



**A Abertura do Rio Amazonas
à Navegação Internacional
e o Parlamento Brasileiro**

MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES



Ministro de Estado Embaixador Celso Amorim

Secretário-Geral Embaixador Samuel Pinheiro Guimarães

FUNDAÇÃO ALEXANDRE DE GUSMÃO



Presidente

Embaixador Jeronimo Moscardo

A *Fundação Alexandre de Gusmão*, instituída em 1971, é uma fundação pública vinculada ao Ministério das Relações Exteriores e tem a finalidade de levar à sociedade civil informações sobre a realidade internacional e sobre aspectos da pauta diplomática brasileira. Sua missão é promover a sensibilização da opinião pública nacional para os temas de relações internacionais e para a política externa brasileira.

Ministério das Relações Exteriores
Esplanada dos Ministérios, Bloco H
Anexo II, Térreo, Sala 1
70170-900 Brasília, DF
Telefones: (61) 3411 6033/6034/6847
Fax: (61) 3411 9125
Site: www.funag.gov.br



Paulo Roberto Palm

A Abertura do Rio Amazonas à Navegação Internacional e o Parlamento Brasileiro



Brasília, 2009

Copyright ©, Fundação Alexandre de Gusmão

Capa:

Lasar Segall

Menino com lagartixa (detalhe)

1924 - Óleo sobre tela.

Equipe técnica:

Maria Marta Cezar Lopes

Eliane Miranda Paiva

Cíntia Rejane Sousa Araújo Gonçalves

Projeto gráfico e diagramação:

Juliana Orem e Maria Loureiro

Impresso no Brasil 2009

Palm, Paulo Roberto.

A abertura do rio Amazonas à navegação internacional e o parlamento brasileiro / Paulo Roberto Palm. - Brasília : Fundação Alexandre de Gusmão, 2009.

100 p.

Dissertação (Mestrado) - Universidade de Brasília, 1984

ISBN: 978-85-7631-017-4

1. Brasil - História. 2. Política Externa - Brasil. 3. Rio Amazonas - Brasil. I. Autor. II. Título.

CDU: 913(811.3)

Direitos de publicação reservados à

Fundação Alexandre de Gusmão

Ministério das Relações Exteriores

Esplanada dos Ministérios, Bloco H

Anexo II, Térreo

70170-900 Brasília – DF

Telefones: (61) 3411 6033/6034/6847/6028

Fax: (61) 3411 9125

Site: www.funag.gov.br

E-mail: funag@mre.gov.br

Depósito Legal na Fundação Biblioteca Nacional conforme Lei nº 10.994, de 14.12.2004.



SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	7
1 – ANTECEDENTES HISTÓRICOS	13
1.1 – O “Paraíso Tropical” e a cobiça estrangeira	15
1.2 – Evolução da prática jurídica sobre a utilização de rios internacionais	19
1.3 – A política brasileira para a navegação na Bacia do Prata	23
2 – PRESSÕES EXTERNAS	27
2.1 – As exigências do expansionismo norte-americano	29
2.2 – Ribeirinhos superiores: interesses próprios ou delegados?	34
2.3 – As potências européias	39
3 – A REAÇÃO BRASILEIRA	43
3.1 – Do isolacionismo ao pragmatismo	45
3.2 – A estratégia da contemporização	51
4 – O DEBATE PARLAMENTAR	55
4.1 – A navegação nacional	57
4.2 – O conflito doutrinal	61
4.3 – O liberalismo insinuante	64
4.4 – O decreto de abertura	68
CONCLUSÃO	71
NOTAS	75
DOCUMENTAÇÃO	87
Fontes primárias	89
BIBLIOGRAFIA	91





INTRODUÇÃO







INTRODUÇÃO

A abertura do rio Amazonas à navegação internacional constitui, sem dúvida, um tema vastíssimo, dado o longo período em que se desenvolveu e a complexidade de interesses nela envolvidos, e, para ser convenientemente esgotado, demandaria inúmeros estudos de caráter mais específico, dentre os quais, a meu ver, poder-se-iam destacar as pressões de interesses regionais das províncias do norte em favor da abertura; a eventual influência da Guerra do Paraguai no desfecho da questão; os mitos criados e propagados no Hemisfério Norte sobre a Amazônia; as tentativas de colonização preventiva da região na década de 50 do século XIX; a importância do rio Amazonas, à época, como rota comercial, e as conseqüências da questão no posterior relacionamento entre o Brasil e seus vizinhos amazônicos, apenas para mencionar alguns.

Em termos gerais, a síntese que se procurou realizar, com o intuito de produzir uma visão abrangente do encaminhamento da questão pelos órgãos executores da política externa brasileira e de outros países interessados, para ser referenciada, a seguir, ao debate parlamentar travado sobre o assunto no Brasil, levou a que, por vezes, fatos históricos de grande magnitude fossem apenas tangenciados, ou, quem sabe, mesmo omitidos, em virtude das inexoráveis limitações que este tipo de trabalho acadêmico forçosamente impõe.

Dentre as fontes primárias utilizadas, além dos indispensáveis Anais da Câmara dos Deputados e do Senado, foram, sobretudo, valiosas as Atas do Conselho de Estado e as Consultas da Seção dos Negócios Estrangeiros daquele Conselho, com seus globalizantes e perspicazes Pareceres e explicações de voto, bem como a preciosa

coletânea de Antonio Pereira Pinto, *Apontamentos para o Direito Internacional*, cuja transcrição e comentários de atos internacionais celebrados pelo Brasil foram de inestimável auxílio.

Quanto à bibliografia, merecem especial menção, embora não com exclusividade, as seguintes obras: Fernando Sabóia de Medeiros, *A Liberdade de Navegação do Amazonas; Relações entre o Império e os Estados Unidos da América*, que extrapola aquele relacionamento bilateral em pertinentes considerações políticas e jurídicas; Álvaro Teixeira Soares, *Um Grande Desafio Diplomático no Século Passado*, ao se esmerar na análise do duelo diplomático entre o Brasil e os demais interessados na navegação do Amazonas; Nícia Vilela Luz, *A Amazônia para os Negros Americanos*, pelo levantamento exaustivo de dados e pela análise da questão sob o prisma do embate entre idéias industrialistas e escravagistas nos Estados Unidos; Arthur Cezar Ferreira Reis, *A Amazônia e a Cobiça Internacional*, por uma visão ampla de toda a problemática amazônica; Amado Luiz Cervo, *O Parlamento Brasileiro e as Relações Exteriores (1826-1889)*, pelo quadro referencial da evolução da atividade parlamentar, e mais especificamente quanto à dialética protecionismo/liberalismo; João Camillo de Oliveira Torres, *A Democracia Coroada; Teoria Política do Império do Brasil*, pelo estudo da interação entre liberais e conservadores; David Gueiros Vieira, *O Protestantismo, a Maçonaria e a Questão Religiosa no Brasil*, por subsídios úteis sobre a influência da ideologia e pregação protestantes na questão e sobre a imigração de sulistas norte-americanos; e G. Kaeckenbeek, *International Rivers*, pela análise diacrônica da prática jurídica sobre a utilização de rios internacionais.

O estudo tem como hipótese que a abertura do rio Amazonas à navegação internacional teve condicionantes fundamentalmente externos, e é por essa razão que inicia por construir o quadro internacional, político e jurídico, que determinou as pressões de países e de grupos contra o Brasil em favor da livre navegação daquele rio a todas as bandeiras.



INTRODUÇÃO

A reação brasileira é avaliada numa perspectiva bifronte, de contemporização ante as grandes Potências e de negociações com os co-ribeirinhos, visando a com estes entabular ajustes bilaterais que os afastassem de articulações coletivas contra o Brasil, ensaiadas principalmente pelos Estados Unidos e pela Inglaterra.

No contexto parlamentar, que constitui valioso foro de debate dessa e de outras candentes questões nacionais, procurou-se assinalar as correntes de pensamento envolvidas na questão da navegação. Em última análise, seria do Parlamento que partiria o impulso básico para a abertura, sob o influxo do culto ao liberalismo que então se alastrava pelo País.

Em 1866, já afastadas as nuvens sombrias da década anterior, a medida viria por Decreto, soberana, liberal, igualitária. A imagem do Império estava salvaguardada, e, o que é mais importante, também a integridade territorial do Brasil.





1.

ANTECEDENTES HISTÓRICOS





1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS

1.1 — O “PARAÍSO TROPICAL” E A COBIÇA ESTRANGEIRA

O Congresso de Utrecht, que se reuniu entre 1712 e 1713 para regular a sucessão ao trono espanhol, teve, dentre suas várias conseqüências, a de assegurar a Portugal o domínio sobre a Bacia Amazônica. A diplomacia portuguesa, num de seus lances de maior brilho, conduzida, no evento, pela astúcia e pertinácia de Dom Luís da Cunha e do Conde de Tarouca, obteve o assentimento expresso da França e da Inglaterra no sentido de que renunciavam a ampliar seus estabelecimentos coloniais na América do Sul, desistindo, pois, de se fixarem na foz do Rio Amazonas e de o navegarem livremente, contra a vontade da Coroa lusitana.¹

Tendo assegurada, assim, formalmente, sua soberania sobre a vasta região, os portugueses passaram a consolidá-la paulatinamente, na esteira do povoamento efetuado por bandeiras e expedições régias.² A atividade econômica preponderante, consoante os ditames do mercantilismo europeu, passou a ser o extrativismo, que possibilitava a coleta de produtos como o cravo, a canela, a castanha, a salsaparrilha, o cacau, a madeira e muitos outros, ao qual se acrescentou uma agricultura rudimentar, com o cultivo incipiente dessas mesmas espécies nativas, e mais o café, o algodão, o tabaco, a cana e o anil. A manufatura, de menor importância, contemplava itens como a manteiga de tartaruga, redes, chapéus e embarcações, e, obviamente, constituía mero apêndice do setor primário, que teria vigoroso impulso com o chamado ciclo da borracha.³



No entanto, não obstante os títulos ostentados por Portugal e a sua continuada e crescente ocupação do território amazônico, não lhe faltaram contestações em sua empresa colonial: em fins do século XVI e início do século XVII, grupos ingleses e holandeses, após se instalarem nas Antilhas, passaram à área compreendida entre os rios Oiapoque e Orinoco, desafiando seus inimigos espanhóis, e de lá penetraram na Amazônia, fundando feitorias no vale do Xingu. Ali criaram um rendoso comércio de especiarias, que atraiu outros colonos. Essas ações, que ocorriam, até então, sem o apoio de seus respectivos Governos, assumiram proporções diferentes quando o rei inglês Carlos I autorizou o funcionamento da Companhia da Guiana, em 1626, cujo domínio se estenderia entre o Amazonas e o Essequibo, mediante o assentamento de 300 colonos e a construção de um forte. Seguiu-se outra companhia, dirigida pelo Conde de Berkshire, que em 1632 arregimentou aventureiros para “criar na Amazônia a grande base inicial do império britânico na Sul-América”⁴. Após infrutíferos protestos junto ao Governo inglês, expedições militares luso-brasileiras, comandadas por Pedro Teixeira, Jerônimo de Albuquerque e outros sertanistas, destruíram, em 1648, após uma série de ataques, as feitorias inglesas e holandesas.⁵

Por outro lado, os franceses também fizeram suas tentativas, após o fracasso de suas incursões no Nordeste do Brasil. Daniel de la Touche, por concessão de Henrique IV, funda Caiena, que seria base de operações para a anexação do Amapá (então Capitania do Cabo do Norte). A criação da Companhia da França Equinocial por Colbert, com capital de 400.000 libras, estimulou a ambição de conquista, que, em 1697, levou o intendente Lefebvre de la Barre a atacar os luso-brasileiros em Araguari, sendo por eles derrotado. Após o Tratado de Utrecht, os franceses passaram a agir na clandestinidade, o que motivou a construção, pelo Governo colonial português, da monumental fortaleza de Macapá, com 107 bocas de fogo, e o incremento da imigração açoriana na região circunvizinha.⁶

Com a assinatura do Tratado de Madri, em 1750, Portugal cede à Espanha a colônia de Sacramento em troca de liberdade de ação na área setentrional da América do Sul. É então que o laborioso e autoritário Pombal aumenta a vinda de colonos portugueses, que se lançam, incontinenti, à povoação do imenso vale. Como medida cautelar, erige-se uma linha de fortificações que controlam toda a região a partir da orla marítima, e que incluem Gurupá, Desterro, Araguari, S. Pedro Nolasco, S. Jorge do Rio Negro, N.S. das Neves da Barra, Pauxis, Macapá, Barcelos, Curiaú, S. Gabriel, Marabitanas, Tabatinga, S. José, Santo Antonio, S. Joaquim do Rio Branco, Alcobaça, Periquitos e Bragança.⁸ Nem mesmo o Tratado de Pardo, de 1761, anulando o Tratado de Madri, alteraria esse panorama. Ao invés disso, as correntes colonizadoras prosseguiram em sua marcha, e chegaram mesmo a cogitar uma saída marítima pelo norte, obstada, porém pela presença inglesa no Essequibo, sucedendo aos holandeses. Já a oeste, elas se detêm ao se defrontarem com terras altas e com os primeiros aldeamentos espanhóis.⁹

A partir de então, após décadas de relativo anonimato, a Amazônia ressurgiu como pólo de interesse, envolvida por uma visão edênica do mundo tropical, que foi característica do romantismo, que permeava a cultura européia no século XIX, e que, em contraposição ao industrialismo, reforçava o mito do retorno à natureza, da recuperação de antigos valores.¹⁰ Logo surgiram controvérsias sobre a viabilidade da vida humana nos trópicos: Pierre Gourou, do Collège de France, em sua obra *Les Pays Tropicaux*, apontaria obstáculos intransponíveis, como a pobreza dos solos, a umidade excessiva e a insalubridade, no que coincidiria com Buffon e De Pauw, cuja teoria sobre a ação degenerativa do meio tropical sobre os seres vivos, inclusive o homem, era bem conhecida; por sua vez, o cientista Matson Bates, a serviço da Fundação Rockefeller na Colômbia, com grande experiência nos trópicos, sentenciaria que nessa região o homem pode viver plenamente, com igual produtividade, e adaptar-se totalmente ao meio físico.¹¹



Dentre os vários propagandistas europeus do mundo amazônico, como Saint-Pierre, Spix, Martius, Castelnau e muitos outros, talvez nenhum tenha causado tanta repercussão quanto Alexander von Humboldt, renomado sábio e amante da natureza, que viajou à América do Sul no início do século passado. O grande naturalista alemão, que não obteve permissão das autoridades portuguesas para explorar a parte brasileira da Amazônia,¹² muito contribuiu, através de seus relatos de viagem, para demolir a visão rousseauiana do nativo dos trópicos, que tinha sido “objeto de tantos devaneios sistemáticos”. Restabeleceu, contudo, do alto de sua grande autoridade científica, a crença na possibilidade do desenvolvimento da civilização humana nas latitudes equatoriais.¹³ Segundo ele, “tivessem as nações das baixadas da América equinocial participado da civilização que se expandiu sobre as áreas frias e alpinas, a imensa mesopotâmia do Orinoco-Amazonas veria favorecido o desenvolvimento de sua indústria, animado o seu comércio e acelerado o progresso da ordem social”.¹⁴

Essa argumentação, eivada do forte etnocentrismo europeu da época, juntamente com observações acerca da ocorrência de ouro na parte setentrional da Amazônia, da possibilidade de interligação das bacias do Orinoco, do Amazonas e do Prata, provendo farta comunicação fluvial, e da alegada grande fertilidade do solo amazônico, não tardaram a incitar o interesse de estudiosos, mercadores e aventureiros, alguns dos quais divulgaram opiniões e lendas sobre grandes jazidas minerais, e, conscientemente ou não, advogaram, tal como o inglês Charles Mansfield, a colonização do Brasil por estrangeiros que pudessem justificar sua posse através da “utilização plena” da região.¹⁵

Como arcabouço teórico para semelhantes intuitos, o colonialismo europeu e norte-americano iria então apelar a um pretenso “Direito Natural” e outras ficções jurídicas altamente convenientes,¹⁶ confirmando que os desígnios de conquista não podem prescindir,



em sua ação, de algum tipo de “legitimidade”, e que “as ambições internacionais apresentam-se comumente disfarçadas por princípios”.¹⁷

1.2 – EVOLUÇÃO DA PRÁTICA JURÍDICA SOBRE A UTILIZAÇÃO DE RIOS INTERNACIONAIS

Na Antigüidade, a navegação comercial era regida normalmente por princípios muito liberais. Os egípcios, que não eram um povo de índole mercantil, permitiam portos estrangeiros na área sob seu domínio no Mar Vermelho. Os gregos, que influíram profundamente na cultura de seus vizinhos, recebiam com prodigalidade os estrangeiros, mantendo facilidades para acolherem suas naves. Quanto aos fenícios, após espalharem colônias por todo o Mediterrâneo, passaram a comerciar intensamente com gregos e povos orientais, e seus portos funcionavam como entrepostos livres. Conseqüentemente, alguns rios necessários à circulação de mercadorias, como o Ródano, o Durance e o Saona, presenciavam a navegação comercial livre.¹⁸

Os romanos, por sua vez, dispunham de uma legislação que assimilava os cursos fluviais ao ar e ao mar, ou seja, comuns a todos, não passíveis de serem monopolizados. O princípio se encontra em Justiniano: “Et quidem naturali jure communia sunt omnia haec: aer aqua profluens et mare et per hoc littora maris... Flumina autem omnia et portus publica sunt”. Sua origem é o Direito Natural, sob a hipótese de que, ao contrário da terra, a água é um bem inconstante e inesgotável, ao qual não pode ser aplicado o conceito de servidão – qualquer um pode utilizá-la, segundo sua necessidade, sem que jamais diminua a parte que caberia a outrem.¹⁹ As restrições ocorriam unicamente em caso de guerra, ou quando os rios constituíam limites do Império, como o Reno e o Danúbio. Este último, no período em que não havia ribeirinhos estrangeiros, possibilitava comunicações fluviais com o Oriente. De uma maneira geral, a única exigência era a



PAULO ROBERTO PALM

regulamentação da navegação pelos Colégios de Nautas (*collegia nautarum*), que controlavam o transporte e entrega de mercadorias a entrepostos públicos, e a expedição e cumprimento de normas náuticas, para a segurança da navegação.²⁰

Na Idade Média, o caos que se seguiu às invasões bárbaras parece haver desfigurado, em breve tempo, o antigo regime dos rios: o princípio da *res communis omnium gentium* cedeu ao individualismo feudal, e os rios caíram sob o domínio exclusivo dos soberanos. Especialmente após o século IX, o abuso na cobrança de direitos de peagem obstaculizaram a exuberância do comércio fluvial, levando os mercadores a optarem por vias terrestres e marítimas, por vezes conjugadas.²¹

Somente a partir do século XVII surgiriam na Europa tentativas isoladas de ribeirinhos para formalizarem uma concessão recíproca de utilização de trechos fluviais, em seqüência à convenção de 1616 entre a Áustria e a Turquia, referente ao Danúbio. Grotius proclama, em 1625, a doutrina do “uso inocente” dos rios, e a idéia da liberdade de navegação passa a ganhar corpo, ao menos no tocante às nações ribeirinhas. O impulso definitivo adviria da Revolução Francesa, que levou a França a celebrar tratado com a Holanda, em 1795, concedendo-se mutuamente navegação livre aos rios Reno, Escalda, Hondt e Mosa até sua desembocadura. Em 1798, o Congresso de Rastadt liberaliza o *status* do Reno, abrindo-o à navegação de terceiros países, mediante anuência dos ribeirinhos.²²

A crescente busca de intercâmbio comercial e os diversos ajustes internacionais no âmbito europeu conduziriam ao Tratado de Paris, de 1814, relativo à navegação do Reno e do Escalda, e preparatório ao Congresso de Viena, no ano seguinte. O espírito do Tratado, firmado por plenipotenciários de oito países europeus, pode ser inferido de seu artigo 5º: “*the navigation of the Rhine, from the point where it becomes navigable to the sea, and vice versa, shall be*

*free, so that it can be interdicted to no one... The future Congress, with a view to facilitating the communication between nations, and continually rendering them less strangers to each other, shall likewise examine and determine in what manner the above provisions can be extended to other Rivers which, in their navigable course, separate or traverse different States”.*²³

Em cumprimento a essa disposição, reuniu-se, em 1815, o Congresso de Viena, evento basilar para as futuras regulamentações de todos os rios internacionais, e que objetivou também estender as prescrições de livre navegação dos Rios Reno, Scheldt, Neckar, Main, Mosela e Mosa a outros rios internacionais europeus. Da Ata Final do Congresso cabe ressaltar o artigo 109: *“The navigation of the Rivers referred to in the preceding article, along their whole course, from the point where each of them becomes navigable, to its mouth, shall be entirely free, and shall not, as far as commerce is concerned, be prohibited to anyone; due regard, however, being had to the regulations to be established with respect to its police; which regulations shall be alike for all and as favourable as possible to the commerce of all nations”.*²⁴

O Congresso de Viena abre, assim, novo capítulo no Direito Internacional Público, no que tange à utilização de rios de curso sucessivo, não só na Europa, mas em todo o mundo. Kasama sintetiza-o brilhantemente: *“Certes, si ces principes et ces résolutions ne réalisaient pas fidèlement les prévisions de l'article 5 du Traité de 1814, Il n'en est pas moins vrai qu'ils constituaient, à l'époque, le code le plus liberal de navigation internationale fluviale. D'autre part, Il est évident qu'il ne s'agissait pas tant d'une convention générale que d'un acte passe entre les Grandes Puissances signataires Du Traité, mais Il était fait non seulement dans leur propre intérêt, mais aussidans celui du monde civilisé”.*²⁵

Mas, se os princípios do Congresso de Viena foram aplicados, com liberalidade, aos rios Escalda e Pó, por exemplo, houve restrições



no tocante à navegação de outros rios europeus, inclusive (a) do próprio Reno, limitada, na prática, aos países ribeirinhos.²⁶

No Brasil, o Conselho de Estado, ao examinar, em 1º de abril de 1854, a questão da abertura do rio Amazonas à navegação internacional, debruçou-se sobre o Parecer da Seção dos Negócios Estrangeiros acerca do assunto, elaborado por Paulino Soares de Souza, Abrantes e Lopes Gama, no qual, referindo-se ao pactuado no Congresso de Viena, os relatores bem lembravam: “Estas disposições de mero direito convencional somente regulam e obrigam as Potências que nela convierem. Não foram admitidas pela Europa em geral, e menos por todo o mundo”²⁷. E, mais adiante, pontificavam: “O que algumas Nações da Europa estipularam a respeito de alguns rios da Europa, que lhe pertenciam, não estabelece direito entre Nações da América sobre rios da América que lhes pertencem, sem que por atos seus adotem e dêem força àqueles princípios”.²⁸

O citado Parecer, que discorre longamente sobre as normas e práticas de Direito Internacional vigentes para a navegação de rios que atravessem mais de uma nação, aborda, em respaldo à sua posição restritiva, doutrinas de internacionalistas defensores do princípio de soberania territorial, dentre os quais Klüber,²⁹ Martens, Wattel, Puffendos, Chilty e Wolff, para concluir que a soberania sobre rios internacionais não se cinge às suas nascentes, porém a todo o curso, e que as nações ribeirinhas têm propriedade sobre os trechos fluviais que atravessem seus respectivos territórios, podendo negar trânsito às demais, inclusive passagem aos ribeirinhos superiores. Por conseqüência, apenas o direito convencional estabeleceria servidão sobre o uso de suas águas a terceiros países.³⁰

Nessa linha de raciocínio, o Parecer, ao considerar que “como têm os Estados Unidos, a Inglaterra, e outras nações poderosas, não temos nós força, posição e importância, que nos dispense de produzir razões coerentes, de fundar-nos em doutrinas aceitáveis pelos nossos

contendores”³¹, percorreu igualmente doutrinas emitidas por autores aceitos por aquelas potências, notadamente os norte-americanos, como Wheaton e Kent. Pois, se a França e a Inglaterra, por interesses comerciais, defendiam a livre navegação, eram nisso acompanhadas pelos Estados Unidos, cuja posição liberal emanava basicamente de suas batalhas diplomáticas anteriores para conquistar saída ao Atlântico através do Mississipi (conseguida junto à Espanha, no século anterior) e do São Lourenço (obtida, com dificuldades, dos britânicos). Wheaton louvara-se no Direito Romano, postulando que o direito de “uso inocente” de trechos fluviais inferiores por ribeirinhos superiores, embora configurasse direito imperfeito, deveria ser sustentado, se necessário fosse, até por medidas de força.³²

O Parecer da Seção dos Negócios Estrangeiros assinalou, com propriedade, que as “questões de livre navegação de rios são questões meramente de interesse e não de princípios para os (norte-americanos)”³³. Como que para corroborar essa afirmação, os Estados Unidos tentariam, numa atividade paralela, congregando entre si os demais ribeirinhos amazônicos, sabedores decerto de que aqueles países, à luz do direito e quicá de interesses nacionais, poderiam apresentar argumentos mais sólidos para defesa da tese da livre navegação do rio Amazonas a todas as bandeiras.³⁴

1.3 – A POLÍTICA BRASILEIRA PARA A NAVEGAÇÃO NA BACIA DO PRATA

“Pelo fato de ter vasta parte de seu território banhada pelos grandes rios formadores da bacia do Prata, o Brasil não podia ficar indiferente ao problema da navegação dessas ‘estradas líquidas’.³⁵ Conseqüentemente, uma das vertentes da política externa brasileira durante boa parte do século XIX foi a de intervir, aberta ou veladamente, em assuntos daquela região. Nessas intervenções, o Brasil teve como objetivo “obter a livre navegação dos rios e manter a independência de cada um dos países platinos. Para realizá-las, o Império



sempre se aliou aos grupos e aos caudilhos que fossem favoráveis à sua política”.³⁶

A Convenção Preliminar de Paz, de 1828, entre o Brasil e a República das Províncias Unidas do Rio da Prata, ao estabelecer a independência do Uruguai, suprime de vez o antigo sonho lusitano, então brasileiro, de deter a margem setentrional do Rio da Prata. Aquela Convenção foi desvantajosa para o Império, que perdia a Província Cisplatina sem qualquer compensação, abrindo mão, inclusive, de indenizações por curso relativas a nossos navios, prática que havia sido abolida pelo Congresso de Paris.³⁷ Sequer o desarmamento da Ilha Martin Garcia, que constara no Tratado de Paz do ano anterior, foi exigido pelo Império Brasileiro.³⁸ Ao mesmo tempo, contudo, ela instituiu, em seu Artigo Adicional, o compromisso das Partes de garantirem a livre navegação dos rios platinos, por súditos das duas nações, pelo prazo de 15 anos, até a elaboração de tratado definitivo de paz, o qual não seria jamais celebrado, em virtude da anarquia vigente nas Províncias Unidas e da crise política que abalava o Brasil.³⁹

Mais tarde, através de outro ato bilateral, o Tratado de Aliança, Comércio e Limites, firmado com o Paraguai em 7 de outubro de 1844 (desta feita, não ratificado pelo Governo Imperial), o Brasil, por concessão recíproca, procurou assegurar-se facilidades de navegação nos rios Paraná e Paraguai. A recusa do Gabinete em sua ratificação deveu-se a uma alegação obscura de que a intervenção anglo-francesa no Rio da Prata, ocorrida posteriormente à assinatura daquele instrumento, interpunha novos e delicados condicionantes à questão.⁴⁰ Na opinião abalizada de Pereira Pinto, “o Tratado de outubro teria, entretanto, evitado a depreciação da influência brasileira, e houvera dado ao Império os meios de tornar úteis, para a iminente cruzada contra os planos ambiciosos de Rosas, os valiosos elementos do Paraguai”.⁴¹

Passados seis anos, os dois países assinariam um Tratado de Aliança Defensiva, que estabelecia franquias de navegação unicamente

para o rio Paraná (o que foi tomado *ipsis litteris* pelos guaranis, que insistiram em proibir a navegação brasileira no rio Paraguai). Rosas, por sua vez, que arrancara à França e à Grã-Bretanha, em 1849 e 1850, respectivamente, tratados reconhecendo o direito exclusivo da Confederação Argentina sobre a navegação do Paraná e do Uruguai, almejava ainda absorver a nação paraguaia para rearticular o Vice-Reinado do Prata, e opõe-se firmemente às pretensões brasileiras. Eclode, então, o conflito, em 1851, no qual o caudilho e seu aliado Oribe seriam derrotados, levando Paulino Soares de Souza a afirmar, exultante, que finalmente “o Brasil ligava aqueles governos (do Prata) ao seu sistema e à sua política”.⁴²

A partir de então, até a Guerra do Paraguai, e na esteira do Tratado de Comércio e Navegação, de 1851, com o Uruguai, que estabelecia navegação franca no rio Uruguai aos contratantes (a par da neutralização da Ilha Martin Garcia, como providência acautelatória), o Império firmaria tratados com objetivos análogos com o Paraguai e com a Confederação Argentina, ambos em 1856: no primeiro caso, franqueavam-se às duas Partes a navegação do Paraná e do Paraguai em todos os trechos sob ambas as soberanias; no segundo, iguais provisões abrangiam os três grandes rios platinos, além de idêntica medida com relação a Martin Garcia, sempre no intuito de conservar a posse daquela ilha por Estados do Prata, e obstar sua utilização como entrave ao tráfego fluvial.⁴³ Ainda dois ajustes, reiterativos, modificativos ou complementares, seriam assinados: em 1857 com a Confederação Argentina, e em 1858, com o Paraguai.⁴⁴

Ao encerrar-se o ciclo das Questões Platinas com a mais cruenta de todas as guerras da região, que ceifou centenas de milhares de vidas, o Brasil conseguiu fazer valer, primeiramente no bojo do Tratado da Tríplice Aliança (1865), e depois no Acordo Preliminar de Paz (1870), seu obstinado desígnio de manter abertos os rios platinos à navegação de todos os países por eles banhados. Como ribeirinho superior, estava consciente de que uma política exclusivista de navegação



poderia “prejudicar o sul do Mato Grosso, o oeste de São Paulo, o norte do Paraná, etc. Regiões estas ainda pouco povoadas, de fato, mas que mais cedo ou mais tarde teriam de desempenhar relevante papel no complexo econômico sul-americano; e que necessitavam dos rios, como grandes estradas econômicas, numa época em que as linhas férreas recém-iniciavam seus primeiros quilômetros no Paraguai e no Brasil”.⁴⁵

Tendo sido, assim, o “autor” e o “motor” da tese da abertura da Bacia do Prata,⁴⁶ o Governo Imperial via-se a braços com um dilema moral, como expressava o 3º quesito da Consulta à Seção dos Negócios Estrangeiros do Conselho de Estado, respondida pelo Parecer de dezembro de 1865: “Na hipótese negativa (de se abrir o rio Amazonas à navegação estrangeira) não haverá comprometimentos de nossa coerência, e lealdade, exigindo do Paraguai concessão (sic) da navegação largas e liberais e procedendo diversamente quanto ao Amazonas?”.⁴⁷ O que ocorreria, porém, é que “os interesses políticos que (o Brasil) tinha no Amazonas eram exatamente o inverso dos interesses políticos que tinha nos rios formadores do Rio da Prata. De um lado, era possuidor das bocas do Amazonas e pouco interessado em fazer concessões aos possuidores das cabeceiras dos rios formadores (Bolívia, Peru, Colômbia, Venezuela) e do outro lado, dominavam no Prata, a Argentina e o Uruguai seus ribeirinhos, enquanto o Brasil era senhor das cabeceiras”.⁴⁸

Essa situação desconfortável, juntamente com as pressões estrangeiras, munidas de boa argumentação, e que serão examinadas a seguir, contribuíram, sem dúvida, para a extrema cautela de que se revestiriam as ações do Império no encaminhamento da questão da abertura do rio Amazonas durante mais de uma década.



2.

PRESSÕES EXTERNAS







2. PRESSÕES EXTERNAS

2.1 – AS EXIGÊNCIAS DO EXPANSIONISMO NORTE-AMERICANO

Após o período áureo da cultura do algodão, cuja necessidade de novas terras seria um dos detonadores da busca de territórios novos e que levava à anexação do Texas e à conquista de quase metade do México, o sistema escravocrata dos Estados Unidos vai cedendo ao impulso modernizante do Norte industrializado, que passara, inclusive, a comercializar seu algodão através de seus portos.⁴⁹

Cientes de que o impasse político em seu país teria breve desfecho, os aristocratas escravagistas formularam, em suas famosas “Convenções Sulistas”, soluções imaginosas que assegurassem a continuidade de seu sistema de vida, avultando desses encontros a idéia de obtenção de novos espaços ao sul,⁵⁰ o que, para alguns, significava a incorporação do México e da América Central, e para outros mais vorazes, como o Senador Preston, implicava em que “a bandeira estrelada não (tardaria) em flutuar sobre as torres do México, e dali (seguiria) até o Cabo Horn”.⁵¹

Já em 1826, houvera um pedido de cidadãos norte-americanos para navegarem o rio Amazonas, e foi o início de um longo registro de negativas do Governo brasileiro.⁵² Dentre todos os interessados naquela navegação, porém, nenhum suplantaria Matthew Fontaine Maury em obstinação e mobilização da opinião pública e dos círculos oficiais de seu país em favor de seu intento.

Maury, um virginiano descendente de huguenotes franceses, ingleses e holandeses, tenente da Marinha dos Estados Unidos, foi um dos aperfeiçoadores do Observatório Naval de seu país, elaborador



de cartas de ventos e correntes marítimas, utilizadas com proveito pelos navios mercantes norte-americanos. Em 1855, publicou “*The Physical Geography of the Seas*”, saudada com elogios, inclusive de Humboldt.⁵³ Fiel às suas origens, ele seria o fundador da Marinha Confederada, cujas operações ficariam a seu cargo durante a Guerra de Secessão.⁵⁴

Em 1850, ele solicita ao Ministro Sérgio Teixeira de Macedo, da Legação do Brasil em Washington, autorização para uma expedição “científica” à Amazônia. Tendo recusada sua pretensão, ainda assim organiza a viagem, alterando o sentido de seu percurso, que se originaria nas nascentes, e não mais na foz do rio, com o fito de burlar o Governo brasileiro.⁵⁵ A missão foi atribuída aos oficiais da Marinha William Lewis Herndon (seu cunhado) e Lardner Gibbon, e realizou-se entre 1851 e 1852, com o objetivo declarado de efetuar estudos de navegabilidade, vida econômica e condições físicas da região amazônica. No entanto, seu intuito real, cuidadosamente camuflado, era o de examinar a viabilidade de se estabelecer ali um refúgio para os escravos negros norte-americanos, que para lá seriam transplantados com seus senhores, para se dedicarem ao cultivo do algodão, e, ao mesmo tempo, livrariam o sul dos Estados Unidos de problemas sociais e raciais, no caso de serem eventualmente libertados.⁵⁶ Essa mesma idéia seria, inclusive, proposta à Legação brasileira em Washington, em 1852, por James Gadsden, candidato à Presidência de seu país.⁵⁷

De posse do relatório da viagem, sob o título de “*Exploration of the Valley of the Amazon*”, publicado em 1853, o qual alegava ser o solo amazônico extremamente fértil, Maury intensificou sua campanha pela abertura do rio Amazonas, escrevendo na imprensa norte-americana, sob o pseudônimo de “Inca”, fazendo contatos na Administração de seu país, e divulgando suas idéias com um fervor calvinista, até mesmo nos países ibero-americanos.⁵⁸ Em 1853, ao falar em Memphis a homens de negócios, chamaria o vale amazônico de “Jardim das Hespérides”, asseverando que lá poderiam viver 600



milhões de habitantes.⁵⁹ Em sua visão onírica, o Caribe constituiria um eixo entre as Américas e entre a Europa e a Ásia, e o rio Amazonas, cuja boca estava mais próxima da Flórida que do Rio de Janeiro, seria “uma extensão natural do Mississippi”⁶⁰.

Aparentemente, a Administração norte-americana, embora se tivesse impressionado com a pregação de Maury, encarou seus planos com duvidosa reserva. A proposta de nova expedição, apresentada pelo impetuoso virginiano, sob o patrocínio da *American Geographical Society*, foi denegada; o mesmo ocorreu com outro pretendente, Graves, que tentou organizar uma viagem, com intuítos alegadamente comerciais, ao Peru, Bolívia e Equador, entrando pelo Amazonas.⁶¹ As razões prováveis, além da posição firme, serena e coerente do Governo brasileiro, a qual examinaremos mais adiante, estariam ligadas à própria estrutura de poder no Estado norte-americano, na qual prevaleciam já interesses comerciais do Nordeste do País. As relações comerciais com o Brasil eram as mais privilegiadas do continente, e havia a preocupação de se evitarem atitudes que levassem o Império a buscar o eventual apoio de monarquias européias. Concomitantemente, os Estados Unidos tentavam ainda alijar as influências inglesa e francesa no Brasil, para aumentarem seu próprio quinhão. As instruções do Secretário de Estado Buchanan a David Todd, Encarregado de Negócios no Brasil, em 1847, são elucidativas a esse respeito: “Em todas as nossas relações, o senhor os tratará com o máximo respeito e lhes dará todas as garantias do permanente desejo do Presidente de cultivar a sua amizade. O comércio entre os dois países é eminentemente benéfico e, qualquer um deles que possa acarretar a sua interrupção, não poderia deixar de tornar-se altamente prejudicial a ambos”.⁶²

Por outro lado, a campanha pela abertura do rio Amazonas frutificara nos Estados Unidos, e não apenas entre os sulistas. Certos órgãos de imprensa, como o *National Intelligencer*, o *New York Herald*, o *Evening Post* e diversos outros faziam eco a Maury, vociferando insultuosa e arrogantemente contra a posição do Governo brasileiro,

o que levaria o Presidente Pierce, ante o impacto da opinião pública, a determinar a condução de negociações com o Império visando ao encaminhamento da questão.⁶³ Anteriormente, aliás, o Secretário de Estado Clayton, em junho de 1850, fizera gestões nesse sentido junto ao Ministro Teixeira de Macedo. Seu sucessor, Webster, voltou à carga quatro meses depois. Durante aquelas gestões, foi solicitada também autorização para a já mencionada expedição planejada por Maury. O Plenipotenciário brasileiro esquिवou-se, dizendo que consultaria seu Governo, e então temporizou.⁶⁴ É de se registrar, todavia, que por duas vezes o Governo Imperial anuiu a semelhantes pedidos, permitindo as expedições científicas de Jefferson Page à Bacia do Prata, em 1853, e de Forbes, em 1858, no intento de não parecer intransigente em sua postura.⁶⁵

A ação diplomática norte-americana, por questões táticas, concentrou-se no Rio de Janeiro, para onde foi deslocado, em 1853, como Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário, o General William Trousdale, sertanista do Tennessee, que em seu país participara ativamente das guerras contra os índios Seminoles e contra os Mexicanos.⁶⁶ Trousdale recebeu, uma semana antes de partir, instruções específicas no sentido de que o objetivo mais importante de sua missão seria o de conseguir, para seus concidadãos, o uso livre do rio Amazonas, possibilitando-lhes, assim, comerciar com o Equador, o Peru, a Bolívia, Nova Granada e a Venezuela.⁶⁷

Após entrevista com o Ministro dos Negócios Estrangeiros, Limpo de Abreu, em 28 de outubro, Trousdale lhe encaminhou uma Nota, três dias mais tarde, formalizando a solicitação de seu Governo junto ao São Christóvão,⁶⁸ a qual apelava aos princípios do Congresso de Viena e ao Direito das Gentes. Apesar dos ansiosos contatos efetuados com vários funcionários do Governo Imperial, somente após um ano Limpo de Abreu lhe responderia, pela célebre Nota de 13 de setembro de 1854, refutando brilhantemente os argumentos jurídicos, econômicos e comerciais apresentados por Trousdale,⁶⁹ conforme será visto mais adiante.

Em 1855, mesmo ano em que se entrevistara com D. Pedro II, houve mudança no Gabinete, e Trousdale, provavelmente exasperado com as protelações da Administração brasileira, que sempre alegava estar cogitando para breve a abertura do rio, dirigiu extensa Nota a Paranhos, onde, ameaçadoramente, afirmava que “o Governo dos Estados Unidos (estava) decidido a conseguir para os seus cidadãos o livre uso do Amazonas para fins comerciais (grifo no original)”⁷⁰. O Brasil manifestou estranheza pelos termos coercitivos utilizados, e reafirmou, ponderadamente, as razões de suas cautelas, ligadas fundamentalmente à segurança da região, escassamente povoada, à sua insignificância comercial e à necessidade de fixar com precisão os limites do Império com seus vizinhos amazônicos.⁷⁰

As inúmeras tentativas de William Trousdale terminaram em 1857, quando ele foi substituído por Richard Meade. Este, instruído a adiar discussões sobre o assunto até melhor definição da política brasileira sobre a questão, deveria aguardar orientação de Washington, que jamais chegou, provavelmente devido à crise que prenunciou a Guerra Civil norte-americana. Partiu de volta em 1861,⁷¹ provavelmente por simpatizar com a causa dos Confederados.⁷²

Seu sucessor, James Watson Webb, pouco influiu na causa da abertura do rio Amazonas.⁷³ Negocista contumaz, empenhou-se, porém, no estabelecimento de linha de vapores entre Nova York e Rio de Janeiro, obtendo a concessão para o filho Robert Webb. O Presidente Lincoln desaprovou-a, inaugurando-se nova linha de vapores em 1865, a *United States-Brazil Marine Steamship Company*, a primeira entre a América do Norte e a do Sul, que rompeu, assim, a intermediação inglesa no comércio entre ambas.⁷⁴

É curioso notar, durante a missão de Webb, o ressurgimento do plano de expatriação de negros norte-americanos para a Amazônia, que obtivera a aprovação de Lincoln, em 1862. A idéia era criar-se uma companhia (da qual Webb pretendia participar) concessionária de vasta região, onde os ex-escravos trabalhariam por 3 anos, após os



quais receberiam terras, implementos agrícolas e dinheiro para se manterem. O projeto foi imediatamente recusado pelo Chanceler Abrantes, visto que feria a legislação brasileira.⁷⁵

Como coadjuvantes na propaganda pela abertura do rio Amazonas à navegação de terceiros países, não pode ser esquecido o papel de alguns missionários protestantes que aqui aportaram. Dentre eles, destaca-se o ministro presbiteriano James Cooley Fletcher, designado como Capelão da Legação Americana, e que, chegando ao Rio de Janeiro durante a missão de Robert Schenck, então representante de seu país, dedicou-se fervorosamente, a par de seu ministério, à missão de “converter o Brasil ao protestantismo e ao ‘progresso’”.⁷⁶ Fletcher, tal como o episcopaliano Richard Holden, que operaria mais tarde em Belém e em São Salvador, além de sua campanha pela abertura do Amazonas, levada aos jornais do Rio, em 1853, também militaria em favor da imigração protestante, participando, em 1865, da fundação da Sociedade de Imigração Internacional, na capital brasileira, que objetivava estimular a vinda de Confederados de seu país ao Brasil.⁷⁷ Preocupou-se em estabelecer laços de amizade com várias personalidades brasileiras, os “amigos do progresso”, que seriam simpáticos à sua pregação, dentre os quais podem ser citados Nascentes de Azambuja, Couto Ferraz, Pereira de Souza, Silveira da Mota e Tavares Bastos.⁷⁸ Seria, ainda, ao que tudo indica, um dos principais articuladores da expedição de Louis Agassiz ao Brasil, a qual contribuiu sobremaneira para dissipar os temores quanto à abertura do rio Amazonas à navegação estrangeira.⁷⁹

2.2 – RIBEIRINHOS SUPERIORES: INTERESSES PRÓPRIOS OU DELEGADOS?

Após sua emancipação, os países hispano-americanos, intoxicados pela ideologia liberal, tomaram como modelo político teórico os Estados Unidos, acreditando ingenuamente poder seguir-lhes os passos na modernização de suas economias e instituições.

Passaram, então, em maior ou menor grau, a aspirar a um incremento de relações com aquele país e outras potências, notadamente a Inglaterra. Um dos formuladores principais desses desígnios foi o argentino Vicente Pazos Kanti, que, em suas cartas a Henry Clay, expoente do pan-americanismo, já no início do século XIX pregava a livre navegação do rio Amazonas para fins comerciais. Pazos Kanti chegou mesmo a propor a Napoleão III, em 1850, uma linha de comunicações entre a Guiana Francesa e as Repúblicas do Peru, da Bolívia, do Equador e da Venezuela.⁸⁰

Os vizinhos amazônicos do Brasil, de sua parte, açulados, ademais, pelos escritos de Maury, Herndon e Gibbon, passaram, na década de 50 do século XIX, a obrar mais objetivamente para conseguirem aquela navegação, acordando a Chancelaria Imperial, com algum atraso, para a importante questão.⁸¹ Devido a suas dissensões internas e instabilidade, porém, jamais conseguiram entabular uma ação concertada junto ao Brasil, cuja tática, aliás, tinha sido sempre a de tratar separadamente com cada um deles, evitando coligações indesejáveis a seus interesses.⁸²

Destacando-se dos demais, o Peru foi o que provavelmente mais se empenhou por uma saída ao Atlântico através do Amazonas, devido, quem sabe, à sua condição de principal co-ribeirinho, que lhe assegurava boas condições físicas de navegabilidade. Já em 1829, houvera entre os dois países tratativas visando a um ajuste sobre comércio e navegação, que não prosperaram pelo desinteresse brasileiro, dado o insignificante fluxo comercial envolvido. Posteriormente, em 1840, o Presidente peruano, Gamarra, tornou ao assunto, novamente com o habilíssimo Ponte Ribeiro, o qual, ante a insistência, e não devidamente autorizado por seu Governo, firmou acordo *ad referendum*, também recusado pelo São Christóvão sob a mesma alegação e no temor do adensamento da presença peruana em nossas fronteiras, ainda não delimitadas.⁸³

Mudando de tática, os peruanos assinam com os Estados Unidos um Tratado de Amizade, Comércio e Navegação em 26 de



julho de 1851, estipulando que cidadãos norte-americanos poderiam navegar os rios peruanos em toda a extensão. A diplomacia imperial viu-se acuada pela manobra, que considerou como primeiro passo para que os Estados Unidos, assimilados à condição de ribeirinho superior, tentassem, com base em sua conveniente doutrina, forçar passagem ao Atlântico.⁸⁴ Por conseguinte, em 23 de outubro do mesmo ano, Ponte Ribeiro firmou, com os peruanos, o Tratado de Comércio, Navegação, e Limites, que afirmava a exclusividade dos ribeirinhos na utilização recíproca de rios comuns.⁸⁵ Segundo Teixeira Soares, “o propósito fundamental de ação de Ponte Ribeiro foi defender os interesses brasileiros, ameaçados por outra potência. O Governo peruano, por sua vez, obteve uma vitória, porque assentou uma política de mão comum com o Brasil a respeito da navegação amazônica”.⁸⁶ Nesse importante ato internacional, pois, “o Brasil começou a realizar em suas regiões setentrionais o princípio que houvera adotado de reconhecer o direito à navegação do rio comum em favor dos ribeirinhos”.⁸⁷ No entanto, após ano e meio sob pressão do Ministro Plenipotenciário Randolph Clay, da Legação norte-americana em Lima, o Governo peruano expediu, em 15 de abril de 1853, Decreto “interpretando” o Tratado com o Brasil, no sentido de que os países que tivessem ajustes com o Peru contendo cláusula de “nação mais favorecida”, teriam os mesmos direitos de navegação acordados com o Brasil, desde que obtivessem acesso às águas do Amazonas.⁸⁸ A manobra tergiversante das autoridades peruanas originou reiterados protestos brasileiros, e dela trata o extenso parecer da Seção dos Negócios Estrangeiros do Conselho de Estado de 17 de janeiro de 1854, que, ao analisar o Decreto peruano, reputa-o “uma espécie de convite a nações não, ribeirinhas para que diligenciem obter a entrada nas águas do Amazonas”,⁸⁹ e aponta a incongruência entre o citado Decreto e o Tratado com o Brasil, “no qual se declara que a navegação do Amazonas deve pertencer exclusivamente aos respectivos Estados ribeirinhos”⁹⁰. No mesmo mês, contudo, o Governo peruano, em

novo decreto, anulou o anterior, concedendo ao Brasil livre navegação dos afluentes peruanos do Amazonas, e excluindo da navegação acordada todos os não-ribeirinhos.⁹¹

A Bolívia, por sua vez, em busca do Atlântico através do Prata ou do Amazonas, procurou sempre lograr seu intento mediante o apoio das grandes potências, que, obviamente, tudo faziam para fortalecer seus laços comerciais com as jovens repúblicas da América do Sul desde sua emancipação, e eram, pois, diretamente interessadas nos meios de acesso fluvial a elas.⁹² Em 1833, o Congresso boliviano decretou um prêmio de dez a vinte mil pesos ao primeiro navegante que viajasse da Bolívia até o Atlântico no sentido sul-norte, e outro de cinco a dez mil pesos ao primeiro que fizesse jornada inversa, violando, assim, direitos fluviais pretendidos pelo Brasil. As conversações entre Ponte Ribeiro e o general Santa Cruz, em 1838, em nada resultaram. E em 1844, o já mencionado Pazos Kanti, então cônsul na Bolívia, repetiria o feito, e contrataria com a França a navegação do Madeira e do Amazonas, não implementada, sendo que no ano seguinte uma flotilha de 15 canoas e lanchas, sem autorização brasileira, desceria pelo Madeira. Perseverando em seu intento, e após várias outras medidas de força, o Governo boliviano decretou, em 27 de janeiro de 1853, a liberdade de navegação e comércio para terceiros países nos rios do país que desaguassem no Paraguai ou no Amazonas.⁹³

A indiferença aos gestos do Brasil foi absoluta, e o Presidente Belzu justificou-a, certa feita, dizendo que necessitava de vapores para navegar o Amazonas, e que só das grandes potências poderia obtê-los.⁹⁴ Estas, aproveitando-se dessa circunstância e da instabilidade crônica do país, incitavam-no nesse caminho, em busca, como bem revela o despacho do Secretário de Estado Marcy ao Encarregado de Negócios norte-americano em Sucre, John Dana, em 1853, de relações “mais íntimas” com a Bolívia, ou seja, de maior comércio, obstado pelo protecionismo do Império.⁹⁵

Quanto aos demais co-ribeirinhos, sua ação foi mais moderada, posto que o interesse pela navegação comercial do rio Amazonas não lhes fosse tampouco ausente.

No Equador, nosso enviado, Miguel Maria Lisboa, tentou negociar um tratado de extradição e apenas um protocolo sobre questões de limites e navegação fluvial. Durante as conversações, Lisboa, sabedora da existência de projeto de lei para abertura de certos portos amazônicos equatorianos a todas as nações, tentou, em vão, obter o assentimento daquele país quanto à exclusividade dos ribeirinhos na bacia amazônica. O representante norte-americano, Philo White, instruído por Marcy a dar prioridade máxima à abertura da navegação dos rios amazônicos do Equador aos navios estadunidenses, apelou à Doutrina Monroe para ameaçar as monarquias e garantir o Governo Republicano no Hemisfério Ocidental, numa evidente bravata com fins divisionistas. Sintomaticamente, em 1853, um ano antes da missão de Lisboa, o Tenente Maury propusera ao Equador a navegação a vapor e colonização da bacia superior do Amazonas, que era então disputada com o Peru. Pouco depois, o Congresso equatoriano aprovou a lei sobre a livre navegação dos rios amazônicos.⁹⁶

Inegavelmente, a influência dos Estados Unidos era forte na Colômbia (então, Nova Granada), e fora responsável pela divulgação, naquele país, de um mapa norte-americano apontando antigas reclamações espanholas sobre território brasileiro. O General Mosquera, que se opunha à proposta brasileira de fixação de limites, embora aceitasse o princípio da exclusividade de navegação por ribeirinhos, sofreu a oposição do Congresso, que impediu qualquer ajuste entre aquele país e o Brasil, só efetivado muitos anos mais tarde.⁹⁷

Por fim, no que tange à Venezuela, também sofreu aquele país a ação de Maury e seus seguidores. Ao que tudo indica, porém, seu Governo agia com grande autonomia, e pretendia a livre navegação do rio Negro, que muito lhe interessava. Lisboa, ciente desse desejo, tentou utilizá-lo como alavanca para ultimar a delimitação entre ambos



os países a contento para o Brasil, mas não se obteve consenso. O Tratado de Limites e Navegação Fluvial seria, todavia, assinado seis anos mais tarde, em 1859.⁹⁸

Nossos tratados de limites e navegação com a Bolívia e com a Colômbia somente seriam firmados respectivamente em 1867 (alterado em 1903) e 1907,⁹⁹ após, portanto, o Decreto de 1866, que abriu a navegação no rio Amazonas a todas as bandeiras. Os exaustivos trabalhos diplomáticos desenvolvidos junto aos co-ribeirinhos daquele rio conseguiram “neutralizar, contudo, a influência americana, particularmente no Peru, que representava justamente o setor chave para a manutenção do princípio de exclusividade dos ribeirinhos ao direito de navegação”¹⁰⁰.

2.3 – AS POTÊNCIAS EUROPEIAS

Em contraposição ao papel agressivo dos Estados Unidos e dos países ribeirinhos, alguns atuando como prepostos da potência do Norte, os países europeus tiveram atuação muito menos marcante na abertura do rio Amazonas à navegação fluvial estrangeira. Apenas a França e a Inglaterra, como grandes potências comerciais, e detentoras de colônias na América do Sul, pressionaram de alguma forma o Brasil com esse objetivo, muitas vezes coligadas com os norte-americanos.

Os ingleses, após a perda das 13 mais importantes colônias, sucederam-se aos holandeses na Guiana, em 1796, numa nova empreitada colonial. Após décadas de convivência harmoniosa, criaram alguns incidentes, ao penetrarem esporadicamente em território reconhecidamente brasileiro, através do alemão Schomburgk, a seu serviço, do missionário Youd, e outros, sob protestos do Império. Baseados em levantamentos topográficos efetuados por Schomburgk, os ingleses criaram um contencioso territorial, somente solucionado em 1904. Nesse ínterim, a região pretendida pelos britânicos foi neutralizada, conforme proposta do Brasil, que, num evidente desejo



de evitar o confronto, abria, entretanto, flancos para contestação de seus títulos de soberania.¹⁰¹

Com os franceses, também nossos limites eram indefinidos. Após a devolução de Caiena, volveram eles a suas velhas ambições amazônicas, adentrando, em 1836, o Amapá, tendo o General Bernard, inclusive, sugerido ao rei Luís Felipe a incorporação de todo o Pará à França. Agindo com estudada má fé, conseguiram a neutralização do território entre o Oiapoque e o chamado Amapá Pequeno. E essa situação perduraria até o fim do século, quando o Brasil conseguiria fixar a fronteira pelo Oiapoque.¹⁰²

Compreensivelmente, “as duas últimas cunhas interpostas por potências européias para conseguir expansão territorial na bacia amazônica”¹⁰³ eram absolutamente desconfortáveis para o Império, temeroso de que, se obtivessem elas acesso a tributários do Amazonas, poderiam arrogar-se a condição de ribeirinhos, e reclamar mais vivamente a liberdade de navegação.¹⁰⁴ Adicionalmente, qualquer concessão, porventura feita nesse sentido, viria mais ainda a desestimulá-las à fixação definitiva de seus limites com o Brasil.¹⁰⁵

O apetite inglês foi aparentemente maior. O escritor Charles Mansfield, em sua obra *Paraguay, Brazil and the Plate, Letters Written in 1852*, publicada em 1856, elogiou as terras da América do Sul, “as mais esplêndidas do mundo”, e, lamentando sua concessão aos ibéricos, advogou sua colonização por “povos industriosos”. Um outro cidadão britânico, Edward Haslewood, através de um livro sob o significativo título de *Novas Colônias no Alto Amazonas*, sugeriu a colonização das margens do Grande Rio, o que, segundo ele, forçaria o Brasil a abri-lo ao comércio de outras nações.¹⁰⁶

Com relação à navegação, a Inglaterra e a França, juntamente com os Estados Unidos, haviam, em julho de 1853, celebrado tratados com a Confederação Argentina, que lhes concediam livre trânsito nos respectivos trechos dos rios Paraná e Uruguai. No mesmo ano, ambas as Legações fizeram gestões junto ao Governo brasileiro idêntica

concessão para o Alto Paraguai. Limpo de Abreu, em resposta bem circunstanciada, alegou impossibilidade de atendimento ao solicitado, que dependia da completa definição dos limites nacionais na região. Ofereceu, contudo, facilidades amplas no porto de Albuquerque, acima de Baía Negra, que o Império, como medida tática, liberava ao comércio estrangeiro. O trecho a montante do referido porto foi descrito como irrelevante para fins comerciais, e só navegável por pequenas embarcações.¹⁰⁷

Ao contrário da França, a Inglaterra sentiu-se estimulada a reclamar formalmente, ao menos uma vez, a abertura do rio Amazonas a seus navios, o que ocorreu quase concomitantemente com a primeira solicitação norte-americana, em 1853. Naquele ano, Nova Granada, Bolívia e Equador decretaram a livre navegação de seus rios por navios estrangeiros, circunstância que se afigurava aos ingleses como favorável ao seu propósito. A Chancelaria Imperial foi extremamente segura na fundamentação de sua recusa: Lord Clarendon, aceitando-a, comunicou aos norte-americanos que não renovaria o pedido, julgando que a eventual decisão deveria caber unicamente ao Governo brasileiro.¹⁰⁸





3.

A REAÇÃO BRASILEIRA







3. A REAÇÃO BRASILEIRA

3.1 – DO ISOLACIONISMO AO PRAGMATISMO

Do que foi exposto até o momento, resulta patente que a questão da abertura da navegação do rio Amazonas representou, para o Governo Imperial brasileiro, no terceiro quartel do século passado, um desafio de caráter inusitado.

A enorme extensão e escasso povoamento do vale amazônico não recomendavam, seguramente, que se permitisse ali presença estrangeira sob qualquer pretexto, ante a possibilidade de exploração ilícita de riquezas pouco conhecidas e de colonização clandestina da região.¹⁰⁹ Por outro lado, a expansão comercial no hemisfério levava potências como os Estados Unidos, a Inglaterra e a França a buscarem novos mercados na América Latina, e a se empenharem pelo tráfego livre de seus navios pelo Amazonas adentro, em busca de países que ansiavam por esse contato “civilizador”. Acresça-se a isso, ainda, que os interessados nesse comércio podiam invocar, para justificarem seu objetivo, os princípios do Congresso de Viena, de cunho altamente liberalizante no tocante à utilização mercantil de rios internacionais, e cuja aplicação tendia a ganhar corpo, mercê do crescimento da economia mundial. E, como se não bastassem já esses complicadores, aqueles mesmos países podiam, igualmente, protestar contra a duplicidade da política brasileira de navegação, que, se insistia em manter o rio Amazonas sob seu inteiro monopólio, pugnava incessantemente pela franquia das águas da bacia platina aos navios do Império do Brasil, que era ali ribeirinho superior.



PAULO ROBERTO PALM

Ao refletir sobre a conjuntura ameaçadora que se lhe apresentava, o Governo brasileiro teve de render-se à evidência insofismável de seu isolamento internacional. Monarquia exótica num continente exaltadamente republicano, não contava, seguramente, com a benevolência de seus vizinhos, ou sequer de nações do além-mar. Teixeira de Macedo, em seu extenso e sombrio ofício de 14 de novembro de 1850 ao Ministro Soares de Souza, assim interpretou: “Pelos Governos absolutos da Europa, ou pelos que simpatizam com o absolutismo, (o Brasil) foi classificado logo desde os primeiros tempos de sua existência nacional, como país de propaganda revolucionária em razão da Carta Constitucional que dele partiu para Portugal, e que deu origem na Europa à reação contra o absolutismo triunfante em 1823 em todos os pontos. Pelos povos foi o Brasil classificado em país de tirania, de país inóspito, que acolhia os colonos europeus alemães, suíços e irlandeses com a miséria, e com o cativo do serviço militar. Pela classe liberal ilustrada e pensante, mas moderada, e que à sombra da moderação procurava pregar as instituições liberais, o Brasil foi classificado entre os países que por seus excessos, por seus injustificados movimentos revolucionários desonravam a liberdade e davam argumentos ao absolutismo contra ela. Assim nós temos vivido até hoje sem a amizade íntima, a simpatia, o apoio nem dos Governos, nem dos povos, nem dos liberais, nem dos absolutistas. Cada um se chega a nós quando nisso vê interesse, e fora desse caso olha para nós ao menos com indiferença... Creio, pois que ninguém negará, que, quando uma Potência estrangeira usurpar ao Brasil qualquer domínio, qualquer direito, se essa usurpação for lesar os interesses das outras Potências em subido grau, é possível, é escassamente provável, que consigamos das outras Potências uma demonstração em nosso favor. Se, porém essa usurpação não lesar, antes aproveitar as outras, devemos contar como certo que aquelas mesmas, que não ousariam afrontar tão escandalosamente a justiça, folgarão de ver cair sobre outra a

responsabilidade de uma iniquidade, de que tratarão de aproveitar sem mais pensar nos meios, porque foi obtida a vantagem”.¹¹⁰

As observações não pareciam ser exageradas, e foram emitidas a propósito da campanha do tenente Maury em seu país contra o monopólio brasileiro sobre o rio Amazonas. O Conselho de Estado as corroboraria, em seu Parecer da Seção dos Negócios Estrangeiros, de janeiro de 1854: “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 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 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 que se ligam contra nós.”¹¹¹

Consciente da impossibilidade de manter a mesma postura imobilista que antes o caracterizara na condução do assunto, o Governo Imperial, ao que tudo indica majoritariamente convencido de que teria, algum dia, de ceder às exigências de um liberalismo que se alastrava, encetou algumas medidas de caráter preventivo ou dilatatório, visando, ainda, a desarticular a frente compacta que se formara para exigir a abertura daquele que Maury designou “King of Rivers”. Essas medidas acautelatórias e protelatórias, se tiveram algumas vezes eficácia discutível, contribuiram, ao menos, para distrair a atenção dos países interessados, e dar-lhes esperança de uma solução consensual, a qual, no fundo, cada um deles almejava, em razão do próprio interesse, como será visto adiante.¹¹²

Já em 1850, o Império determina a elevação da Comarca do Rio Negro a província, com o nome de Amazonas, por sugestão do Deputado paraense Bernardo de Souza Franco, que se batera pela providência. O objetivo era o de agilizar os trâmites administrativos



e estreitar o contato daquela região com a sede do Governo, antes dificultado pela intermediação de Belém. Curiosamente, o projeto de lei que originaria a criação da província nascera em 1839, e após provar inúmeros debates, fora aprovado pela Câmara, em 1843; somente em 1850, contudo, daria entrada no Senado, sendo então aprovado no curto prazo de um mês. Há indícios da interferência de Paulino Soares de Souza no desengavetamento do projeto, com a finalidade de se reforçar a soberania brasileira no Alto Amazonas, frente a possíveis ameaças estrangeiras.¹¹³

Com esse objetivo, também, seria fundada a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, para se “dotar o rio de uma navegação à altura do progresso da época, promovendo concomitantemente a colonização do vale”, garantindo-se, igualmente, o “princípio da exclusividade dessa navegação às nações ribeirinhas”.¹¹⁴ Várias tentativas malogradas, por empresários brasileiros, a partir de 1834, não tornavam esse empreendimento particularmente atraente.¹¹⁵ Assim, Soares de Souza decidiu que a questão exigia seu concurso pessoal, e recomendou a concessão da referida navegação a vapor a Irineu Evangelista de Sousa, Visconde de Mauá. Foi auxiliado pelo amigo deste, o Ministro Monte Alegre, na tarefa de convencimento do grande homem de negócios, então relutante, e que só acedeu quando foram alegadas razões patrióticas para o seu engajamento.¹¹⁶ A autorização da empresa foi concedida em 6 de setembro de 1850, no dia seguinte ao da criação da Província do Amazonas,¹¹⁷ e seu funcionamento efetivo principiaria em 1853, com privilégio exclusivo de 30 anos e uma subvenção de 160 contos. Os protestos generalizados, somados à pressão externa, ocasionariam o cancelamento do monopólio, porém com aumento da subvenção, para habilitar a companhia brasileira a enfrentar com vantagem a eventual concorrência estrangeira.¹¹⁸

O projeto de colonização embutido no contrato de Mauá não prosperou. Foi altamente recomendado no Parecer de Paulino,



Abrantes e Lopes Gama,¹¹⁹ e estava integrado à navegação: o que se tinha em mira era o desenvolvimento econômico da região, que por sua vez estimularia a companhia de vapores pelo aumento de comércio, num movimento recíproco e crescente. No entanto, a absoluta falta de infra-estrutura foi um óbice intransponível; os colonos, não talhados para o trabalho pioneiro, tomavam-se da febre da borracha, e abalavam-se para a selva. A falta de recursos do Governo para serem aplicados na região, diretamente ou por intermédio de Mauá, levaram este a solicitar e obter, quando da renovação de seu contrato, em 1857, a eliminação da cláusula relativa à colonização.¹²⁰

Quanto ao objetivo de se “estabelecer fortificações em pontos convenientes e guarnecê-las para... fazer-nos respeitar pelas embarcações estrangeiras que subirem ou descerem o rio”,¹²¹ não pôde igualmente o Império arcar com esse ônus. Aumentou-se, apenas, ligeiramente, a potência da artilharia de Macapá e a esquadra de Belém, instalando-se dois regimentos de infantaria no Pará para se obstar a passagem de navios estrangeiros não autorizados.¹²² A força dissuasória era, todavia, suficiente para desencorajar quaisquer tentativas isoladas de navegação.

Além dessas providências internas, e outras de menor vulto, o Governo Imperial brasileiro decidiu empreender uma ação diplomática que, mediante concessões recíprocas, fortalecesse sua posição junto aos pretendentes à navegação amazônica. Convém registrar que, ao Congresso Americano realizado em Lima, em 1847, prejudicado pela ausência de vários países convidados, dadas suas condições internas, compareceram Peru, Bolívia, Equador e Nova Granada; do evento, resultou o consenso de se conceder “*recíprocamente el uso de los (ríos) que bañarem las tierras de dos o más de ellos, pero solamente para la navegación y bajo las condiciones prescritas por el Congreso de Vienna*”.¹²³

Após a retumbante disseminação das idéias de Maury, essa pretensão dos co-ribeirinhos começou a parecer razoável, e, quiçá, desejável ao Governo brasileiro, desde que garantida a exclusão dos



não-ribeirinhos daquela navegação. Desarticular-se-ia, por esse expediente, a natural e latente aliança dos vizinhos amazônicos com as grandes potências, angariando-se a simpatia daqueles e facilitando-se, como decorrência natural, a solução dos problemas de limites. Os riscos seriam ademais mínimos, já que, na opinião abalizada do Visconde de Abaeté, possuíamos “uma força marítima muito superior à força marítima reunida dos Estados limítrofes”.¹²⁴ A coerência com a política platina, de outra parte, ficaria plenamente assegurada.¹²⁵

Duarte da Ponte Ribeiro, que pessoalmente era favorável à abertura do rio Amazonas a todas as bandeiras,¹²⁶ ao ser enviado, em 1851, ao Peru e à Bolívia, em missão que, como vimos, foi mais exitosa no primeiro país, recebeu, além das instruções específicas, a incumbência de, respaldado nelas, afirmar a imagem do Brasil como nação que respeitava integralmente a soberania de seus vizinhos republicanos, ao contrário do que vinha pregando o ditador Rosas, que se punha, ele próprio, a “trancar os Rios”, enquanto o Império desejava abri-los mediante convenções mutuamente aceitáveis.¹²⁷ No Tratado com o Peru, em seu Artigo 2o, as duas Partes resolvem estabelecer subvenção à primeira companhia de vapores a navegar as águas comuns, no montante de 20 mil pesos anuais, no mínimo, para cada país, com possibilidade de adesão de quaisquer co-ribeirinhos interessados.¹²⁸ A não-realização de semelhante ajuste com a Bolívia não causou grandes preocupações, visto que no rio Madeira as condições de navegabilidade eram bastante adversas.¹²⁹

No ano seguinte, é a vez do dinâmico Miguel Maria Lisboa. Com os mesmos intentos, obtém em Quito um protocolo que nada define sobre navegação, porém elege o *uti possidetis* para a delimitação entre os dois países. Em Nova Granada, o Congresso é totalmente adverso ao entendimento proposto pelo Brasil, e, na Venezuela, Lisboa assina três tratados: de limites, de extradição e de navegação, que não seriam, porém, ratificados, por discordâncias no tocante à fixação de limites.¹³⁰



Se a cruzada sul-americana da diplomacia imperial obteve resultados imediatos ou potenciais, não poderia ela ser empreendida nos países do Norte. Àquelas potências, o Império somente teria a oferecer razões, fundadas ou não, que justificassem postergar-se a abertura do rio Amazonas a suas bandeiras enquanto os preparativos preliminares não fossem, aos olhos do Brasil, suficientes para recomendar essa liberal medida.

Garantia-se-lhes, sempre, que o Brasil se disporia prontamente a atendê-las quando se sentisse plenamente seguro de que o decorrente fluxo de estrangeiros não implicaria qualquer risco à integridade territorial e à tranquilidade do Império.

3.2 – A ESTRATÉGIA DA CONTEMPORIZAÇÃO

Ao considerar a poderosa tríade que igualmente lhe desafiava a soberania sobre o rio Amazonas, o Governo brasileiro, ainda que com certo temor, não foi estranho a cogitações de realpolitik. Desde o Tratado de Utrecht, os ingleses velavam pela preservação da Amazônia livre do aumento da presença francesa, cujo inepto processo colonizador alhures relaxava um pouco as apreensões do Império quanto a tentativas mais ousadas.¹³¹ A própria Inglaterra, por outro lado, que disputava com a poderosa ex-colônia vastos domínios na América do Norte, fora obstada pelos norte-americanos em sua aventura no istmo centro-americano, e não parecia inclinada a arriscar novos entreveros mais ao sul. Assim, restavam os Estados Unidos, que, cautelosos, embora acreditando na possibilidade de uma aliança emergencial da Monarquia brasileira com potências européias, encontravam-se em pleno ciclo de expansão de seu território.¹³²

Com efeito, em seu discurso de posse, o Presidente Franklin Pierce endossou a política de novas conquistas territoriais, segundo ele necessárias à segurança e ao comércio de seu país.¹³³ Paulino Soares de Souza, em despacho a Carvalho Moreira, da Legação em



Washington, em 1852, lastimava que “a raça Anglo-Saxônia vai estendendo a sua dominação na América Setentrional e a sua imensa atividade, o seu espírito aventureiro, interesseiro e dominador, deve inspirar-nos a maior reserva e cautela”.¹³⁴ Dois anos passados, ele seria ainda mais dramático: “Anexadas assim, uma por uma, aos Estados Unidos cinco extensas províncias do México, talvez mais da metade do território dessa República, que cai aos pedaços, as outras irão sendo absorvidas facilmente. Qual não será então a pressão desse colosso sobre a Centro América? Ficar-nos-á vizinho, e fronteiro ao Amazonas, que reputa um Eldorado”.¹³⁵

Essa percepção brasileira orientaria sua diplomacia no sentido de convencer os norte-americanos de que o Brasil se preparava para, breve e oportunamente, atender à solicitação dos Estados Unidos quanto ao livre tráfego fluvial no rio Amazonas, na convicção de que com isso contivesse os cidadãos mais afoitos daquele país até que se amainasse ali o ímpeto geófago.¹³⁶

Começaria, então, a resistência às incansáveis investidas do Plenipotenciário William Trousdale, o qual, como anteriormente vimos, insistiu por meios oficiais e oficiosos, sem esmorecimentos, até sua substituição por Richard Meade, após quatro anos de missão.¹³⁷

A argumentação brasileira fundamentar-se-ia em princípios e práticas do Direito Internacional, procurando extrair suas teses de seus próprios contendores. Partindo da contestação da inexistência de um direito natural absoluto à navegação na doutrina tradicional,¹³⁸ como pretendiam os norte-americanos, Limpo de Abreu, em sua resposta à Nota inicial de Trousdale, manifestou surpresa pela comparação do rio Amazonas ao Oceano, para fins de trânsito, lembrando, matreiramente, que esse princípio jamais fora sustentado pelos Estados Unidos na sua aspiração à navegação das bocas do Mississipi e do São Lourenço, muitíssimo menores que a extensão brasileira do Grande Rio.¹³⁹

O Parecer de Paulino, de 1854, a propósito, bem analisa a incoerência das posições das grandes Potências ao pretenderem a extensão do acesso ao Amazonas aos não-ribeirinhos. Lord Aberdeen, por exemplo, reconheceu, em sessão da Câmara dos Lordes, o direito exclusivo da Confederação Argentina à navegação do Paraná, segundo a prática universal e os princípios das Nações, bem como o direito de Buenos Aires proibir acesso estrangeiro ao Prata, como faziam os ingleses no São Lourenço. Ademais, os tratados da Inglaterra e da França com Rosas reconheceram, explicitamente, que a navegação do rio Paraná era uma navegação interior da Confederação Argentina. Nos Estados Unidos, Adams, ao anunciar o fim dos direitos espanhóis sobre o Continente Americano, declarou que “os direitos da navegação interior de seus rios pertencerão a cada uma das nações americanas dentro de seus próprios territórios”.¹⁴⁰ Esse exclusivismo, aliás, seria ciosamente aplicado, naqueles idos, no tocante à navegação dos rios St. John, Columbia, e, em condomínio com a Inglaterra, à navegação dos Grandes Lagos, do São Lourenço e dos rios do Oregon.¹⁴¹

Assim sendo, como se poderia condenar a política brasileira no Prata? Ali, tanto quanto no Amazonas, o Brasil era ribeirinho, e as potências do Norte não o eram.¹⁴²

Na Nota de resposta, Limpo de Abreu, conciliadoramente, alega necessitar o rio Amazonas de obras hidráulicas e outras providências, antes que fosse convenientemente aberto à navegação de outros países.¹⁴³

A Companhia de Comércio e Navegação do Amazonas é também abordada e apontada como esforço para incremento do comércio e colonização do vale amazônico. Seu contrato, a propósito, seria renovado em 1854, mercê da comprovada capacidade empresarial de Mauá, reconhecida até por seus opositores.¹⁴⁴ Em apenas um ano, sua frota compreendia já sete vapores de excelentes acomodações e navegabilidade, proporcionando um serviço invejável e que seria entusiasticamente elogiado pelo cientista Louis Agassiz e sua esposa,



em sua viagem por aquele rio, em 1866, a bordo de navio colocado à sua disposição por Dom Pedro II. Maury, em 1852, protestara indignado contra a concessão, cujo intuito de desestimular os ribeirinhos a se aliarem a potências marítimas e de protelar tentativas forâneas, parecia bem estar sendo cumprido.¹⁴⁵

Em 1856, após Trousdale encaminhar-lhe sua Nota ameaçadora, Paranhos o receberia em audiência para comunicar-lhe a persistência do Império em sua orientação política de ajuste com os ribeirinhos, objetivando a solução das questões de limites. O Chanceler acrescentou haver problemas com a agitação das províncias nortistas e com a pretendida colonização da região, necessária para a segurança nacional.¹⁴⁶

Nesse ínterim, contudo, a ambição amazônica refluía visivelmente nos Estados Unidos, cedendo o passo a assuntos internos mais candentes e revertendo os ímpetus empresariais para dentro do País. O expansionismo se desacelerara para assumir outras características. E, mais tarde, o prelúdio e o desenrolar da Guerra de Secessão absorveriam totalmente os norte-americanos.¹⁴⁷

Em janeiro de 1864, o Relatório do Ministério dos Negócios Estrangeiros asseverava que “o governo, convencido de que convém o quanto antes dar maior desenvolvimento à navegação e ao comércio do Amazonas, tinha resolvido tornar franca essa navegação a todas as bandeiras”.¹⁴⁸ E dois anos mais tarde, a abertura do rio Amazonas obteria consenso na sessão de 3 de dezembro do Conselho de Estado, em que Limpo de Abreu, justificando seu voto favorável, lembraria que “a república americana não (estava) mais entregue aos proprietários de escravos”.¹⁴⁹

A ação do Chanceler Paranhos foi fundamental no encaminhamento pacífico da questão. “O Governo de Washington acabou por se convencer de que o Brasil estava certo em sua política a respeito do rio Amazonas: e que só do Governo brasileiro dependia a abertura do rio à livre navegação internacional”.¹⁵⁰



4.

O DEBATE PARLAMENTAR







4. O DEBATE PARLAMENTAR

4.1 – A NAVEGAÇÃO NACIONAL

O debate parlamentar sobre navegação, no período sob estudo, inseriu-se no contexto mais amplo da discussão da política econômica do Governo, que se tornaria mais dificultosa no meio da década de 60 do século XIX, em virtude do ônus representado pela Guerra do Paraguai.

Na época, faziam-se ainda sentir os efeitos da ação empreendida contra os tratados de comércio, que haviam causado “uma série de graves empecilhos ao surto econômico do país, no conjunto das relações econômicas do mundo”.¹⁵¹ A Câmara dos Deputados seria particularmente taxativa ao condenar qualquer possível reciprocidade entre países de graus diferentes de industrialização, lembrando que essa utopia apenas manietava economicamente o mais fraco dentre eles.¹⁵²

No caso específico do rio Amazonas, já em 1851 o Senador Carneiro Leão advertia que sua navegação era “tão essencial, tão necessária, tão indispensável mesmo”, que a concessão de subvenção para o seu funcionamento seria, ainda assim, um preço baixo demais, e que, caso o setor privado não se interessasse, o Governo deveria estabelecê-la por sua conta. Hollanda Cavalcanti, discursando no Senado no ano seguinte, indagava se “porventura a navegação do Amazonas (era) o mesmo que 30 léguas de caminho de ferro em um canto do império”, pregando a interiorização da vida econômica brasileira, ao que Montezuma acrescentaria, gravemente, que os diversos Governos do Brasil se haviam esquecido das províncias do



norte, e que o Império deveria acordar para a exploração conveniente de suas riquezas. E havia, ademais, as preocupações quanto à possibilidade de flibusteiros norte-americanos “apresentarem-se de repente nas águas do Amazonas”, o que levaria o mesmo Hollanda a propor, quando da segunda discussão da proposta do governo fixando as forças de terra para o ano financeiro de 1855-1856, a substituição de parte das tropas terrestres alocadas ao Pará e Amazonas por “uma meia dúzia de vapores” de guerra, cujo custo “não podia exceder de mil contos de réis”¹⁵³.

A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, fundada em 1852, primeira linha regular a percorrer o rio Amazonas, realizou sua viagem inaugural de Belém a Manaus em 1º de janeiro do ano seguinte.¹⁵⁴ O contrato fora feito sem a aprovação da Assembléia-Geral, à qual foi encaminhado *a posteriori*. O Ministro do Império, Gonçalves Martins, encarregou-se de dar explicações às duas Casas, e o fez alegando que fatos internacionais recentes recomendavam urgentemente a adoção da medida, e que a sua discussão no Legislativo fora adiada por que seria, previsivelmente, demorada, dada a importância do assunto e as minúcias de que se revestiriam as cláusulas especiais. Em decorrência, ao chegar a proposição da Câmara dos Deputados, já aprovada, provocou ela intempestiva reação do Visconde de Monte Alegre. O Senador potiguar, após considerações sobre a necessidade de exoneração de ministros quando agissem por tais expedientes, ironizou que a razão de Estado apresentada não constituía qualquer segredo, pois todos sabiam das “vistas dos Estados Unidos sobre o Amazonas, e... 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”. Monte Alegre, porém, um dos defensores da criação de uma força marítima na Amazônia, não se oporia ao projeto, em consonância com seus colegas. Convencido de sua oportunidade, o Senado o remeteria à sanção imperial apenas três dias mais tarde.¹⁵⁵



No exercício de suas atividades, a Companhia do Amazonas não tardaria em dar-se conta da inviabilidade do projeto de colonização que lhe fora cometido pelo contrato que a instituiu, e, assim, solicitou ao Governo que a desobrigasse desse compromisso que muito a onerava, sem qualquer resultado compatível.

Na discussão do assunto no Parlamento, surgiram manifestações de desgosto ante a eventualidade de, a persistir aquela disposição do contrato, considerada importante, mas talvez inexecutável pela mesma Companhia, ver-se o Tesouro na contingência de elevar a respectiva subvenção, que importava já em 412 contos de réis anuais. Pimenta Bueno lembrou o caráter tentativo do empreendimento, no que foi endossado por Jequitinhonha, que atribuía os reveses da Companhia de Mauá, de um modo geral, à “novidade da empresa”, sendo, pois, inelutáveis nos primeiros anos, e asseverou que “o governo atendeu o mais possível aos interesses do Estado do que aos lucros que a Companhia podia colher”.¹⁵⁶

Esta última afirmação, curiosamente, era, aparentemente, bem mais factual do que o julgaria seu autor. O Ministro da Fazenda, Souza Franco, convocado ao Senado para prestar informações sobre a utilidade do pretendido projeto, revelou, parecendo despercebido pelos seus ouvintes, que, a julgar pelo aumento da renda da província do Pará desde 1852 (do qual, segundo calculou, metade advinha das novas facilidades de navegação), resultava que “a fazenda pública, longe de perder, ganhou muito” com a Companhia de Mauá.¹⁵⁷ Um levantamento feito anos depois pelo Deputado Leitão da Cunha, comparando a receita geral da alfândega do Pará entre os decênios de 1843-1852 e de 1853-1862, indicaria que a média anual passara de 505 para 1.322 contos de réis, segundo ele atribuível ao aumento de circulação de mercadorias em toda a região ensejado pela Companhia do Amazonas. Assim, no segundo decênio mencionado, o Tesouro arrecadara um excedente de 8.162 contos, e despendera em



subvenção 4.797, apurando, assim, um “lucro” de 3.365 contos de réis. O crescimento vegetativo da economia não foi por ele considerado.¹⁵⁸

De qualquer modo, ao examinar a pretensão da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, o Parlamento convenceu-se de que o plano de colonização oferecia reais obstáculos: o envio de colonos brasileiros ou estrangeiros à Amazônia dificilmente resultaria na fixação perene desses elementos estranhos à região; quanto aos habitantes locais, sua pouca afeição à agricultura e seu nomadismo não os habilitara ao projeto. Optou-se, pois, pelo voto de confiança no Gabinete, que foi autorizado a inovar o referido contrato do modo que julgasse o mais conveniente.¹⁵⁹ Conseqüentemente, a cláusula referente à colonização foi retirada do novo compromisso entre Mauá e o Governo.

Por outro lado, o relatório elaborado no Ministério da Fazenda acerca das contas da Companhia do Amazonas revelara prejuízo real, decorrente, possivelmente, da distribuição de dividendos anuais de 12%, baseados em antecipação de lucros que não vieram. Wanderley protestaria, sob a alegação de que “aquilo por que a companhia devia ter sido punida serve de argumentação para se lhe dar um aumento de subsídio”.¹⁶⁰ Ignorava, talvez, o caráter preventivo daquela articulação, que visava, sobretudo, a preservar a imagem comercial da Companhia, cujas ações dificilmente atraíam novos subscritores. O Gabinete mostrou-se consciente do fato, aumentando a subvenção para 612 contos.¹⁶¹

Parece inegável que, ao aceder à renovação do contrato de Mauá, evitando, quase certamente, a falência da Companhia do Amazonas, o Legislativo, além de movido pela confiança no Gabinete, que fazia, então, questão de sempre ressaltar, revelou grande consciência da necessidade da navegação nacional naquele rio, a qual, além de permitir sua melhor exploração e a de seus afluentes, fornecia ao Governo Imperial forte argumento para contrarrestar quaisquer

ofertas, amigáveis ou não, de companhias de navegação estrangeiras. Não se fariam, então, novas tentativas de colonização oficial, preferindo-se que o adensamento da presença humana fosse ocorrendo como corolário natural do eventual desenvolvimento econômico da Amazônia.

4.2 – O CONFLITO DOUTRINAL

O enfoque parlamentar sobre navegação viria a sofrer o influxo decisivo da evolução ideológica presenciada no País na segunda metade do século XIX, ocorrida em grande parte por mimetismo, e que, obviamente, não poderia deixar de refletir-se no órgão que se propunha ser o porta-voz das aspirações nacionais.

A tendência protecionista, até então predominante, ver-se-ia afrontada pela propagação do ideário liberal, conforme mostrariam as discussões econômicas lavradas no Parlamento brasileiro a partir da década de 50 do século XIX. Assim, quando em 1852 foi debatido o orçamento geral do Império, o Ministro da Fazenda seria duramente atacado, sob a alegação de que a proteção à indústria nacional não a estimulava senão de maneira medíocre, cabendo, pois, ao Governo, render-se à evidência dos fatos da “Economia Política”, uma vez que “somente o regime de liberdade de comércio enseja a prosperidade, a exemplo do que se passou com a Inglaterra e os Estados Unidos”.¹⁶² O mesmo sucederia ao projeto de Francisco Carlos Brandão, de proteção ao comércio nacional, então praticamente inexistente, ante a pujança do comércio estrangeiro; a oposição viria do argumento de que essa medida conservaria o monopólio, mudando apenas seus detentores, e sendo, pois, contrária ao espírito de livre competição ditado pela “ciência”. E, como terceiro exemplo, avulta o aditivo à lei do orçamento de 1857, que eliminou a taxa de 15% sobre o charque importado do Prata, ante preocupados protestos dos deputados gaúchos.¹⁶³



De nada valeram as admoestações de Torres Homem, paladino da defesa do empreendimento nacional. O futuro Senador e Conselheiro de Estado, coerente em suas posições, postulava um protecionismo moderado, que fomentasse a capacidade empresarial brasileira pelo tempo que fosse necessário, antes que se pensasse em livre concorrência com o comércio estrangeiro, sob pena de a Nação ver-se fadada à condição de produtora de matérias-primas;¹⁶⁴ “as nossas elites intelectuais de então timbraram... em acompanhar e assimilar expressões e problemas dos outros, tanto mais quando se apresentavam essas expressões e esses problemas como coisa geral, para uso dos destinos humanos sem limitações geográficas”.¹⁶⁵

A polarização das posições político-econômicas, ao incidir sobre a questão da navegação, quer fluvial quer marítima, produziria seus efeitos principalmente na discussão das subvenções e exclusividade às companhias brasileiras de navegação. Em 1856, entraria em pauta o projeto de aumento da subvenção concedida à Companhia de Paquetes a Vapor, cujas linhas ligavam a Capital a Pernambuco e ao Uruguai. O Marquês de Paraná, defendendo-a brilhantemente, munido de dados e números, põe às claras os preconceitos existentes contra a companhia, ao demonstrar que suas dificuldades eram unicamente devidas a desvantagens reais advindas da flutuação dos preços de insumos e da necessidade de compensar a deterioração natural de seus navios. Alega que, sempre que houvesse receios ou dúvidas, caberia ao Governo fiscalizar essas atividades. O projeto é aprovado.¹⁶⁶

De um modo geral, ao observarmos o tratamento dado pela Assembléia-Geral Legislativa à concessão ou não de privilégios às companhias brasileiras de navegação, descobriremos que sua realidade econômica era, no mais das vezes, desconhecida pelos parlamentares, que nem sempre solicitavam subsídios ao Ministério da Fazenda, como era sua prerrogativa. Algumas contradições também surgiam, visto que os membros das duas Casas, além de suas posições doutrinárias, tinham também de promover o interesse de suas regiões. No caso dos

subsídios à navegação do rio Uruguai, no ano de 1861, por exemplo, o Deputado Amaro da Silveira, que se opunha à concessão sob a alegação de que beneficiava um trecho fluvial fora do território brasileiro, apoiava, ele mesmo, uma emenda subvencionando a navegação entre São Borja e Constituição, que abarcava 18 léguas de águas estrangeiras.¹⁶⁷

Momentosa seria, no ano seguinte, a proposição do Governo de liberar a navegação de cabotagem a navios estrangeiros. A Câmara dos Deputados, mais afinada com o Gabinete, aprovara os respectivos aditivos à lei do orçamento geral referente a 1862. Os protestos no Senado seriam dramáticos e ensejariam um longo debate, em que seriam levantados todos os temas importantes relativos à navegação brasileira. Cândido Borges, sintetizando o pensamento nacionalista, ao apontar uma vez mais a impropriedade de se sacrificar a nascente indústria naval brasileira a princípios abstratos exógenos, e, quiçá, mesmo a pressões externas, conforme insinuação de Montezuma, alertaria que, caso aprovada, “a autorização dada ao governo vai muito mais longe, porque, desde que se permite a navegação, não só para os portos do Brasil, onde houver alfândegas, mas ainda para os portos interiores, implicitamente está concedida a livre navegação do Amazonas”.¹⁶⁸

Este assunto específico, coincidentemente, seria abordado quando da discussão do orçamento do Ministério dos Negócios Estrangeiros no mesmo ano. Tavares Bastos, arauto do liberalismo no Brasil, ao fim de uma sessão da Câmara em que criticara acerbamente a política de gastos daquele Ministério, enviou à Mesa três aditivos, dois dentre eles correlatos, e que diziam respeito à navegação. O primeiro solicitava, numa estranha contradição com a sua pregação “libertária”, a concessão de subvenção à companhia que fizesse navegação direta a vapor entre Nova York e o Rio de Janeiro, uma vez que, segundo asseverava, “sob o ponto de vista político, as relações com os Estados Unidos da América são aquelas que mais convêm ao Brasil”. Profetizou que “depois da... luta... da liberdade contra a



servidão”, estaria “reservado à grande república de Washington um papel incalculável nos destinos do mundo”. Convinha assim, a seu ver, cultivarem-se as melhores relações com aquele país, dadas as afinidades comerciais e de outra sorte que presidiam o relacionamento entre ambos.¹⁶⁹

O segundo aditivo, porém, era o mais ambicioso: propunha a abertura do rio Amazonas e outros grandes rios brasileiros à navegação internacional.

Em defesa de sua proposição, o grande orador alagoano antecipava a retomada das pressões norte-americanas após o término da Guerra de Secessão, e pontificava que a abertura daquele rio significava “marcar a data mais brilhante nos annaes de nosso progresso... dar a prova mais estrondosa da fecundidade de nossas idéias... um ato de justiça, uma medida de política, um fato digno do século...!”.¹⁷⁰

O aplauso e cumprimentos de seus colegas, ao término de seu gongórico discurso, faziam antever que sua campanha pelo livre trânsito no Amazonas a todas as bandeiras frutificaria, congregando opiniões cada vez mais adversas aos protecionistas, que “eram tidos por retrógrados, incultos, arcaicos e suas teorias fadadas à ineficiência”.¹⁷¹

A panacéia liberalista aparecia, cada vez mais, como remédio para todos os males.

4.3 – O LIBERALISMO INSINUANTE

O avanço das idéias liberais, no quadro de um inocente historicismo em busca da utopia do progresso, levaria, aos poucos, os pregadores de idéias protecionistas a uma posição defensiva.

Assim, ao se discutir, no Senado, a proposição da Câmara que, inspirada, talvez, em Tavares Bastos, estipulava subvenção para uma linha marítima entre um porto norte-americano e o Rio de Janeiro,

o grande Pimenta Bueno, ao lembrar que o Brasil não possuía vapores em alto-mar, requereu que metade dos navios pertencessem à bandeira brasileira, como “escolas práticas” de marinheiros, e justificou-se: “As considerações que acabo de fazer, por si sós já são suficientes para eu votar contra o projeto tal qual se acha, por isso mesmo que eu me declaro liberal, patriota e progressista neste assunto; mas não pela moda, ou modo atual”.¹⁷² E Junqueira Júnior, quando, na outra Casa, confessara não entender certo raciocínio de Tavares Bastos, seria aparteado de modo chistoso por um terceiro: “É um modo de pensar a vapor”.¹⁷³

De outra parte, a campanha orquestrada pelo liberalismo prosseguia em várias frentes, dirigindo-se à opinião pública sobretudo através de jornais como o *Correio Mercantil*, que veiculava as idéias “progressistas” de Tavares Bastos, as quais incluíam reforma na educação, na administração, no culto religioso, enfim, na própria “alma” brasileira.¹⁷⁴ O “Solitário”, em suas eloqüentes cartas, dizia, da região amazônica: “O que era um deserto será um mundo. O que hoje é o receio dos estadistas, a liberdade da navegação, será a ventura dos nossos vindouros”.¹⁷⁵ E suas palavras calavam fundo em muitos de seus pares, que, talvez julgando que seu país não fosse digno deles, deixavam-se conquistar pela sedutora retórica do deputado alagoano.

O primeiro projeto propondo a abertura do rio Amazonas sofreria objeções de Paranhos no Senado. Após assegurar que não era contrário à medida, aliás, já prometida algumas vezes pelo Governo Imperial, no livre exercício de seu direito, ele ressaltaria a necessidade de ajustes com todos os demais ribeirinhos, para certificar-se o Império de que a franquia da navegação e comércio daquele rio fosse do interesse comum dos vizinhos. Lamentou que Nova Granada e o Equador não tivessem ainda acedido às solicitações brasileiras para um entendimento a esse respeito.

Com referência aos não-ribeirinhos, Paranhos discorda da conveniência da celebração prévia de acordos para a concessão da

navegação, que contraria o princípio da igualdade de tratamento. Julga que o projeto, de certo modo, “não deixa arbítrio ao governo”, e impõe-lhe o ônus de eventualmente “prender-se por estipulações... a respeito de uma medida em que ele deve ter exclusiva soberania”. Ele lembra o precedente da abertura do Alto-Paraguai e do Alto-Uruguai, em que apenas foram realizadas convenções com os Estados ribeirinhos, e estranha limitar-se o projeto ao Amazonas e o Negro: “não convirá franquear a navegação de algum ou de alguns dos outros mais importantes tributários do Amazonas, por exemplo, o Tocantins?”

Ao apontar, ainda, que a iniciativa envolvia despesas que deviam ser contempladas na lei do orçamento, o estadista conclui requerendo o encaminhamento do projeto ao exame das comissões de fazenda e de diplomacia. Da mesma forma que suas ponderações, o pedido seria acolhido pela Câmara vitalícia.¹⁷⁶

A discussão mais produtiva acerca da livre navegação do Amazonas nasceria, porém, do projeto do Deputado maranhense Fábio Alexandrino de Carvalho Reis, no mesmo ano de 1864. O autor não era, segundo confessou, um liberalista exaltado, e preocupou-se em cercar seu projeto de algumas cautelas, como a necessidade de ajustes bilaterais com as nações interessadas, a limitação das escalas de navios a certos portos habilitados e extensão da franquia unicamente às águas dos ribeirinhos que já tivessem tratado com o Brasil: os demais ficariam dependentes dessa providência.¹⁷⁷

No exame da proposta, ressurgiriam, ainda, temores sobre a eventual penetração estrangeira na Amazônia, manifestados principalmente pelo próprio Carvalho Reis¹⁷⁸ e por Junqueira. Tavares Bastos tentaria ridicularizar a idéia, e Franco de Almeida, outro apaixonado pelas “conquistas da civilização moderna”, asseveraria: “não tenho medo de absorção, de domínio de estranha raça”, para logo adiante complementar: “eu não quero a liberdade do Amazonas cedendo o mínimo direito de soberania”.¹⁷⁹



Junqueira Júnior, quase isoladamente, esforçou-se ainda por combater o projeto, espicaçado pela mordacidade de Tavares Bastos. Demonstrou, apoiado em discurso de seu oponente, que o Congresso de Viena não fora decisivo sequer para os europeus, visto que um de seus rios mais notáveis, o Danúbio, só seria livremente navegado por disposição do Tratado de Paris, de 1856; e, ainda mais, que a extraordinária atividade de navegação no Mississipi produzira-se sem a sua abertura a outras bandeiras: por que não poderia o mesmo ser feito no Brasil?¹⁸⁰

Essa argumentação seria aproveitada por Franco de Almeida em sua intervenção, quando observou que, ao apoiar a idéia capital do projeto, julgava que caberia ao Brasil pleitear algum tipo de concessão por sua magnânima atitude internacional; parecia-lhe ser a mais justa exigir a reciprocidade. Referindo-se, assim, aos Estados Unidos, indagaria: “Senhores... vamos conceder a navegação e o comércio do primeiro rio do mundo à nação que tem ainda trancado os portos dos rios que possui?” E, voltando-se então aos europeus: “que muito é pois que peçamos a esses mesmos países que nos compensem em seus riachos...”¹⁸¹

Chamou-lhe a atenção, ainda, a disposição de se exigir, no projeto de abertura, ajustes unicamente com os Estados ribeirinhos, o que lhe parecia um contra-senso: “não se pode conceder a uma bandeira estrangeira mais do que se concede aos ribeirinhos, porque os ribeirinhos têm mais direito, muito mais interesse de navegar os rios comuns”. Em sua opinião, não amplamente compartilhada, aliás, a navegação do Amazonas, se era do interesse do Brasil, muito mais o era das nações que viriam comerciar com ele e com os demais países amazônicos.¹⁸²

Numa singular digressão sobre o tópico discutido, Pimenta Bueno lançaria, no Senado, a idéia da cooperação regional entre os países amazônicos,¹⁸³ possivelmente o embrião do futuro Tratado de Cooperação Amazônica, celebrado um século mais tarde. Ao expor,



circunstanciadamente, sobre questões de limites e outras, a serem resolvidos com os países vizinhos, preferivelmente antes da abertura do rio Amazonas, sentencia que “as relações das potências vizinhas, ribeirinhas, ligadas pela natureza a interesses idênticos, dependentes da prosperidade comum, devem ser as mais íntimas, e amigas”.¹⁸⁴ O ilustrado Senador paulista, impotente diante da avassaladora cruzada liberalista, preocupava-se já com seus futuros e imprevisíveis efeitos políticos no setentrão brasileiro.

4.4 – O DECRETO DE ABERTURA

As discussões havidas na Câmara dos Deputados e no Senado acerca da política a ser empreendida pelo Brasil no tocante à navegação contribuíram para a fixação das linhas mestras da ação do Governo em relação à abertura do rio Amazonas a todas as bandeiras, uma vez que, ao polarizarem as duas Casas quanto ao enfoque da questão, revelaram que a tendência liberalizante era crescentemente majoritária entre os congressistas, o que, certamente, não podia ser ignorado pelo Gabinete.

Contudo, o ato que viria a instituir a liberdade de navegação no Amazonas partiria do Executivo, através de um Decreto de 7 de dezembro de 1866, que abria, aos navios mercantes, o Amazonas até a fronteira, mas também o Tocantins até Cametá, o Tapajós até Santarém, o Madeira até Borba, o Negro até Manaus e o São Francisco até Penedo.¹⁸⁵

Para a efetivação da providência, o fator decisivo foi, sem dúvida, a sessão plenária do Conselho de Estado, realizada em 3 de dezembro do mesmo ano, em que se examinou o Parecer de 17 de dezembro de 1865, emitido pela Seção dos Negócios Estrangeiros do Conselho. Na reunião foram também apreciados, em caráter subsidiário, a adjunta Memória do Conselheiro Pimenta Bueno, relator daquele documento, e o Parecer anterior sobre o assunto, de 1854.¹⁸⁶

Entre os Conselheiros, a questão da abertura do rio Amazonas era incontroversa: divergiu-se, apenas, quanto à extensão dessa concessão, e se ela deveria ou não ser precedida de ajustes, tanto de navegação quanto de limites, com os ribeirinhos superiores.¹⁸⁷ Esse mesmo impasse, aliás, impedira que o decreto saísse no início daquele ano, na forma bastante liberal de Saraiva, devido às restrições de Nabuco em se franquearem também os afluentes amazônicos.¹⁸⁸ A versão escolhida, porém, ao limitar os portos habilitados e preservar os tratados de navegação vigentes, era um óbvio convite a que os países limítrofes interessados se entendessem com o Governo brasileiro com referência àquelas questões.

Pereira Pinto protestou quanto ao laconismo do texto do Decreto, que, segundo ele, deveria alegar as razões da importante decisão. Comentou que “os governos (brasileiros) têm contraído o mau defeito de suporem que eles sós sabem pensar, e, pois, a discussão das grandes idéias é passada... no recinto de suas repartições, e... o parlamento e o público ficam à margem”¹⁸⁹. O grande internacionalista não levou em conta, provavelmente, que fora exatamente a pressão pública e a parlamentar que induziriam o Gabinete à medida.

Tampouco fundada foi sua alegação de que se deveria aguardar o destino do respectivo projeto que tramitava no Senado.¹⁹⁰ Na realidade, quando a primeira proposição sobre livre navegação do Amazonas chegou àquela Casa, o Visconde do Rio Branco, no ensejo de sua apreciação, e ao concordar, em linhas gerais, com a idéia proposta, enfatizou que, legalmente, o Governo carecia de aprovação legislativa para tomar aquela medida. Foi, aliás, taxativo: “Pela constituição do império é faculdade que compete ao poder executivo dirigir as negociações políticas com as outras nações, e celebrar tratados, podendo estes ser levados a efeito independentemente de aprovação da assembléia geral”. E acrescentou: “Como é, pois, que o projeto impõe ao governo a obrigação de celebrar tratados, quando

estas negociações resultam de uma faculdade que o governo tem pela constituição...?”¹⁹¹

Os presentes à sessão, dentre os quais um constitucionalista emérito, como Pimenta Bueno, aceitaram cabalmente a argumentação de Paranhos. Assim, pois, o envio da proposição às já mencionadas comissões não passou de manobra dilatória, por vezes utilizada, aliás, principalmente na Câmara vitalícia, para se evitarem desnecessários constrangimentos. Atingido o consenso, optou-se por aguardar a ação do Gabinete, que naquele mesmo ano se comprometera publicamente a efetuar a abertura, através do Relatório do Ministério dos Negócios Estrangeiros.¹⁹²

No ano seguinte ao da abertura do rio Amazonas, o assunto seria abordado unicamente no projeto de resposta à Fala do Trono, em que a Câmara dos Deputados reconhecia a medida como “um ato grandioso”, e o Senado, sempre mais cauteloso, registrava que “importantes vantagens se podem colher do decreto de 7 de dezembro do ano passado..., uma vez que essa medida seja acompanhada de outras complementares que garantam a sua mais conveniente realização”.¹⁹³

Com o concurso harmonioso do Gabinete e do Parlamento, resolvia-se, sem trauma, e de maneira soberana, a momentosa questão.





CONCLUSÃO







CONCLUSÃO



É difícil avaliar os reais perigos interpostos à soberania brasileira na Amazônia pelas pretensões de grupos estrangeiros, principalmente norte-americanos, que tanto insistiram, em meados do século passado no acesso fluvial à vasta região. O fascínio que ela exerceu sobre o “mundo civilizado” na época, pelos mitos de incalculáveis riquezas e uberdade do solo, aliado à sua rarefeita ocupação, estimularam apetites no Hemisfério Norte. E a recente expansão territorial dos Estados Unidos, se não incitada, pelo menos aceita por seu Governo, indubitavelmente convidavam o Império a uma política de máxima atenção e cautela, conduzida brilhantemente pelo Rio de Janeiro, e provocando, a par das ostensivas e esperadas recriminações, elogios velados dos demais pretendentes ao imenso vale.

O Parlamento somente se ocuparia mais dedicadamente da questão após passada a crítica fase inicial, quando os ventos do liberalismo, cada vez mais tempestuosos, varriam já os últimos resquícios de um protecionismo cuja necessidade, em diversas áreas, não fora devidamente aquilatada por seus membros. Estes estavam conscientes, por outro lado, das implicações da abertura sobre a imagem externa do Brasil, fator nada desprezível para um país que, até então, por contingências exógenas, pautara-se sempre por uma política altamente isolacionista.

Mais que uma lição do passado, e à luz de pretensões estrangeiras posteriores acerca da Amazônia, como a formulada pelo *Hudson Institute*, o episódio nos revela que a urgência da ocupação daquela região não constitui mera retórica geopolítica, mas um imperativo real.



PAULO ROBERTO PALM

O exemplo da ação equilibrada e serena do Governo Imperial no trato da questão, poderá servir, sem dúvida, de valioso subsídio à política amazônica a ser empreendida no futuro.





NOTAS





NOTAS

¹ Álvaro Teixeira Soares, *Um Grande Desafio Diplomático no Século Passado*, pp. 21-23.

² *Ibid.*, p. 24.

³ Arthur Cezar Ferreira Reis, *A Amazônia e a Cobiça Internacional*, pp. 19-22.

⁴ *Ibid.*, pp. 27-31.

⁵ *Ibid.*, pp. 32-33.

⁶ *Ibid.*, pp. 41-46.

⁷ Teixeira Soares, *op. cit.*, pp. 24-25.

⁸ Reis, *op. cit.*, pp. 49-50.

⁹ Teixeira Soares, *op. cit.*, pp. 26-27, 35.

¹⁰ Nícia Vilela Luz, *A Amazônia para os Negros Americanos*, p. 25.

¹¹ *Ibid.*, p. 29; Reis, *op. cit.*, pp. 15-16.

¹² Teixeira Soares, *op. cit.*, p. 51.

¹³ Luz, *op. cit.*, pp. 29-34.

¹⁴ *Apud.*, Luz, *op. cit.*, p. 40.

¹⁵ Luz, *op. cit.*, pp. 34-46.

¹⁶ *Ibid.*, pp. 46-48.

¹⁷ *Ibid.*, p. 22.

¹⁸ Akio Kasama, *La Navigation Fluviale en Droit International*, pp. 13-15.

¹⁹ E. Engelhardt, *Du Régime Conventionnel des Fleuves Internationaux*, pp. 1-3.

²⁰ *Ibid.*, pp. 3-8.

²¹ Kasama, *op. cit.*, pp. 17-19.

²² Engelhardt, *op. cit.*, pp. 15-25.

²³ G. Kaeckenbeeck, *International Rivers*, pp. 37-38.

²⁴ Ibid., pp. 40-57. O citado artigo, contudo, dada (a) sua ambigüidade nada intencional, prestou-se a interpretações diversas, conforme o interesse político de cada signatário; a Grã-Bretanha e a França sustentaram uma interpretação liberal; outros, como a Áustria e a Alemanha, quiseram restringir sua abrangência. Note-se que, segundo o sentido que se lhe atribua, depreende-se um tratamento igualitário, ou não, entre ribeirinhos e não-ribeirinhos.

²⁵ Kasama, *op. cit.*, pp. 40-41.

²⁶ Ibid., p. 41.

²⁷ Atas do Conselho de Estado, vol. IV, p. 147.

²⁸ Ibid.

²⁹ Esse autor proclama, incisivamente, em sua obra *Europäisches Völkerrecht*, que a soberania dos Estados prevalece sobre todos os demais condicionantes na questão do gozo livre e exclusivo de direitos sobre suas águas. Veja-se F.J. Berber, *Rivers in International Law*, p. 15.

³⁰ Atas do Conselho de Estado, vol. IV, pp. 142-144.

³¹ Ibid., p. 181.

³² Ibid., pp. 147-157.

³³ Ibid., p. 157.

³⁴ Fernando Sabóia de Medeiros, *A Liberdade de Navegação do Amazonas; Relações entre o Império e os Estados Unidos da América*, pp. 103-105.

³⁵ Álvaro Teixeira Soares, *Diplomacia do Império no Rio da Prata*, p. 86.

³⁶ Ilmar Rolhoff de Mattos et al., *Brasil, Uma História Dinâmica*, p. 109.

³⁷ Antonio Pereira Pinto, *Apontamentos para o Direito Internacional*, vol. II, p. 192.

³⁸ O tratado em questão, que jamais foi ratificado pelo Governo de Buenos Aires, rezava, em seu artigo 4º: “A ilha de Martin Garcia se porá no statu quo ante bellum, retirando-se dela as baterias, e petrechos”. (Cf. Pinto, *op. cit.*, vol. II, p. 86).

³⁹ Pinto, *op. cit.*, vol. II, p. 203; Teixeira Soares, *op. cit.*, pp. 87-88.

⁴⁰ Pinto, *op. cit.*, vol. III, pp. 86-91.

⁴¹ Ibid., p. 91.

⁴² Ibid., pp. 111-119, 122-155, 167; Mattos, *op. cit.*, p. 110.



NOTAS

- ⁴³ Pinto, *op. cit.*, vol. III, pp. 212-218, 297-333, 337-342.
- ⁴⁴ *Ibid.*, vol. IV, pp. 28-41, 67-104.
- ⁴⁵ Barbosa Lessa, *Nova História do Brasil*, p. 114.
- ⁴⁶ Teixeira Soares, *op. cit.*, p. 88.
- ⁴⁷ *Atas do Conselho de Estado*, vol. VI, p. 119.
- ⁴⁸ Delgado de Carvalho, *História Diplomática do Brasil*, p. 136.
- ⁴⁹ Luz, *op. cit.*, pp. 49-50.
- ⁵⁰ *Ibid.*, p. 50.
- ⁵¹ Eduardo Prado, *A Ilusão Americana*, pp. 51-52.
- ⁵² Hélio Lobo, *Coisas Diplomáticas*, p. 122.
- ⁵³ Luz, *op. cit.*, pp. 52-53.
- ⁵⁴ David Gueiros Vieira, *O Protestantismo, a Maçonaria e a Questão Religiosa no Brasil*, p. 211.
- ⁵⁵ Luz, *op. cit.*, pp. 61-62.
- ⁵⁶ Ernesto A. Ruiz, *Geography and Diplomacy: The American Geographical Society and the “Geopolitical” Background of American Foreign Policy, 1848-1861*, pp. 179-189.
- ⁵⁷ Luz, *op. cit.*, pp. 83-84.
- ⁵⁸ *Ibid.*, pp. 63-64; Ruiz, *op. cit.*, pp. 185-186.
- ⁵⁹ Teixeira Soares, *Um Grande Desafio...*, p. 53.
- ⁶⁰ Ruiz, *op. cit.*, pp. 179-182.
- ⁶¹ *Ibid.*, p. 187; Luz, *op. cit.*, pp. 84-86.
- ⁶² Luz, *op. cit.*, pp. 70-77.
- ⁶³ *Ibid.*, pp. 79-87.
- ⁶⁴ Medeiros, *op. cit.*, pp. 40-41; Luz, *op. cit.*, pp. 61-62.
- ⁶⁵ Lobo, *op. cit.*, p. 128.
- ⁶⁶ Donna Sue Tresch, *The Military and Diplomatic Careers of William Trousdale*, pp. 52-53, 73-77.
- ⁶⁷ Lawrence F. Hill, *Diplomatic Relations Between the United States and Brazil*, pp. 229-230; Tresch, *op. cit.*, pp. 52-53.
- ⁶⁸ Hill, *op. cit.*, p. 231; Teixeira Soares, *op. cit.*, p. 100; Lobo, *op. cit.*, p. 124.
- ⁶⁹ Teixeira Soares, *op. cit.*, pp. 105-108; Lobo, *op. cit.*, pp. 125-126.

- ⁷⁰ Teixeira Soares, op. cit., pp. 114-118.
- ⁷¹ Hill, op. cit., pp. 234-235.
- ⁷² James L. Crouthamel, James Watson Webb, a Biography, p. 163.
- ⁷³ Ibid., pp. 187-188.
- ⁷⁴ Ibid., pp. 170-172.
- ⁷⁵ Ibid., pp. 173-174.
- ⁷⁶ Vieira, op. cit., pp. 62-63.
- ⁷⁷ Ibid., pp. 164-165, 95, 75. A imigração de sulistas Confederados foi um rotundo fracasso, pois, prevista para abarcar dezenas ou centenas de milhares de pessoas, limitou-se a menos de 4.000. As principais causas foram a oposição de líderes religiosos sulistas e a relutância do Governo brasileiro em prover as facilidades de instalação prometidas (Cf. Vieira, op. cit., pp. 253-255).
- ⁷⁸ Ibid., pp. 83-105.
- ⁷⁹ Ibid., pp. 73-74.
- ⁸⁰ Luz, op. cit., pp. 127-129.
- ⁸¹ Ibid., p. 129; Teixeira Soares, op. cit., p. 73.
- ⁸² Teixeira Soares, op. cit., pp. 73-74.
- ⁸³ Luz, op. cit., pp. 129-133; Conselho de Estado, Consultas da Seção dos Negócios Estrangeiros, vol. 1, pp. 104-107.
- ⁸⁴ Veja-se, a respeito, Atas do Conselho de Estado, vol. IV, pp. 147-159.
- ⁸⁵ Teixeira Soares, op. cit., pp. 74-75.
- ⁸⁶ Ibid., p. 75.
- ⁸⁷ Pinto, op. cit., vol. III, p. 239.
- ⁸⁸ Luz, op. cit., p. 141; Teixeira Soares, op. cit., pp. 77-78.
- ⁸⁹ Conselho de Estado, Consultas da Seção dos Negócios Estrangeiros, vol. 4, p. 17.
- ⁹⁰ Ibid., p. 16.
- ⁹¹ Teixeira Soares, op. cit., pp. 80-81.
- ⁹² Luz, op. cit., p. 130.
- ⁹³ Ibid., pp. 130-131, 138; Atas do Conselho de Estado, vol. IV, pp. 167-168.
- ⁹⁴ Medeiros, op. cit., p. 94. Coincidentemente ou não, nesse mesmo ano (1852), o Governo brasileiro e o peruano, conforme tinham acordado no ano anterior,

contrataram a linha de vapores de Mauá, que tinha monopólio sobre o rio Amazonas.

⁹⁵ Luz, op. cit., pp. 138-139; Teixeira Soares, op. cit., pp. 83-84; Atas do Conselho de Estado, vol. IV, p. 168.

⁹⁶ Luz, op. cit., 64-65, 144-146; Pinto, op. cit., vol. III, pp. 283-286; Teixeira Soares, op. cit., pp. 82-83, 90. Durante a permanência de Lisboa em Quito, conveio-se em que o Equador enviaria, em breve, um representante especial para retomar as negociações sobre navegação fluvial (Cf. Teixeira Soares, op. cit., p. 90).

⁹⁷ Luz, op. cit., pp. 145-146.

⁹⁸ Ibid., p. 145.

⁹⁹ Carvalho, op. cit., pp. 217-227, 241-242.

¹⁰⁰ Luz, op. cit., p. 147.

¹⁰¹ Reis, op. cit., pp. 109-114.

¹⁰² Ibid., pp. 97-107.

¹⁰³ Teixeira Soares, op. cit., p. 50.

¹⁰⁴ Atas do Conselho de Estado, vol. IV, pp. 180, 184.

¹⁰⁵ Ibid., p. 185.

¹⁰⁶ Teixeira Soares, op. cit., pp. 120-121.

¹⁰⁷ Ibid., p. 89; Atas do Conselho de Estado, vol. IV, p. 171.

¹⁰⁸ Lobo, op. cit., pp. 126-127; Teixeira Soares, op. cit., p. 88.

¹⁰⁹ Havia sempre o perigo de se reproduzirem incidentes como o do território de Mosquitos, situado entre o Cabo Honduras e o rio San Juan, o qual, em 1835, a Inglaterra pretendeu colocar sob sua “proteção”, sob o pretexto de que o “rei” daquele território (o chefe de uma tribo local) fora seu aliado desde o tempo de Cromwell. Com isso, pretendiam os britânicos estabelecer uma ponte entre o Atlântico e o Pacífico, idéia que não prosperou devido à oposição dos Estados Unidos, que, naquele caso, buscaram, inclusive, o apoio diplomático do Brasil (Cf. Pinto, op. cit., vol. III, pp. 242-243).

¹¹⁰ Citado in Reis, op. cit., pp. 70-71.

¹¹¹ Atas do Conselho de Estado, vol. IV, p. 173.

¹¹² A Seção dos Negócios Estrangeiros do Conselho de Estado, no supracitado Parecer, faz, a respeito, um comentário um tanto epistolar: “Para colhermos

resultados de uma política daqui a muitos anos é preciso começar a semear hoje, e não semear no mesmo dia em que o fruto é necessário. Infelizmente é pecado original nosso considerarmos as questões somente quando desfecham em temporal sobre nós... Se há 20, 15 ou 10 anos tivéssemos... tomado a iniciativa nessas questões, poderíamos tê-las dirigido. As intrigas, as maquinações dos Estados Unidos, da Inglaterra, e da França, não tinham ainda produzido os resultados com que lutamos hoje” (Atas do Conselho de Estado, vol. IV, p. 175.

¹¹³ Regina Márcia de Jesus Lima, *A Província do Amazonas no Sistema Político do Segundo Reinado (1852-1889)*.

¹¹⁴ Luz, *op. cit.*, p. 108.

¹¹⁵ *Ibid.*, pp. 108-110.

¹¹⁶ Reis, *op. cit.*, pp. 80-81; Irineu Evangelista de Sousa, *Autobiografia; Depoimentos Históricos*, pp. 70-71.

¹¹⁷ Anyda Marchant, *Viscount Mauá and the Empire of Brazil; a Biography of Irineu Evangelista de Sousa (1813-1889)*, p. 105.

¹¹⁸ Luz, *op. cit.*, p. 111; Atas do Conselho de Estado, vol. IV, pp. 187-188. Em sua autobiografia, Mauá confessa ter investido pesadamente na Companhia, por não encontrar subscritores interessados. Aparentemente, não lhe foi compensadora aquela atividade, o que o fez, ao fim, desabafar-se: “Nenhum benefício colhi, pois, do grande capital e insano trabalho que durante um quarto de século dediquei à idéia: tal é a justiça dos homens!...” (Sousa, *op. cit.*, pp. 144-153).

¹¹⁹ Atas do Conselho de Estado, vol. IV, p. 188.

¹²⁰ Luz, *op. cit.*, pp. 111-115.

¹²¹ Atas do Conselho de Estado, vol. IV, p. 188.

¹²² Teixeira Soares, *op. cit.*, p. 103.

¹²³ Luz, *op. cit.*, p. 134; Atas do Conselho de Estado, vol. IV, p. 169. Pereira Pinto, em apoio à tese de Pimenta Bueno, julgava que o Brasil devia não só participar como tentar conduzir aquele conclave, para desfazer as desconfianças de seus vizinhos e torná-los simpáticos aos seus interesses, mediante “a consagração de sensatos princípios internacionais” (Pinto, *op. cit.*, vol. III, p. 244).



NOTAS

- ¹²⁴ Atas do Conselho de Estado, vol. IV, pp. 174-175; *Ibid.*, vol. VI, p. 123.
- ¹²⁵ Teixeira Soares, *op. cit.*, p. 59.
- ¹²⁶ Luz, *op. cit.*, p. 137.
- ¹²⁷ *Ibid.*, pp. 135-137.
- ¹²⁸ Pinto, *op. cit.*, vol. III, p. 246.
- ¹²⁹ Luz, *op. cit.*, p. 140.
- ¹³⁰ *Ibid.*, pp. 143-147; Teixeira Soares, *op. cit.*, pp. 89-91.
- ¹³¹ Teixeira Soares, *op. cit.*, p. 49; Reis, *op. cit.*, p. 71.
- ¹³² Luz, *op. cit.*, p. 118; Reis, *op. cit.*, pp. 71-72.
- ¹³³ Teixeira Soares, *op. cit.*, p. 68. Pierce, no discurso em questão, advogou igualmente a necessidade da abertura do rio Amazonas ao comércio norte-americano. (Luz, *op. cit.*, pp. 153-154).
- ¹³⁴ Citado in Luz, *op. cit.*, pp. 117-118.
- ¹³⁵ Atas do Conselho de Estado, vol. IV, p. 177.
- ¹³⁶ *Ibid.*, p. 201.
- ¹³⁷ Veja-se, a respeito, as páginas 19 a 21 do presente trabalho. O duelo diplomático em questão ensejaria, por si só, um estudo à parte, tal como efetuado por Fernando Sabóia de Medeiros, *op. cit.*
- ¹³⁸ Atas do Conselho de Estado, vol. IV, p. 155; Luz, *op. cit.*, pp. 152-153.
- ¹³⁹ Medeiros, *op. cit.*, pp. 265-266; Teixeira Soares, *op. cit.*, pp. 105-107; Luz, *op. cit.*, p. 155.
- ¹⁴⁰ Atas do Conselho de Estado, vol. IV, pp. 144-145.
- ¹⁴¹ Medeiros, *op. cit.*, pp. 245-246.
- ¹⁴² Conselho de Estado, Consultas da Seção dos Negócios Estrangeiros, não publicado, p. 93.
- ¹⁴³ Teixeira Soares, *op. cit.*, p. 107.
- ¹⁴⁴ *Ibid.*, pp. 76-77, 107-108.
- ¹⁴⁵ Aláudio de Oliveira Melo, “Os Primórdios da Navegação a Vapor no Rio Amazonas”, in Grande Enciclopédia da Amazônia, vol. IV, p. 18; Marchant, *op. cit.*, pp. 108, 110, 112-113; Luz, *op. cit.*, p. 115. O próprio Trousdale, em comunicação ao Departamento de Estado em 1856, opinava que os benefícios outorgados a Mauá retardariam a desejada abertura do rio Amazonas à navegação de outras bandeiras.

- ¹⁴⁶ Teixeira Soares, *op. cit.*, p. 117.
- ¹⁴⁷ Luz, *op. cit.*, pp. 157-167; Reis, *op. cit.*, p. 85.
- ¹⁴⁸ Conselho de Estado, Consultas da Seção dos Negócios Estrangeiros, não Publicado, pp. 83-84.
- ¹⁴⁹ Atas do Conselho de Estado, vol. VI, p. 121.
- ¹⁵⁰ Teixeira Soares, *op. cit.*, p. 122.
- ¹⁵¹ Pandiá Calógeras, *A política Exterior do Império; da Regência à Queda de Rosas*, p. 383.
- ¹⁵² Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 15-07-1847, vol. 2, pp. 142-148; *Ibid.*, sessão de 17-07-1847, vol. 2, pp. 171-179.
- ¹⁵³ Anais do Senado, sessão de 02-09-1851, vol. 5, pp. 46-47; *Ibid.*, sessão de 14-05-1852, vol. 1, pp. 70-73; sessão de 22-06-1854, vol. 2, pp. 437-453. A propósito, o primeiro navio a vapor brasileiro a navegar em águas do rio Amazonas foi um vaso de guerra, o “Guapiassu”, que subiu o rio em 1843 (Melo, *op. cit.*, p. 17).
- ¹⁵⁴ Melo, *op. cit.*, p. 17.
- ¹⁵⁵ Anais do Senado, sessão de 24-08-1853, vol. 2, pp. 88-90; *Ibid.*, sessão de 27-08-1853, vol. 2, p. 115; *Ibid.*, sessão de 22-06-1854, vol. 2, pp. 464-466.
- ¹⁵⁶ *Ibid.*, sessão de 19-05-1857, vol. único, pp. 55-57; *Ibid.*, sessão de 30-06-1857, pp. 197-201; *Ibid.*, sessão de 01-07-1857, pp. 205-208.
- ¹⁵⁷ *Ibid.*, sessão de 01-07-1857, p. 207.
- ¹⁵⁸ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 07-04-1864, vol. 4, pp. 69-71.
- ¹⁵⁹ Anais do Senado, sessão de 01-07-1857, vol. único, pp. 205-211; *Ibid.*, sessão de 25-08-1857, p. 376.
- ¹⁶⁰ *Ibid.*, sessão de 11-07-1857, pp. 250-251; *Ibid.*, sessão de 01-07-1857, p. 212.
- ¹⁶¹ Sousa, *op. cit.*, pp. 148-150.
- ¹⁶² Amado Luiz Cervo, *O Parlamento Brasileiro e as Relações Exteriores (1826-1889)*, pp. 208-209.
- ¹⁶³ Cervo, *op. cit.*, pp. 212-215. Curiosamente, o Barão de Mauá, beneficiário do protecionismo do Governo Imperial com relação à Companhia do Amazonas, defendeu, na ocasião, a liberdade de comércio, opondo-se, pois, às tarifas, que sem dúvida prejudicavam seus negócios no Uruguai. Ao fazê-

lo, justificou sua posição alegando a necessidade da influência brasileira no Prata, a que tinha direito por sua condição de Potência regional.

¹⁶⁴ Cervo, op. cit., pp. 216-217.

¹⁶⁵ Nelson Saldanha, *História das Idéias Políticas no Brasil*, p. 217.

¹⁶⁶ *Anais do Senado*, sessão de 13-05-1856, vol. 1, pp. 91-115.

¹⁶⁷ *Anais da Câmara dos Deputados*, sessão de 30-07-1861, vol. 3, pp. 103-104.

¹⁶⁸ *Anais do Senado*, sessão de 26-08-1862, vol. 4, pp. 208-209.

¹⁶⁹ *Anais da Câmara dos Deputados*, sessão de 08-07-1862, vol. 3, p. 86.

¹⁷⁰ *Ibid.*

¹⁷¹ Cervo, op. cit., p. 229.

¹⁷² *Anais do Senado*, sessão de 08-06-1865, vol. 2, p. 46.

¹⁷³ *Anais da Câmara dos Deputados*, sessão de 23-04-1864, vol. 4, p. 261.

¹⁷⁴ Gueiros, op. cit., pp. 96-100.

¹⁷⁵ Aureliano Cândido Tavares Bastos, *Cartas do Solitário*, p. 507.

¹⁷⁶ *Anais do Senado*, sessão de 30-06-1864, vol. 2, pp. 163-167.

¹⁷⁷ *Anais da Câmara dos Deputados*, sessão de 20-02-1864, vol. 2, pp. 161-162.

¹⁷⁸ *Ibid.*

¹⁷⁹ *Ibid.*, sessão de 23-04-1864, vol. 4, pp. 261-262.

¹⁸⁰ *Ibid.* O referido Deputado buscava, na mesma sessão, obstruir a discussão do projeto, encaminhando requerimento em que solicitava ao Governo um levantamento sobre os eventuais prejuízos dos municípios amazônicos ribeirinhos com a falta de embarcações, e a averiguação de quantas destas eram disponíveis para transporte.

¹⁸¹ *Ibid.*, sessão de 09-06-1864, vol. 5, pp. 90-92.

¹⁸² *Ibid.*, p. 90.

¹⁸³ Cervo, op. cit., p. 223.

¹⁸⁴ *Anais do Senado*, sessão de 03-06-1864, vol. 2, pp. 12-15.

¹⁸⁵ Pinto, op. cit., vol. III, p. 242.

¹⁸⁶ *Atas do Conselho de Estado*, vol. VI, pp. 118-119.

¹⁸⁷ *Ibid.*, pp. 119-150.

¹⁸⁸ Joaquim Nabuco, *Um Estadista do Império*; Nabuco de Araújo, vol. 4, pp. 362-368.

¹⁸⁹ Pinto, op. cit., pp. 241-242.

¹⁹⁰ Ibid., p. 241.

¹⁹¹ Anais do Senado, sessão de 27-06-1864, vol. 2, p. 166.

¹⁹² Vide p. 45.

¹⁹³ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 27-05-1867, p. 111; Anais do Senado, sessão de 29-05-1867, p. 44.



DOCUMENTAÇÃO





DOCUMENTAÇÃO

FONTES PRIMÁRIAS

BASTOS, Aureliano Cândido Tavares. **Cartas do Solitário**. 3ª edição. São Paulo, Editora Nacional, 1938 (Brasiliana, 115).

BASTOS, Aureliano Cândido Tavares. **Discursos Parlamentares**. Brasília, Senado Federal, 1977.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Anais da Câmara dos Deputados**, (1850-1867).

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Consulta da Seção dos Negócios Estrangeiros de 17-12-1865**. Texto não publicado, cedido pela Diretoria de Documentação da Câmara dos Deputados.

BRASIL. Conselho de Estado. **Consultas da Seção dos Negócios Estrangeiros**. 2 volumes. Direção, Introdução e Notas de José Francisco Rezek. Brasília, Câmara dos Deputados, 1978.

BRASIL. Senado Federal. **Anais do Senado** (1850-1877).

BRASIL. Senado Federal. **Atas do Conselho de Estado**. Volumes IV e VI. Brasília, Senado Federal, 1978.

PINTO, Antonio Pereira. **Apontamentos para o Direito Internacional**. 4 volumes. 2ª edição. Brasília, Ministério da Justiça/ Editora Universidade de Brasília, 1980.

SOUSA, Irineu Evangelista de. **Autobiografia; Depoimentos Históricos**. 2ª edição. Rio, Tecnoprint, 1942.





BIBLIOGRAFIA





BIBLIOGRAFIA

BERBER, F. J. **Rivers in International Law**. Londres, The Eastern Press, 1959.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **O Poder Legislativo no Brasil, 1823-1973**. Brasília, Câmara dos Deputados, 1975.

CALÓGERAS, Pandiá. **A Política Exterior do Império; da Regência à Queda de Rosas**. São Paulo, Editora Nacional, 1933 (Brasiliana, 15).

CARDOSO, Ciro Flamarion, e Brignoli, Hector Pérez. **Os Métodos da História**. Rio de Janeiro, Graal, 1979.

CARVALHO, Delgado de. **História Diplomática do Brasil**. São Paulo, Editora Nacional, 1959.

CERVO, Amado L. **O Parlamento Brasileiro e as Relações Exteriores (1826-1889)**. Brasília, Editora Universidade de Brasília, 1981.

CROUTHAMEL, James L. **James Watson Webb, a Biography**. Middletown, Wesleyan University Press, 1969.

ENGELHARDT, E. **Du Régime Conventionnel des Fleuves Internationaux**. Paris, A. Cotillon, 1879.

FRANCO, Afonso Arinos de Melo. **A Câmara dos Deputados; Síntese Histórica**. Brasília, Câmara dos Deputados, 1976.

FRANCO, Afonso Arinos de Melo. **História e Teoria dos Partidos Políticos no Brasil**. 2ª edição. São Paulo, Alfa-Ômega, 1974.

HOLANDA, Sérgio Buarque de (org.). O Brasil Monárquico. 3ª edição. In: **História Geral da Civilização Brasileira**. São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1976, vol. 3, tomo 2.

HILL, Lawrence F. **Diplomatic Relations Between the United States and Brazil**. Durham, Duke University Press, 1932.

KAECKENBEECK, G. **International Rivers**. Londres, Sweet & Maxwell, 1918.

KASAMA, Akio. **La Navigation Fluviale en Droit International**. Paris, Editions Internationales, 1928.

LESSA, Barbosa. **Nova História do Brasil**. Porto Alegre, Globo, 1967.

LIMA, Regina Márcia de Jesus. **A Província do Amazonas no Sistema Político do Segundo Reinado (1852-1889)**. Dissertação de Mestrado em História apresentada à Universidade Federal Fluminense em 1978.

LOBO, Hélio. **Coisas Diplomáticas**. Rio, Leite Ribeiro & Maurillo, 1918.

LUZ, Nícia Vilela. **A Amazônia para os Negros Americanos; As Origens de uma Controvérsia Internacional**. Rio, Editora Saga, 1968.

MARCHANT, Anyda. **Viscount Mauá and the Empire of Brazil; A Biography of Irineu Evangelista de Sousa (1813-1889)**. Berkeley e Los Angeles, University of California Press, 1965.



BIBLIOGRAFIA

MATTOS, Ilmar Rolhoff de; Dottori, Ella Grinsztein, e Silva, José Luiz Werneck da. **Brasil, uma História Dinâmica**. São Paulo, Editora Nacional, 1944.

MEDEIROS, Fernando Sabóia de. **A liberdade de navegação do Amazonas; relações entre o Império e os Estados Unidos da América**. São Paulo, Editora Nacional, 1938 (Brasiliana, 122).

MELO, Aláudio de Oliveira. “Os Primórdios da Navegação a Vapor no Rio Amazonas”. In: **Grande Enciclopédia da Amazônia**, org. Carlos Rocque, vol. 4, São Paulo, Revista dos Tribunais, 1970.

MELO, Américo Brasiliense de Almeida e. **Os programas dos partidos e o segundo Império**. São Paulo, Typographia Jorge Seckler, 1878.

MERCADANTE, Paulo. **A consciência conservadora no Brasil**. 2ª edição. Rio de Janeiro. Civilização Brasileira, 1972.

NABUCO, Joaquim. **Um Estadista do Império; Nabuco de Araújo**. 4 volumes. São Paulo, Progresso Editorial, 1949.

NOGUEIRA, Octaciano. **Poder Legislativo no Brasil; 1821-1930**. Brasília, Imprensa Nacional, 1981.

PARANHOS, José Maria da Silva. **Cartas ao amigo ausente**. Rio de Janeiro, Ministério das Relações Exteriores, 1953.

PINTO, Antonio Pereira. **Apontamentos para o Direito Internacional**. 4 volumes. 2ª Edição. Brasília, Ministério da Justiça/ Editora Universidade de Brasília, 1980.

PRADO, Eduardo. **A Ilusão Americana**. 2ª edição. São Paulo, Brasiliense, 1958.

REIS, Arthur Cezar Ferreira. **A Amazônia e a Cobiça Internacional**. 2ª edição. Rio de Janeiro, Edinova, 1965.

RIBEIRO, Duarte da Ponte. **As Relações do Brasil com as Repúblicas do Rio da Prata de 1829 a 1843**. Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 1936.

RODRIGUES, José Honório. **O Conselho de Estado; O Quinto Poder?** Brasília, Senado Federal, 1978.

RUIZ, Ernesto A. **Geography and Diplomacy: The American Geographical Society and the “Geopolitical” Background of American Foreign Policy, 1848-1861**. Tese de Doutorado apresentada à Northern Illinois University em 1975.

SALDANHA, Néson. **História das idéias políticas no Brasil**. Recife, Universidade Federal do Pernambuco, 1968.

SOARES, Álvaro Teixeira. **Diplomacia do Império no Rio da Prata**. Rio de Janeiro, Brand, 1955.

SOARES, Álvaro Teixeira. **Um Grande Desafio Diplomático no Século Passado**. Rio de Janeiro, Conselho Federal de Cultura, 1971.

SOUZA, Brás Florentino Henriques de. **Do Poder Moderador; Ensaio de Direito Constitucional**. Brasília, Senado Federal, 1978.

SOUZA, Paulino José Soares de. **Ensaio sobre o Direito Administrativo**. Rio de Janeiro, Ministério da Justiça, 1960.



BIBLIOGRAFIA

TAUNAY, Affonso d'Escragnolle. **O Senado do Império**. Brasília, Senado Federal, 1978.

TORRES, João Camilo de Oliveira. **A democracia coroada; teoria política do Império do Brasil**. Rio de Janeiro, José Olympio, 1957.

TORRES, João Camilo de Oliveira. **Os construtores do Império; ideais e lutas do partido conservador brasileiro**. São Paulo, Editora Nacional, 1968 (Brasiliana, 340).

TRESCH, Donna Sue. **The Military and Diplomatic Careers of William Trousdale**. Dissertação de Mestrado apresentada à Graduate Faculty of Middle Tennessee State University em janeiro de 1971.

VASCONCELOS, Zacharias de Góes e. **Da Natureza e Limites do Poder Moderador**. Brasília, Senado Federal, 1978.

VERNESCO, Constantin G. **Des Fleuves en Droit International**. Paris, Arthur Rousseau, 1888.

VIANNA, Hélio. **História Diplomática do Brasil**. São Paulo, Melhoramentos, S.D.

VIANNA, Hélio. **História do Brasil**. 13ª edição. São Paulo, Melhoramentos, 1977.

VIEIRA, David Gueiros. **O Protestantismo, a Maçonaria e a Questão Religiosa no Brasil**. Brasília, Editora Universidade de Brasília, 1980.





