

A CRIAÇÃO DO ESTABELECIMENTO NAVAL DO ITAPURA E COLÔNIA MILITAR (1858)

A potencialidade brasileira em possuir poder marítimo de maior envergadura é inegável. Cabe à Marinha defender as riquezas em nossos mares e rios navegáveis

JÉSSICA DE FREITAS E GONZAGA DA SILVA*
Historiadora

SUMÁRIO

Introdução
Império do Brasil x República do Paraguai: Disputas por fronteiras e livre navegação
Atuação do Ministério da Marinha de José Antônio Saraiva
O Estabelecimento Naval do Itapura e Colônia Militar
Considerações Finais

INTRODUÇÃO

A potencialidade brasileira em possuir poder marítimo de maior envergadura é inegável. Cabe à Marinha do Brasil (MB) defender as riquezas em nossos mares e rios navegáveis, a partir do desenvolvimento do poder naval. Nessa empreitada, a instituição desempenha, inclusive, função social, fornecendo subsídios para manutenção

da cidadania, por meio da propagação de conhecimentos para compreender a importância estratégica do mar e das linhas de comunicação fluviais. Na relação presente-passado, pesquisar a história naval do País é pertinente para preservação do patrimônio e da memória nacional.

No interior do Estado de São Paulo, na área limítrofe com o Mato Grosso do Sul,¹ está localizado o município de Itapura².

* Mestranda em Estudos Marítimos pela Escola de Guerra Naval (EGN). Bacharel em História pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ) e integrante de projetos de pesquisa no Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB).

1 O município de Itapura é limítrofe a Três Lagoas e a Selvíria (MS).

2 De acordo com o senso do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) de 2010, o município é ocupado por cerca de 4.700 moradores e desenvolve sua economia por meio das seguintes atividades: extração vegetal, silvicultura, agricultura e pecuária.

Qual sua relação com a MB? Encontraremos as respostas no fundo do Rio Paraná, onde se esconde a velha usina Itapura submersa devido à construção da Hidrelétrica Sousa Dias (Jupiá) em 1968. Um dos resquícios é o Palácio D. Pedro II³, antiga residência do diretor. Sua construção foi baseada na arquitetura militar europeia do Oitocentos, decorada com papéis franceses ao custo de 300:000\$000 (trezentos contos de réis)⁴.

Retrocedendo algumas páginas dessa história, iremos nos reportar ao contexto político vivenciado pelo Império do Brasil em meados de 1850, quando as relações bilaterais com a República do Paraguai estavam alarmadas e, como consequência, a integridade da província do Mato Grosso fora ameaçada. O objetivo do artigo é analisar a criação do Estabelecimento Naval do Itapura pelo Ministério da Marinha, em 1858.

IMPÉRIO DO BRASIL X REPÚBLICA DO PARAGUAI: DISPUTAS POR FRONTEIRAS E LIVRE NAVEGAÇÃO

O Paraguai tornou-se interesse geopolítico para o Império do Brasil a partir de 1840. A política externa brasileira desenvolvida pelo ministro dos Negócios Estrangeiros, Paulino José Soares de Sousa, futuro Visconde do Uruguai, em 1843 e consoli-

dada após 1849 buscou o reconhecimento das soberanias paraguaia e uruguaia como meio de contenção dos planos do General Juan Manuel de Rosas, Governador de Buenos Aires que almejava a reconstrução do antigo Vice-Reinado do Prata.

Nesse momento, a política platina adotada pela diplomacia brasileira foi caracterizada por intervenções, inclusive militar. O fortalecimento da Confederação Argentina representava uma ameaça político-ideológica, uma vez que a República era um sistema político considerado ameaçador à Monarquia. Além disso, a nacionalização dos rios da bacia do Paraná impediria a comunicação e a segurança da fronteira ocidental do Império.

Desde 1844, com o envio da missão diplomática chefiada por José Antônio Pimenta Bueno, o Governo Imperial buscou assinar o Tratado de Amizade, Comércio, Limites e Navegação com o Paraguai. Consistia em questões estratégicas para a integridade do território brasileiro além da tentativa de obter um aliado contra Rosas, definir os limites e obter a livre navegação.

A instrução concedida por Paulino Soares foi negociar os princípios de livre navegação estabelecidos no Congresso de Viena⁵ (1814-1815), que determinavam o direito à navegação aos países ribeirinhos. Nesses termos, os navios brasileiros e paraguaios gozariam do mesmo direito ao

3 Segundo o arquiteto Nilson Ghirardello (Universidade Estadual Paulista – Unesp), o palácio estava situado na área mais elevada da colônia. Uma construção “em dois pisos, duplo chalé, com varanda frontal no pavimento inferior. Ostentava na fachada sete portas no piso inferior e sete janelas no superior, com bandeiras em arco abatido e balcões com gradis metálicos”. GHIRARDELO, Nilson. “Estabelecimento Naval e Colônia Militar do Itapura: Ápice do pensamento urbanístico-militar do Império brasileiro”. In: *IX Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*. São Paulo: 2006, pp. 12-13.

4 O Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico (Condephaat) aprovou a restauração do Palácio D. Pedro II no valor de R\$ 3 milhões. Além da restauração, o projeto prevê sua transformação em museu e a construção de uma biblioteca acoplada. No entanto, como o município não possui os recursos suficientes para o financiamento, as obras estão dependendo da mobilização dos governos estadual e federal. Disponível em: *Diário da Região*. “Itapura (SP) – Reforma de forte vira jogo de empurra entre Prefeitura e Estado.” Disponível em: <<http://defender.org.br/tag/itapura?print=print-page>>, acesso em 20 de abril de 2014.

5 Reunião entre os governantes e diplomatas europeus, na qual discutiram o futuro político do continente ao final das guerras napoleônicas.



Região da Colônia de Itapura na foz do Rio Tietê, afluente do Rio Paraná (em tracejado)

trânsito que seria vetado aos Estados que não possuísem territórios nas margens⁶.

A navegação fluvial dos rios Paraguai e Paraná era estratégica. Eram as principais linhas de comunicação das províncias do Mato Grosso e de Goiás e do interior de São Paulo com a Corte e o Oceano Atlântico. O caminho terrestre pelos sertões era mais dispendioso e inseguro. A principal rota era descer até o Rio da Prata e subir os rios Paraná e Paraguai, ultrapassando Assunção até

chegar a Cuiabá. De acordo com o Ministro dos Negócios Estrangeiros:

A navegação fluvial dos rios Paraguai e Paraná era estratégica. Eram as principais linhas de comunicação das províncias do Mato Grosso e de Goiás e do interior de São Paulo com a Corte e o Oceano Atlântico

A distância que separa a província do Mato Grosso do litoral do Império, sertão considerável, exige tempo, abundância de capitais, aumento da população, construção de estradas e canais pelos quais seus produtos e comércio possam transpor imensas distâncias que fora preciso adiar a esperança do engrandecimento desse território

tão rico, se a natureza lhe não oferecesse nos tributários do Paraguai e nestes meios

⁶ Instruções de Paulino S. de Sousa a J. Pimenta Bueno para missão diplomática no Paraguai. IHGB VU 04, 40.

de comunicação mais fáceis e menos dispendiosos e até pelo Paraná e Rio da Prata uma saída para o Atlântico⁷.

A indefinição das delimitações territoriais era herança deixada do passado colonial. Após as independências do Brasil e do Paraguai, os limites não foram imediatamente definidos; pelo contrário, a disputa por terras na fronteira foi uma das questões que acirrou os conflitos entre os Estados. Para demarcação dos limites, o Governo Imperial defendia sua soberania sobre os territórios compreendidos entre o Rio Branco e o Rio Apa, alegando a ocupação por brasileiros, enquanto o Paraguai recorria ao Tratado de Santo Ildefonso (1777) para justificar seu direito sobre o território do Rio Branco⁸.

As relações diplomáticas durante a década de 50 foram marcadas pelo acirramento das tensões. Com o declínio do General Rosas⁹, o perigo eminente de anexação do Paraguai por Buenos Aires foi desconsiderado, e a política de Carlos López tornou-se mais ofensiva contra os interesses brasileiros ao defender que a livre navegação só seria concedida após a resolução dos limites. Apesar das negociações promovi-

das pelas missões diplomáticas¹⁰ enviadas a Assunção, o Imperador D. Pedro II não retificava os tratados de limites, uma vez que não atendiam ao interesse do Brasil, enquanto López embargasse a passagem dos navios brasileiros. Em 1856, o Governo paraguaio assinou o tratado de livre navegação, apesar de manter suspensas as discussões sobre definição jurídica das áreas litigiosas; entretanto, os paraguaios promoviam medidas para dificultar a passagem dos navios, por meio de inspeção, inclusive, nas fortificações militares¹¹.

Diante dos obstáculos enfrentados pela diplomacia, o futuro Visconde do Uruguai declarava no Conselho de Estado, em 1857:

“No caso presente, tem toda a aplicação o princípio de que na paz cumpre preparar a guerra”¹². O Império do Brasil considerava utilizar a guerra como recurso contra o Paraguai, como verificamos no relatório ministerial:

Fixando-se cada uma das partes em pretensões incompatíveis com as da outra e deliberadas ambas a não recuar, é impossível chegar a um acordo, e por isso durante séculos nunca o pôde haver.

Em 1857, tem toda a aplicação o princípio de que na paz cumpre preparar a guerra
Visconde do Uruguai

7 *Apud. Idem*, pp. 1-2.

8 DORATIOTO, Francisco. *Maldita Guerra: Nova História da Guerra do Paraguai*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002, p. 32.

9 As tropas do General Rosas foram derrotadas em 1852, na Batalha de Monte Caseros, por meio da aliança político-militar constituída pelo Império do Brasil, pelas províncias argentinas de Entre-Rios e Corrientes e pelo Governo da Praça de Montevideú.

10 Após a saída de José Pimenta Bueno até 1856, o Paraguai recebeu diversas missões diplomáticas brasileiras, das quais destacamos: Pedro de Alcântara Bellegarde (1849), Felipe José Pereira Leal (1853), Pedro Ferreira de Oliveira (1855) e José Maria do Amaral (1856). O Brasil recebeu os representantes paraguaios Manuel Moreira de Castro (1853) e José Berge (1856).

11 FRAGOSO, Augusto Tasso. *História da Guerra entre a Tríplice Aliança e o Paraguai*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 2009, v. 1, p. 97.

12 DORATIOTO, Francisco. *Maldita Guerra: Nova História da Guerra do Paraguai*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002, p. 33.

Somente a guerra poderia não desatar, mas cortar essas dificuldades¹³.

Apenas com a chegada de José Maria da Silva Paranhos, futuro Visconde do Rio Branco, em 1858, a Assunção, Carlos López assinou o Tratado de Livre Navegação, aprovando cláusulas no que tange à apresentação de documentos e à tarifação, mediante ameaça de guerra pelo Brasil. No entanto, o trânsito brasileiro não estava assegurado. A província do Mato Grosso permanecia isolada, com sua integridade e segurança ameaçadas, o que poderia implicar a perda da unidade do Império do Brasil.

O Ministério da Marinha, diante desse contexto político, buscou medidas a fim de preparar o País militarmente para um conflito armado contra o Paraguai e defender e integrar a província do Mato Grosso ao resto do País, sobretudo em caso de guerra.

ATUAÇÃO DO MINISTÉRIO DA MARINHA DE JOSÉ ANTÔNIO SARAIVA

Durante a década de 50, os programas navais projetavam a modernização da Armada Imperial não só para empregá-la no oceano, mas também para transformá-la em Marinha fluvial atuante no extremo oeste brasileiro. Enquanto a diplomacia tratava das negociações políticas, o Ministério da Marinha, antes da gestão de Antônio Sarai-

va, já atentava-se à defesa das vias fluviais nas áreas estratégicas para a segurança do Império, como explica o relatório do então Ministro José Maria da Silva Paranhos em 1854:

A política e segurança das fronteiras do Império, pelo lado da província do Mato Grosso, exige a conservação das flotilhas nos rios Cuiabá e Alto Paraguai: flotilhas compostas por embarcações ligeiras que tenham ao mesmo tempo a necessária capacidade para montar boa artilharia, alojar guarnições e transportar tropas¹⁴.

Ao analisarmos os programas desenvolvidos pelo Ministro José Antônio Saraiva (1823-1895), inclusive em seus discursos à Câmara dos Deputados¹⁵ entre 1857 e 1858, verificamos alguns objetivos: encomenda de embarcações de pequeno calado para navegação na Bacia do Paraná¹⁶, remanejamento da força naval, investimento nas organizações militares¹⁷ e projeto estratégico de integração da província do Mato Grosso.

A defesa da fronteira ocidental não seria eficaz apenas com ocupação militar. A comunicação do centro político do País com a província por meio de rotas nacionais corroborava para a segurança e a integridade do território, pois reduziria a dependência das vias estrangeiras e as ameaças de bloqueio pelos paraguaios. A integração proposta pelo Ministro Saraiva

13 CENTER FOR RESEARCH LIBRARIES. Relatório do Ministério dos Negócios Exteriores, 1852, p. 10.

14 CENTER FOR RESEARCH LIBRARIES. Relatório do Ministério da Marinha, 1854, p. 14.

15 CÂMARA DOS DEPUTADOS. *Discursos Parlamentares: José Antônio Saraiva*. Brasília: Câmara dos Deputados, 1978.

16 Segundo o Almirante Armando Vidigal, em 1858 chegaram aos portos brasileiros as canhoneiras francesas mista e a hélice *Beberibe* e *Parnaíba* e as inglesas *Araguaí*, *Iguatemi*, *Itajaí*, *Ivaí*, *Mearim* e *Tietê*. VIDIGAL, Armando. *A Evolução do Pensamento Estratégico Naval Brasileiro*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1985, p. 26.

17 Em 1857, foi promulgado o Decreto nº 1.981, criando a Companhia de Imperiais Marinheiros na província do Mato Grosso. No ano seguinte, José Antônio Saraiva criou a Estação Naval do Mato Grosso, com o objetivo de defender a província e promover o comércio com o Paraguai. Ver: CÂMARA DOS DEPUTADOS. Decreto Imperial nº 1981.

à Câmara dos Deputados foi baseada na aplicação das antigas rotas das moções de São Paulo para Cuiabá e a criação de um estabelecimento naval e colônia militar:

A necessidade que ultimamente sentimos de estreitar as relações do centro e do litoral do Império com a província do Mato Grosso, e particularmente com o Baixo Paraguai, sugeriu ao Governo Imperial a lembrança de criar à margem do Tietê, e, na sua confluência com o Paraná, um pequeno estabelecimento naval, que tivesse por fim aproveitar as 80 léguas de navegação livre de que se dispõe entre as Cachoeiras das Sete Quedas e da

Urubupungá e facilitar por essa forma as remessas de gente e material que se encaminhasse para a fronteira ocidental. E, finalmente, não é fora de propósito recordar que uma pequena esquadilha no Alto Paraná, assegurando aos particulares uma proteção que hoje não encontram no deserto, levará para a margem daquele grande rio gente e capitais, e os habilitará para as explorações minuciosas e úteis que carecemos de empreender naqueles lugares¹⁸.

O ESTABELECIMENTO NAVAL DO ITAPURA E COLÔNIA MILITAR

Para realização do projeto, o Ministério da Marinha incumbiu o Primeiro-Tenente

Antônio Mariano de Azevedo (1827-1884) de explorar o Rio Tietê a fim de analisar as medidas e despesas indispensáveis para introdução da navegação a vapor no Alto Paraná; reconhecer o local estratégico para sediar o estabelecimento naval e relatar as condições de navegação na região.

O oficial foi escolhido devido à sua formação em engenharia na Europa e nos Estados Unidos, especializando-se em estudo de portos, construção de navios, canais e estradas. Já havia tido também experiência em expedições, inclusive na Ilha das Cobras¹⁹. Seu primeiro biógrafo, Liberato Bittencourt, atribui-lhe ideias abolicionistas e republicanas²⁰. Ao assumir a

A defesa da fronteira ocidental não seria eficaz apenas com ocupação militar

missão, o militar defendeu o projeto de Antônio Saraiva: “Não é só de grande importância estratégica, no caso de sermos forçados a uma guerra pela impertinência de algum vizinho. É também manifestação da iniciativa do governo, que tem que regar o coração do Mato Grosso e espelhar em seu território frutos da nossa patriótica união²¹.”

Resultado da pesquisa realizada durante a viagem foi o *Relatório sobre os exames de que fui incumbido no interior da província de São Paulo*²², publicado em 1858 por ordem do Imperador D. Pedro II. A obra é uma fonte histórica que transcende os aspectos técnicos de um relatório pelas descrições de vegetação, geologia, clima e condições físicas e de navegabilidade do

18 CENTER FOR RESEARCH LIBRARIES. Relatório do Ministério da Marinha, 1857, p. 6.

19 Ao retornar de Itapura, foi diretor da Biblioteca da Marinha em 1872. Foi membro efetivo do Conselho Naval e Comandante da Flotilha do Amazonas (1876). Foi condecorado com a Ordem da Rosa e de São Bento de Assis.

20 BITTENCOURT, Liberato. *Mariano de Azevedo: ensaio psicologico*. Rio de Janeiro, 1909.

21 AZEVEDO, Antônio Mariano de. *Relatório sobre os exames de que fui incumbido no interior da província de São Paulo*. Rio de Janeiro: Typ. De Peixoto, 1858, p. 23.

22 A obra obteve repercussão que foi responsável pela eleição de Antônio Mariano como sócio correspondente do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro.

Rio Tietê e seus afluentes, e ganha destaque pelas análises políticas e geoestratégicas, devido às críticas à falta de estrutura e à ausência de medidas governamentais de fomento ao conhecimento, à ocupação e ao desenvolvimento comercial das regiões ribeirinhas. Antônio Mariano informa sobre a presença de comerciantes argentinos na região e a intensiva relação comercial dela com a província do Mato Grosso, o que enfraqueceria a segurança, concorrendo contra o próprio comércio nacional:

Comparem-se a barateza, a segurança e nenhum receio de navegação fluvial, entre-se mesmo cálculo com o empenho com que os vizinhos de Buenos Aires procuram relacionar-se com Mato Grosso. Quem não presente que essas relações afetarão ideias e interesses da província brasileira²³?

Considerando o comércio argentino e a presença paraguaia como elementos ameaçadores à região, o plano estratégico para construção do estabelecimento naval foi ampliado ao sugerir adoção do sistema de colônias agrícolas e militares a fim de desenvolver o comércio, o povoamento e a civilização do interior, complementando a organização militar que sobreviveria

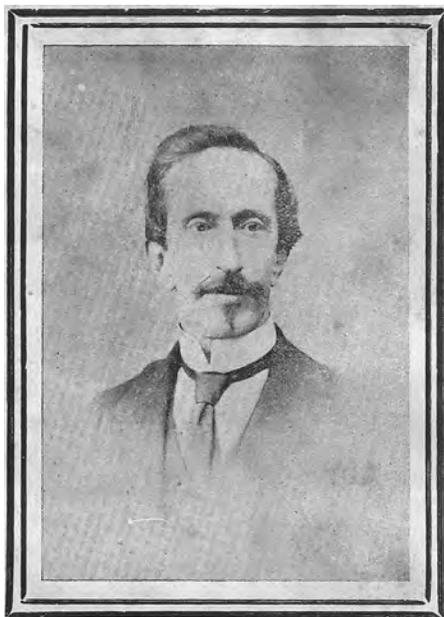
graças à construção naval. De acordo com o primeiro-tenente:

Lançando os olhos sobre o mapa do Brasil, vê-se que se o Paraguai é uma via traçada pela natureza para o desenvolvimento da civilização de Mato Grosso, o Alto Paraná é aquela por onde se infiltrará tudo quanto pode concorrer para abasileirá-

la. Ao encontro da regeneração econômica, marchará das margens do Paraná a regeneração política abraçando-se no centro da província, derramarão por aquele solo o poder de criar núcleos de população nas margens do Tietê, Paranapanema, Ivinheima, Iguatemi, preparar tudo para atrair imigração europeia ou nacional. Ao Estabelecimento do Itapura devem seguir-se outros núcleos de população (...) traçando limites mais circunscritos à província do Mato Grosso, e fará cintilar mais uma estre-

la no pavilhão do Império²⁴.

Em 26 de junho de 1858, o Ministro do Império Marquês de Olinda assinava o Decreto nº 2.200, que estabelecia a criação do Estabelecimento Naval do Itapura e Colônia Militar sob direção do Ministério da Marinha – única colônia militar pertencente à Marinha do Brasil, ao invés do Ministério da Guerra –, com o comando



Primeiro-Tenente Antônio Mariano de Azevedo
(1827-1884)

²³ *Idem*, p. 20.

²⁴ *Ibidem*, pp. 21-23.

concedido ao Primeiro-Tenente Antônio Mariano de Azevedo²⁵.

A localização do sítio da colônia era estratégica, na margem esquerda do Rio Tietê, no salto do Itapura, próximo ao Rio Paraná, onde era navegável desde Urubupungá até a Cachoeira das Sete Quedas da Guaíra. Possuía também terras férteis para agricultura, sobretudo na margem esquerda de Avanhandava. Nas margens do Tietê, eram abundantes as madeiras para construção naval de pequenas embarcações – perobas, aroeiras, angicos e sucupiras. A organização urbana foi desenvolvida – pelo menos no projeto – para atender a vantagens oferecidas pela navegação fluvial: auxiliar na defesa da região e no escoamento dos produtos. Além disso, a urbanização aproveitava tais condições favoráveis – facilitar a organização social²⁶ e executar suas funções.

O Estabelecimento Naval do Itapura e Colônia Militar foi criado com aspectos multifacetados, corroborando para a atuação da Marinha do Brasil além do âmbito

militar. A colonização tinha caráter econômico, visando ao desenvolvimento da agricultura. Em primeiro lugar, deveria promover o cultivo dos artigos necessários para subsistência da população. O Ministério da Marinha estudava, inclusive, as potencialidades em expandir a agricultura com o aumento da mão de obra, tornando a região um polo comercial com a Baía

do Prata. Além disso, desempenhava uma função sociocultural, por meio da representatividade do Estado brasileiro nos sertões inóspitos, promovendo a civilização dos habitantes do interior – considerados selvagens – e integrando brancos, escravos, africanos livres²⁷, colonos e indígenas.

A justificativa para sua criação corrobora sua função estratégica-

militar. O Estabelecimento Naval permitiria a comunicação do litoral do Império com o Mato Grosso para o correio e logística de armamentos, mantimentos e tropas, em caso de guerra contra o Paraguai. Além disso, atuaria como porto para manutenção da flotilha da Baía do Paraná, promovendo

O Estabelecimento Naval do Itapura e Colônia Militar foi criado com aspectos multifacetados, corroborando para a atuação da Marinha além do âmbito militar. A justificativa para sua criação corrobora sua função estratégica-militar

25 O processo de organização foi promovido por meio de financiamento do Ministério da Marinha e da província de São Paulo para compra de mantimentos, alimentos e máquinas e contratação de mão de obra. Os subsídios foram enviados por meio de monções organizadas em 1859 que saíram de Piracicaba, inclusive com o vapor inglês *Tamandatahy* desmontado.

26 A organização social era hierárquica, composta pelos militares e colonos divididos em quatro classes. Os cargos de diretor, vice-diretor, ajudante de ordens e o escrivão deveriam ser ocupados por oficiais da Armada. Os colonos dividiam-se em “praças de preto” (1ª classe), militares afrodescendentes retirados das Forças Armadas; e trabalhadores contratados (2ª classe), colonos contratados (3ª classe) e marinheiros retirados de guarnições (4ª classe). Os colonos tinham direito à terra, variando de 10 mil a 40 mil braças quadradas, de acordo com a classe. Ver: COLEÇÃO DE LEIS DO IMPÉRIO, 1858, pp. 279-380.

27 Durante sua atuação como diretor, Antônio Mariano concedia alforria aos escravos que constituíram família e desejavam fixar-se em Itapura, com aprovação do Imperador D. Pedro II. Em 1862, criou a Companhia dos Trabalhadores Livres, com o objetivo de obter melhores soldos, alforrias e o direito à propriedade de terra aos colonos.

a defesa da região e garantindo a segurança dos viajantes. Nesse aspecto, caracterizava as primeiras instruções para execução desse projeto: “a navegação a vapor no Alto Paraná, Ivinheima e Brilhante e a abertura de uma estrada que ponha esta colônia em comunicação com Avanhandava, isto é, com a capital, portanto com a Corte²⁸”.

As obras começaram em 1859, sob coordenação do empresário João Gonçalves Peixoto. A construção da estrada de Avanhandava era estratégica, pois obedecia ao plano de integrar Itapura às demais cidades paulistas próximas ao litoral. A comunicação era dependente da navegação fluvial do Rio Tietê, que detinha percursos considerados inavegáveis, sobretudo entre o salto do Itapura e o salto de Avanhandava.

A viagem a bordo do Vapor *Tamandahy* pelo Alto Paraná atrasou por quatro anos, devido às limitações climáticas, financeiras e estruturais enfrentadas pela direção. Apenas em 1863, sob o comando do Primeiro-Tenente Augusto Neto de Mendonça, o vapor navegou pelo Alto Paraná, chegando ao porto de Santa Rosalinda após 32 dias de viagem:

Excessivo e geral foi o contentamento na ocasião em que o Vapor *Tamandahy*, impávido, deixou cair a

sua âncora no porto de Santa Rosalinda. Bem justas e fundadas razões tinha por certo de assim se mostrarem contentes pelo orgulho de ver chegar ao lugar destinado o primeiro navio movido a vapor, que, a despeito de sua impropriedade, por não ter as condições precisas para tal navegação, venceu contudo todas as dificuldades em sua viagem, sulcando as águas do Alto Paraná, Ivinheima e Brilhante com feliz êxito, cumprindo assim os desejos do Governo Imperial e de todos os brasileiros, que, amantes do seu país, se interessam pela prosperidade da remota província do Mato Grosso. Assim ficarão os incrédulos certos de que é exequível a navegação a vapor pelo Alto Paraná até o porto de Santa Rosalinda, e até mesmo fácil, empregando-se navios a vapor²⁹.



Palácio Pedro II – sede da colônia e residência do comandante

28 Relatório de Antônio Mariano de Azevedo a Jesuíno Marcondes de Oliveira Sá, ministro do Estado de Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, em 30 de janeiro de 1865. IHGB, Coleção Documentos Navais, DL 1202, 155.

29 Relatório de Antônio Mariano de Azevedo, em 1º de maio de 1867. IHGB, Coleção Documentos Navais, DL 1213, 121.

A conclusão da viagem revelava que o projeto estratégico defensivo criado a partir do Estabelecimento Naval do Itapura era exequível. As cidades geoestratégicas mato-grossenses poderiam utilizar como meio de comunicação com a Corte as rotas nacionais, contribuindo com novos métodos para segurança do território, como descreveu o diretor Antônio Mariano:

1ª – possibilidade de comunicar a Corte com a fronteira do Império na Serra de Maracaju sem transitar por território estrangeiro. 2ª – A certeza de ter a comunicação mais rápida e ao mesmo tempo mais segura e mais estratégica das que, pelo interior do País, se projetem para dita fronteira, porque: 1º – A província do Paraná não tem os recursos de São Paulo; 2º – De Antonina à colônia de Jatahy, porto de embarque para o Paranapanema, há 85 léguas, as 45 últimas das quais são de sertão bruto e de terrenos imprestáveis para rodagem, ao passo que de Santos a Piracicaba, porto de embarque para o Tietê, há 33 léguas de boas e frequentadas estradas; 3º – A comunicação iniciada pelo vapor entre a fronteira de Maracaju e o Itapura significa um dos pensamentos políticos internos mais presentes e patrióticos que a posteridade reconhecerá nos governos do atual Reinado. O porquê, que relação tem isso com a integridade do Império são causas que o Governo Imperial e notáveis estadistas perfeitamente apreciam, apesar de que tenha escapado à reflexão de muitos brasileiros ilustrados³⁰.

O discurso procura justificar a importância da Armada Imperial em promover a navegação do Alto Paraná como plano

estratégico para defesa da fronteira ocidental do Império, a partir do apoio político concedido pelo Governo brasileiro. No entanto, termina criticando o atraso em promover tais medidas para assegurar o território nacional. Apesar do aparente investimento promovido pelas instâncias políticas, a direção sofreu diversas limitações, que destacamos: a falta de mão de obra especializada; o volume de perdas humanas decorrentes da fome e das epidemias de malária; dificuldade em obter comunicação com a Corte; promover a ordem pública, ocorrendo diversos crimes na colônia; e a falta de investimento financeiro do Tesouro Imperial e do Governo paulista, implicando o atraso dos vencimentos e da construção da infraestrutura – mas esta, ainda assim, foi erguida de forma modesta, a custo da força e do suor de militares e escravos.

Criado devido à potencialidade de declaração de guerra do Brasil contra o Paraguai, em 1864, em meio à emergência, o Estabelecimento Naval foi utilizado apenas como rota de comunicação do correio, uma vez que não detinha o aparato estrutural necessário para atuar no conflito. A partir de 1868, com os contornos tomados pelo conflito e a vitória dos aliados anunciada no horizonte, o Governo Imperial optou por fechá-lo, ignorando seu caráter estratégico para a segurança do País e todo o esforço empregado em sua construção.

Foi o fim da ameaça paraguaia. Cem anos depois, em 1968, devido à demanda energética, foi criada a Usina Hidrelétrica Souza Dias. Esses fatores trazem à tona reflexões sobre os motivos pelos quais, após 157 anos, as ruínas de Itapura foram submersas para além das águas do Rio Paraná, no tempo e na história do País.

30 *Idem*.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A segunda metade do século XIX marcou o processo de consolidação dos Estados nacionais na Bacia do Prata. No caso específico do Império do Brasil e da República do Paraguai, a disputa pela demarcação de limites e a livre navegação do Rio Paraguai acirraram as relações diplomáticas. O caráter geopolítico desempenhado pela província do Mato Grosso para integridade e segurança do território brasileiro implicou a ameaça do Governo brasileiro em declarar guerra contra os paraguaios a fim de garantir sua principal rota de comunicação com a região e a soberania sobre o território fronteiriço.

Recorrer à guerra implicava preparar o País para o conflito, sobretudo na fronteira ocidental, cabendo à Marinha do Brasil buscar modernizar sua esquadra com aquisição de embarcações fluviais e estabelecer um projeto estratégico para defesa da província

do Mato Grosso, a partir da integração com a Corte por rotas nacionais.

A criação do Estabelecimento Naval do Itapura e Colônia Militar fora inserido nesse projeto para integrar a província do Mato Grosso, a partir do interior de São Paulo, como também ocupar, defender e desenvolver economicamente os sertões próximos à Bacia do Paraná, neutralizando as influências paraguaia e argentina na região.

Entre 1859 a 1870, a Armada Imperial, representada, sobretudo, pelo Capitão-Tenente Antônio Mariano de Azevedo, desempenhou na região não só sua função militar baseada na defesa do território, mas também política, econômica e sociocultural, uma vez

que foi ela a responsável por dirigir a Colônia Militar. Apesar das limitações financeiras, sanitárias, estruturais e humanitárias, a direção conseguiu cumprir sua missão, uma vez que promoveu a navegação a vapor pelo Alto Paraná, estabelecendo uma nova rota de comunicação com a província do Mato Grosso.

A criação do Estabelecimento Naval do Itapura e Colônia Militar foi para integrar a província do Mato Grosso, ocupar, defender e desenvolver economicamente os sertões próximos à Bacia do Paraná

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<HISTÓRIA>; História da Marinha do Brasil; Rio Paraná; Rio Tietê; Azevedo, Antônio Mariano;

BIBLIOGRAFIA

- BITTENCOURT, Liberato. Mariano de Azevedo: ensaio psychologico. Rio de Janeiro, 1909.
- GHIRARDELO, Nilson. Estabelecimento Naval e Colônia Militar do Itapura: Ápice do pensamento urbanístico-militar do Império Brasileiro. In: IX seminário de história da cidade e do urbanismo. São Paulo: 2006.
- DORATIOTO, Francisco. Maldita Guerra: Nova História da Guerra do Paraguai. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.
- RIBEIRO, Pedro Freire. A missão Pimenta Bueno (1843-1847). Brasília: Ministério das Relações Exteriores – Seção de Publicações, 1965.
- SILVA, Jéssica de Freitas e Gonzaga da. Em Defesa das Fronteiras Imperiais: A criação do Estabelecimento Naval do Itapura e Colônia Militar. Rio de Janeiro: UERJ, 2014 (monografia).
- _____. Maria Aparecida. Itapura – Estabelecimento Naval e Colônia Militar (1858-1870). São Paulo: USP, 1972 (Tese de Doutorado).
- VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. A Evolução do Pensamento Estratégico Naval Brasileiro. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1985.

FONTES HISTÓRICAS

- AZEVEDO, Antônio Mariano de. Relatório do Primeiro Tenente d'Armada Antônio Mariano de Azevedo sobre os exames de que foi incumbido no interior da província de São Paulo. Rio de Janeiro: Typ. De Peixoto, 1858.
- CÂMARA DOS DEPUTADOS. Coleção de Leis do Império 1858.
- _____. Discursos Parlamentares: José Antônio Saraiva. Brasília: Câmara dos Deputados, 1978.
- Instruções de Paulino Soares de Souza a José Pimenta Bueno para a missão diplomática na República do Paraguai. IHGB, VU 04, 40.
- Relatório de Antônio Mariano de Azevedo, Diretor do Estabelecimento Naval do Itapura, a Jesuíno Marcondes de Oliveira Sá, Ministro do Estado de Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, 30 de Janeiro de 1865. IHGB, Docs Navais, DL1202,155.
- Relatório de Antônio Mariano de Azevedo, Diretor do Estabelecimento Naval do Itapura1 de Maio de 1867. IHGB, Docs Navais, DL1213,121.
- Relatório do Ministério dos Negócios Estrangeiros apresentados à Assembleia-Geral Legislativa, em 1852. CENTER FOR RESEARCH LIBRARIES. Disponível em: <http://brazil.crl.edu>
- Relatório do Ministério dos Negócios Estrangeiros apresentados à Assembleia-Geral Legislativa, em 1857. CENTER FOR RESEARCH LIBRARIES. Disponível em: <http://brazil.crl.edu>