. Barbara Weinstein, *A borracha na Amazônia: expansão e decadência (1850-1920)*, São Paulo, Hucitec/Edusp, 1993, pp. 56-61

os maiores males e desgraças da província, mesmo que seus lucros a colocassem, progressivamente, no grupo das mais lucrativas do império.

Por tudo isto, as políticas de importação de mão de obra passaram a ser apresentadas como uma das mais necessárias para a província, e pedidos de auxílio do governo central na adoção destas políticas, bem como a elaboração de medidas provinciais como a acima descrita passariam a ser uma constante a partir da década de 1850⁵⁶⁵. E as medidas para a introdução de linhas de vapores nos trechos não contemplados satisfatoriamente pela companhia de navegação do Amazonas também não seriam abandonadas. Em 20 de dezembro de 1853, a resolução provincial nº 230 autorizava o governo provincial a contratar com qualquer empresa ou companhia a navegação a vapor entre a ilha de Marajó e Belém. O objetivo desta atividade deveria ser abastecer de gado a capital e transportar passageiros e mercadorias entre os dois portos, passando também pelos de Cametá e vila da Vigia, num total de três linhas. Para atrair interessados, a resolução previa o pagamento de uma subvenção, pelos cofres provinciais, de trinta contos de réis pelo prazo de três anos. Também pelo tesouro público provincial seriam executadas as multas impostas pelo governo.⁵⁶⁶ A empresa que se propusesse a realizar o serviço deveria ter um capital mínimo de quinhentos contos de réis, possuir três vapores, os quais deveriam entrar em serviço, respectivamente, após seis, oito e dez meses após a assinatura do contrato, e que deveriam ser nacionalizados independentemente do local de sua construção.⁵⁶⁷

---

⁵⁶⁵ Em 1854, por exemplo, baseado nas leis provinciais nº 226, de 15 de dezembro de 1853, e nº 263, de 13 de outubro de 1854, o presidente Sebastião do Rego Barros assinou contratos com João Augusto Corrêa e João Pinto de Araújo para a introdução, respectivamente, de 250 colonos europeus em um ano e 800 colonos europeus em dois anos, mediante subvenção e outras vantagens; no mesmo ano, o novo contrato firmado entre Irineu Evangelista de Souza e o governo imperial previa, conforme já visto, o resgate do privilégio de exclusividade, ao mesmo tempo em que aumentava os valores das subvenções pagas e obrigava a companhia a fundar colônias nas margens do rio Amazonas – Exposição apresentada pelo Exmo. Sr. Conselheiro Sebastião do Rego Barros, presidente da província do Grão-Pará, por ocasião de passar a administração da mesma província ao 1º Vice-Presidente, o Exmo. Sr. Dr. Ângelo Custódio Corrêa, 1855, p. 8

⁵⁶⁶ Coleção das Leis da Província do Grão-Pará, Tomo XV, Parte 1ª, Resolução nº 230, de 20 de dezembro de 1853, pp. 17-18

⁵⁶⁷ Fala com que o Exmo. Sr. Conselheiro Sebastião do Rego Barros, presidente desta província, dirigiu a Assembléia Legislativa provincial, na abertura da mesma assembléia, no dia 15 de agosto de 1854, anexo E, pp. 1-6

O abastecimento da capital de gêneros essenciais (alimentos e matérias-primas, principalmente), aparece com freqüência na documentação provincial como uma das principais preocupações do governo. As mesmas dificuldades que obstavam as comunicações eficazes com o interior da província o faziam também relativamente ao abastecimento da capital, e esse era um problema que a administração provincial sempre tentou resolver da melhor forma possível. Já no século XIX a ilha de Marajó possuía grandes centros criadores de gado bovino, e nada mais natural, portanto, que o estabelecimento de uma linha regular de vapores destinada a abastecer a capital com esta e outras mercadorias. Ao mesmo tempo, mais uma vez ficou clara a preocupação do governo provincial em facilitar as comunicações com o interior, ao obrigar a companhia a estabelecer linhas regulares, também, entre a capital e Cametá e vila da Vigia.

A navegação prosperava na província. Em todos os relatórios elaborados pelos presidentes, entre medidas e preocupações relacionadas a políticas de colonização, – como a discussão sobre qual tipo de colono seria mais favorável à região amazônica⁵⁶⁸ – os relatos de sucessos no comércio e na navegação tornaram-se comuns. No entanto, o governo provincial não abdicou de medidas tendentes a atender seus próprios interesses neste contexto. Assim, em 1856 o presidente Henrique de Beaurepaire Rohan defendeu perante a Assembléia Legislativa a construção de uma estrada capaz de transportar para a província o gado originário do interior da província do Maranhão, mediante acerto com aquela administração. As obras começaram, de fato, em 1857. Ao mesmo tempo, referia a continuação de obras para a abertura de outra estrada, ligando Belém a Bragança, oferecendo mais um meio de comunicação entre as duas cidades.⁵⁶⁹ Um ano depois seu recado foi mais claro: embora reconhecesse que o sistema de navegação da província havia melhorado consideravelmente desde o início das atividades da companhia do barão de Mauá, demonstrava expressamente que o governo provincial não estava plenamente satisfeito com os serviços prestados:

---

⁵⁶⁸ Relatório apresentado á Assembléia Legislativa Provincial do Pará, no dia 15 de agosto de 1856, por ocasião da abertura da primeira sessão da 10ª Legislatura da mesma Assembléia, pelo presidente Henrique de Beaurepaire Rohan, p. 14

⁵⁶⁹ *Idem*, p. 23

“Não obstante as grandes vantagens que se tem colhido, depois do estabelecimento dos barcos de vapor nesta província, cumpre todavia reconhecer-se que ela não tem ainda tomado suficiente desenvolvimento. Pontos há a que não chegam os vapores, como sejam, na primeira linha, Porto de Moz, e Monte Alegre. A cidade de Macapá, e a vila de Chavez, á entrada do Amazonas, estão privadas dos benefícios dessa navegação; e o mesmo acontece ás cidades de Bragança, Vigia, vila de Cintra, Monsarás, etc.

*Não só ao comércio, como á administração pública, conviria que houvesse vapores, que tocassem regularmente nesses portos.”*⁵⁷⁰

Expresso o descontentamento, caberia ao governo provincial suprir as lacunas apontadas. Daí o desabafo ter sido feito, não por acaso, em um relatório encaminhado à Assembléia Legislativa. Ao entregar o cargo, o presidente Rohan recomendou a seu sucessor, como uma medida indispensável, a realização de obras no canal de Igarapé-mirim para torná-lo navegável por barcos a vapor, com o objetivo de tornar as vilas de Igarapé-Mirim e de Mojú interessantes pontos de escala da companhia de navegação do Amazonas:

*“Uma obra de muita importância, em relação á navegação a vapor entre esta cidade e a de Cametá, é o canal de Igarapé-mirim, que comunica o rio Mojú com o Murití-pucú. Este canal já é antigo, e por ele navegam canoas; mas não está disposto para o trânsito de barcos a vapor, sobre tudo por causa de certas sinuosidades, que são aliás fáceis de destruir. Convenientemente preparado, seria da maior vantagem, porque tornaria as vilas de Mojú e Igarapé-Mirim pontos de escalas de muito interesse, não só para a companhia de navegação e comércio do Amazonas, como para os habitantes daqueles lugares.”*⁵⁷¹

⁵⁷⁰ Relatório apresentado á Assembléia Legislativa Provincial do Pará, no dia 15 de agosto de 1857, por ocasião da abertura da segunda sessão da 10ª Legislatura da mesma Assembléia, pelo presidente Henrique de Beaurepaire Rohan, p. 25

⁵⁷¹ Relatório apresentado ao Ilmo. e Exmo. Sr. Dr. João da Silva Carrão, no ato de ser empossado na presidência da província do Pará, por Henrique de Beaurepaire Rohan, 1857, pp. 9-10

O sentimento de que a navegação provincial poderia melhorar, mesmo com o progresso representado pela companhia de navegação e comércio do Amazonas, continuou em 1858. Em seu relatório enviado à Assembléia Legislativa o presidente Ambrósio Leitão da Cunha repetiu este argumento, com um agravante: o contrato de navegação da companhia com o governo peruano havia expirado. Após tecer considerações sobre as vantagens crescentes da província oriundas deste comércio, e das grandes chances de desenvolvimento decorrentes da possibilidade de os peruanos passarem a realizar seu principal comércio pelo vale do Amazonas, evitando a cordilheira dos Andes, o presidente pediu o auxílio do governo central no sentido de que um novo contrato fosse elaborado e posto em prática o mais rápido possível.⁵⁷²

A renovação do contrato com o barão de Mauá desobrigando sua companhia de fundar colônias nas margens do Amazonas não poderia deixar de ser referida pelo governo provincial, em termos negativos para a continuação das políticas de colonização da província.⁵⁷³ Para piorar, no ano de 1859 foi apresentada uma diminuição das quantidades dos gêneros transportados pelos vapores da primeira linha da companhia, o que significou um abalo no comércio provincial creditado às cheias anormais do rio Amazonas.⁵⁷⁴ Nestes termos, todo acréscimo que pudesse ser feito às comunicações e, conseqüentemente, ao comércio da província seria ainda mais bem-vindo, e o governo provincial não desistiu de tentar realizá-lo por seus próprios meios, ainda que auxiliado por outras administrações:

“Por decreto nº 2197 de 26 de Junho de 1858 S. M. O Imperador houve por bem aprovar o contrato celebrado pelo Ministério do Império com a companhia de navegação a vapor do

⁵⁷² Relatório lido pelo Exmo. Sr. Vice-Presidente da Província, Dr. Ambrósio Leitão da Cunha, na abertura da primeira sessão ordinária da 11ª Legislatura da Assembléia Legislativa Provincial, no dia 15 de agosto de 1858 (título do documento parcialmente ilegível), pp. 35-42

⁵⁷³ Fala dirigida á Assembléia Legislativa da província do Pará, na segunda sessão da XI Legislatura, pelo Exmo. Sr. Tenente-Coronel Manoel de Frias e Vasconcellos, presidente da mesma província, em 1 de outubro de 1859, p. 55

⁵⁷⁴ *Idem*, pp. 61-62

Maranhão, para a navegação costeira entre os portos de S. Luís do Maranhão e as capitais do Ceará e Pará.

Por esse contrato, de que já existe cópia na Secretaria desta Assembléia, sabeis que á companhia cumpre tocar nos portos de Bragança e da Vigia, ambos nesta província.

Avaliais perfeitamente quão vantajosa é para a província do Pará a navegação a vapor entre a sua capital, e as povoações da costa; atualmente faz-se essas comunicações por meio de barcos e canoas com imensa demora e perigo. Se aos portos de escala determinados no contrato se adicionasse os de Cintra e Viseo muito lucraria a província e sua administração.

(...)

Empresas destas em nosso país não se podem sustentar por ora sem subvenção dos cofres públicos, o governo geral o reconheceu quanto á esta mesma companhia, e ás províncias do Maranhão e Ceará consta-me que seguiram já esse exemplo, que vós por certo imitareis, auxiliando uma empresa que tantas vantagens promete ás três províncias.⁵⁷⁵

A década de 1860 começou com medidas mais radicais. Após receber de seu antecessor um relatório chamando a atenção para a necessidade de introduzir a navegação a vapor em outros rios da província além do Amazonas, e de instituir linhas regulares apresentadas como estratégicas para a região⁵⁷⁶, o presidente Ângelo Thomaz do Amaral elaborou a lei provincial nº 359, de 6 de outubro de 1860, com o objetivo de atender a estas e outras reivindicações. Segundo a lei, o governo provincial ficava autorizado a subvencionar com até vinte e quatro contos de réis anuais, pelo prazo de dez anos, a qualquer empresário ou companhia que se propusesse a realizar a navegação a vapor em rios do interior da província, entre os portos de Belém e os de Muaná, Soure, Chaves e Macapá.⁵⁷⁷

⁵⁷⁵ *Idem*, p. 62

⁵⁷⁶ As linhas citadas são: Belém – Macapá, com escalas na ilha de Marajó, e Santarém – Povoações do Tapajós, Monte Alegre e Alemquer. Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Ângelo Thomaz do Amaral, pelo primeiro Vice-Presidente da província do Grão-Pará, o Exmo. Sr. Dr. Fábio Alexandrino de Carvalho Reis, 8 de agosto de 1860, p. 6

⁵⁷⁷ Colecção das Leis da Província do Grão-Pará, Tomo XXII, Parte 1ª, Lei nº 359, de 6 de outubro de 1860, pp. 11-13

Os resultados não tardaram a aparecer. Em seu relatório dirigido ao vice-presidente da província em 4 de maio de 1861, Ângelo Thomaz do Amaral anexou uma proposta de contrato entre o governo provincial e Antônio José de Miranda, Joaquim José de Assis e Antônio Ricardo de Carvalho Penna. Segundo o documento, os empresários comprometiam-se a organizar uma companhia com o objetivo de realizar a navegação a vapor entre Belém e a ilha de Marajó, com escalas nos portos das vilas de Soure, Muaná, Chaves e da cidade de Macapá. Se não conseguissem arrecadar fundos suficientes para a fundação da companhia, comprometiam-se a realizar a navegação com recursos próprios. O serviço deveria iniciar-se um ano após a assinatura do contrato e do aval do governo central para os privilégios que dependessem dele, sob pena de tornar-se nulo o documento. Esta cláusula por si só já demonstra a urgência do governo provincial em estabelecer as linhas que estavam sendo contratadas. Pelo espaço de três anos, os empresários obrigavam-se a realizar ao menos uma viagem mensal entre os portos contratados, e após este período seria negociada com o governo provincial uma nova frequência. Em troca dos serviços prestados, o governo provincial ofereceu aos empresários uma subvenção de quatro contos e quinhentos mil réis por viagem realizada, pelo prazo de vinte anos e a ser paga pelos cofres provinciais, e a doação, dependente de aprovação do governo central, de terrenos devolutos nos portos de escala da nova linha, para realização das obras necessárias à sua manutenção. Além disso, foram prometidas isenções, também dependentes de aval do governo do Rio de Janeiro, de direitos que deveriam ser pagos na aquisição, cadastramento e nacionalização dos vapores comprados, além de outras “vantagens que têm sido concedidas e estipuladas para empresas semelhantes” – como a dispensa do recrutamento militar dos empregados nacionais contratados para a realização do serviço. Aos empresários era, ainda, completamente livre a cessão ou repasse do contrato assinado, sem qualquer restrição.⁵⁷⁸

---

⁵⁷⁸ Relatório do Exmo. Sr. Ângelo Thomaz do Amaral, presidente da província do Grão-Pará, ao Exmo. Vice-Presidente Olyntho José Meira, por ocasião de passar-lhe a administração da mesma, 4 de maio de 1861, anexo nº 15, pp. I-III

Esta proposta é bastante esclarecedora sobre os interesses do governo provincial no tocante à navegação de seus rios. Determinando como prazo máximo para o início das atividades o período de um ano, ficava demonstrada toda a urgência no estabelecimento desta linha de vapores. Como era normal neste tipo de documento, cláusulas prevendo a requisição dos vapores a bem do serviço público também estavam presentes, garantindo a possibilidade de seu uso pleno pela administração provincial em casos mais graves. Mas o que chama a atenção são os cuidados tomados para a garantia de prestação do serviço mesmo que algo desse errado com os empresários. Se não conseguissem reunir os fundos necessários para formação de uma companhia, poderiam estabelecer a linha de vapores com recursos próprios. Se mesmo assim ficassem impossibilitados de honrar seus compromissos, tinham garantido o direito de repassar o contrato a terceiros sem qualquer restrição, ou seja, podendo até mesmo vendê-lo para quem desejassem. Se nos lembrarmos das discussões ocorridas na Câmara dos Deputados referidas nesta pesquisa, teremos uma noção exata da novidade representada por esta permissão e do grau de autonomia experimentado pelo governo provincial na tomada de decisões referente a seus interesses.

Com o objetivo de atrair mais interessados, o governo provincial elaborou a lei nº 382, de 5 de outubro de 1861. Formado por quatro artigos, este documento tinha como único objetivo alterar o primeiro artigo da lei nº 359, de um ano antes. Ao invés de oferecer à empresa contratada uma subvenção de vinte e quatro contos de réis, agora o auxílio oferecido passava a ser no valor de sessenta contos de réis. Como compensação, houve um aumento do itinerário que deveria ser seguido pelos vapores. Além da linha original entre o porto de Belém e os de Soure, Muaná, Chaves e Macapá, ficava definido que os vapores teriam de tocar, também, em algum porto do rio Arary, a ser definido quando da assinatura do contrato.⁵⁷⁹

Antes mesmo da assinatura do contrato entre o governo provincial e os empresários Antônio José de Miranda, Joaquim José de Assis e Antônio

---

⁵⁷⁹ Coleção das Leis da Província do Grão-Pará, Tomo XXIII, Parte 1ª, Lei nº 382, de 5 de outubro de 1861, pp. 7-9

Ricardo de Carvalho Penna, não deixa de ser curioso perceber que a partir de 1861 os relatórios da presidência da província passaram a citar a existência de um vapor particular realizando navegação regular no interior da província, sem descrever o itinerário, além dos já tradicionais barcos da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas.⁵⁸⁰ No relatório de 1862 aparece citado o nome do proprietário do vapor em questão, José Antônio de Miranda, muito provavelmente da família de João Antônio de Miranda, ex-presidente da província do Grão-Pará.⁵⁸¹ As questões de importância para a província poderiam até estar sendo resolvidas, mas os interesses pessoais e familiares não podiam, evidentemente, ser completamente esquecidos.

Ainda no ano de 1862 foi finalmente contratada a navegação de que tratava as leis 359 e 382. Apesar de a primeira proposta de contrato ter sido apresentada pelos três empresários acima citados, acabou sendo preterida em favor da companhia de navegação e comércio do Amazonas, do barão de Mauá. Em seu relatório publicado em 1º de setembro, o presidente Francisco Carlos de Araújo Brusque procedeu a uma comparação item a item das duas propostas, buscando demonstrar a razão pela qual escolheu a companhia que já realizava a navegação do rio Amazonas. A companhia do Amazonas, em resumo, poderia introduzir as novas linhas imediatamente e sem nenhum outro ônus para a província além da subvenção originalmente oferecida. Além disso, oferecia-se para ampliar o número de portos visitados pelos vapores, aceitava o estabelecimento de um contrato de menor duração (quinze anos contra vinte da primeira proposta) e oferecia as garantias de uma companhia já constituída e que já estava prestando serviços vantajosos à província, enquanto com relação à primeira proposta eram necessários os cuidados acima analisados.

Ao final das negociações, a companhia estabeleceu três novas linhas de vapores, inteiramente subvencionadas pelo governo provincial, que partiriam

---

⁵⁸⁰ Relatório dirigido á Assembléa Legislativa da província do Pará, na segunda sessão da XII Legislatura, pelo Exmo. Sr. Dr. Francisco Carlos de Araújo Brusque, presidente da mesma província, em 17 de agosto de 1861, p. 14

⁵⁸¹ É possível supor que se trate do mesmo Antônio José de Miranda que intentou realizar o contrato de navegação com o governo provincial; não foram encontrados, entretanto, indícios fortes o suficiente que nos permitam concluir pela acidental inversão de nomes nos documentos. Relatório apresentado á Assembléa Legislativa da província do Pará, na primeira sessão da XIII Legislatura, pelo Exmo. Sr. presidente da província, Dr. Francisco Carlos de Araújo Brusque, em 1º de setembro de 1862, p. 71

de Belém em direção a vila de Soure, para o Arary e para Chaves, tocando ainda nos portos de Curralinho – caso para aí fosse transferida a vila de Oeiras – e na barra do Anajás, e nos demais citados nas leis, além de Abaeté e Breves, oferecidos pela companhia durante as negociações. O contrato teria duração de dez anos (menor, portanto, que a proposta original da companhia), e começou a ser efetivado praticamente de imediato. No dia 3 de maio de 1862 o vapor *Tabatinga* partiu de Belém rumo a vila de Soure, no dia 6 de maio para os portos do rio Arary, e no dia 15 de maio para a vila de Chaves.⁵⁸²

O governo da província do Grão-Pará conseguia, finalmente, estabelecer as linhas de navegação que preenchem algumas lacunas deixadas pelo serviço contratado pelo governo central, e para isso utilizou-se de seus próprios recursos. O serviço seria realizado com pontualidade pela Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas⁵⁸³, o que convenceu a administração provincial a contratar outras linhas mediante aprovação da lei nº 448, de 3 de outubro de 1864.⁵⁸⁴ Por conta de acordos assinados entre os governos imperial e peruano, a partir do segundo trimestre de 1863 o Amazonas passaria a ser navegado, também, por dois vapores daquele país.⁵⁸⁵ Era já o prenúncio da abertura do rio Amazonas a todas as nações amigas através do decreto imperial nº 3749, de 7 de dezembro de 1866. Decerto esta medida não esgotou todas as demandas do governo provincial. Não obstante, ele conseguiu demonstrar, ao longo de três décadas, que embora não fosse completamente auto-suficiente com relação ao governo central, ao menos possuía autonomia o bastante para buscar atender a seus próprios interesses e necessidades da forma que lhe era possível em diferentes circunstâncias. Certamente continuaria fazendo o mesmo após 1867.

---

⁵⁸² *Idem*, p. 73

⁵⁸³ Relatório apresentado á Assembléia Legislativa da província do Pará, na segunda sessão da XIII Legislatura, pelo Excelentíssimo Senhor Presidente da Província Doutor Francisco Carlos de Araújo Brusque, em 1º de novembro de 1863, p. 65

⁵⁸⁴ Coleção das Leis da Província do Grão-Pará, Tomo XXV, Parte 1ª, Lei nº 448, de 3 de outubro de 1864, pp. 18-19

⁵⁸⁵ Relatório dos negócios da província do Pará, seguido de uma viagem ao Tocantins até a cachoeira das Guaribas e ás bahias do rio Anapú, pelo secretário da província Domingos Soares Ferreira Penna, e da exploração e exame do mesmo rio até acima das últimas cachoeiras depois de sua junção com o Araguaia pelo capitão-tenente da Armada Francisco Parahybuna dos Reis, 1864, p. 65

Capítulo 2 - As negociações para navegação do Araguaia/Tocantins

2.1 Interpretações da historiografia brasileira sobre o regime político do Império

A historiografia brasileira tende a considerar o período monárquico como dotado de uma grande centralização do poder nas mãos do imperador, sendo esta comprovada pela existência do poder Moderador, do Conselho de Estado, da vitaliciedade do Senado, entre outros elementos que fariam com que, em última instância, todas as decisões vitais para o país tivessem de ser tomadas pelo monarca e seu séquito. Neste sentido, não haveria espaço para deliberações no parlamento ou nas províncias, ficando estas instituições relegadas a um segundo plano no aparato administrativo brasileiro, destinadas a apenas aplicar as deliberações formuladas na Corte do Rio de Janeiro.

Neste sentido, Sérgio Buarque de Holanda defende que havia centralização quase absoluta do regime, definida pelo fato de que as decisões cabiam, em última instância, ao imperador.⁵⁸⁶ Assim, não caberia falar aqui de representatividade ou de regime federativo, uma vez que a representação política acabava minada em sua base por um processo eleitoral fraudulento, que garantia ao imperador a possibilidade de presentear seus ministérios com a docilidade de uma esmagadora maioria parlamentar. Analisado sob o prisma dos regimes políticos do século XX, o regime monárquico brasileiro acabou sofrendo uma distorção, uma vez que a representação política acabou sendo julgado segundo os parâmetros da democracia moderna, ao invés de ser analisado de acordo com o modelo de representação próprio do século XIX ocidental. As fraudes nas eleições, por exemplo, não eram uma prerrogativa brasileira, sendo amplamente praticadas no berço do governo representativo, a Inglaterra, como também em outros países europeus.

---

⁵⁸⁶ Sérgio Buarque de Holanda, *Do Império à República. História geral da civilização brasileira*, São Paulo, Difel, 1985, T. II, V. 5º, Sérgio, vol. 7, p. 66

Raymundo Faoro também nega representatividade ao regime imperial, por identificar na instituição da Coroa a proeminência na tomada de decisões. Com a transferência da Corte portuguesa para a América, o Estado brasileiro teria se formado sob a égide de um processo continuísta com relação ao aparato institucional da antiga metrópole, sendo administrado por um estamento totalmente devotado e dependente do monarca. Com isso, o aparato burocrático acabaria se divorciando do restante do país, criando uma situação de completo alheamento com relação às necessidades da população. Em um contexto calcado nestes termos, é claro que um sistema representativo se tornaria, segundo o autor, inviável. Isto porque a assembléia legislativa acabava sendo totalmente dominada pelo Poder Executivo, que a utilizava apenas como instituição de confirmação de suas decisões.⁵⁸⁷ Novamente, a causa para este fato estaria nas eleições fraudulentas, que acabariam fazendo com que o regime em funcionamento no Brasil oitocentista fosse oligárquico, e não representativo. Encontramos aqui, portanto, os mesmos elementos da argumentação de Sérgio Buarque de Holanda. Também o poder moderador, com sua atribuição de dissolver a Câmara dos Deputados é considerado pelo autor instrumento da imposição da vontade real sobre o parlamento, esquecendo-se o autor que nos governos representativos inglês e francês o rei gozava igualmente desta prerrogativa.

Para Ilmar Rohloff de Mattos a centralização do Estado brasileiro no século XIX só foi possível pela existência de uma homogeneização da elite política, inexistente nos demais países sul-americanos. Segundo sua mais famosa obra, a constituição desta elite seria o resultado dos esforços de uma parcela dos cafeicultores interessados em construir um aparato burocrático favorável a seus interesses e demandas. Seria esta a origem do que ele chama de classe senhorial, oriunda de uma determinada classe social, mas diferenciada dela pelo fato de ter assumido as tarefas de governo em benefício desta mesma classe. Em resumo, “a íntima relação entre a construção do Estado imperial e a constituição da classe senhorial faz com que a Coroa assumia, deste modo, o papel de *Partido*, nos termos em que Antônio Gramsci

---

⁵⁸⁷ Raymundo Faoro, *Machado de Assis: a pirâmide e o trapézio*, São Paulo, Globo, 2001, p. 75

o propõe.”⁵⁸⁸ Essa função de partido desempenhada pela Coroa foi o que permitiu aos saquaremas (originalmente representantes dos cafeicultores fluminenses) elevar a projeto nacional os ideais de sua própria classe. Nada, portanto, de representação política também aqui, uma vez que os poderes Executivo e Legislativo nada mais fariam do que executar o projeto atribuído a esta classe senhorial.

Roderick Barman concorda com essa visão, acrescentando que as reformas conservadoras de 1840, responsáveis pela consolidação da hegemonia saquarema – também conhecidas como Regresso – acabaram por retirar do regime qualquer traço de representatividade política: “elections to the Chamber of Deputies no longer reflected public opinion but rather the will of the ruling cabinet. The parliamentary system of government which had emerged since 1826 would now have become a illusion.”⁵⁸⁹

Neste grupo de historiadores encontra-se, também, José Murilo de Carvalho. Para ele, a centralização política não seria apenas um traço dentre outros do regime monárquico brasileiro, mas sim seu elemento distintivo, aquilo que o faria diferente tanto do período colonial como do republicano. De fato, para o autor, o período colonial brasileiro teria sido marcado não apenas por uma absoluta descentralização política, mas pela transferência de toda a responsabilidade administrativa a particulares, dada a impossibilidade da Coroa portuguesa em defender e desenvolver satisfatoriamente todo o imenso território colonial. É neste contexto que deve ser entendida a criação das capitanias hereditárias, logo no início do processo colonizador, e a constante recorrência a forças particulares em todo o período, mesmo que oficialmente o regime tenha passado por momentos de maior centralização política – como no período do marquês de Pombal que, embora tenha adotado várias medidas centralizadoras, ainda precisou contar com forças particulares para a realização das Bandeiras, que levariam à descoberta das jazidas de metais preciosos no interior do continente. “Apesar desta tradição, o país independente, que surgiu em 1822, optou por um regime monárquico e por

⁵⁸⁸ Ilmar Rohloff de Mattos, *O tempo saquarema*, São Paulo, Hucitec, 1987, p. 92

⁵⁸⁹ Roderick J. Barman, *Brazil. The forging of a nation (1798-1852)*, Stanford, Stanford University Press, 1988, p. 227

forte centralização política e administrativa. Mas as forças centrífugas não foram abafadas e voltaram com pleno vigor após a Proclamação da República em 1889.”⁵⁹⁰

Segundo Carvalho, o processo de constituição de uma elite política homogênea teria sido fundamental para a manutenção da centralização do poder no país, graças a confluência de três elementos principais: a *educação*, que transformou este grupo social em “uma ilha de letrados num mar de analfabetos”⁵⁹¹; a escolha de *ocupações* comuns ao grupo, que constituiu-se “em importante elemento unificador através da transmissão de valores, do treinamento e dos interesses materiais em que se baseia.”⁵⁹²; e o modo como se construía a *carreira política* desta elite, fazendo com que pudesse acumular uma vasta experiência de governo.⁵⁹³

Desta forma, na lógica do autor, não havia como escapar: elite coesa, interesses comuns, regime centralizado. Tanto que para o autor todas as revoltas separatistas do período foram iniciativas de elites provinciais estranhas ao grupo, espécies de elites não-elitizadas e, portanto, com interesses e práticas políticas diferentes do grupo dominante. As províncias acabavam, assim, completamente marginalizadas, à mercê de um regime centralizado e comandado por um grupo absolutamente coeso, sem qualquer margem de manobra fora da lógica deste sistema praticamente absolutista. No entanto, nesta pesquisa a realidade da política provincial surgiu com cores bastante diferentes das apresentadas por José Murilo de Carvalho e pela historiografia tradicional. Acima foi analisado como a administração paraense teve meios, durante o período estudado, para adotar medidas próprias para o atendimento de necessidades não contempladas pela política central. E uma série de seis ofícios trocados entre a presidência de província de Goiás com a administração do Pará e com a Corte do Rio de Janeiro, simultaneamente, demonstram mais

---

⁵⁹⁰ José Murilo de Carvalho, “Federalismo e centralização no império brasileiro: história e argumento”, in: *Pontos e bordados – escritos de história e política*, Belo Horizonte, Editora UFMG, 1998, p. 155

⁵⁹¹ José Murilo de Carvalho, *A construção da ordem – a elite política imperial*, Rio de Janeiro, Editora Campus, 1980, p. 51

⁵⁹² *Idem*, p. 73

⁵⁹³ *Idem*, p. 93

claramente que as teorias que defendem uma completa submissão provincial aos ditames do governo central precisam ser urgentemente repensadas.

2.2. Estratégias para navegar o Araguaia/Tocantins

Para o presidente da província de Goiás, José Vieira Couto de Magalhães, a navegação a vapor pelos rios Araguaia e Tocantins, - entendido como o meio mais rápido de realização das comunicações com a província do Pará – era fundamental para o desenvolvimento do comércio interprovincial em 1863. Como conseqüência deste fato, o presidente esperava conseguir, de uma só vez, aumentar as rendas provinciais, facilitar as comunicações com o porto de Belém e, conseqüentemente, com os principais mercados internacionais, levar o progresso, em uma palavra, ao território sob sua jurisdição. De fato, seus cálculos demonstravam uma grande economia na importação de gêneros provenientes da praça de Belém, se comparados com os preços dos produtos vindos diretamente do Rio de Janeiro, como era feito até então. As diferenças de valores eram tão grandes, que certamente recomendavam, segundo o administrador, medidas urgentes para facilitar as comunicações entre as duas províncias:

*“No primeiro dos casos o preço da arroba posta nesta capital é de 8\$000, e pelo Rio de Janeiro é de 12\$000. Se juntarmos a esta consideração a de que os gêneros no Pará são, segundo informações que tenho, 20% mais baratos do que na capital do império, teremos que as mercadorias importadas do Pará chegarão a esta província com uma redução de 30% em confrontação com as que vem do Rio de Janeiro. Á vista disto me parece fora de dúvida que a navegação do Pará é de grande interesse para os habitantes de Goiás.”*⁵⁹⁴

---

⁵⁹⁴ Ofício, de José Vieira Couto de Magalhães, presidente da província de Goiás, a Francisco Carlos de Araújo Brusque, presidente da província do Pará, 8 de maio de 1863, in: Relatório apresentado á Assembléa Geral Legislativa na segunda sessão da décima segunda legislatura, pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Publicas, Domiciano Leite Ribeiro, 1864, Anexo, p. 4

A administração paraense não estava tão convencida das vantagens desta navegação. Em um artigo o presidente do Pará, Francisco Carlos de Araújo Brusque, teria se mostrado descontente com as tentativas anteriores – todas fracassadas – de navegação a vapor dos rios Araguaia e Tocantins, continuando, mesmo assim, a fazer sua parte para torná-la possível através da abertura de estradas entre as duas províncias e da manutenção do presídio de São João do Araguaia. Segundo o presidente Magalhães, as antigas tentativas de estabelecer a navegação nestes rios teriam se dado pela falta de portos intermediários na longa travessia, o que impossibilitava a criação de linhas regulares de vapores na região.⁵⁹⁵

O ofício enviado pela presidência de Goiás a do Pará em 8 de maio de 1863 tinha o fim declarado de convencer os administradores paraenses das vantagens da navegação a vapor entre as duas províncias, e de requisitar auxílio nas medidas que teriam de ser feitas para torná-la viável. Entre as que já haviam sido tomadas pelo governo goiano, o presidente Magalhães refere, principalmente, à fundação e manutenção de povoados e presídios nas margens do rio Araguaia, com a finalidade de acabar com um dos maiores obstáculos para a navegação deste caudal:

*“Acham-se estabelecidas nesta província, nas margens do Araguaia, três presídios, o de Santa Leopoldina, distante desta capital cerca de 30 léguas no lugar em que o rio vermelho faz barra no Araguaia; o de Monte Alegre, que fica a 50 léguas abaixo deste, e o de Santa Maria, que fica a 120 léguas do último.”*⁵⁹⁶

O sacrifício com que estes presídios eram mantidos demonstra o empenho do governo de José Vieira Couto do Magalhães na navegação do Araguaia e do Tocantins. O presídio de Santa Maria, inclusive, já teria sido desativado por governos anteriores, tendo sido refundado por Magalhães.

---

⁵⁹⁵ *Idem.*

⁵⁹⁶ *Idem.*

Posteriormente, teria sido atacado por índios “que aí apareceram com força de 800 arcos”, e sobreviveu graças aos seus habitantes e às medidas do governo tendentes a aumentar sua população. Além disto, já estava prevista a construção de outro presídio, no meio do caminho entre o de Santa Maria e o de São João do Araguaia, no Pará, completando o esforço de estabelecimento de pontos intermediários para a navegação entre as duas províncias.⁵⁹⁷

Mas estas medidas ainda não eram suficientes. No dia 16 de maio de 1863 o presidente José Vieira Couto de Magalhães enviou dois ofícios à Corte do Rio de Janeiro. Um deles era endereçado ao ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, Pedro de Alcântara Bellegarde, e seu conteúdo era simples. Informar o envio do outro ofício ao ministro da Marinha, Joaquim Raymundo de Lamare, requisitando a cessão de um barco a vapor para realizar a navegação dos rios Tocantins e Araguaia, e pedir ao ministro Bellegarde que auxiliasse no convencimento para o atendimento do pedido:

“Não podendo porém os cofres provinciais fazer presentemente essa despesa, no ofício junto por cópia peço ao Sr. ministro da marinha que me conceda um pequeno vapor, e que este seja posto no Pará, para dali eu o mandar buscar. A navegação do Araguaia se for levada a pé, que pretendo, será vantajosa não só ao sul da província, como a alguns dos povoados das margens do Tocantins, cuja subida é difficilima, por causa das muitas cachoeiras, que nele se encontram. (...)

*Não creio que o Sr. ministro da marinha me negue o vapor que peço, por que S. Ex. não desconhece o quanto esse auxílio é necessário à navegação, principalmente se V. Ex. se dignar interessar-se a favor do meu pedido.”*⁵⁹⁸

---

⁵⁹⁷ *Idem*, p. 5

⁵⁹⁸ Ofício, de José Vieira Couto do Magalhães, presidente da província de Goiás, a Pedro de Alcântara Bellegarde, ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, 16 de maio de 1863, in: Relatório apresentado á Assembléa Geral Legislativa na segunda sessão da décima segunda legislatura, pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Publicas, Domiciano Leite Ribeiro, 1864, Anexo, p. 7

No ofício enviado ao ministro da Marinha, Joaquim Raymundo de Lamare, o conteúdo era parecido, baseado na tentativa de convencê-lo da necessidade do vapor e do governo central fornecê-lo à província de Goiás:

*“Por agora o fim deste ofício é pedir a V. Ex. que me conceda um pequeno vapor de calado de três a quatro palmos d’água, munido de competente tripulação, que, segundo as informações que temos, não poderá ser superior a 8 pessoas. Seria muito conveniente que o transporte desse pequeno vapor fosse feito a expensas do governo; se, porém não for possível, basta que V. Ex. o mande colocar na cidade de Belém, província do Pará; bem que com muitos sacrifícios eu conseguirei meios de o trazer ao Araguaia.”*⁵⁹⁹

O quadro sem dúvida é desolador. Por estes relatos do presidente Magalhães, a província sob sua administração, outrora rica fornecedora de metais preciosos para a metrópole lusitana, na segunda metade do século XIX não possuía recursos suficientes para adquirir um pequeno vapor de oito tripulantes. Aliás, teria que fazer “muitos sacrifícios” para, mesmo concedido este vapor, transportá-lo do porto de Belém para as águas do rio Araguaia. De fato, qualquer historiador que deparasse com este documento, por mais que realizasse um exercício de análise tendente a decifrar a motivação para esta descrição carregada de elementos negativos, acabaria concluindo pela falta quase absoluta de recursos por parte da administração goiana. Corroboraria, assim, a tese já amplamente aceita de que isso ocorria por conta do próprio regime imperial, que fazia com que o governo central ficasse com todas as rendas do país, abafando as “forças centrífugas” provinciais e mantendo o poder concentrado em suas mãos.

No entanto, no ofício acima citado de 8 de maio de 1863, destinado ao presidente da província do Pará, Francisco Carlos de Araújo Brusque, o quadro pintado pelo presidente goiano era bem diferente. Neste documento, José Vieira Couto de Magalhães procurava convencer o presidente paraense das

---

⁵⁹⁹ Ofício, de José Vieira Couto de Magalhães, presidente da província de Goiás, a Joaquim Raymundo de Lamare, ministro da Marinha, 16 de maio de 1863, in: *Idem*, Anexo, pp. 9-10

vantagens no estabelecimento da navegação a vapor nos rios Araguaia e Tocantins para as duas províncias. Requisitando seu apoio para a concretização deste projeto, antecipava o pedido realizado ao governo central, apresentando-o em cores bastante diferentes do documento enviado à capital do império:

*“Mandeí pedir ao governo imperial, e conto ser atendido, um pequeno vapor de calado de 15 a 18 polegadas para ser posto no Araguaia, fazendo o transporte dos gêneros de Santa Maria para Leopoldina, onde o rio não oferece o mais pequeno embarço. Se o governo imperial em sua sabedoria julgar que não deve atender-me **estou me munindo com os fundos necessários para comprá-lo á custa da província** [grifo meu]. Nesta última hipótese desejo desde já estar habilitado com as informações precisas e por essa razão as peço a V. Ex., rogando que se digne informar-me sobre os seguintes pontos: 1º - Se é possível comprar-se aí no Pará, um pequeno vapor nestas condições, porque preço e a quem. 2º - Se não sendo possível comprar-se aí no Pará, encontrar-se-á aí negociante que se queira encarregar de mandá-lo vir da Europa, ou dos Estados Unidos por quanto e em que condição. 3º - Qual a diferença que farão nos preços, na hipótese **de ser o pagamento á vista** [grifo meu], ou em três prestações, sendo a primeira á vista, e as duas outras com intervalo cada uma de um ano. 4º - Qual a diferença no preço entre um vapor de ferro, e um de madeira; qual o tamanho mínimo dos vapores, vindo explicado o comprimento, a largura, a tonelagem e calado, o peso e altura das peças mais elevadas, e se será possível encontrar aí um maquinista, e a necessária tripulação; porque preço se poderá obter cada uma dessas coisas. 5º - Em que tempo poderá vir a encomenda da Europa ou dos Estados Unidos. 6º - Por quanto se poderá obter um vapor nas mesmas condições, de ferro, porém vindo desmanchado; neste caso, em quantas peças poderá vir; qual o peso e o volume e o peso aproximado de cada uma. 7º - Qual o preço provável de um maquinista armador; quais os utensílios e meios indispensáveis para pôr-se o vapor a nado, e qual o preço.”⁶⁰⁰*

Longe de relatar a penúria de recursos apresentada ao governo central, para seu colega paraense o presidente goiano não apenas demonstrava a

⁶⁰⁰ Ofício, de José Vieira Couto de Magalhães, presidente da província de Goiás, a Francisco Carlos de Araújo Brusque, presidente da província do Pará, 8 de maio de 1863, in: *idem*, Anexo, pp. 5-6

necessidade da aquisição do vapor, como mesmo se prontificava a adquiri-lo por meios próprios, caso fosse necessário, e fazia um inquérito sobre o quanto precisaria gastar com esta aquisição.

A documentação evidencia que o presidente da província de Goiás utilizou, como estratégia de convencimento de esferas diferentes da administração imperial, argumentos também diferenciados. Não é possível determinar com absoluta certeza se a história verdadeira é a que foi contada aos ministros do Rio de Janeiro ou a narrada ao presidente paraense. Permanece, no entanto, inalterada a comprovação da capacidade de manipulação da situação pelo governo provincial com o objetivo de atender a seus interesses imediatos e de longo prazo. Fosse para convencer o governo geral ou o provincial de um território contíguo, uma estratégia argumentativa ainda assim foi utilizada, e o presidente José Vieira Couto de Magalhães demonstrou à posteridade uma das armas utilizadas pelos governos provinciais do século XIX para suprir suas carências no contexto da organização institucional do Brasil monárquico.

Esta não foi, aliás, a única vez em que o presidente goiano valeu-se desta estratégia. Vimos acima como, para convencer o presidente paraense das vantagens da navegação a vapor nos rios Araguaia e Tocantins, o presidente Magalhães utilizou-se de um cálculo que demonstrava uma economia da ordem de 30% nos preços dos produtos importados pelo Pará, em comparação aos enviados diretamente do Rio de Janeiro. As contas referidas ao ministro da Marinha, Joaquim Raymundo de Lamare, com relação ao mesmo objeto, foram bastante diferenciadas:

“Não há muito tempo que aqui chegaram cargas remetidas por conta do Sr. ministro á razão de 20\$000 a arroba; e com as mesmas condições espero eu ainda um carregamento considerável enviado por ordem do governo, composto de armamento e petrexos de guerra para o corpo de caçadores que aqui existe. A vantagem, portanto, da condução por via do Araguaia está demonstrada, não por cálculos ordinariamente eivados de sonhos e utopias, mas pelo contrato de um negociante, que visando unicamente o seu interesse, conduz a

*arroba com redução superior a 50%. Se acrescentarmos a esta vantagem do carreto a consideração de que os gêneros importados da Europa ou da América do Norte ao Pará são 20% mais baratos do que no Rio de Janeiro, em razão da proximidade em que se acha essa província dos mercados exportadores, creio que se pode afirmar com todo o rigor que esta província lucrará com a navegação desse rio **uma redução de 70% nos objetos importados** [grifo meu].”⁶⁰¹*

Dois públicos, dois discursos. José Vieira Couto de Magalhães utilizou-se, de fato, de todos os argumentos ao seu alcance para convencer os governos paraense e central a auxiliá-lo na tarefa de estabelecer a navegação a vapor nos rios Tocantins e Araguaia. O governo paraense foi o primeiro a se convencer da veracidade dos argumentos de Magalhães⁶⁰², que chegou a pedir o apoio do ministro Bellegarde para atingir este objetivo:

“Com quanto esteja convencido de que o meu colega do Pará não se negará a estes meus pedidos, contudo não posse deixar de rogar a V. Ex. que se sirva recomendar-lhe que me preste os auxílios de que preciso, e que as medidas que tomar a este respeito sejam de harmonia com as minhas, porque sendo nossas vistas apoiadas pelo governo imperial, com segurança obteremos o resultado que se deseja.”⁶⁰³

O governo central resistiu um pouco mais. Magalhães, sem deixar-se abalar, realizou ainda uma última tentativa de conseguir o apoio da Corte para sua empreitada mesmo depois de sua gestão à frente da administração goiana – havia sido nomeado para presidir Minas Gerais. Realizou, no início de 1864, uma viagem de barco até a cidade de Ouro Preto navegando pelo rio Araguaia. Entre medidas de melhoramento da calha do rio, tendentes a torná-lo mais

⁶⁰¹ Ofício, de José Vieira Couto de Magalhães, presidente da província de Goiás, a Joaquim Raymundo de Lamare, ministro da Marinha, 16 de maio de 1863, in: *Idem*, Anexo, p. 9

⁶⁰² Ofício, de E. Valleé, engenheiro de minas, a José Vieira Couto de Magalhães, presidente da província de Goiás, 24 de janeiro de 1864, in: *Idem*, Anexo, p. 12

⁶⁰³ Ofício, de José Vieira Couto de Magalhães, presidente da província de Goiás, a Pedro de Alcântara Bellegarde, ministro e secretário de Estado dos negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, 15 de maio de 1863, in: *Idem*, Anexo, p. 3

favorável à navegação, realizou uma descoberta que, acreditava, não poderia deixar de sensibilizar o governo central:

*“(...) que será nada menos do que fazer uma revolução completa na indústria do país, dotando as mais férteis de suas regiões com uma linha de navegação tão considerável como a que ele tem no oceano, e que ligará em pouco tempo o golfo do Prata ao do Amazonas por uma navegação fluvial fácil e cômoda, interrompida apenas por 80 léguas de terra no máximo, e já em grande parte freqüentada e seguida, e que franqueará ao comércio o interior do Pará, Piauí, Maranhão, Goiás e Mato Grosso.”*⁶⁰⁴

Tornar possível a comunicação entre as bacias do Prata e do Amazonas, concretizando a ideologia da “Ilha-Brasil” era, como vimos, um dos sonhos mais acalentados pelo governo central brasileiro desde a independência. Outras tentativas nesse sentido seriam realizadas⁶⁰⁵, mas não seria desta vez ainda que José Vieira Couto do Magalhães veria concretizado seu projeto de ver navegado os rios Tocantins e Araguaia. O vapor requisitado ao governo central não foi cedido, e Magalhães teve de encomendá-lo com recursos provinciais enquanto esteve à frente da administração do Pará. Não foi, entretanto, suficiente para resolver a questão, uma vez que encontrava dificuldades para desmontá-lo e levá-lo às águas do Araguaia.

A comunicação entre as províncias do Pará e de Goiás por via fluvial só foi alcançada em 1866, através de um contrato com Florentino Marianno do Amaral que, mediante subvenção concedida pela Assembléia Legislativa paraense de um conto e quatrocentos mil réis, se prontificou a estabelecer a linha de vapores. Em 26 de março ele saiu de Belém comandando um carregamento de mil e setecentas arrobas de sal, em um barco tripulado por trinta pessoas, chegando à capital goiana em 23 de outubro. Uma vez

⁶⁰⁴ Ofício, de José Vieira Couto do Magalhães, presidente nomeado de Minas Gerais, para Domiciano Leite Ribeiro, ministro e secretário de Estado dos negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, 28 de março de 1864, in: *Idem*, Anexo, p. 13

⁶⁰⁵ Ver Demétrio Magnoli, *O corpo de pátria: imaginação geográfica e política externa do Brasil (1808-1912)*, São Paulo, Editora UNESP, 1997

estabelecida regularmente a linha, esperava-se que o tempo de viagem diminuísse de sete para três meses⁶⁰⁶. José Vieira Couto de Magalhães conseguia, finalmente, ver as águas do Araguaia e do Tocantins sulcadas regularmente por barcos a vapor. Os recursos para atingir este objetivo não vieram do governo do Rio de Janeiro, mas sim do governo de Belém. O governo provincial, mais uma vez, atendia com recursos próprios a uma necessidade à qual o governo imperial não quis ou não pôde dar maior atenção que a necessária para noticiar o fato em seu relatório anual. Completamente de acordo com a lógica de um arranjo institucional de tipo federativo.

---

⁶⁰⁶ Relatório apresentado á Assembléia Geral Legislativa na primeira sessão da décima terceira legislatura, pelo ministro e secretário de Estado dos negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, Manoel Pinto de Souza Dantas, 22 de maio de 1867, pp. 204-205

CONCLUSÃO

A questão da navegação a vapor no rio Amazonas foi fundamental para o processo de construção do Estado nacional brasileiro. Primeiramente, porque envolveu debates no sentido de determinar qual a forma pela qual a região amazônica seria inserida no conjunto do império, tanto econômica, quanto politicamente. No campo econômico acabou prevalecendo a posição segundo a qual o grande rio deveria servir como corredor de escoamento da produção dos demais países ribeirinhos, ao mesmo tempo em que passaria a ganhar cada vez mais importância, no último quarto do século XIX, a produção e exportação da borracha. A mão de obra da região amazônica, problema crônico tantas vezes denunciado pelos políticos e viajantes oitocentistas, acabaria sendo formada por retirantes nordestinos, em fuga da seca e das más condições de vida em sua região de origem. A imigração estrangeira para a região, defendida por ministros, deputados e senadores imperiais, acabaria não vingando da forma como estes atores imaginavam que seria possível. A construção da estrada de ferro Madeira-Mamoré, inaugurada no início do século XX, acabaria finalmente atendendo a algumas das principais reivindicações dos demais países ribeirinhos no auge do desenvolvimento da região, tendo perdido, entretanto, sua serventia com a inauguração do Canal do Panamá, pouco tempo depois. A posterior decadência da produção da borracha, provocada pela concorrência externa e pela adoção de materiais sintéticos, acabaria ressuscitando, em pleno século XX, grande parte dos problemas amazônicos já debatidos no século XIX e parcialmente resolvidos com as medidas adotadas então, e analisadas no decorrer deste trabalho.

O principal objeto deste estudo, entretanto, foram as consequências políticas do processo decisório acerca da navegação a vapor no Amazonas. E neste sentido fica ainda mais flagrante a importância fundamental do tema com relação à construção do Estado nacional brasileiro. Primeiramente porque sua resolução significou a manutenção de toda a região como parte integrante do território brasileiro, o que não foi uma tarefa das mais simples. Foi visto como os temores de que ocorresse uma invasão estrangeira na região estiveram

presentes durante todo o período analisado, ainda que na década de 1860 houvesse diminuído bastante, o que contribuiu para a elaboração do decreto de dezembro de 1866. Ao mesmo tempo, da solução satisfatória do problema dependiam as boas relações do Império com seus vizinhos pela região norte que, instigados ou não pelos Estados Unidos, pressionavam também pelo direito de navegar com seus barcos nas águas do grande rio. Ambas as esferas do poder central, e também o governo provincial do Grão-Pará, estavam atentos para estas circunstâncias, e as levaram em consideração nas políticas implementadas na região amazônica.

Para que estas políticas fossem adotadas, entretanto, era necessário seguir as regras impostas pelo regime político vigente no Brasil imperial. E, como visto, elas foram seguidas à risca. Primeiramente porque o local privilegiado para a elaboração das medidas a serem tomadas foi o parlamento. No caso da Câmara dos Deputados os envolvidos nestes debates haviam sido escolhidos em eleições realizadas periodicamente, e procuravam seguir as demandas de suas províncias de origem sem, no entanto, sentirem-se obrigados a isso. Como visto, a idéia segundo a qual os deputados gerais eram representantes de toda a nação, e não apenas de suas províncias de origem chegou a ser formulada no plenário. Da mesma forma, a relação existente entre os poderes Executivo e Legislativo evidenciou que é incorreta a teoria segundo a qual o segundo seria completamente subordinado ao primeiro, o que falsearia o regime representativo. Se não bastassem os discursos em que deputados e senadores afirmaram defender o regime representativo, chegando ao auge de um senador evocar os princípios deste regime como a melhor estratégia para derrubar um ministério ao qual era francamente contrário, foi visto como em 1854 houve a necessidade de que o Poder Executivo reformasse o contrato assinado previamente com o futuro barão de Mauá, como forma de melhor atender às deliberações ocorridas nos debates da Câmara dos Deputados e do Senado.

A realização da abertura do rio Amazonas mediante um decreto, sem que o Legislativo tivesse firmado posição definitiva sobre o assunto poderia ser apresentado, entretanto, como uma evidência de que nem sempre a lógica do

sistema representativo era seguida por quem ocupava os ministérios. Esta argumentação, entretanto, se desmonta quando é lembrado que antes da elaboração deste decreto houve uma grande pressão por parte do ministro do Império para que se iniciassem os debates desta questão na Câmara dos Deputados. Ora, se a opinião do Poder Legislativo não importaria ao final do processo, porque então a abertura não foi decretada em 1862, quando Bellegarde realizava seus apelos aos deputados gerais em seus relatórios de ministério? Porque não se conhecia ainda a opinião do parlamento acerca do tema. Por mais que os debates tenham sido adiados no Senado em 1864 não chegando, portanto, à sua conclusão, já havia ficado claro que em ambas as casas parlamentares não existia séria oposição à medida de abertura, o que se repetiu na reunião do Conselho de Estado realizada em 1866. Desta forma, por mais que o Poder Executivo não tivesse recebido do Legislativo uma autorização formal para adotar a medida, já estava completamente inteirado do que se passava entre os deputados e senadores. Desta forma, pode-se afirmar que a abertura do Amazonas mediante a assinatura de um decreto, longe de negar a existência de um regime representativo no Brasil imperial, serviu apenas como mais um forte indício para confirmá-la.

Da mesma forma, as medidas tomadas com grande autonomia pelo governo do Grão-Pará com o objetivo de introduzir a navegação a vapor no rio Amazonas servem como comprovação de que, além de representativo, o regime político vigente no país no século XIX possuía traços que permitem classificá-lo como sendo de tipo federativo. A oferta de subvenções pagas com fundos do tesouro provincial, a adoção de medidas para a formação de companhias encarregadas da atividade de navegação, bem como a elaboração de leis destinadas a oficializar as políticas adotadas demonstram que, neste caso, o governo provincial paraense possuía ampla margem de manobra para buscar atender às suas necessidades da melhor forma possível. É bem verdade que em várias oportunidades precisou do auxílio do governo central para tentar atingir seus objetivos. Entretanto isto não anula um regime federativo. Ao contrário, a separação de atribuições entre os governos central e regional era uma condição necessária para que este regime se fizesse efetivo,

e isto de fato ficou demonstrado com os cuidados do governo provincial em evitar que, no afã de oferecer a empresários boas vantagens para a navegação de seus rios, acabasse por adotar medidas de competência exclusiva do poder central.

Se não bastassem estes indícios, a manobra realizada pelo governo provincial goiano para conseguir um vapor para a navegação dos rios Araguaia e Tocantins não deixa mais muitas dúvidas acerca desta questão. Adaptando seu discurso de acordo com o interlocutor, José Vieira Couto de Magalhães deixou transparecer que, embora apresentasse ao governo central um quadro desolador com relação à sua província, que mal teria meios de transportar um pequeno vapor desmontado entre Belém e o rio Araguaia - o que justificaria o pedido de auxílio então realizado, afirmou ao presidente da província do Grão-Pará que já estava reunindo os recursos necessários para a compra de um barco a vapor, para a eventualidade de o governo central não atender ao seu apelo. Este acontecimento demonstra a possibilidade de, em seu trato com o governo central em busca de mais recursos ou favores para suas províncias, os presidentes exagerarem ao descrever a situação financeira de seu governo, como uma estratégia para potencializar a boa vontade da Corte com relação a seus pedidos. Isto explicaria porque vários documentos analisados pela historiografia até agora evidenciam uma situação de completa dependência das províncias com relação ao governo central, o que não precisa, necessariamente, ser verdadeiro em todos os casos.

Desta forma, a hipótese central e as duas premissas levantadas no início desta pesquisa acabaram sendo confirmadas com a sua realização. A questão da navegação a vapor no rio Amazonas possui, de fato, grande importância para o processo de formação do Estado nacional brasileiro que, já em sua fase monárquica, era pautado pelas regras de um regime político representativo e de tipo federativo.

FONTES

- Anais da Câmara dos Deputados (1840-1867);
- Anais do Senado (1840-1867);
- Relatórios do ministério do Império (1840-1867);
- Relatórios do ministério dos Negócios Estrangeiros (1840-1867);
- Relatórios da presidência da província do Grão-Pará apresentados à Assembléia Legislativa Provincial (1840-1867);
- Coleção das Leis do Império (1838-1867);
- Coleção das Leis da Província do Pará (1838-1867);
- Atas do Conselho de Estado (1853-1866);
- Jornal “*Diário do Gram-Pará*” (1866);
- ANGELIS, M. de., *De La navegación Del Amazonas*, Caracas, Typographia Antero, 1857;
- AVÉ-LALLEMANT, Robert, *No rio Amazonas (1859)*, Belo Horizonte/São Paulo, Itatiaia/Edusp, 1980;
- BASTOS, Aureliano Cândido Tavares, *Cartas do Solitário*, São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1975;
- BASTOS, Aureliano Cândido Tavares, *O Valle do Amazonas – Estudo sobre a livre navegação do Amazonas, estatística, produções, comércio, questões fiscais do valle do Amazonas*, Rio de Janeiro, B. L. Carmier Editor, 1866;
- BENJAMIN, André Cursino, *Índice ou Repertório Geral das Leis da Assembléia Legislativa Provincial do Grão-Pará (1838-1853)*, Belém, Typographia Commercial de Antônio José Rabello Guimarães, 1854;

- BLAKE, Augusto Victorino Alves Sacramento, *Diccionario Bibliographico Brasileiro*, Nendeln, Kraus-Thompson, 1969, 7 volumes;
- COSTA, Antônio de Macedo, *A Amazônia: meio de desenvolver sua civilização*, Belém, Typographia do Livro do Comércio, 1883;
- HERNDON, W. L. & GIBBON, L., *Exploration of the valley of the Amazon, made under direction of the Navy department*, Washington, R. Armstrong public printer, 1853;
- JAVARI, Barão de, *Organizações e programas ministeriais*, Rio de Janeiro, Arquivo Nacional/Ministério da Justiça e Negócios Interiores, 1962;
- MARAJÓ, José Coelho da Gama e Abreu, Barão de., *A Amazônia: as províncias do Pará e Amazonas, e o governo central do Brazil*, Lisboa, Typographia Minerva, 1883;
- MAURY, F., *O Amazonas e as costas atlânticas da América Meridional*, Rio de Janeiro, Typographia de M. Barreto, 1853;
- MORAES ANTAS, João Baptista de Castro, *O Amazonas. Breve resposta á memória do tenente da armada Americana-ingleza F. Maury*, Rio de Janeiro, Typographia de M. Barreto, 1854;
- POËPE, Claude de la, *L'Ouverture de l'Amazone et ses conséquences politiques et commerciales*, Paris, E. Dentu Libraire-Editeur, 1867;
- SILVA, João Manuel Pereira da., *Memórias do meu tempo*, Brasília, Senado Federal, 2003;
- SOUSA, J. Galante de, *Índice de Biobibliografia Brasileira*, Rio de Janeiro, Instituto Nacional do Livro/Ministério da Educação e Cultura, 1963;

BIBLIOGRAFIA

- ABREU, Eide Sandra Azevedo, *O evangelho do comércio universal: o desempenho de Tavares Bastos na liga progressista e no Partido Liberal (1861-1872)*, Tese de doutorado apresentada ao Departamento de História do IFCH-Unicamp, 2004;
- ALMEIDA, Paulo Roberto de, *Formação da Diplomacia Econômica no Brasil: As relações econômicas internacionais no Império*, São Paulo, Editora Senac, 2001;
- ANDRADE, André Luiz Alípio de, *Variações sobre um tema: a Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional e o debate sobre o fim do tráfico de escravos (1845-1850)*, Dissertação de mestrado defendida no Instituto de Economia da Unicamp, 2002;
- BAENA, Antônio Ladislau Monteiro, *Ensaio corográfico sobre a província do Pará*, Brasília, Senado Federal, 2004;
- BARATA, M, “A antiga produção e exportação do Pará”, in: *Estudo Histórico Econômico*, Belém, Typographia da Livraria Gillet de Torres & Comp., 1915;
- BARMAN, Roderick J., *Brazil. The forging of a nation (1798-1852)*, Stanford, Stanford University Press, 1988;
- BERNARDES, Denis, *Um Império entre Repúblicas*, São Paulo, Global Editora, 1983;
- BESOUSHET, Lídia. *Mauá e seu tempo*. 2ª ed., Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1978.
- BITTENCOURT, Agnello, *Chorographia do Estado do Amazonas*, Manaus, Typographia Palácio Real, 1925;
- BUENO, Clodoaldo, *História da Política Exterior do Brasil*, São Paulo, Ática, 1992;

- CALÓGERAS, Pandiá, *A Política Exterior do Império*, Brasília, Companhia Editora Nacional – Câmara dos Deputados, 1989;
- CARVALHO, José Murilo de, I - *A Construção da Ordem: a elite política imperial*, II – *Teatro de Sombras: a política imperial*, Rio de Janeiro, Ed. UFRJ – Relume-Dumará, 1996;
- CARVALHO, José Murilo de, *Pontos e bordados – escritos de história e política*, Belo Horizonte, Editora UFMG, 1998;
- CARVALHO, Valéria Nely Cezar de, “Soberania e confronto na fronteira amazônica”, in: *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, LII (2): 121-150; 1995
- CERVO, Amado Luiz, *O Parlamento Brasileiro e as Relações Exteriores (1826-1889)*, Brasília, Editora UnB, 1981;
- CORTESÃO, Jaime, *Alexandre de Gusmão e o Tratado de Madri*, Rio de Janeiro, Instituto Rio Branco, 1956;
- COSLOVSKY, Salo Vinocur, *The rise and decline of the Amazonian rubber shoe industry – a tale of technology, international trade, and industrialization in the early 19th century*, 2005, Site: <http://web.mit.edu/salo/www/>;
- COSTA, Wilma Peres, *A Espada de Dâmocles*, São Paulo / Campinas, Hucitec / Ed. Unicamp, 1996;
- CRUZ, E., *História da Associação Comercial do Pará, centenário de sua fundação 1864-1964*, 1964;
- DEL PRIORE, Mary & GOMES, Flávio (orgs), *Os senhores dos rios*, Rio de Janeiro, Elsevier, 2003;
- DOLHNIKOFF, Miriam, *O pacto imperial: origens do federalismo no Brasil*, São Paulo, Globo, 2005.
- DOMINGUEZ, Camilo e GÓMEZ, Augusto, *Nación y etnias. Los conflictos territoriales en la Amazonia. 1750-1933*; Santa Fé de Bogotá, Disloque Editores Ltda., 1994;
- EL-KAREH, Almir Chaiban, *A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas e a defesa da Amazônia brasileira – “o imaginado grande banquete comercial”*, Anais do V Congresso Brasileiro de História

Economia e 6ª Conferência Internacional de Empresas, 7-9-2003, Site: <http://econpapers.repec.org/paper/abphe2003/074.htm>;

- FAORO, Raymundo, *Machado de Assis: a pirâmide e o trapézio*, São Paulo, Globo, 2001;
- FAORO, Raymundo, *Os donos do poder*, Rio de Janeiro, Globo, 1987;
- FERNANDES, Santiago. “Mauá, o economista do Império. Análise de sua crítica científica ao padrão-ouro” in *Revista Brasileira de Economia*, Rio de Janeiro, 28(2): 3-28, abr/jun. 1974;
- FERREIRA, Gabriela Nunes, *Centralização e Descentralização no Império: o debate entre Tavares Bastos e Visconde de Uruguai*, São Paulo, Editora 34, 1999;
- FERREIRA, Sylvio Mário Puga, *Federalismo, economia exportadora e representação política: o Amazonas na República Velha (1889-1914)*, tese de doutorado apresentada ao Instituto de Economia da Unicamp, 2005;
- FRANÇA, Maria do Perpétuo Socorro Gomes de Souza A. de, *Raízes históricas do ensino secundário público na província do Grão-Pará: o Liceu Paraense (1840-1889)*, Dissertação de mestrado apresentada à Faculdade de Educação da Unicamp, 1997;
- GALVÃO, Miguel Arcanjo, *Relação dos cidadãos que tomaram parte no governo do Brasil no período de março de 1808 a 15 de novembro de 1889*, Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 1969;
- GOES FILHO, Synesio Sampaio, *Navegantes, bandeirantes e diplomatas – Um ensaio sobre a formação das fronteiras do Brasil*, São Paulo / Rio de Janeiro, Martins Fontes / Biblioteca do Exército, 2000;
- GUIMARÃES, Carlos Gabriel. *Bancos, Economia e Poder no Segundo Reinado: o caso da sociedade Bancária Mauá, Macgregor & Companhia (1854-1866)*. São Paulo: FFLCH – USP, tese de doutoramento, 1997;
- HOLANDA, Sérgio Buarque de, *Do Império à República. História geral da civilização brasileira*, São Paulo, Difel, 1985, Tomo II, Volume 5º;
- JANCÓS, István, A construção dos Estados nacionais na América Latina: apontamentos para o estudo do Império como projeto, in:

- Szmrecsányi, Tamás & Lapa, José Roberto do A. (orgs.), *História econômica da Independência e do Império*, São Paulo, Hucitec – ABPHE, 1996;
- LOMBARDI, Mary, “The frontier in brazilian history – a historiographical essay”, in: *Pacific Historical Review*, 1975, Vol. XLVI, n. 4, pp. 437-457;
  - LUZ, Nícia Vilela, *Amazônia para os negros americanos*, Rio de Janeiro, Saga, 1968;
  - LUZ, Nícia Vilela. *A luta pela Industrialização do Brasil 1808-1930*. São Paulo, Alfa-Ômega, 1975;
  - MACHADO, André Roberto de Arruda, *A quebra da mola real das sociedades – a crise política do Antigo Regime Português na província do Grão-Pará (1821-1825)*, Tese de doutorado apresentada ao Departamento de História da FFLCH-USP, 2006;
  - MAGNOLI, Demétrio, *O Corpo da Pátria: Imaginação geográfica e política externa no Brasil (1808-1912)*, São Paulo, Ed. Unesp, 1997;
  - MARQUES, José Antunes, *O grande aprendizado: a elite parlamentar e a consolidação do Estado Nacional brasileiro (da abdicação à conciliação)*, Tese de doutorado apresentada ao departamento de História da FFLCH-USP, 2002;
  - MATTOS, Ilmar Rohloff de, *O Tempo Saquarema: a formação do Estado Imperial*, Rio de Janeiro, Access Editora, 1994;
  - MAUÁ, Irineu Evangelista de Souza, Visconde de. *Autobiografia*. Exposição aos credores e ao público seguido de o meio circulante no Brasil. Rio de Janeiro, Ed. Valverde, 1942;
  - MEDEIROS, Fernando Sabóia, *A liberdade de navegação do Amazonas (relações entre o Império e os Estados Unidos da América)*, São Paulo, Cia. Editora Nacional, 1938;
  - MEDEIROS, Vera Alarcón B., *Incompreensível colosso – a Amazônia no início do Segundo Reinado (1840-1850)*, Tese de doutorado apresentada à Faculdade de Geografia e História da Universidade de Barcelona, 2006;

- MORAES, Eduardo José, *A junção do Amazonas ao Prata*, Rio de Janeiro, Typographia Montenegro, 1890;
- NABUCO, Joaquim, *Um estadista do Império*, São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1936;
- PALM, Paulo Roberto, *A abertura do rio Amazonas à navegação internacional e o Parlamento Brasileiro*, Dissertação de Mestrado apresentada ao Departamento de História da Universidade de Brasília, 1984;
- PINTO, Lúcio Flávio, *Amazônia, a fronteira do caos*, Belém, Edições Falangola, 1991;
- REIS, Artur César Ferreira, *A Amazônia e a cobiça internacional*, Rio de Janeiro, Companhia Editora Americana, 4. ed, 1972;
- REIS, Artur César Ferreira, *A Amazônia e a integridade do Brasil*, Manaus, Edições Governo do Estado do Amazonas, 1966;
- REIS, Artur César Ferreira, *História do Amazonas*, Belo Horizonte: Itatiaia; Manaus: Superintendência Cultural do Amazonas, 1989, 2ª edição;
- REIS, Artur César Ferreira, *Limites e demarcações na Amazônia brasileira*, Belém, Secult, 1993;
- REZENDE, Tadeu Valdir Freitas de, *A conquista e a ocupação da Amazônia brasileira no período colonial: a definição das fronteiras*, Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Econômica do Departamento de História da FFLCH-USP, 2006;
- RIBEIRO, Nélson de Figueiredo, *A questão geopolítica da Amazônia – da soberania difusa à soberania restrita*, Senado Federal, Brasília, 2005;
- RIBEIRO, Waldir de Vita. *O banco Mauá no Uruguai*. Niterói, Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal Fluminense, 1977;
- RODRIGUES, José Honório & SEITENFUS, Ricardo, *Uma história diplomática do Brasil – 1531-1945*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1995;

- RODRIGUES, José Honório, *O Conselho de Estado: o quinto poder?*, Brasília, Centro Gráfico do Senado Federal, 1978;
- RODRIGUES, José Honório, *O Parlamento e a Consolidação do Império – 1840/1861*, Brasília, Câmara dos Deputados, 1982;
- SANTOS, Luís Cláudio Villafañe Gomes, *O Brasil entre a América e a Europa – O Império e o interamericanismo (do Congresso do Panamá à Conferência de Washington)*, São Paulo, Editora Unesp, 2004;
- SANTOS, Luís Cláudio Villafañe Gomes, *O Império e as Repúblicas do Pacífico – As relações do Brasil com Chile, Bolívia, Peru, Equador e Colômbia (1822-1889)*, Curitiba, Ed. UFPR, 2002;
- SANTOS, Sandra Costa dos, *Cabanagem: crise política e situação revolucionária*, Dissertação de mestrado apresentada ao Departamento de Ciência Política do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Unicamp, 2004;
- SILVA, Roberto Gama e, *Olho grande na Amazônia brasileira*, Rio de Janeiro, Rio Fundo Editora, 1991;
- SLEMIAN, Andréa, *Sob o império das leis: Constituição e unidade nacional na formação do Brasil (1822-1834)*, Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social do Departamento de História da FFLCH-USP, 2006;
- SOUZA, Francisco Belisário Soares de., *O sistema eleitoral no Império*, Brasília, Senado Federal, 1979;
- SOUZA, Márcio, *Breve história da Amazônia*, Rio de Janeiro, Agir, 2001;
- TAPAJÓS, Vicente; *A Amazônia no século XIX: contribuição do coronel Francisco Antônio Monteiro Tapajós para o seu desenvolvimento*, Manaus, Fundação Cultural do Amazonas, 1979;
- TAUNAY, Afonso de Escagnolle, *A Câmara dos Deputados sob o Império*, São Paulo, Imprensa Oficial do Estado, 1950;
- TAUNAY, Afonso de Escagnolle., *O Senado do Império*, São Paulo, Livraria Martins, 1942;
- VÁRIOS; *Deputados Brasileiros: 1826-1976*, Brasília, Câmara dos Deputados, 1976;

- WEINSTEIN, Bárbara, *A borracha na Amazônia: expansão e decadência (1850-1920)*, São Paulo, Hucitec/Edusp, 1993.