

# A navegação do Rio Doce: 1800-1850

## Haruf Salmen Espindola

*Licenciado em História pela UFMG, mestre em História Política pela Universidade de Brasília e doutor em História Econômica pela Universidade de São Paulo. Desde 1987, é professor e coordenador do Núcleo de Estudos Históricos e Territoriais e líder do grupo de pesquisa História, Sociedade e Ambiente da Universidade Vale do Rio Doce – Univale. É conhecido pela sua atuação nas questões regionais e na divulgação da história da região do Rio Doce. Publicou o livro Sertão do Rio Doce, pela editora EDUSC, de Bauru, em parceria com a Editora da Univale e o Instituto Terra. Também é de sua autoria o livro Ciência, Capitalismo e Globalização, publicado pela Editora FTD.*

### RESUMO

O Rio Doce é um dos principais rios do Sudeste do Brasil. Em 1800, a Coroa Portuguesa aboliu as proibições de navegação desse rio, anteriormente impostas para evitar os extravios do ouro. O controle do território pelas divisões militares e o esforço para efetivar a navegação são reconstruídos com base em fontes primárias militares e administrativas do governo de Minas Gerais, do Ministério da Guerra e dos Negócios Estrangeiros, da Junta Militar de Conquista; das divisões militares, entre outros. A guerra ofensiva aos índios e o uso de força militar para se obter o controle do território constitui momento particular na história da colonização portuguesa. Entre 1800 e 1850, os esforços oficiais se concentraram na viabilização da navegação do Rio Doce. Nesse período, se intensificaram os confrontos entre interesses nacionais e ingleses e acirraram-se as lutas políticas.

PALAVRAS-CHAVE: RIO DOCE; NAVEGAÇÃO FLUVIAL; INTERESSES INGLESES.

### ABSTRACT

Doce River is one of the main rivers of Southeast Brazil. In 1800, the Portuguese crown allowed the navigation along the river, previously forbidden to avoid golden robbery. The territorial control by Portuguese military divisions and the efforts to make the navigation possible is reconstructed here based on documents from military and administrative sources of the government of Minas Gerais, War and Foreign Affairs Ministry, the Military Joint of Conquer and military divisions, among others. The offensive war against the natives applying military force to get control over the local territory was a particular moment of the Portuguese colonization in Brazil. Between 1800 and 1850 the Portuguese has concentrated their official efforts to make possible the navigation along the Doce River. At the same time the conflicts of national interests against the British became more intensive.

KEYWORDS: RIVER DOCE; FLUVIAL NAVIGATION; BRITISH INTERESTS.

## *Navegador 5* – A Navegação do Rio Doce: 1800-1850

O Rio Doce já havia sido navegado por 26 exploradores ou aventureiros, desde Sebastião Fernandes Tourinho (1572/73), quando se expediu a Carta Régia de 13 de maio de 1808, declarando guerra aos botocudos e determinando medidas para sua navegação.<sup>1</sup> Desde as primeiras expedições em busca da Serra das Esmeraldas, o território de floresta povoou o imaginário dos luso-brasileiros.<sup>2</sup> No século do ouro, a política oficial foi de severas restrições, mandando punir quem se estabelecesse na região, e, especificamente, proibiu a navegação dos Rios Doce e Cuieté.<sup>3</sup>

Com o declínio da mineração, a política de restrição começou a mudar, como cons-

ta no comunicado de 1786, ao capitão-mor do Espírito Santo, informando que o vice-rei não via inconveniente em serem ocupadas as terras do Rio Doce. Foram autorizadas a concessão de sesmarias e a entrada de qualquer um que quisesse ir para aqueles sertões. Entretanto, essa autorização não suspendeu os atos proibitivos sobre a navegação do Rio Doce para se evitar os extravios do ouro e diamantes.<sup>4</sup>

A abertura do Rio Doce à livre navegação somente foi autorizada no final do século XVIII, quando da nomeação de Antônio Pires da Silva Pontes para o governo da Capitania do Espírito Santo (1800-1804)<sup>5</sup>, que recebeu ordens expressas para esse fim.<sup>6</sup>

<sup>1</sup> Cf. Carta Régia de 13 de maio de 1808. In.: Manuela Carneiro da Cunha. *Legislação Indigenista do Século XIX: uma compilação: 1808-1889*. São Paulo: Edusp; Comissão Pró-Índio de São Paulo, 1992.

<sup>2</sup> Cf. Exploradores do Rio Doce. Artigo de Nelson de Senna, publicado no jornal *Minas Gerais*, nº 16, de 19 de janeiro de 1905. AN., AP-5, Cx. 1, Pacote 2. Alguns autores citam a data de 1571 ou 1573. Estiveram no sertão do Rio Doce Francisco Bruza de Pinesa e jesuíta Padre João de Azpelcueta Navarro (1554); Martins Carvalho (1567 ou 1568); Sebastião Fernandes Tourinho (1571 ou 1572); Antônio Dias Adorão (1574); Diogo Martins Cão (?); Francisco de Proença (1596-1599); Capitão Marcos de Azevedo Coutinho (1612?); Padre Ignacio de Serqueira, André do Banho e outros jesuítas (1634); Antônio e Domingos de Azevedo (filhos de Marcos de Azevedo) (1647); O Mestre de Campo João Corrêa de Sá (1667); Agostinho Barbalho Bezerra e o Licenciado Clemente Martins de Mattos (1666 ou 1667); Fernão Dias Paes e seus companheiros Mathias Cardoso de Almeida e Garcia Rodrigues Paes (1674-1681); Antônio Rodrigues Arzão e seu cunhado Bartholomeu Bueno de Siqueira (1693-1696); Antônio Correia da Veiga (1704); Garcia Rodrigues Paes, filho de Fernão Dias, chefe da 2ª expedição à Serra das Esmeraldas, (1711); Mestre de Campo Lucas de Freitas de Azevedo (1717-1718); Mestre de Campo Mathias Barbosa da Silva (1734); Mestres de Campo Francisco de Mello Coutinho Soto Maior e João da Silva Guimarães (1730-1735); João de Azevedo Leme e o Licenciado Domingos de Magalhães Peçanha (1758); Dom Antônio de Noronha, Governador de Minas Gerais, (1779); Dom Rodrigo José de Menezes, Governador de Minas Gerais (1881); O Coronel José Joaquim de Siqueira e Almeida (1781); O Padre João Pedro de Almeida (1790); O Tenente-Coronel de Milícia João Baptista dos Santos Araújo esteve no Rio Doce representando o Governador de Minas Dom Bernardo de Lorena (1800); Antônio Pires da Silva Pontes, Governador do Espírito Santo (1800); Thomas Lindley, viajante inglês (1802-03).

<sup>3</sup> Foram sete atos régios, entre 1725 e 1758, proibindo a abertura de caminhos e a navegação fluvial para evitar o extravio de ouro e diamante. Cf. Cópia da Ordem do Real Erário, de 18 de novembro de 1773, extraída de *Efemérides Mineira*, IX, pp. 227-228. In. Fundo Família Lobo Leite Pereira, Arquivo Nacional, AP-5, Cx. 1, Pacote 2; Os sete atos régios são mencionados por José Pedro Xavier da Veiga. *Efemérides Mineira (1664 – 1897)*. Ouro Preto: Imprensa Oficial, 1897. IV, 32; veja também, José Teixeira de Oliveira. *História do Estado do Espírito Santo*. Ed. cit., p. 244.

<sup>4</sup> Cf. Ofício de Dom Rodrigo José de Menezes, de 22 de novembro de 1786. Manuscritos da Biblioteca Nacional (BN), cota I-35, 1, 16; Apud, José Teixeira de Oliveira. *História do Estado do Espírito Santo*. 2º ed., Vitória, IBGE, 1975, p. 240. Dom Rodrigo José de Menezes foi governador de Minas Gerais no período de 1780-1783.

<sup>5</sup> DECRETO de 11 de novembro de 1797, Lisboa, do Príncipe Regente D. João, concedendo nomeação ao Capitão-de-Fragata, Antônio Pires da Silva Pontes para o cargo de Governador da Capitania do Espírito Santo. Arquivo Histórico Ultramarino (AHU) Espírito Santo, cx. 05 doc. 46; cf. <http://www.ape.es.gov.br/catalogo/cat-i-401-450.htm>

<sup>6</sup> OFÍCIO de 23 de abril de 1800, Espírito Santo, do [Governador da Capitania do Espírito Santo], Antônio Pires da Silva Pontes [Pais Leme e Camargo], ao [Governador da Capitania de Minas Gerais], Bernardo José da Silveira e Lorena, informando da franquia e abertura à navegação por águas até Minas Gerais, para assegurar o registro de ouro na Cachoeira das Escadinhas, no Rio Doce. AHU-Espírito Santo, cx. 06 doc. 15; cf. <http://www.ape.es.gov.br/catalogo/cat-i-401-450.htm>

Assim que assumiu o governo, estabeleceu um porto de canoas no Rio Doce, abaixo da cachoeira das Escadinhas, na barra do Rio Guandu, e instalou o Quartel de Souza. Também foram colocados mais dois quartéis: um na boca mais boreal da Lagoa de Juparanã, o Quartel de Coutins (Linhares), e outro na barra do Rio Doce, o Quartel de Regência Augusta.<sup>7</sup> Em outubro de 1800, Silva Pontes assinou com o Tenente-Coronel João Batista dos Santos Araújo, representante do Governador de Minas Gerais, Bernardo José Lorena, os autos de demarcação dos limites entre as duas capitanias.<sup>8</sup> Do lado de Minas Gerais, acima da Cachoeira da Escadinha, onde o Rio Manhuaçu faz barra, foram instalados o posto fiscal (registro) e o Quartel de Lorena.

Em 1801, o governador de Minas Gerais expediu comunicado para todos os distritos da capitania sobre a franquia da navegação do Rio Doce e a existência do registro. Entretanto, não apareceram os comerciantes e fazendeiros tão esperados. Antes de completar um ano de existência, o Quartel de Coutins foi queimado e as habitações destruídas pelos botocudos, que mataram um soldado e puseram os demais para correr.<sup>9</sup> Em 1802, Silva Pontes escreveu sua *Pré-memória sobre a Capitania do Espírito Santo e objetos do Rio Doce*, onde expõe suas idéias sobre as oportunidades oferecidas pela região e as vantagens da navegação fluvial, a partir da seguinte questão: “Achando-se franqueada a navegação do Rio Doce, de cuja

impossibilidade se tinha formado uma opinião constante nesta Província e dela para a Bahia”, por que ela “continua de presente em langor sobre os efetivos benefícios?”<sup>10</sup> As razões encontradas por Silva Pontes para explicar o langor da navegação fluvial foram o desinteresse dos espírito-santenses e as matas infestadas por “gentio inimigo”.

A construção de canais fluviais como via de transporte de carga e passageiros foi anterior a era das ferrovias e marca o período inicial do capitalismo na Grã-Bretanha, França e Estados Unidos.<sup>11</sup> Para Silva Pontes, o Rio Doce oferecia as condições para se tornar um canal que traria as vantagens econômicas de reduzir o preço dos fretes e diminuir o tempo de transporte em quatro ou três dias até o porto de mar, dando à Minas Gerais acesso direto ao mercado mundial. Depois de mostrar as vantagens da cidade de Vitória tornar-se uma praça de comércio de importação e exportação para a Europa e para os portos do Norte do Brasil, como Pará e Maranhão, conclui que para a colonização do sertão e a transformação do Rio Doce em canal nada mais era preciso do que dar as ordens para isso.<sup>12</sup>

Este não era o ponto de vista do almoxarife da Real Fazenda, em Vitória. Em 1805, encaminhou à Coroa representação com a denúncia de que se faziam “grossas despesas” no Rio Doce sem que fossem de qualquer utilidade para o público e o Estado, mas somente servindo de enriquecimento ilícito para alguns especuladores que faziam “uma

<sup>7</sup> OFÍCIO de setembro de 1800, Porto de Sousa, do [Governador da Capitania do Espírito Santo], Antônio Pires da Silva Pontes [Pais] Leme e [Camargo], ao [Secretário de Estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho, [Conde de Linhares], informando da grande obra de comunicação das Minas Gerais pelo Porto do Sousa nas águas do Rio Doce. AHU-Espírito Santo, cx. 06 doc. 21 A. Cf. <http://www.ape.es.gov.br/catalogo/cat-i-401-450.htm>

<sup>8</sup> Cf. Autos de demarcação dos limites. RIHGB, XIX, 193.

<sup>9</sup> Cf. José Teixeira de Oliveira. *História do Estado do Espírito Santo*. 2ed. Vitória: IBGE, 1975. (1ªed, 1951). p. 246.

<sup>10</sup> Cf. Antônio Pires da Silva Pontes. *Pré-memória sobre a Capitania do Espírito Santo e objetos do Rio Doce. Vila da Vitória, vinte e cinco de agosto de 1802*. Apud. José Teixeira de Oliveira. *História do Estado do Espírito Santo*. Ed. cit., p. 264-265.

<sup>11</sup> Cf. Eric J. Hobsbawm. *A era das revoluções. 1789-1848*. 2 ed., Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

<sup>12</sup> Cf. Antônio Pires da Silva Pontes. Op. cit., p. 265.

## *Navegador 5* – A Navegação do Rio Doce: 1800-1850

escandalosa negociação de sal”.<sup>13</sup> A Coroa determinou aos governadores de Minas Gerais e da Bahia verificarem se realmente compensaria fazer mais despesas, se haveria retorno para as despesas feitas e se a navegação seria fácil e segura, em proveito da exportação de Minas e Espírito Santo, principalmente de metais menos preciosos como o ferro.

O governador de Minas colocou três ordens de embarços: a insalubridade, os índios e as cachoeiras.<sup>14</sup> Ele informa que nos quatro anos iniciais, os resultados foram os piores possíveis: para uma arrecadação de 418\$555 se gastou com a implantação e manutenção do registro e dos quartéis o total de 10:972\$804.<sup>15</sup> O Governador-Geral da Bahia, Conde da Ponte, informou que o grosso das despesas era com os destacamentos “para defender os casais de lavradores dos insultos do gentio botocudo, a mais indomável nação daquela espécie, e evitar os extravios”, afirmou que era “muito insignificante, não excedendo a quantia de 2:041\$680, incluindo vencimento dos pedestres”.<sup>16</sup> Entretanto, na opinião dos dois governadores, era possível efetivar a navegação e para o futuro as perspectivas eram vantajosas. Eles sugerem que a navegação comece modesta e, aos poucos, receba melhorias constantes até criar um sistema de comunicação fluvial. O Conde da Ponte foi realista quanto à dificuldade para a navegação: “a navegação do rio não tem a suavidade ou simples embarço moral como se tem proposto, tem dificuldades físicas, que se podem adoçar, e não destruir totalmente”.

Para ambos os governadores, primeiro era preciso eliminar o obstáculo indígena e promover a ocupação das margens porque, ao se tornarem povoados, a navegação do Rio Doce encontraria meios de se efetivar, porque os habitantes poderiam oferecer serviços de bestas, carretas e mão-de-obra para as embarcações. A Carta Régia de 13 de maio de 1808 foi concebida nessa linha, contemplando os objetivos de submeter os índios botocudos, conquistar o território e franquear a navegação do rio. O Príncipe Regente D. João determinou a criação de seis divisões militares, denominadas cada uma de Divisão Militar do Rio Doce (DMRD). O governo deu ordens para as divisões instalarem quartéis nas margens dos rios, junto às cachoeiras, com o objetivo de dar segurança à navegação, combater os índios e promover o povoamento.

Os governos das Capitanias de Minas e do Espírito Santo divulgaram amplamente os benefícios e privilégios oferecidos aos que fossem povoar e/ou comercializar pelo Rio Doce. Os mineiros animados com as novas medidas atenderam ao chamado, mas logo desistiram, pois não encontraram demanda para seus produtos nem mercadorias para comprar. O intercâmbio continuou restrito ao pequeno comércio de sal e, como em 1800, também não apareceram os negociantes, madeireiros e fabricantes de canoas.

Em 1810, uma nova Carta Régia foi destinada aos Governadores de Minas Gerais e do Espírito Santo, Francisco de Assis Mascarenhas e Manoel Vieira Ferraz de Albuquerque.

<sup>13</sup> Cf. Documentos da seção de Manuscritos da Biblioteca Nacional. Apud. José Teixeira de Oliveira. *História do Estado do Espírito Santo*. Ed. cit., p. 265.

<sup>14</sup> Pela primeira vez, aparece a questão da insalubridade do Rio Doce, porém esse fator ocupa lugar secundário nas considerações das autoridades e dos memorialistas que escrevem sobre o Rio Doce.

<sup>15</sup> Cf. Ofício do Governador de Minas Gerais, de 14 de setembro de 1807. Correspondência Província de Minas Gerais – 1768-1807, Códice 97, vol. 1, p. 173. Para comparar, o registro de Matias Barbosa, no Caminho Novo, próximo a Juiz de Fora, dava uma renda anual de 90 a 120 contos, veja, Saint-Hilaire. *Viagem pelas Províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*. Op. cit., p. 50.

<sup>16</sup> Cf. Eduardo de Castro e Almeida. Inventário dos Documentos Relativos ao Brasil Existentes no Arquivo de Marinha e Ultramar de Lisboa. Op. cit.; Apud. José Teixeira de Oliveira. *História do Estado do Espírito Santo*. Ed. cit., p. 386.

que Tovar, respectivamente.<sup>17</sup> O príncipe regente, depois de afirmar a importância dos canais para o comércio de “países interiores” com o resto do mundo, encarregou os governadores da missão de abrirem a navegação do Rio Doce, pela comunicação fácil que esta daria às comarcas de Vila Rica, Sabará e Serro Frio, até então impedidas de prosperar por não terem esse acesso aos portos de mar.<sup>18</sup> O Governador Manoel Tovar foi incumbido de explorar o referido rio, apontando-lhe “todas as dificuldades locais que se opunham a sua navegação e notasse o que julgasse mais essencial para evitarem semelhantes inconvenientes”. O objetivo era viabilizar a navegação para colocar cidades e vilas do centro do Brasil em comunicação “com os portos de todos os impérios e reinos do mundo”.

O Governador Manoel Tovar expôs o resultado do seu trabalho na memória intitulada *Sobre a navegação importantíssima do Rio Doce*.<sup>19</sup> Ele conclui que não seria conveniência a destruição dos obstáculos naturais que começavam depois do Porto de Souza e embarçavam a livre navegação. Até àquele local, na divisa das duas capitanias, era possível navegar com barcaças que podiam levar até 1000 arrobas. As corredeiras das Escadinhas, numa extensão de duas léguas e meia, não poderiam ser eliminadas nem se poderia abrir canal pela lateral, mesmo pelo “*mais hábil hidráulico*”, porque os diques seriam destruídos pelo peso e velocidade das

águas, que se elevavam a mais de seis metros nas grandes cheias.<sup>20</sup> Em sua opinião, Escadinhas somente seriam obstáculos se todo o rio fosse navegável, mas como a parte mineira somente o era por meio de canoas, a necessidade de baldeação favoreceria o desenvolvimento do comércio, agricultura e mineração, bem como aumentaria o povoamento e forçaria a “extinção dos índios”.

Manoel Tovar estimou a viagem da barra do Rio Doce até o Porto das Canoas, no Rio Piracicaba, abaixo de Antônio Dias, entre 16 e 17 dias e meio de navegação, sem contar o tempo gasto para contornar por terra as Cachoeiras das Escadinhas. Em sua opinião, o Rio Santo Antônio iria ligar parte das Comarcas de Sabará e Serro Frio ao Rio Doce e o Rio Suaçuí Grande iria possibilitar à Minas Novas exportar seus “belos algodões por muito menos preço do que hoje se exportam, como todos os mais gêneros de exportação, recebendo em troca, e a melhor mercado os gêneros de consumo”.<sup>21</sup> Ele finaliza com a defesa das vantagens da navegação fluvial se comparada ao transporte por bestas pelo Caminho Novo, destinado ao Rio de Janeiro:

“Desta maneira, não só a navegação do Rio Doce, e de todos aqueles que o enriquecem, terão um rápido aumento, como o comércio, agricultura e mineração de todas as comarcas do interior do Brasil; pois é bem sensível a grande diferença de despesas, que hoje se faz, na importação de todos os gêneros, àquela que

<sup>17</sup> Cf. Carta Régia de 16 de agosto de 1810. AN., AP-5, Cx. 1, Pacote 2.

<sup>18</sup> O príncipe regente mandou contornar as cachoeiras com caminhos laterais, construir canais onde o rio desse grande volta para encurtar as distâncias; criar e animar os estabelecimentos de canoas nos diversos lugares mais cômodos ao comércio; abrir estradas até onde o transporte pudesse continuar pelo rio; promover a navegação dos afluentes; ligar as estradas e o os rios navegáveis por caminhos vicinais; entre outras medidas que dessem passagem aos gêneros e produtos tanto para a comarca de Vila Rica, como para as de Sabará e Serro Frio. Por fim, a Carta Régia de 1810 mandou que os governadores se entendessem em tudo e evitassem conflitos nos limites entre as duas capitanias.

<sup>19</sup> Cf. Informação de Manoel Vieira de Albuquerque Tovar sobre a navegação do Rio doce. Rio de Janeiro: *RIHGB*, v. i, 1839, p. 173-178 (original: Biblioteca Nacional, Cod. CCCXCVII (18-49 / 3ff.).

<sup>20</sup> A CEMIG (Companhia Energética de Minas Gerais) construiu no local a Usina Hidrelétrica de Aimorés – UHA. O Rio Doce foi represado na altura da Pedra Lorena, pouco antes da foz do Rio Manhuaçu, e foi todo desviado por um canal lateral na margem esquerda, que inicia pouco acima das Escadinhas.

<sup>21</sup> Cf. Manoel Vieira de Albuquerque Tovar. Op. cit. Esta mesma recomendação foi dada por Saint-Hilaire, também se referindo à exportação do algodão. Cf. Augusto de Saint-Hilaire. *Viagens pelas Províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*. Ed. cit., p.178.

## *Navegador 5* – A Navegação do Rio Doce: 1800-1850

se fará pelo Rio Doce. Uma canoa conduz a carga de 10 a 11 bestas, e custa 16\$000 a 18\$ mil réis, não fazendo diariamente despesa alguma; e uma besta custando 40\$000 a 50\$ mil réis, fará despesa diária de milho, forragem, aparelhos, etc.; crescendo, que uma canoa dura muitos anos, e as bestas morrem e adoecem como muita facilidade nas grandes e dificultosas viagens.<sup>22</sup>

Várias das recomendações indicadas por Manoel Tavor foram adotadas pelo governador de Minas Gerais.<sup>23</sup> Em 1811, canoas militares transportavam pelo Rio Doce mantimentos, armamentos, munições, correspondência, soldo para os quartéis, além de conduzirem degredados para os presídios, tais como Cuité e Peçanha, patrulharem o rio e conduzirem tropas para combater os índios. No Espírito Santo, comboios de canoas com suprimentos, principalmente a farinha de mandioca, tinham que ser enviados regularmente aos três quartéis, porque eles estavam proibidos de plantar mandioca e produzir farinha para não atrair ataques dos índios. As canoas de comércio, como eram denominadas as embarcações de particulares, se restringiam ao comércio de sal, cuja venda foi declarada livre, em 1807.<sup>24</sup>

Para Wilhelm Ludwig von Eschwege, conhecido por Barão de Eschwege, somente o

comércio de sal justificava a subida de embarcações particulares do Espírito Santo para Minas Gerais, com extrema dificuldade, “sendo as canoas e a carga postas em terra vinte e três vezes a fim de contornar as cachoeiras, e sofrendo a gente da expedição os ferozes ataques dos botocudos”. No início, as canoas desciam com algum algodão, mas os perigos e custos não compensaram.<sup>25</sup> O Conde de Linhares recebeu de Francisco Manuel da Cunha uma memória que denunciava que não ocorrera avanço na navegação do Rio Doce e que o corte e exportação da madeira perderam o impulso inicial e a atividade madeireira ficou reduzida a um pequeno engenho de serrar. Resumiu a situação da região do Rio Doce da seguinte forma: “viviam como esquecido e sepultado no meio de tribos botocuda e manaxó”.<sup>26</sup>

Em 1818, Saint-Hilaire conheceu de perto o Rio Doce, até Linhares, aonde chegou em 22 de outubro, conduzido em pirogas pelos soldados pedestres do Quartel de Regência Augusta.<sup>27</sup> Antes de sua partida, ele estava temeroso: “não posso pensar nessa viagem sem estremecer”. O governador tentou convencê-lo de desistir da viagem, apresentando “sob as cores mais sombrias a região deserta”, e não cansou de preveni-lo “contra a insalubridade das margens do Rio Doce”.

<sup>22</sup> Cf. Cf. Manoel Vieira de Albuquerque Tovar. Op. cit.

<sup>23</sup> Cf. Correspondências de Marlière. *RAPM*, Belo Horizonte, v. 12, 1907, p. 554-7; Idem, p. 573-4.

<sup>24</sup> Cf. Decisão de 30 de janeiro de 1810, determinou que a Junta Administrativa dos novos impostos pusesse em execução o que foi determinado em 14 de janeiro de 1807, sobre deixar livre a cada proprietário a venda do sal, verificando a bordo das embarcações que trouxeram sal, para que se cobrasse os impostos devidos. In.: Coleção de Leis do Brasil. Arquivo Nacional.

<sup>25</sup> Cf. Oliveira Lima. *D. João VI no Brasil*. 2 ed. Rio de Janeiro: José Olímpio, 1945, v. II, p. 786. Apud. José Teixeira de Oliveira. *História do Estado do Espírito Santo*. Ed. cit., p. 263-264. O Barão de Eschwege (1777-1855), engenheiro e mineralogista alemão, serviu como tenente-coronel de Portugal, companheiro de estudos do viajante Langsdorff, foi mandado para Minas Gerais, onde realizou diversos trabalhos, incluindo o início da atividade metalúrgica com aplicação de conhecimentos técnicos. Escreveu as obras: *Pluto Brasiliensis* (1833) e *Diário de uma viagem do Rio de Janeiro a Vila Rica na Capitania de Minas Gerais no ano de 1811*.

<sup>26</sup> Cf. Francisco Manuel da Cunha. *Memória Sobre a Navegação do Rio Doce, apresentada por... ao Conde de Linhares*. In. Publicações do Arquivo Público Nacional, IV, Rio de Janeiro: 1903.

<sup>27</sup> No seu relato das *Viagens pelo distrito dos diamantes e litoral do Brasil*, publicado em Paris, no ano de 1833, encontram-se suas observações sobre a Província do Espírito Santo e o Rio Doce. A Editora Nacional, publicou em 1936, a parte final, 2º tomo, onde descrevem a viagem pelo Espírito Santo, com o título *Segunda viagem ao interior do Brasil*, como parte da Coleção Brasileira, volume 72. A Editora Itatiaia, em conjunto com a Editora da Universidade de São Paulo, em 1974, publicou outra tradução do mesmo texto com o título *Viagem ao Espírito Santo e Rio Doce*.

São palavras do governador: "O Rio Doce é um inferno".<sup>28</sup> Para Saint-Hilaire, a navegação seria dificultada pelos rochedos no meio do rio, corredeiras e cachoeiras, mas os índios não eram mais problemas, graças aos "cuidados do generoso Marlière", comandante das divisões militares do Rio Doce.<sup>29</sup> Pela primeira vez, aponta-se claramente o problema da insalubridade do Rio Doce:

"Mas, existe um perigo que só numerosos desbravamentos poderiam dominar ou diminuir e que, portanto, subsistirá muito tempo: é a insalubridade de várias regiões vizinhas do rio. Essa insalubridade é causada não só por suas águas como pelas de seus afluentes, que, na estações de chuva, transbordam do leito, formando poças e infectando o ar com vapores perigosos. Raramente os que descem e sobem o Rio Doce não são atingidos por febres malignas ou intermitentes e estas podem deixar sinais duradouros, pois Manuel José Pires da Silva, que tive a felicidade de encontrar em Minas Gerais, se ressentia, ainda em 1818, de um doença que havia contraído 8 ou 10 anos antes, ao descer o Rio Doce, sob o governo de seu tio, Antônio Pires da Silva Pontes Leme."<sup>30</sup>

Em Minas Gerais, com a nomeação de Guido Thomaz Marlière para o comando das Divisões Militares do Rio Doce, em 1818, e com as mudanças na estratégia e posicionamento tático das divisões, o governo procurou acelerar a ocupação do sertão e efetivar a navegação do rio. Em 1818, a Junta Militar de Conquista, Civilização dos Índios, Colonização e Navegação do Rio Doce, que centralizava todas as deliberações, mandou edificar diversos quartéis ao longo do rio e de seus afluentes principais, bem como determinou que os praças das divisões pres-

tassem todo auxílio aos povoadores e canoeiros, sob pena de castigos corporais.<sup>31</sup>

O Quartel de Mombaça (4ª DMRD) tinha a incumbência específica de patrulhar o rio na direção do Quartel de Belém e, principalmente, rio acima, até a barra do Rio Casca, porque era nesse trecho que os índios botocudos atravessavam o rio para atacar os colonos de São Domingos do Prata. O Quartel de Baguari (1ª DMRD) patrulharia o curso do rio até o Quartel da Cachoeira Escura e, a jusante, até o primeiro Quartel da 6ª DMRD, abaixo da barra do Suaçuí Pequeno, na Cachoeira de Figueira.<sup>32</sup> As margens do Rio Doce ficaram guarnecidas por 203 divisionários, da barra do Rio da Casca até a Cachoeira das Escadinhas, onde ficava o Quartel de Lorena, da 6ª DMRD. A 3ª DMRD formou uma linha de cooperação, controlando os afluentes do lado direito, enquanto a 5ª DMRD controlava os afluentes da margem esquerda, somando, todas as cinco divisões, 358 homens.

Este novo desenho estratégico foi montado entre 1818 e 1822, sem que os acontecimentos políticos da Independência provocassem qualquer alteração nos rumos idealizados pela Junta Militar. Em maio de 1823, foram aprovadas pelo Império as propostas de Marlière para proteger melhor a navegação, acelerar o processo de atração dos índios botocudos e "franquear aos povos maior extensão de terrenos". Os comandantes das divisões ficaram incumbidos de mapear toda a sua área de atuação, fazendo periodicamente a lista dos colonos de sua circunscrição militar. A 2ª DMRD, retirada da região do Rio Pomba (afluente do Paraíba do Sul), foi reunida à 4ª DMRD, com a missão

<sup>28</sup> Cf. Augusto de Saint-Hilaire. *Viagem ao Espírito Santo e Rio Doce*. Ed. cit., p. 41 e 78.

<sup>29</sup> Guido Thomaz Marlière, militar francês, que depois de desertar do exército de Napoleão Bonaparte, foi servir no Exército português e, com o traslado da Corte para o Rio de Janeiro, veio com o príncipe regente. Depois de dois anos, foi transferido para a tropa de linha de Minas Gerais. Em 1818 assumiu o comando das divisões militares do Rio Doce.

<sup>30</sup> Cf. Idem., p. 86.

<sup>31</sup> Cf. ofícios de Marlière, de 28 de setembro de 1824 e de 30 de setembro de 1824. Idem., p. 494.

<sup>32</sup> Cf. Instruções da Junta Militar, de 9 de setembro de 1818, *RAPM*, Belo Horizonte, v. 10, 1905, p. 408-410.

## *Navegador 5* – A Navegação do Rio Doce: 1800-1850

de cuidar de um grande aldeamento de índios botocudos, colocado estrategicamente junto ao ribeirão Sacramento Grande, a três léguas de sua barra no Rio Doce.<sup>33</sup> Este aldeamento tornou-se ponto terminal das rotas migratórias dos botocudos da margem meridional, evitando, com essa medida, as incursões para o outro lado deste rio, em território povoado. Em 1824, todo o sertão meridional até às margens do Rio Doce estava sob o controle das divisões militares, sem que os índios (Botocudo e Puri) representassem qualquer ameaça à presença brasileira.

### **INTERESSES ESTRANGEIROS: ESPECULAÇÃO E LUTA POLÍTICA**

Em 1819, Francisco Joaquim da Silva obteve a aprovação do estatuto para uma Sociedade de Agricultura, Comércio e Navegação do Rio Doce, depois da proposta ter sido apreciada pelo Governador mineiro, Dom Manuel de Portugal e Castro. A solicitação não deixa dúvida de que os estudos de Silva Pontes e Manoel Tovar formaram a base da qual se serviram os idealizadores da empresa proposta. Para o governo de Minas Gerais, o estatuto era muito acertado e, se fosse executado, sem dúvida seria “o meio mais apropositado para se levar ao fim uma obra da qual se podem tirar incalculáveis vantagens” as comarcas do Serro Frio, Sabará e Ouro Preto.<sup>34</sup>

No estatuto aprovado por provisão da Real Junta do Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação, de 15 de dezembro de 1819, estão todas as expectativas exageradas acerca do Rio Doce, especialmente so-

bre o povoamento e ocupação agrícola de seus “vastos e fertilíssimos terrenos”, a superestimação do potencial navegável dos afluentes e a subestimação das dificuldades para eliminar os estorvos que impediam a navegação franca do referido rio.<sup>35</sup> A Sociedade obteve o privilégio pelo prazo de 20 anos, incluindo todos os benefícios oferecidos pelas cartas régias de 1808 e 1816<sup>36</sup> e a concessão de oito sesmarias de uma légua quadrada cada uma.

O projeto apresentado era muito atraente porque prometia ligar a capital político-administrativa (Vila Rica) e a sede do bispado (Mariana) diretamente com o mar. Entretanto, a perspectiva para que a navegação se efetivasse e se tornasse o bom negócio era mínima, tendo em vista a inexistência de culturas de exportação. O projeto exigiria grandes investimentos de capitais para superar os obstáculos sócio-ambientais (falta de mão-de-obra, vazio demográfico, cachoeiras, corredeiras e insalubridade) e a ausência de demanda. Em 1824, o comandante-geral das Divisões Militares do Rio Doce, Guido Marlière, escreveu que a Sociedade simplesmente não existia e, na sua opinião, nunca viria a existir, pois não havia comércio que a justificasse, e os poucos canoieiros que se aventuravam naquelas águas somente encontravam o sal para comprar em Linhares e, no máximo, conseguiam vender algum fumo.<sup>37</sup>

Em 1824, os brasileiros detentores do controle da Sociedade se associaram com capitalistas ingleses para criar a Companhia Brasileira do Rio Doce. O principal acionista, José Alexandre Carneiro Leão, alegou a insuficiên-

<sup>33</sup> Cf. Aviso de 25 de maio de 1823, ao governador das armas, In.: Idem., p. 448-49.

<sup>34</sup> Cf. *RAPM*, Belo Horizonte, v. 9, 1904, p. 578-579.

<sup>35</sup> Cf. Estatuto da Sociedade de Agricultura, Comércio e Navegação do Rio Doce. In.: Coleções de Leis do Brasil. Decisões. N. 55 – Reino – Provisão da Real Junta do Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação, de 15 de dezembro de 1819. AN., Sala de Consulta.

<sup>36</sup> Cf. Carta Régia de 13 de maio de 1808. In.: Manuela Carneiro da Cunha. Op. Cit., p. 57-60; Carta Régia de 4 de dezembro de 1816. AN., *Cartas de Lei, Alvarás, Decretos e Cartas Régias*. Rio de Janeiro: Imprensa Oficial, s/d, p. 87-89. O governador do Espírito Santo recebeu carta régia, com a mesma data, contendo poucas diferenças.

<sup>37</sup> Cf. Ofício de 1824, *RAPM*, Belo Horizonte, v. 10, 1905, p. 520-521.



cia dos capitais nacionais para solicitar a abertura para o capital externo, sem o qual não seria possível remover os obstáculos encontrados para executar os estatutos de 1819. Em maio de 1825, conseguiu aprovar novos estatutos com modificações substanciais em relação ao de 1819, incluindo mudança do nome, com o acréscimo do termo mineração depois da palavra comércio.<sup>38</sup> Estava no auge a entrada de companhias inglesas de mineração para explorar o ouro de Minas Gerais.<sup>39</sup> Somando-se a isso, havia a fama de que o Rio Doce guardava enormes riquezas minerais.

A companhia anglo-brasileira prometia realizar a navegação do Rio Doce, entre a foz do rio e as Cachoeiras das Escadinhas, com sumacas e navios maiores (patachos).<sup>40</sup> Nas Escadinhas, colocariam armazéns para depósito de artigos que comercializaria para Minas, tais como sal, vinho, baetas, louça, vidro, ferragem, farinha de trigo, bacalhau, entre outros. Um outro armazém em Natividade e mais seis ou sete nos lugares onde existissem obstáculos naturais.<sup>41</sup> Para explorar a madeira, a companhia instalaria engenho de serrar, do mais moderno que existia na Europa, para atender os mercados da costa do Brasil até Montevidéu e Buenos Aires.<sup>42</sup> A maior modificação foi a obtenção do direito exclusivo de "empreender a extração do ouro, prata e quaisquer outros metais que se encontrarem no álveo do Rio

Doce, nas suas margens e vertentes, nos rios, ribeirão e córregos, e nos seus afluentes". Essa concessão foi o estopim para o debate parlamentar e a oposição do Conselho Provincial de Minas Gerais.

Saint-Hilaire atribuiu a concessão de 400 cartas de sesmarias "nos desertos do Rio Doce", em curto espaço de tempo, ao medo provocado pela criação da "sociedade anglo-brasileira". Esse número é bastante próximo do que foi obtido pela análise do *Catálogo de Sesmarias*, publicado pelo Arquivo Público Mineiro. Nele pode-se identificar 418 sesmarias distribuídas no sertão do Rio Doce, entre 1822 e 1832, sendo 315 doações em 1825 e 1826.<sup>43</sup> Em sua opinião, os mineiros ficaram enciumados por verem os estrangeiros despojá-los de suas riquezas: "os naturais se apressavam em evitá-los e se espalhavam nessas florestas imensas, apesar de povoadas apenas por botocudos".<sup>44</sup>

Em relação ao novo estatuto, o Presidente de Minas Gerais José Teixeira da Fonseca Vasconcelos (1824 a 1827), Barão de Caeté, encaminhou ao Imperador, em 20 de julho de 1825, o parecer contrário do Conselho Provincial de Minas Gerais, no qual a tese principal foi: "Quem principiou deve concluir a obra". O Conselho considerou que os estatutos "não podiam, em tempo algum, preencher os seus ostensivos fins". O decreto não determinava prazo nem impunha pena. No

<sup>38</sup> Cf. Decreto de 6 de maio de 1825, que dá novos Estatutos à Sociedade de Agricultura, Comércio, Mineração e Navegação do Rio Doce. In. Decretos, Cartas Imperiais e Alvarás. Arquivo Nacional.

<sup>39</sup> Cf. Douglas Cole Libby. *Transformação e trabalho em uma economia escravista: Minas Gerais no século XIX*. São Paulo: Brasiliense, 1988, p. 270.

<sup>40</sup> Sumaca é um antigo navio à vela, muito usado na costa do Brasil, de mastreação constituída de gurupês e dois mastros inteiriços: o de vante, que cruza duas vergas, e o de ré, que enverga vela latina. O patacho, parecido com a sumaca, porém é maior.

<sup>41</sup> Os locais propostos eram o porto de Natividade, em cima do Eme, na barra do Suaçuí Grande, Cachoeira do Baguari, na barra do Santo Antônio dos Ferros, na Cachoeira Escura e na barra do Piracicaba.

<sup>42</sup> Isso era atraente, pois os custos altos da madeira brasileira, por causa do método de extração, transporte e processamento, obrigavam a importação do produto dos portos africanos, americanos e suecos. Cf. Warren Dean. *A ferro e fogo. História e a devastação da Mata Atlântica brasileira*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996, p. 154.

<sup>43</sup> *Catálogo de Sesmarias*. *RAPM*, Ouro Preto, v. 27, 1988, 2 v. Cf. Haruf Salmen Espindola. *Sertão do Rio Doce*. Op. Cit., pp. 276-296.

<sup>44</sup> Cf. Auguste de Saint-Hilaire. *Viagem ao Espírito Santo e Rio Doce*. Op. Cit., p. 95.

final, pedia a revogação do decreto, “prejudicialíssimos ao Império em geral, e em particular a esta Província, injustos e absolutamente inúteis”.

Diogo Sturz, representante dos capitalistas de Londres, desencadeou uma contra-ofensiva para contornar as resistências. Buscou convencer de que não haveria prejuízo com a transferência do controle para os sócios ingleses, considerando impossível que os mineiros, que tanto subscreveram no ano de 1819, não tivessem o mesmo interesse de antes.<sup>45</sup> O objetivo de Sturz era conseguir que fazendeiros influentes das regiões de Mariana, Ouro Preto, Tejuco, Serro Frio, Ferros, Suaçuí Grande e Piracicaba encabeçassem as listas de subscrições. Das outras regiões, particularmente São João e São José del-Rei, Barbacena e Queluz não esperava contribuição, porque eles não teriam interesse no negócio, pois perderiam muito da importância que possuíam no comércio entre Minas e o Rio de Janeiro. Para Sturz, somente os ignorantes podiam desacreditar no que estava planejado para o Rio Doce:

“Parece incrível isto a quem não tem testemunhado os imensos efeitos dos canais da Inglaterra, Holanda e Estados Unidos, e aqui temos bem se pode dizer um canal natural ainda não aproveitado, e trata-se aqui de quase o frete inteiro de uma Província rica, populosa e industrializada no que a hora (sic) se estão repartindo alguns mil homens com alguns 20.000 animais em estradas ruins muitas vezes impossíveis e com mantimentos caros por causa do mal estado dos caminhos”<sup>46</sup>

O Conselho Provincial conseguiu do Imperador a revogação do decreto que aprovava o estatuto da Companhia Brasileira do Rio Doce.<sup>47</sup> Paralelamente à luta política, o governo provincial intensificou as ações para

garantir controle sobre o Sertão do Rio Doce, por meio das divisões militares. Foram expedidas diversas instruções para Marlière e liberados recursos para serem gastos com a segurança das canoas militares, para apoio às canoas de comércio e para equipar os portos de canoa.

### **A contra-ofensiva dos mineiros para realizar a navegação do Rio Doce**

O Imperador autorizou o presidente da Província de Minas Gerais a aumentar os gastos dos recursos da fazenda pública para efetivar a navegação do Rio Doce. Também nomeou o coronel do exército Julião Fernandes Leão para executar o projeto de navegação na Província do Espírito Santo.<sup>48</sup> Marlière recebeu instrução para prestar todo auxílio necessário ao colega capixaba e para implantar os estabelecimentos de baldeação do lado mineiro e gerenciar os recursos que seriam gastos.<sup>49</sup>

O Rio Doce era freqüentado pelas pirogas militares e pelas poucas canoas de comércio que iam buscar sal em Linhares, além das expedições e viajantes esporádicos. Em 1824, o Coronel Julião havia proposto um plano que previa a abertura de uma estrada margeando o rio, sob a justificativa de que iria facilitar a entrada de gado e o comércio. O Comandante Marlière foi contrário à abertura da estrada, pois considerou que seria no mínimo dispendioso, por causa das muitas serras e rochedos junto às suas margens, além da pouca utilidade econômica, pois Linhares somente tinha sal a oferecer e no máximo seus habitantes comprava algum fumo.<sup>50</sup> As estradas que haviam sido abertas uma década antes, pela 3ª DMRD, não tinham trânsito e foram cobertas pela mata.

<sup>45</sup> Cf. Correspondência de João Diogo Sturz Stockerx-change. *RAPM*, Belo Horizonte, v. 4, 1899, p. 793-801.

<sup>46</sup> Cf. Correspondência de João Diogo Sturz Stockerx-change. Op. cit. p. 799.

<sup>47</sup> Cf. jornal *O Universal* de Ouro Preto. In.: Arquivo Nacional. AP-5, Cx. 1, Pacote 2.

<sup>48</sup> Julião Fernandes Leão, em 1823, foi durante alguns meses o comandante militar da província, mas destituído depois de desentender-se com o ouvidor e liderar um levante contra a Junta de Governo Provisório.

<sup>49</sup> Cf. Ofício de Marlière, de 1ª de janeiro de 1826, *RAPM*, Belo Horizonte, v. 11, 1906, p. 121 e o Ofício do Barão de Caeté, de 31 de março de 1826, *RAPM*, Belo Horizonte, v. 11, 1906, p. 109.

<sup>50</sup> Cf. Ofício de Marlière, de 5 de outubro de 1824. *Idem.*, p. 520-1.

Marlière escreve:

"Farei observar à V. Ex.<sup>cia</sup> o ridículo da pretensão de meter gados desta para aquela província por semelhante estrada, aberta que fosse, sendo o Rio Doce deserto como é manifesto desde Antônio Dias Abaixo. Que há duas estradas que se dirigem desta a dita província, uma à Vila de Vitória e outra à Itapemirim, pela primeira já entrou gado; e se não entra mais é porque a deixaram entupir. Outrora tínhamos bastante gado no Cuieté, porém este mal chega para a sustentação dos muitos botocudos ali residentes."<sup>51</sup>

Marlière não deixou de cumprir as ordens recebidas e mandou o comandante da 6<sup>a</sup> DMRD prestar todo auxílio requerido pelo Coronel Julião, mas não deixou de comentar que fazia isso "para que não pareça, apesar destas verdades, repugnância minha em dar cumprimento às Imperiais Ordens". Em sua opinião, o dinheiro seria melhor empregado se fosse investido na criação dos estabelecimentos junto às cachoeiras, colocando-se máquinas para varar as embarcações com facilidade e fazendo-se plantações.

Neste contexto de embate político entre os mineiros e os concessionários da companhia anglo-brasileira, Marlière escreveu ao editor do jornal *Universal*, de Ouro Preto, apresentando suas idéias sobre a abertura da navegação do Rio Doce. Ele informa que toda costa norte é muito mais baixa do que a meridional e, portanto, por ela devem dirigir-se todas as operações para facilitar e promover a navegação e o comércio. Em

seguida apresenta seu plano:

"Que nos custará pois estabelecer em cada cachoeira um caminho lateral ao rio, com carro e bois, para varar as cargas e deixar descer e subir pelos canais as canoas aliviadas. Bem pouco, pois como disse, o terreno o permite. A mesma margem norte, desde o Rio de Santo Antônio até as Escadinhas, está ocupada, nesta data, por 91 sesmarias, muitos ricos, poucos pobres, abrindo cada um a sua meia légua pouco restará que fazer, e verão o aumento rápido da navegação e comércio; levantando estes obstáculos, que não são nada; e muito melhor achando os navegantes, mantimentos e socorro em cada fazenda, cousa que até hoje não ouve: porque ousou dizer, que mais canoeiros morreram de fome, e suas consequências, que nas águas e das flechas dos índios."<sup>52</sup>

Marlière correspondia plenamente à expectativa do governo provincial de Minas Gerais, colocando-se à frente da realização dos propósitos dos mineiros. Em 1826, por meio da 5<sup>a</sup> DMRD, ampliou o controle sobre a parte norte do Rio Doce, incluindo o Suaçuí Grande e seus afluentes. Ele estava entusiasmado com o projeto e solicitou recursos e apoio ao presidente de Minas e ao governador das armas<sup>53</sup>, para ampliar o controle sobre os sertões da Comarca do Serro Frio e promover a comunicação fluvial.<sup>54</sup> O comandante da 5<sup>a</sup> DMRD recebeu ordens para iniciar a fabricação de canoas e, ao mesmo tempo, Marlière determinou que a 6<sup>a</sup> DMRD enviasse canoeiros experientes

<sup>51</sup> Cf. Ofício de Marlière, de 5 de outubro de 1824, *Ibidem.*, p. 496.

<sup>52</sup> Cf. Correspondência ao editor do *Universal*, de 11 de outubro de 1825, *RAPM*, Belo Horizonte, v. 10, 1905, p. 645-646.

<sup>53</sup> O Governador das Armas é um posto militar de inspeção da monarquia aos diferentes organismos do Exército existentes a nível regional.

<sup>54</sup> Cf. Diversos ofícios de Marlière. *RAPM*, Belo Horizonte, v. 12, 1907, p. 460-461; *RAPM*, Belo Horizonte, v. 11, 1906, p. 188-189; *Idem.*, p. 189. Em 1816, o viajante Augusto de Saint-Hilaire penetrou os limites oeste do sertão do Rio Doce, em dois pontos, São Miguel de Piracicaba e Peçanha, porém não chegou até o rio. Alguns anos depois, ele subiu por este rio, porém da foz até o povoado de Linhares, no Espírito Santo. Quem esteve no Rio Doce foi o naturalista Friedrich Sellow, onde morreu afogado, na Cachoeira Escura, em 1830. Na opinião do comandante das divisões militares, Major Felipe da Cunha e Castro, que cuidou do inventário dos bens deixados pelo botânico e investigou se não houve roubo de dinheiro, ele não estava inteiramente preparado para enfrentar "uma longa viagem empreendida por lugares despovoados". Cf. Ofício ao Presidente da Província, de 18 de novembro de 1831. *APM*, SP PP 1/15, Cx. 90, doc. 42.

## *Navegador 5* – A Navegação do Rio Doce: 1800-1850

para auxiliarem na abertura da comunicação com o Serro Frio e Sabará. As novas rotas deveriam atender o comércio e mineração, enquanto na prática facilitavam o trabalho de catequese e civilização dos Nakne-nuk\* e o transporte dos soldados, remédios e suprimentos para a 5ª e 7ª DMRD.<sup>55</sup> O Comandante Marlière era defensor da idéia de a navegação poderia ser efetivada pelas divisões militares, desde que o governo lhes fornecesse os meios necessários.

No final de 1827, as divisões militares foram envolvidas no transporte das máquinas para a fábrica de ferro do francês Monlevade.<sup>56</sup> Em São Miguel de Rio Piracicaba, onde funcionavam diversas fundições de ferro, em 1818, se instalou o jovem francês de origem nobre Jean Antoine Felix Dissandes de Monlevade, que casara com uma sobrinha do Barão de Catas Altas. Ele fixou-se a meio caminho para São José da Lagoa, aonde ergueu um imponente solar (Fazenda Monlevade), nas proximidades de ricas jazidas de minério de ferro. Ali decidiu construir um fábrica de ferro, que utilizasse o método catalão, empreendimento que exigiu a importação de pesadas máquinas da Inglaterra.

Em 1827, o Presidente da Província de Minas Gerais, Visconde de Caeté, recebeu um requerimento de Monlevade solicitando que o governo auxiliasse no transporte das máquinas pelo Rio Doce, único meio de fazê-las chegar até o local escolhido para erguer a fábrica. Em despacho, datado de 13 de março desse ano, o Visconde de Caeté ordenou que Marlière executasse o transporte das máquinas, “que pelo seu peso não tinham outro método de introduzir em Minas”.<sup>57</sup>

Marlière, se encontrava no quartel-geral de Guidoal, na Zona da Mata, de onde enviou circular aos comandantes das 1ª, 2ª, 4ª e 6ª DMRD, com as instruções para fazer entrar pelo Rio Doce o pesado maquinário, pois isso muito interessava à província. Diante das dificuldades, seria necessário um “poderoso auxílio das divisões”, por isso ordenou que os comandantes cumprissem suas partes na missão com todo o zelo e inteligência, sem o menor desânimo. As tarefas das divisões foram repartidos da seguinte forma: a 6ª DMRD, com todas as canoas, os melhores pilotos e canoieiros e os praças disponíveis, ficaria encarregada da condução da divisa da Província do Espírito Santo à Cachoeira do Baguari. O alferes comandante deveria descer logo que recebesse aviso de Lourenço Archilles LéNoir (sic), responsável pela condução das máquinas. A 1ª DMRD prosseguiria, nos mesmos termos, com as suas canoas e as do comando-geral, e todos os seus praças da ativa, da Cachoeira do Baguari à do Leopoldo (Cachoeira Escura). Nesse ponto, a 2ª e 4ª DMRD receberiam as máquinas e as conduziriam até o Porto das Canoas, onde findaria o auxílio. Nos lugares de baldeação, todos ajudariam na transposição da carga. Cada divisão deveria levar mantimentos em quantidade suficiente para o sustento de sua gente, preparando-se antecipadamente. Marlière seria informado quando as máquinas saíssem do Rio de Janeiro e, prontamente, repassaria a informação aos comandantes das divisões militares, que deveriam estar prontas com gente, mantimentos e canoas. As instruções foram levadas de um quartel a outro sem qualquer demora em um deles, para o que foram utilizadas canoas militares e de comércio.<sup>58</sup>

\* N.R: Confederação também chamada de Maxakalí, composta pelos pataxós, monoxós, kumanoxós, kutatóis, malalí, makonís, kopoxó, kutaxós e pañâmes.

<sup>55</sup> Cf. Ofício de Marlière, 23 de agosto de 1827, *RAPM*, Belo Horizonte, v. 12, 1907, p. 463.

<sup>56</sup> Cf. Ofício de Marlière, 3 de setembro de 1827, *RAPM*, Belo Horizonte, v. 12, 1907, p. 466.

<sup>57</sup> Cf. Ofício de Marlière dirigido ao vice-presidente, de 16 de dezembro de 1827, *RAPM*, Belo Horizonte, v. 12, 1907, p. 489-490.

<sup>58</sup> Cf. Circular de Marlière aos comandantes das divisões militares, de 7 de maio de 1827, *RAPM*, Belo Horizonte, v. 11, 1906, p. 248-249.

O comandante da 6ª DMRD, a quem caberia o maior trecho de rio e a maior quantidade de cachoeiras para baldear, estava com tudo preparado em setembro de 1827. Marlière escreveu-lhe louvando a rapidez com que aprontou as embarcações e os suprimentos para o transporte das máquinas. Mandou que ele aguardasse o sinal positivo do chefe da expedição Achilles Le Noir (sic). Entretanto, já demonstrando preocupação com a possível demora, fez a primeira advertência com relação à segurança, para que o transporte fosse iniciado somente se não houvesse previsão de perigo ou cheias, do contrário deveria se esperar tempo favorável.<sup>59</sup>

Em final de setembro, Marlière ainda não sabia que as máquinas haviam deixado a Alfândega do Rio de Janeiro. Uma nova instrução para a 6ª DMRD mandou que o comandante se dirigisse para a barra do Rio Doce, no Quartel de Regência, pois não confiava que os capixabas fariam a parte deles na empreitada. A troca de correspondências foi intensa, pois se aproximava a estação das chuvas. Marlière recomendava prudência, pois era preferível deixar as máquinas esperando no quartel da barra até o rio oferecer condições de navegação segura, do que enfrentar o mau tempo.<sup>60</sup> As chuvas estavam apenas começando e, à medida que o tempo passava, ficaria cada vez mais arriscado subir o Rio Doce. Mesmo assim, foram dadas ordens para que as divisões que participariam da operação ficassem de prontidão.

Havia uma expectativa grande de fazer o transporte ainda naquele ano, como mostra uma ordem ao comandante da 4ª DMRD, determinando que uma canoa com mantimentos conduzisse o vigário de Cuieté, que estava no Porto de Canoas. Chegando em

Cuieté, a canoa, o piloto e os remeiros deveriam seguir com a 6ª DMRD para a barra do Rio Doce. Somente no início de outubro, Marlière recebeu o aviso de que as máquinas deixaram o porto do Rio de Janeiro, no dia 19 de setembro. Ele calculou que as máquinas não iam demorar a chegar na barra do Rio Doce e determinou de imediato que todas as Canoas e gente da 4ª DMRD se colocassem de prontidão nos lugares de auxílio, conforme a instrução de 7 de maio.<sup>61</sup>

O comandante da 6ª DMRD recebeu o aviso de que as máquinas haviam partido com destino ao Rio Doce, junto com a recomendação de que se empenhasse ao máximo no cumprimento da missão e que, para tanto, empregasse quantas Canoas e gente tivesse, para obter o sucesso completo na operação. Isso era decisivo para Marlière, pois tanto na Corte como em Ouro Preto todos estariam com os olhos voltados "... à espera de ver como nos saímos desta nova e primeira empresa". Para garantir o sucesso, mandou o alferes comandante da 6ª DMRD empregar todos os índios que pudessem reunir, mas que não deixasse de contabilizar a despesa à conta que seria paga por Monlevade.

O comandante da 6ª DMRD levou mantimentos para a expedição que acompanhava as máquinas desde o Rio de Janeiro. Marlière ordenou que fossem mostradas as instruções ao chefe da expedição, Achélles Lourenço Le Noir (sic), para que este se inteirasse das providências ordenadas. Finaliza, dizendo que se as Canoas e gente da 1ª e 4ª divisões não fossem suficientes, a 6ª Divisão não deveria, de modo algum, deixar de continuar o auxílio até o fim, pois mais importante era o cumprimento da missão e mais honra haveria de resultar para esta divisão.<sup>62</sup>

<sup>59</sup> Cf. Ofício de Marlière ao comandante da 6ª, 3 de setembro de 1827, *RAPM*, Belo Horizonte, v. 12, 1907, p. 466.

<sup>60</sup> Cf. Ofício de Marlière ao comandante da 6ª DMRD, 27 de setembro de 1827, *RAPM*, Belo Horizonte, v. 12, 1907, p. 476.

<sup>61</sup> Cf. Ofício de Marlière ao comandante da 4ª DMRD, 3 de outubro de 1827; *RAPM*, Belo Horizonte, v. 12, 1907, p. 477.

<sup>62</sup> Cf. Ofício de Marlière ao comandante da 6ª DMRD, 5 de outubro de 1827; *RAPM*, Belo Horizonte, v. 12, 1907, p. 477.

## *Navegador 5* – A Navegação do Rio Doce: 1800-1850

No mesmo dia, seguiu ordem ao comandante da 1ª DMRD para que expedisse o auxílio e se colocasse de prontidão na Cachoeira de Baguari, com bastante gente, mantimento e todos os índios que conseguisse reunir. Marlière comunicava que o “trem” estava no Rio Doce, pesava 475 arrobas, mas que não era para se preocupar, pois “o Cuieté ajudaria” se ele tivesse dificuldade. Marlière voltava a afirmar que era muito importante para a província que as divisões colocassem as máquinas em Minas: “O Rio de Janeiro olha para nós! Unam-se todas as divisões para este interessante fim”.<sup>63</sup>

A estação das chuvas chegou e as máquinas não apareceram na barra do Rio Doce como era previsto. As divisões recolheram-se aos quartéis depois de esperar inutilmente nos locais marcados. As preocupações de Marlière aumentaram e, em 13 de novembro, expediu ordem às divisões para ficarem aguardando, porém em estado de prontidão e, logo que houvesse notícia da aparição da expedição na barra do Rio Doce, fossem acionadas pelo alferes comandante da 6ª DMRD. Este ficou incumbido de enviar uma canoa militar ligeira às outras divisões, tão logo recebesse o aviso da chegada das máquinas e, em caso de não se poder realizar o transporte por causa da cheia do rio, mandaria avisar de novo, para que elas se recolhessem aos quartéis, pois não convinha expor a saúde de tanta gente inutilmente.<sup>64</sup>

Com a chegada das chuvas, não havia mais nada a fazer nas imediações do Rio Doce. Marlière deixou o Quartel central do Retiro e dirigiu-se para o Quartel de Guido-Val, onde ficava sua família e propriedades. Deixou o sargento-quartel mestre no comando, com ordens para que lhe comunicasse imediatamente qualquer notícia da expedição com as máquinas para a fábrica de Mon-

levade ou do seu “não sucesso”, ou seja, em caso de algum acidente. Pediu ao substituto que, se fosse possível, queria receber um relatório do próprio Lourenço Achilles Le Noir (sic).<sup>65</sup>

Marlière estava apreensivo e suspeitava ter acontecido alguma coisa, pois era para as máquinas terem chegado à barra do Rio Doce. Elas haviam deixado o Porto do Rio de Janeiro numa sumaca comboiada por duas pequenas embarcações de guerra. Ele escreveu ao vice-presidente da Província explicando que deixara o Rio Doce porque sua presença era desnecessária e, na região do Rio Pomba, era preciso acompanhar a abertura da estrada carroçável para Campos dos Goitacazes e abertura de outros caminhos. Informou que expediu ordens ao alferes comandante da 6ª DMRD para, em caso “de não sucesso ou de inundação excessiva”, recolher aos quartéis e deixar o transporte para a próxima estação da seca; finalizava, dizendo: “se os corsários não nos pouparam já este trabalho”.<sup>66</sup>

Somente em fevereiro do ano seguinte, Marlière recebeu notícia do Sr. Lourenço Achilles Le Noir (sic), escrita da cidade de Vitória, em 12 de novembro do ano anterior. Imediatamente respondeu, informando que no lugar das cinco canoas que pedira, mandou doze, garantidas com os respectivos canoeiros e víveres, além daqueles mantimentos que ele havia pedido. Comunica que foram as canoas de Minas até Regência sem que tivesse notícia dele, daí recolheram-se aos quartéis. Mas o alferes comandante da 6ª Divisão estava ciente e de prontidão para executar o serviço, bem como avisar às outras divisões militares para se colocarem nos lugares marcados, assim que a expedição aportasse na barra do Rio Doce e ele fosse avisado. Marlière supôs que as máquinas já

<sup>63</sup> Cf. Ofício de Marlière ao comandante da 1ª DMRD, 5 de outubro de 1827; *RAPM*, Belo Horizonte, v. 12, 1907, p. 478.

<sup>64</sup> Cf. Circular de Marlière, 13 de novembro de 1827; *RAPM*, Belo Horizonte, v. 12, 1907, p. 485.

<sup>65</sup> Cf. Ordem do Dia, 24 de novembro de 1827, *RAPM*, Belo Horizonte, v. 12, 1907, p. 486.

<sup>66</sup> Cf. Ofício de Marlière dirigido ao vice-presidente, 16 de dezembro de 1827, Op. cit.

estavam na barra, pelo tempo que transcorreria. A carta foi levada por um soldado até a Vila de Itapemirim, de onde deveria ser despachada para o chefe da expedição.<sup>67</sup> Na mesma ocasião, chegou correspondência do presidente da Província determinando que as despesas deveriam ser todas calculadas para que pudessem ser cobradas de Monlevade, não devendo ficar qualquer gasto para ser coberto pela Fazenda Pública.<sup>68</sup>

Marlière estava certo, a 6ª DMRD já havia iniciado o transporte das máquinas. Em 2 de março de 1828, comunicava ao presidente da província que as máquinas, as quais julgara perdidas, já estavam a caminho de Porto das Canoas e, segundo informaram os tripulantes de uma canoa de comércio, encontravam-se entre a Vila de Linhares e as Cachoeiras das Escadinhas.<sup>69</sup> Nesse ponto, no lugar denominado Pau Gigante, houve a transferência da carga para as Canoas Militares da 6ª DMRD, comandadas pelo Sargento Manoel Antônio, conduzidas por hábeis canoeiros. As Canoas de transporte eram escoltadas por Canoas que conduziam todos soldados divisionários e muitos índios boto-cudos, para auxiliarem nas baldeações nas corredeiras e cachoeiras.

A 6ª Divisão conduziu as máquinas com sucesso, varando todos os obstáculos, até chegar a salvo ao Quartel de Baguari, pertencente a 1ª DMRD. Depois da baldeação na Cachoeira de Baguari, o comandante da 6ª DMRD decidiu continuar com a carga até o destino, agora com o auxílio dos divisionários e índios da 1ª DMRD. Na Cachoeira Escura, se juntaram os praças da 2ª e 4ª DMRD. Em 18 de abril de 1828, Marlière escrevia

ao editor do jornal *Universal*, de Ouro Preto, dando a notícia de que acabavam de chegar ao destino as máquinas cilíndricas vindas da Inglaterra para a fábrica de ferro de Monlevade. Segundo Marlière, a operação foi um sucesso e nada custou ao governo, pois as despesas correram todas por conta de Monlevade. Prosseguiu com elogios aos "intrépidos lanceiros da 6ª Divisão e seu benemérito alferes Comandante Joaquim Rodrigues de Vasconcelos", a quem cabiam os agradecimentos da sua Pátria e recompensa do Imperador. Finalizava dizendo que, "naquele soberbo rio", desejava ver a navegação, cultura e comércio animados pelo corpo legislativo e pelo governo.<sup>70</sup>

O transporte dos equipamentos para a fábrica de ferro de Monlevade criou uma situação de estrangulamento para as outras missões e para as tarefas rotineiras desempenhadas pelas divisões militares. Até o abastecimento alimentar ficou prejudicado, porque não havia particulares disponíveis para serem contratados. Marlière pedia paciência aos alferes comandantes, pois os suprimentos dependiam de aparecer serviço de canoa.<sup>71</sup>

No final de 1828, em seu relatório, comunicou que naquele ano não foram cumpridas as ordens dadas ao alferes comandante da 5ª DMRD, referentes à abertura de caminhos, da navegação e do cultivo da terra do Suaçuí Grande. O plano era constituir uma linha de defesa formada pelos Rios Suaçuí Grande e Urupuca até o Rio Jequitinhonha, circunscrição da 7ª DMRD. Marlière informou ao governo que não havia meios da 5ª DMRD estabelecer a linha de defesa, abrir a

<sup>67</sup> Marlière explica que a carta foi escrita em português porque, sendo do imperial e nacional serviço, deveria ser escrita na língua do País. Cf. Ofício de Marlière, 5 de fevereiro de 1828, *RAPM*, Belo Horizonte, v. 12, 1907, p. 515.

<sup>68</sup> Cf. Ofício do presidente da província, 11 de fevereiro de 1828; *RAPM*, Belo Horizonte, v. 12, 1907, p. 432.

<sup>69</sup> Cf. Ofício de Marlière ao presidente da província, 2 de março de 1828; *RAPM*, Belo Horizonte, v. 12, 1907, p. 518.

<sup>70</sup> Cf. Correspondência de Marlière, ao editor do periódico *Universal*, de 18 de abril de 1828; Apud. Francisco Magalhães Gomes. *História da Siderurgia no Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1983, p.110-111.

<sup>71</sup> Cf. Ofício de Marlière, 25 de março de 1828, *RAPM*, Belo Horizonte, v. 11, 1906, p. 238-239.

## *Navegador 5* – A Navegação do Rio Doce: 1800-1850

navegação e colocar postos militares de três em três léguas, como eram as ordens, pois era uma linha de 60 léguas e ela contava somente com 60 praças, distribuídos entre Peçanha e o Quartel de Ramalhete.<sup>72</sup>

O governo queria abrir um caminho fluvial para o algodão de Minas Novas e, ao mesmo tempo, disponibilizar mais territórios para as frentes de ocupação que avançavam desde aquele distrito para o sertão. Determinou que Marlière providenciasse os meios para facilitar a referida navegação, colocando um soldado prático à disposição de cada canoa que fosse enviada à beira-mar; também, que, na barra do Suaçuí Grande e em cada uma das cachoeiras fossem colocados praças das divisões para defenderem os navegantes e passageiros e os auxiliarem na transposição dos obstáculos.<sup>73</sup> Marlière disse ao governo que os obstáculos naturais eram muitos, que não possuía homens suficientes e, portanto, que a 5ª DMRD não podia executar as ordens.

As relações entre o governo da província e as divisões militares ficaram estremecidas, particularmente pelo fato dos alferes comandantes e de Marlière serem vinculados ao Exército e subordinados, em última instância, ao governo central. Em correspondência ao Secretário de Estado dos Negócios do Império, de dezembro de 1828, o Presidente de Minas faz críticas às divisões militares, dizendo que, até àquela data, contando desde a criação das divisões militares, já haviam sido gastos perto de 460 contos de réis no Rio Doce, sem que se tivesse colhido qualquer retorno para a Fazenda Pública.<sup>74</sup> Marlière se contrapôs, culpando o próprio governo provincial de não oferecer

os meios para as ordens serem cumpridas. Alegava que não tinha soldados disponíveis para iniciar novos serviços, pois a sua tropa já estava empregada na civilização e catequese dos índios, na abertura do caminho, na patrulha do Rio Doce e na guarnição dos quartéis espalhados por todo o sertão do Rio Doce. No final, desabafou dizendo que o Conselho Provincial solicitava tarefas impossíveis de serem cumpridas.<sup>75</sup>

### **OS INGLESES CONSEGUEM A CONCESSÃO PARA A NAVEGAÇÃO DO RIO DOCE**

A indisposição do governo provincial com as divisões militares, contraditório com o sucesso alcançado no transporte das máquinas para a fábrica de Monlevade, está ligada a interesses econômicos que se formaram para explorar a navegação do Rio Doce. No final de 1829, o governo de Minas Gerais abandona a tese de “quem principiou, deve concluir a obra”. O Presidente Mendes Ribeiro, dirigindo-se ao Conselho Geral da Província, falou da necessidade de “aliciar empresários à navegação do Rio Doce” como meio de ampliar o escoamento, o consumo e, com isso, fazer aumentar a produção. No relatório do presidente da província de 1830, afirmava-se que havia fracassado o objetivo perseguido durante a década anterior.<sup>76</sup> No relatório de 1831, informou que “outra sociedade será promovida para a navegação do Rio Doce com o estabelecimento de armazéns nos diferentes lugares, e barras dos Rios Cuieté, Suaçuí, Santo Antônio e na Província do Espírito Santo.”<sup>77</sup>

<sup>72</sup> Cf. Relatório, 5 de dezembro de 1828, *RAPM*, Belo Horizonte, v. 12, 1907, p. 554-557.

<sup>73</sup> Cf. Ofício de João José Lopes Mendes Ribeiro, 16 de fevereiro de 1829, *RAPM*, Belo Horizonte, v. 12, 1907, p. 440-441.

<sup>74</sup> Estes gastos correspondiam às despesas de manutenção das divisões militares e de suas atividades. Cf. Ofício de João José Lopes Mendes Ribeiro, 20 de dezembro de 1828, *RAPM*, Belo Horizonte, v. 12, 1907, p. 443.

<sup>75</sup> Cf. Ofício de Marlière, 2 de abril de 1829, *RAPM*, Belo Horizonte, v. 12, 1907, p. 573-575.

<sup>76</sup> Relatório Provincial de 1830. *RAPM*, Belo Horizonte, v. 17, 1912, p. 100-105.

<sup>77</sup> Cf. Relatório Provincial de 1831. *RAPM*, Belo Horizonte, v. 17, 1912, p. 105-113



Em julho de 1831, o Jornal *Universal* de Ouro Preto noticiava as medidas do governo provincial para superar a escassez de sal e os altos preços dos gêneros de consumo da população. O presidente encarregou o Capitão José Joaquim de Barros, pessoa conhecida da sociedade mineira da época, de impulsionar a formação de uma sociedade para a navegação do Rio Doce. O discurso de acepção liberal que marca o pronunciamento do presidente, "*convencido que esta va de que o cidadão é que traz a prosperidade sem o auxílio do governo*", apenas convida os cidadãos a que se reúnam, deixando tudo ao seu livre arbítrio.<sup>78</sup> Em 13 de agosto de 1831, os deputados de Minas na Corte fizeram publicar no jornal *Correio Mercantil* do Rio de Janeiro, anúncio destinado aos negociantes daquela praça, comunicando que a navegação do Rio Doce se achava aberta e convidando-os a se interessarem pelo negócio. Segue a assinatura de 17 deputados, todos de relevo na política do Império, tais como Bernardo Pereira de Vasconcelos, Evaristo da Veiga e Honório Hermeto Carneiro Leão.<sup>79</sup>

O Conselho Geral da Província publica na imprensa uma convocação para companhias nacionais ou estrangeiras, que queiram empreender a navegação do Rio Doce, Jequitinhonha e seus afluentes, abrir novas estradas, reparar as existentes.<sup>80</sup> Em 23 de outubro de 1832, a Regência sancionou resolução com a proposição integral enviada por Minas, que sugeria concessão de privi-

légios. Em agosto de 1833, a Companhia do Rio Doce foi formada em Londres, por João Diogo Sturz, com capital de sócios brasileiros e estrangeiros, os mesmos de 1824. A finalidade da sociedade era a navegação regular entre o Rio de Janeiro e a foz do Rio Doce e a navegação fluvial desse rio, utilizando barcas, sumacas ou embarcações maiores, construídas de propósito com quilhas rasas para que pudessem alcançar as Cachoeiras das Escadinhas, servindo-se de dois barcos pequenos, a vapor, como rebocadores.

A companhia propunha-se a realizar a abertura do canal, porém enquanto durasse o trabalho, manteria de 20 até 30 canoas de 120 a 150 arrobas, operando em comboio sempre no mesmo trecho do rio, a fim de o conhecerem tão familiarmente que se aproveitariam até das noites de luar para a sua navegação.<sup>81</sup> Com muito cuidado, para contornar o motivo central da oposição dos mineiros contra os estatutos de 1825, a Companhia trata do direito sobre as riquezas minerais e propõe empregar geólogos hábeis para conhecer os lugares ricos de ouro e de outros metais e a financiar a exploração por terceiros, dando a preferências aos sócios que quisessem assumir o negócio ou que preferissem unir-se a outros sócios e fossem entendedores da mineração.<sup>82</sup> O governo provincial apoiava a companhia anglo-brasileira com o argumento de que havia fracassado o esforço próprio para promover a navegação do Rio Doce.<sup>83</sup>

<sup>78</sup> Cópia manuscrita do artigo publicado no *Astro de Minas*, nº 571, de 23 de julho de 1831, transcrito do *O Universal* de Ouro Preto. AN, AP-5, Cx. 1, Pacote 2.

<sup>79</sup> Cópia manuscrita do anúncio publicado no *Astro de Minas*, nº 581, de 16 de agosto de 1831, transcrito do jornal *Correio Mercantil* do Rio de Janeiro. AN, AP-5, Cx. 1, Pacote 2. Os liberais moderados desejavam as mudanças dentro da ordem social e que elas fossem regidas pela razão e pelos princípios da civilização. Para eles, as reformas somente permaneceriam se fossem lentas e por meios legais. Bernardo Pereira de Vasconcelos foi um dos principais artífices da ordem imperial.

<sup>80</sup> Cf. Cópia manuscrita de artigo publicado no jornal *Astro de Minas*, nº 699, de 19 de maio de 1832, transcrito do jornal *O Universal* de Ouro Preto. AN, AP-5, Cx. 1, Pacote 2.

<sup>81</sup> Cópia manuscrita do estatuto, publicado no jornal *O Universal*, nº 832, Ouro Preto, 26 de novembro de 1832. AN, AP-5, Cx. 1, Pacote 2.

<sup>82</sup> Cf. *Ibidem*.

<sup>83</sup> Cf. Relatos de expedições pelo Rio Doce e Jequitinhonha. APM, SP PP 1/15, Cx. 93, doc. 28.

## *Navegador 5* – A Navegação do Rio Doce: 1800-1850

O relatório provincial de 1832, afirma que o orçamento não permitia repassar valores suficientes para as câmaras municipais realizarem os trabalhos de melhoria dos caminhos, como determinava a lei. A situação parecia mais grave, porque Minas Gerais continuava a enfrentar a escassez do sal e sofria naquele ano uma conjuntura adversa, por causa da irregularidade das chuvas. O governo reconhecia que nesse ano, “ou fosse pelas alternativas da estação, ou por causa de oscilações políticas, os empreendedores não concorreram tanto quanto se esperava no Rio Doce.”<sup>84</sup> A transferência do projeto de navegação do Rio Doce para a iniciativa privada foi acompanhada por uma diminuição da importância dada às divisões militares. Entretanto, no mês de maio de 1832, foi necessário enviar um comboio de canoas das divisões militares para comprar 3.000 arrobas de sal em Linhares, pois as canoas de comércio traziam de lá uma quantidade muito menor, de 300 arrobas.<sup>85</sup>

As divisões militares começavam a sofrer críticas, sendo acusadas de não apresentarem resultados e, principalmente, de não serem vinculadas à Província de Minas Gerais, mas subordinadas ao Exército e ao governador das armas. O Comandante-Geral, Major Marlière, reclamava, ao governo, que era o estado de decadência das divisões que dificultava o desenvolvimento da navegação.<sup>86</sup> O presidente falou diretamente ao Conselho Geral da Província sobre o assunto: a Carta Régia de 13 de maio de 1808 nomeou homens práticos em romper matos e combater índios, apesar de lhes ter atribuído a patente de alferes do Regimento de Cavalaria de 1ª Linha de Minas. Ele concluiu que a denominação de divisões

militares e a subordinação ao Exército eram impróprias, pois mais adequado seria “Guarda Matos e Rios”. A finalidade de sua criação não foi outra, “senão o de romper as matas com estradas, proteger os colonos, fazer roças e plantações para seu sustento e dos índios que concorressem pacíficos ou se aldeassem”.

O presidente de Minas Gerais fez um balanço negativo dos trabalhos executados pelas divisões, resumindo-os em terem vencido algumas “hordas selvagens” e aldeado outras, gastando-se grandes somas de recursos, “sem contudo colher as vantagens esperadas da civilização porque não gostando os índios do trabalho preferem muitas vezes entrar nas matas e prosseguir nos seus primitivos exercícios de caça, donde voltam alguns com poaia que vendem a troco de ferramentas e roupa”. Entretanto, não tinham sido totalmente inúteis, pois tinham servido para devassar as matas e contatar as diversas nações que as habitam. No final, o presidente disse aos deputados que não via, ainda, condição de dissolver as divisões (“mas extingui-las não tem por hora lugar”), mas defendeu sua reforma, dando-lhes regulamento mais apropriado.<sup>87</sup>

No relatório de 1833, o Presidente Antônio Paulino Limpo de Abreu afirma que as obras públicas de que a Província mais necessita “são boas estradas e pontes, aberturas de canais e navegação de rios”, particularmente, a navegação do Rio Doce. A situação de Minas foi considerada, “por hora, muito pouco lisonjeira”, pois as leis que favoreciam a entrada de empresas nacionais ou estrangeiras não tinham produzido os resultados esperados, por falta de empresários que se interessassem pelo negócio.<sup>88</sup> En-

<sup>84</sup> Cf. *Idem.*, p. 117.

<sup>85</sup> Cf. Relatório Provincial de 1832. *RAPM*, Belo Horizonte, v. 17, 1912, p. 113-126. Em 6 de junho, a expedição do Capitão Lizardo, a caminho da frente de trabalho da Linha Divisória, ajudou a varar o comboio na Cachoeira de Baguari.

<sup>86</sup> Relatório do comandante-geral das divisões. *APM*, SP PP 1/15, Cx. 91, doc. 6.

<sup>87</sup> Cf. *Ibidem.*, p. 119.

<sup>88</sup> Cf. Relatório Provincial de 1833. *RAPM*, Belo Horizonte, v. 17, 1912, p. 126-136.

tretanto, as expectativas eram altas: “A navegação do Rio Doce parece que brevemente vai a ser empreendida por uma sociedade debaixo da direção de Mr. Sturz conforme a lei de 23 de outubro de 1832, o decreto do governo de 29 de dezembro do mesmo ano”.<sup>89</sup> Esperava-se que o sucesso da Companhia do Rio Doce atraísse pessoas de negócios, dando a Minas uma nova fase de esplendor, com o aproveitamento de sua vasta extensão de terras férteis.<sup>90</sup>

No Espírito Santo, em meados de 1833, o Major engenheiro Luiz D’Alincourt, contratado pelo Presidente da província Manoel José Pires da Silva Pontes, estava “desincumbindo-se da comissão que lhe foi conferida de reconhecimento do Rio Doce e de outros rios que possam ser comunicáveis e das Cachoeiras das Escadinhas”.<sup>91</sup> Esse procedimento foi semelhante ao tomado pelo presidente da Província de Minas Gerais, que encomendara estudo semelhante ao Alferes Francisco de Paula Mascarenhas. Isso indicava que os governos provinciais procuraram obter dados que lhes dessem parâmetros para avaliar o que fosse apresentado posteriormente pela Companhia do Rio Doce.<sup>92</sup>

O presidente da Província de Minas mantinha uma posição otimista e referia-se à companhia anglo-brasileira como aquela que iria tornar real a navegação a vapor no Rio Doce. Apesar do sucesso das ações da

companhia na Bolsa de Londres, o presidente da província estava temeroso com a possibilidade dos ingleses desistirem, caso enxergassem maiores obstáculos do que tinha suposto. Em princípio de 1834, assim que os engenheiros da empresa iniciaram os trabalhos, o presidente de Minas já falava na necessidade do governo imperial atender as solicitações e ampliar os privilégios da Companhia do Rio Doce. O Presidente Antônio Paulino falou ao Conselho-Geral da província da necessidade de uma lei que garantisse mais proteção ao capital e lucros para que companhias pudessem investir com mais segurança.<sup>93</sup>

Nesse contexto, em que o foco de atenção voltou-se para a companhia anglo-brasileira, não se colocava mais como tarefa das divisões militares promover a navegação. Elas tinham sido relegadas ao segundo plano, como forças de terra, destinadas “a romper as matas” com estradas; a manter os índios pacificados, garantindo-lhes as plantações de subsistência, e a proteger os colonos que entrassem para os sertões.<sup>94</sup>

Em 1835, foi aprovada pela Assembléia Geral a autorização para o governo conceder por 40 anos, à Companhia do Rio Doce, a exclusividade para empreender a navegação por meio de barco a vapor, ou outros superiores, não só nesse rio, mas nos seus afluentes, e entre eles e a capital do Império e da Bahia.<sup>95</sup> O Governo Imperial ofici-

<sup>89</sup> O presidente Antônio Paulino se refere a Diogo João Sturz Stockerx-Change, que estava à frente da Companhia do Rio Doce.

<sup>90</sup> Cf. Relatório Provincial de 1833. Op. cit., p. 132.

<sup>91</sup> Cf. Carta de Manoel José Pires da Silva Pontes, de 31 de junho de 1833. IHGB, Lata 60, Documento 29.

<sup>92</sup> Com um preparo maior do que o do Alferes Francisco de Paula Mascarenhas, encarregado dos serviços pelo governo mineiro, ele forneceu dados bastante completos da foz, a medição do calado do rio e descreveu seu curso. Cf. Cartas do Governador do Espírito Santo Manoel José Pires da Silva Pontes e do Sargento-Mor Luiz D. Alincourt, sobre o reconhecimento da foz do Rio Doce e do curso, até o porto de Souza, e a Memória apresentada pelo referido sargento-mor. Instituto Histórico e Geográfico do Brasil. Lata 60, Documentos 30 e 47.

<sup>93</sup> Cf. AN. Relatório Minas Gerais, 1835/1837/ nº 004.0-79 / Microfilmes – Relatório de 1835, p. XII.

<sup>94</sup> O governo aguardava a aprovação pelo governo geral da reforma proposta em 1833, desligando as divisões do Exército e as subordinando à esfera provincial, como uma companhia de pedestres. Cf. Idem., p. XX.

<sup>95</sup> Cf. Cópia de publicação de artigo do jornal *O Universal*, nº 12, de 27 de janeiro de 1836, de Ouro Preto. AN., AP – 5, Cx. 1, Pacote 2

## *Navegador 5* – A Navegação do Rio Doce: 1800-1850

alizou, pelo Decreto de 7 de janeiro de 1836, o contrato com a Companhia do Rio Doce. A navegação por vapor teria início no prazo de 18 meses, a contar da data do decreto, caso contrário haveria multa de 10 contos, porém considerar-se-ia iniciada a partir do “exame prático dos engenheiros”. A companhia estabeleceu uma meta sedutora para os mineiros: garantiu que, em dez anos, a viagem entre a cidade de Mariana e a do Rio de Janeiro ou de Salvador, iria durar 15 dia, e que transportaria pelo rio todo e qualquer volume, independente do tamanho; e que, em 15 anos, conseguiria o mesmo tempo de viagem para a comarca do Serro Frio.<sup>96</sup>

Em 25 de janeiro de 1836, o jornal *O Universal* defendeu abertamente a concessão de vantagens para o capital estrangeiro que viesse explorar o setor de mineração e navegação, por ser isso benéfico à Província de Minas e ao Brasil. Dizia que a oposição havida em 1825 era apropriada para a época, em que pouco se conhecia e faltava experiência política, mas a de 1836 não fazia sentido, pois já estavam comprovados os benefícios que isso traria.<sup>97</sup> Um decreto de 9 de agosto de 1836 ampliou os privilégios com uma série de vantagens e isenções de encargos, além de autorizar o aumento da concessão para 80 anos.<sup>98</sup> A Companhia adquiriu o direito exclusivo de estabelecer e receber taxas e fixar os valores dos fretes, pedágios e direitos de passagem. A companhia teria ainda a isenção, por cinco anos,

dos direitos de importação, de tudo que fosse comprado para si. Os seus empregados ficariam livres de recrutamento militar, por cinco anos, menos em caso de guerra. Pelo decreto acima, seriam transferidos para a empresa todos os terrenos e benfeitorias pertencentes às divisões militares.<sup>99</sup>

Os governos provinciais de Minas Gerais e do Espírito Santo e o Império transferiram para a Companhia do Rio Doce o controle sobre todo o curso do rio, seus afluentes e território, inclusive o privilégio de estabelecer os regulamentos para a navegação do Rio Doce e confluente e de exigir seu cumprimento. A companhia poderia reger sobre todos os assuntos que se referiam ao rio, tais como pontes, canais, represas, esgotos; formular e fazer cumprir regulamentos policiais, aos quais estariam todos subordinados, inclusive os engenheiros enviados pelo governo. A companhia poderia manter sua própria polícia, com contingentes fornecidos pelo governo ou, se este não achasse conveniente fornecê-los, a companhia poderia alistar, fardar e armar certo número de cidadãos brasileiros, fornecendo-lhe os preços oficiais para comandá-los.

Passados os primeiros seis meses, dirigindo-se aos parlamentares, o governo manifestou-se num tom otimista e informou que um agente da “companhia de navegação, comércio e colonização do Rio Doce havia requisitado auxílio para os trabalhos que os

<sup>96</sup> Cf. AN., Relatório Minas Gerais – 1835/1847 / nº 004.0 – 79 / Microfilmes / Relatório de 1836.

<sup>97</sup> Cf. Copiado do jornal *O Universal*, nº 11, de 25 de janeiro de 1836. AP – 5, CX 1, Pacote 2

<sup>98</sup> O decreto de 9 de agosto de 1836 tornou sem efeito o decreto anterior, de 8 de janeiro de 1836, demonstrando que a tese de abertura total ao capital estrangeiro havia vencido. Duas das principais figuras da política mineira, Antônio Paulino e Bernardo Pereira de Vasconcelos, foram o presidente e vice-presidente de Minas entre março de 1834 e abril de 1835, sucedendo-lhes Manoel Ignácio de Melo e Souza, um dos defensores do movimento pela concessão ao capital externo, que fora presidente, pela primeira vez, em 1831, e iniciou o desmonte das divisões militares. Em 1835, os dois primeiros ascenderam ao primeiro escalão do poder central. O decreto é assinado por Antônio Paulino, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros, acumulando interinamente a Secretaria de Estado dos Negócios do Império.

<sup>99</sup> O governo não podia acabar com as divisões, mas queria transformá-la numa guarda de pedestres subordinadas às autoridades provinciais. A posição do governo mineiro radicalizou-se contra as mesmas. Os soldados das divisões foram vistos como corrompidos e pouco menos bárbaros que os selvagens, incapazes de dar exemplo de civilização. O ideal era a vinda de missionários, protegidos e auxiliados pelas divisões, com os recursos da religião, para aldear e parocar os índios.

engenheiros iriam realizar nas margens desse rio. Ele estava em Vitória para receber e se unir à primeira expedição que iria subir o Rio Doce.<sup>100</sup> O otimismo do governo era ainda maior no início do ano seguinte:

“Quando trato deste objeto fora impossível deixar em silêncio a grandiosa empresa do Rio Doce, que protegida pela Assembléia Geral Legislativa, e auxiliada pelos bons desejos e entusiasmo de todos os brasileiros (...), pode ser tão útil a nossa Província em particular que virá mesmo a mudar a sua face no que diz respeito à agricultura, indústria e comércio, fazendo que se desenvolvam inumeráveis elementos que hoje ou são desconhecidos ou desprezados.”<sup>101</sup>

Como previa o contrato com o governo, o envio de um médico e um agente para o Rio Doce fora o suficiente para se considerar iniciada as atividades da Companhia. Em janeiro de 1837, o superintendente da companhia, Eduardo Alchorne, seguiu de Vitória para a Corte, onde conseguiu modificar “certas disposições do decreto de 9 de agosto”, adequando-o às exigências feitas pela diretoria de Londres. Retornou à Cidade da Vitória, aonde chegou ao fim de abril num brigue inglês, provavelmente a primeira embarcação de alto bordo desta nação que tenha entrado naquele porto, trazendo a esperada expedição de quatro engenheiros, oito artifices e “mais de 200 volumes com instrumentos matemáticos, mantimentos, bagagens”. Junto trouxe um barco de ferro de 80 palmos de comprimento, capacitado a carregar 1.200 arrobas em um calado de menos de dois palmos de água, e que podia ser desmanchado em quatro peças, quando se tivesse que baldear grandes distâncias.

O superintendente fretou um iate para conduzi-lo ao Rio Doce, pois era tal o terror que causava a sua barra que não lhe foi possível achar qualquer outra embarcação. O

medo não era infundado como se provou logo depois.

“No princípio de maio, saiu a expedição da cidade da Vitória, acompanhada do barco de ferro, e entrou no Porto da Aldeia Velha, onde demorou-se 12 dias a espera de marés (...) Finalmente partiu da Aldeia Velha (...) e pouco depois do meio-dia entrou o barco de ferro a salvo no rio, outro tanto, porém, não aconteceu ao iate, que em poucas horas fez-se em pedaços sobre a costa um pouco ao sul da barra (...) Este desastre [fez atrasar a expedição](...) de maneira que só nos fins de junho chegaram os engenheiros às Escadinhas, no barco de ferro, e nos últimos dias de julho começaram o (exame) do rio no Porto do Souza...”<sup>102</sup>

Para Eduardo Alchorne, a insalubridade do rio em certas épocas não era um fator tão grave, como se dizia, pois, das mais ou menos 40 pessoas da expedição, cinco ficaram doentes e apenas uma morreu, num espaço de cinco meses. Era sua opinião que por meio do “dessecamento dos pântanos, descortino das matas, plantações, e outros trabalhos, concluiremos sem dúvida que as enfermidades endêmicas não oporão invencível obstáculo à magnífica empresa, de que tenho tratado”. A diretoria de Londres informou que encomendara uma grande máquina a vapor para serrar madeiras, além de dois barcos a vapor, para servir de reboque, e outra muito maior para navegar no alto-mar. Uma nova expedição seria mandada da Europa, para chegar em março de 1838.

Em fevereiro de 1839, o presidente expressou a sua satisfação por certificar aos parlamentares mineiros que a diretoria de Londres estava contente com os privilégios concedidos. Ela antevia “a probabilidade, ou antes certeza de consideráveis lucros”. Conclui o presidente de Minas: “O simples exame desta informação (...) basta para demons-

<sup>100</sup> Cf. AN., Relatório Minas Gerais – 1835/1847 / N° 004.0 – 79 / Microfilmes – Relatório de 1837.

<sup>101</sup> Cf. AN., Relatório Minas Gerais – 1835/1847 / N° 004.0 – 79 / Microfilmes – Relatório de 1838.

<sup>102</sup> Cf. Idem.

trar as riquezas imensas, que deverá criar esta empresa gigantesca, riquezas que não só serão úteis aos acionistas dessa companhia, como se difundirão por todo o nosso solo, dando uma nova vida a uma considerável parte desta Província ..."<sup>103</sup>

Entretanto, o entusiasmo em torno do projeto de navegação do Rio Doce se esvaiu completamente depois de 1839, em função da falta de resultado prático da Companhia do Rio Doce. Nos dois anos seguintes, o assunto desaparece dos relatórios provinciais de Minas Gerais. Na verdade, a multiplicação dos privilégios obtidos pela companhia anglo-brasileira apresentava-se como uma excelente oportunidade especulativa no mercado de ações londrino, numa época que foi marcada pela intensa especulação na bolsa de Londres com papéis de companhias formadas para atuarem em Minas Gerais.<sup>104</sup>

#### **O GOVERNO MINEIRO PERDE O INTERESSE PELA NAVEGAÇÃO DO RIO DOCE**

Em 1843, o assunto da navegação do Rio Doce foi sepultado definitivamente pelo presidente de Minas Gerais, na fala dirigida à Assembléia Provincial:

“Uma companhia estrangeira está senhora deste rio, e não sei que tenha tratado de efetuar a navegação das cachoeiras por meios diretos, nem mesmo que se tenham tentado outros meios, que substitua a navegação seguida, evitando as cachoeiras com planos inclinados ou canais laterais. Creio que a companhia se importará mais com as ricas madeiras, que irá tirando das matas em

proveito próprio, do que com interesses vitais do país, e aquele rio, por este motivo, e porque estão concedidas as suas margens por meio de sesmarias de muitas léguas a pessoas que não cuidam de as povoar, ou que talvez não possam nem cultivar meia légua quadrada de terreno, será vítima do privilégio dessa companhia, que obstará, enquanto existir, à sua navegação, e será vítima do privilégio das sesmarias, a quem se deu o direito de conservar incultos esses grandes espaços, evitando que outros os possam povoar, e neste estado é melhor cobrirmos esta parte da carta da Província com tintas negras, e não falarmos mais de Rio Doce”.<sup>105</sup>

O assunto realmente desaparece dos relatórios provinciais, nos anos seguintes, e, quando reaparece esporadicamente, são menções breves, como a de 1877: “O Rio Doce, que serve a zona de leste e sul, apresenta uma extensão navegável de 140 k., desde Figueira até o Porto de Souza, limite da província com o Espírito Santo.” A atenção volta-se para outros rios da província, particularmente os rios Mucuri, Jequitinhonha e Velha/São Francisco. A fala do presidente Quintiliano José da Silva, de 4 de fevereiro de 1847, sobre o Rio Mucuri, repete o clichê que o antes era utilizado para o Doce: “o Rio ofereceria as melhores vantagens para sistema fluvial pela facilidade de navegação, clima saudável e fertilidade de suas matas, é embarçada pela ferocidade dos índios Giporocas, que em grande multidão habitam aqueles sertões.”<sup>106</sup> A partir de 1853, além do Rio Mucuri, o Rio Jequitinhonha também passou a ocupar a atenção do governo, com a justificativa de serem terras habitadas, de terem fontes de

<sup>103</sup> Cf. BN., Relatório Minas Gerais – 1835/1847 / PRSPR – 111 / Microfilmes – Relatório de 1839.

<sup>104</sup> Cf. Fábio Carlos da Silva, *Barões do ouro e aventureiros britânicos no Brasil. A companhia inglesa de Macaúbas e Cocais. 1828-1912*. São Paulo, 1997, 150 p. Tese (Doutorado) – Orientador Prof. Dr. José Eduardo Marques Mauro. Universidade de São Paulo, p. 10.

<sup>105</sup> Cf. BN., Relatório Minas Gerais – 1835/1847 / PRSPR – 111 / Microfilmes – Relatório de 1843.

<sup>106</sup> Em 1837, Victor Renault foi contratado para explorar os Rios Todos os Santos e Mucuri. Cf. AN., Relatório Minas Gerais – 1835/1847 / N° 004.0 – 79 / Microfilmes – Relatório de 1838. Até 1861, a Companhia do Mucuri promoveu a ocupação e povoamento, trouxe imigrantes estrangeiros, construiu estradas e fundou povoados. Cf. Paulo Pinheiro Chagas, *Teófilo Ottoni. Ministro do Povo*. 3 ed., Belo Horizonte, Ed. Itatiaia; Brasília, INL, 1978. 433p.; 1ª. ed., RJ, Livraria Ed. Zélio Valverde, 1943; 2ª. ed., RJ, Livraria S. José, 1956.

riquezas e do rio desaguar num porto movimentado.<sup>107</sup>

Depois de 43 anos de abertura da navegação do Rio Doce, o resultado tinha sido muito minguido. Para Minas Gerais, a ocupação que havia começado como um projeto de natureza econômica, que tinha como base a transformação do Rio Doce em canal, terminou como uma ocupação geopolítica: estar presente e controlar o espaço que lhe cabia pelos autos de demarcação de 1800. Todo esse espaço ficou disponível para o avanço do processo de territorialidade da Província de Minas Gerais.

A política governamental para o Rio Doce, sem descontinuidade entre o período colonial e a fase posterior à Independência do Brasil, havia concentrado esfor-

ços no processo de contato e atração dos povos indígenas, no policiamento do curso dos rios, na segurança dos locais onde os rios eram interrompidos por cachoeiras ou corredeiras e na abertura de estradas e construções de pontes. Os gastos públicos concentraram-se nesses campos, sendo que o maior montante foi despendido com a manutenção das sete divisões militares do Rio Doce e com o trabalho de atração dos índios. O governo limitou-a criar as condições para os particulares promoverem a navegação do Rio Doce, porém, se está não se concretizou, por outro lado, as áreas de florestas ocupadas pelas divisões militares haviam sido conhecidas, delimitadas, controladas e, conseqüentemente, incorporadas ao território da Província de Minas Gerais.

## **FONTES**

### **DOCUMENTAIS**

Jornal *Minas Gerais*, nº 16, de 19 de janeiro de 1905. Arquivo Nacional, AP-5, Caixa 1, Pacote 2.

Fundo Família Lobo Leite Pereira, Arquivo Nacional, AP-5, Caixa 1, Pacote 2.

DECRETO de 11 de novembro de 1797, Lisboa, do Príncipe Regente D. João, Arquivo Histórico Ultramarino – Espírito Santo, cx. 05 doc. 46.

OFÍCIO de 23 de abril de 1800, Espírito Santo, do [Governador da Capitania do Espírito Santo], Antônio Pires da Silva Pontes [Pais Leme e Camargo], ao [Governador da Capitania de Minas Gerais], Bernardo José da Silveira e Lorena, Arquivo Histórico Ultramarino – Espírito Santo, Caixa 06 doc. 15.

OFÍCIO de setembro de 1800, Porto de Sousa, do [Governador da Capitania do Espírito Santo], Antônio Pires da Silva Pontes [Pais] Leme e [Camargo], ao [Secretário de Estado da Marinha e Ultramar] D. Rodrigo de Sousa Coutinho, [Conde de Linhares], Arquivo Histórico Ultramarino – Espírito Santo, Caixa 06 doc. 21.

Carta Régia de 16 de agosto de 1810. Arquivo Nacional, AP-5, Caixa 1, Pacote 2.

---

<sup>107</sup> Cf. BN., Relatório Minas Gerais – 1835/1847 / PRSPR – 111 / Microfilmes – Relatório de 1843. Os rios Paracatu, das Velhas, Pardo e Mucuri também foram foco de interesse do governo entre 1834 e 1862, quando também desistiu desses projetos. Cf. BN., Relatório Minas Gerais – 1835/1847; Relatório Minas Gerais – 1848/1854; Relatório Minas Gerais – 1855/1858; Relatório Minas Gerais – 1859/1866 / PRSPR – 111 / Microfilmes.