

*Revisão Paulo, 1900 de Paulo*

# NAVEGAÇÃO

DO

*7-2-30*

# URUGUAY



BIBLIOTECA  
DO  
SENADO  
DO BRASIL

RIO DE JANEIRO

TYPOGRAPHIA UNIVERSAL DE LAEMMERT

Rua dos Invalidos, 61 B.

—  
1863

*A 386.30981  
P 659  
N 1263  
at*

BIBLIOTECA DO CONGRESSO FEDERAL

Este volume acha-se registrado

sob número

7884

de ano de

1946



## SENHORES SENADORES DO IMPERIO

Ha cerca de cinco annos que o supplicante se apresenta perante o corpo legislativo, solicitando a confirmação do acto do poder executivo exarado no Decreto n. 2401 de 4 de Abril de 1859, que approvou o contracto para a navegação a vapor do rio Uruguay, celebrado pelo governo imperial com o mesmo supplicante.

Se não fôra a implicita confiança que deve merecer a palavra empenhada da alta administração do do paiz em referencia a este assumpto, se não fôra a fé robusta que gerou no espirito do supplicante a convicção da grande importancia daquella navegação que vai descortinar aos raios do progresso, das industrias, do commercio e da colonisação as longiquas paragens que demorão ao extremo sul do Imperio, por certo haveria o mesmo supplicante desacoroçoado por tão longo adiamento, abandonando os capitaes que tem empregado no estudo e desenvolvimento da projectada empreza, e esquecendo as incessantes fadigas a que se ha exposto, já

navegando por vezes o caudaloso Uruguay, já percorrendo a extensa fronteira da provincia do Rio Grande do Sul até as suas mais distantes habitações. Alentou, porém, as esperanças do supplicante para vir ante o senado impetrar o benevolo deferimento de uma pretensão que se acha assellada pelo decreto do governo, e que tem sido tão vasta, e detalhadamente discutida e apreciada, por uma parte o seu bom direito pela justiça da causa que defende, por outro lado a sanção que a camara dos senhores deputados acaba de dar em terceira discussão ao referido decreto, tendo a ella precedido debates luminosos, e constantes, sempre favoraveis votações em duas legislaturas differentes, e finalmente as inequivocas sympathias, e o enthusiasmo com que esse projecto de navegação foi recentemente acolhido por todas as povoações nacionaes que bordão as margens do Uruguay no territorio rio-grandense, immediatamente interessadas na difinitiva execução do dito projecto, como o demonstrão as representações das camaras municipaes da cidade de Alegrete, e das villas de Itaqui e Uruguayana, e do povo desta ultima pedindo a adopção do referido projecto de lei, ao diante transcriptas.

Esta triplice consideração bastaria por si só para encorajar ao supplicante no empenho de requerer reverentemente a esta augusta camara, a confirma-

ção do citado decreto; importa, porém, e o supplicante pede licença para juntar ainda algumas observações tendentes a esse objecto.

O contracto para a navegação do rio Uruguay foi devida e acuradamente estudado, e percorreu todos os competentes tramites antes de ser definitivamente adoptado; primeiramente passou elle pelo cadinho da illustrada secção respectiva do conselho de estado, composta de dous honrados membros do senado, um dos quaes mui dignamente ora se assenta nos conselhos da corôa, e o parecer dessa secção lavrou-se de inteira conformidade com o pensamento capital do projecto do supplicante. De accordo com esse luminoso parecer, expedio o governo imperial o Decreto de 4 de Abril approvando o mesmo contracto. Submettido posteriormente ao conhecimento da camara dos senhores deputados, e remettido á commissão de commercio, industrias e artes, no anno de 1859, mereceu o pleno assenso da mesma commissão que para sua confirmação offereceu o respectivo projecto de lei.

Levantando-se, porém, alguma discussão sobre o dito projecto, foi de novo o mesmo contracto enviado tambem ás commissões de fazenda e justiça civil em 1861. Sujeito a esta longa peregrinação ainda assim a idéa grandiosa por seus resultados politicos e materiaes que encerra a realização da

navegação a vapor do rio Uruguay renasceu mais acrisolada com o parecer dessas tres commissões cujos membros *unanimente* derão seu voto de approvação ao referido contracto.

A final, depois de importantes debates, a camara dos senhores deputados approvou em ultima discussão o mencionado projecto de lei, o qual actualmente pende de deliberação desta augusta camara.

Consul geral na Republica Argentina durante o longo intervallo de mais de dez annos, pôde o supplicante, por aturado estudo, demoradas investigações, e conhecimento pratico da navegação fluvial dos rios que bordão o extremo sul do territorio brasileiro, chegar á convicção de que os interesses do Imperio altamente reclamão que se devassem os infindos horizontes desses longinquos districtos da provincia do Rio Grande do Sul, que se leve a colonisação, o commercio e as industrias á essas remotas mas opulentas regiões, onde outr'ora o fino sagaz da potente Companhia de Jesus fundára as famosas Missões, e ainda além as vastas campinas que se vão perder nas terras das importantes provincias do Paraná, Santa Catharina e Matto-Grosso.

Pois bem, o supplicante, senhores senadores do Imperio, que não póde, já pela sua posição official, na qual, mercê de Deos, tem sempre colhido

os elogios de seu governo , já pelos precedentes de sua vida publica ou privada , ser considerado um especulador vulgar, avido sómente de receber os auxilios do cofre publico para manutenção de sua empreza , sem que tambem um estímulo patriotico o guiasse na sua concepção, a firma cheio de fé , perante a Representação Nacional, que se uma injusta e errada apreciação dos factos não embaraçar a prompta inauguração deste grande melhoramento , na phrase do parecer das illustradas commissões de justiça civil , fazenda e commercio , da camara dos senhores deputados, a bandeira brasileira sustentando não interrompidamente a navegação a vapor do importante rio Uruguay, ao passo que tornará conhecidos aos povos vizinhos os grandes recursos do nosso paiz, tenderá incontestavelmente a fazer desabrochar os germens de riquezas da provincia de S. Pedro do Rio Grande do Sul , alentará o commercio licito , accossado no presente pelas invasões do contrabando, e desta arte, em breve tempo , compensará os sacrificios do thesouro , pelas vantagens que se reportarão da execução desse projecto.

É pois fundado nestas poderosas razões, e com a convicção profunda de que *a vontade humana, e a perseverança constituem um poder creador, que acha em si mesmo seus elementos de acção,*

que o supplicante aguarda da alta illustração e imparcialidade do senado brasileiro, a confirmação do Decreto de 4 de Abril que approvou o contracto para a navegação a vapor do Rio Uruguay, celebrado com o mesmo supplicante pelo governo imperial, e já sancionado pela camara dos senhores deputados.

Rio de Janeiro, 30 de Abril de 1863.

JOÃO CARLOS PEREIRA PINTO.



## **PARECER**

### **DO CONSELHO DE ESTADO.**

Senhor.—Por aviso de 22 do corrente mez, houve Vossa Magestade Imperial por bem, que a secção dos negocios do imperio do conselho de estado consultasse com seu parecer sobre o projecto e condições offeridas por João Carlos Pereira Pinto, para o estabelecimento de uma linha de barcos a vapor entre o porto do Rio de Janeiro e as possessões brasileiras do Alto Uruguay.

Em dous officios, um ostensivo e outro reservado, ambos com a data de 28 de Outubro deste anno, expõe o supplicante as razões economicas e politicas que abonão a adopção do seu projecto e justificão a coadjuvação que solicita do governo imperial nas condições que offerece para leva-lo a effeito.

Segundo estas condições contidas em 31 artigos ostensivos e dous reservados, compromette-se o supplicante: 1º, a formar uma companhia com o capital nunca menor de 4.000:000\$ rs. para o fim de sustentar

a navegação por vapor que pretende estabelecer; 2º, a realizar a mesma navegação por meio de tres linhas parciaes, sendo uma do Rio de Janeiro a Montevideó; a 2ª de Montevideó á villa do Salto no Rio Uruguay, e a 3ª da villa da Constituição (acima do Salto) á Uruguayana, na provincia do Rio Grande do Sul, ou mesmo a Itaqui, se o estado do rio o permittir; 3º, a concorrer com uma somma não excedente de 50:000\$ rs., para o rompimento da cachoeira de S. Gregorio, ou para uma estrada de rodagem entre a villa do Salto e a da Constituição; 4º, a construir os seus vapores com as condições precisas para serem armados, havendo necessidade; e 5º, a facilitar ao governo imperial o transporte de malas, passageiros, effeitos e dinheiros, segundo os termos das estipulações adoptadas com outras empresas de navegação por vapor.

Em compensação exige o mesmo supplicante do governo imperial: 1º, uma subvenção de 8\$000 por milha de navegação na 1ª linha, e de 7\$000 rs. na 2ª e 3ª; 2º, concessão gratuita e perpetua de dous terrenos de marinha de 100 braças quadradas nos portos de Uruguayana e Itaqui; 3º preferencia durante o contracto para qualquer empresa de navegação do Alto Uruguay, em igualdade de condições com as de outros concurrentes; 4º, direito exclusivo de transportar para o Rio da Prata todos os effeitos destinados ao consumo da nossa estação naval no mesmo rio, assim como quaesquer passageiros que o governo tenha de expedir para aquella paragem; 5º, igual direito exclusivo á exploração,

tambem durante o seu contracto, de todas as minas de carvão de pedra que forem descobertas em toda a extensão do rio Uruguay e seus confluentes, comtanto que não estejam a mais de 10 leguas de distancia dos seus littoraes; e 6º, os mesmos favores e facilidades concedidas ás outras empresas existentes.

Do que fica exposto, vê-se que um dos fins da empresa do supplicante é a communicação directa por vapor entre o Rio de Janeiro e os portos brasileiros do Alto Uruguay por meio das tres linhas acima referidas.

No seu officio ostensivo procura o supplicante demonstrar a necessidade dessa communicação directa por vapores que transportem mercadorias, allegando a conveniencia : 1º, de não se interromper o commercio existente desde os tempos coloniaes entre o Rio de Janeiro e as comarcas nacionaes do Alto Paraguay e alto Uruguay; 2º, de se corrigir a falta commettida no recente contracto para a navegação a vapor até Matto-Grosso, de não liga-la a esta capital, e ter de começar em Montevideo; e 3º, de não-se deixar a Montevideo e Buenos-Ayres, ficando despojado o Rio de Janeiro, todo o fornecimento de 800:000\$ rs. de mercadorias aos consumidores de Matto-Grosso, e aos de grande parte do Rio Grande do Sul.

No mesmo officio se allega em sustentação da utilidade das duas linhas fluviaes do Uruguay, a triplice conveniencia de dar mais commoda sahida aos productos da parte da provincia do Rio Grande do Sul

banhada por aquelle rio, de tornar menos escandaloso o contrabando que se faz naquellas paragens, e de atrahir emigrantes que vão cultivar as ferteis terras das antigas missões e margens do Uruguay e seus affluentes, etc.

Quanto á 1<sup>a</sup>, julga a secção desnecessario mostrar se são ou não procedentes as razões allegadas pelo supplicante ; isto é, se por meio de vapores que transportem mercadorias desta capital para Montevidéo se conseguirá não despojar o Rio de Janeiro do commercio que d'antes fazia com o Alto Paraguay e Alto Uruguay, e evitar que os consumidores dessas regiões abertas ao commercio estrangeiro por tratados e concessões do governo deixem de comprar mercadorias a quem lh'as offerecer mais baratas, ou se será possivel por qualquer outro meio, privar Montevidéo e Buenos-Ayres do gozo do mesmo commercio, tendo estas cidades maritimas a seu favor, além da sua situação geographica, a ordem natural das cousas e os novos principios civilisadores que franqueárão a todas as nações a navegação daquelles immensos rios.

Limitar-se-ha portanto a secção a ponderar que essa linha atlantica, pondo em communicação o Rio de Janeiro com Montevidéo, existe estabelecida pela Companhia de Paquetes a Vapor, em virtude do contracto de 2 de Janeiro de 1855, approvedo pela Resolução legislativa de 28 de Maio de 1856, cuja condição 28<sup>a</sup> declara que o mesmo contracto durará por nove annos,

salvo se antes disso o governo quizer tomar a si este ramo do serviço publico por paquetes de vapor do Estado, prevenindo um anno antes a dita companhia.

Assim que, se fôr admittida a proposta do supplicante, terá o governo de subvencionar duas linhas atlanticas, a da companhia, que é bimensal, custando 8:000\$ rs. por viagem redonda, e a do supplicante, que será mensal custando 9:000\$ rs. cada mez, ou 11:920\$ rs. se fôr adoptada a emenda proposta por elle, fixando a subvenção em 8\$000 rs. por milha de navegação, visto achar-se já calculado em 1,490 milhas a distancia desta capital a Montevidéo, viagem redonda pela condição 23 do contracto com a companhia de paquetes.

*Quanto á 2ª e 3ª linhas fluviaes a secção se apraz em reconhecer que dellas poderão vir ao paiz, senão todas as vantagens previstas pelo supplicante, ao menos algumas mui valiosas se houver constancia e meios para superar todas as difficuldades materiaes e outras inherentes á môr parte das novas empresas. Não duvida, pois, a secção aconselhar a sua admissão mediante o auxilio pecuniario, exigido pelo supplicante e alguns dos outros favores solicitados por elle.*

Do que tem tido a honra de expôr é, pois, a secção de parecer:

Pelo que respeita a 1ª linha do projecto do supplicante, entre esta capital e Montevidéo, não pôde ser aceita

pelo governo imperial sem grande, e talvez inutil sacrificio do thesouro. Grande, porque nos termos do contracto em vigor, não sendo possivel rescindi-lo em proveito da empreza do supplicante, forçoso seria pagar duas subvenções; e talvez inutil, porque não se pôde prudentemente esperar que o transporte de mercadorias por navios a vapor daqui para o Rio da Prata seja remedio efficaz para prevenir o mal que se receia, sendo fôra de duvida que taes mercadorias, por mais barato que fôr o frete, não poderião chegar a Montevidéo em estado de concorrer em preço com mercadorias estrangeiras iguaes, alli existentes e mais favorecidas pela tarifa e regulamentos fiscaes do Estado Oriental.

*E pelo que toca á 2<sup>a</sup> e 3<sup>a</sup> linhas de navegação entre Montevidéo e a villa do Salto, e entre a villa da Constituição e Uruguayana nas margens do rio Uruguay; nenhum inconveniente haverá em aceita-las, concedendo-se ao supplicante a subvenção e mais favores que solicita, menos o do privilegio exclusivo para a exploração de todas as minas de carvão de pedra que forem descobertas em toda a extensão dos territorios designados pelo supplicante. Porquanto, se a equidade exige que não se lhe negue a faculdade da exploração que requer, comtanto que seja limitada e bem definida, tambem a prudencia aconselha que o governo imperial não conceda privilegios á esmo, relativos a territorios não conhecidos ainda expondo-se ao risco de futuros e graves inconvenientes.*

É este o parecer da secção, que V. M. Imperial se dignará resolver como fôr mais acertado. Sala das conferencias da secção dos negocios do imperio do conselho de estado, em 30 de Dezembro de 1858.

MARQUEZ DE ABRANTES.

VISCONDE DE SAPUCAHY.

Conforme.

JOSÉ BONIFACIO NASCENTES DE AZAMBUJA.

---

11

EXPOSICAO

PARA A EXPOSICAO DE 1889

...

...

...

## EXPOSIÇÃO

QUE ACOMPANHOU A PROPOSTA ORIGINARIA  
PARA A NAVEGAÇÃO DO URUGUAY.

Illm. e Exm. Sr.—Tenho a honra de submetter á illustrada consideração de V. Ex. o incluso projecto de estabelecimento de um serviço de barcos a vapor do Rio de Janeiro até ás possessões brasileiras no Alto Uruguay.

O governo imperial sempre sollicito pelo desenvolvimento dos recursos que nos offerece a grandeza e opulencia do Imperio, não duvidou, ainda ha pouco, dar uma prova evidente desse seu empenho, concedendo uma larga subvenção á empreza que se propõe fazer a navegação por vapores de Montevideó até Cuyabá.

Este factó, do qual ha de tirar mui avultado e real partido a provincia de Matto-Grosso, que não poderá ser verdadeiramente feliz, enquanto o vapor, esse agente poderoso da civilisação do seculo, não sulcar

as mais insignificantes arterias fluviaes do seu abençoado sólo, pôde considerar-se as primicias da grande obra que concebi intencionalmente com o fim de ver chegar ao mais alto grão de prosperidade e segurança o augmento do nosso importante commercio e das nossas relações politicas com os povos do Rio da Prata, e o progresso e melhoramento social das remotas regiões brasileiras banhadas pelo rio Uruguay e seus tributarios.

Não ha ahi quem possa duvidar, que uma vez aberta a navegação dos rios em que desagua o Paraguay, a provincia de Matto-Grosso deve merecer dos poderes do Estado uma attenção de preferencia á maior parte das suas co-irmãs pela razão do seu estado de abatimento, pelo motivo de sua extensão, falta absoluta de braços, e distancia em que se acha da capital do Imperio, pela circumstancia muito ponderosa de ser a nossa fronteira com tres republicas de origem hespanhola; sendo, como é, exacta e incontrovertida esta proposição, não é ella absoluta, e quando o fôra, ainda assim o projecto de que ora trato, parece-me inquestionavelmente incluido nas mesmas theses como se verá pela analyse e discussão da materia.

Navegar o Alto Paraguay a vapor, com regularidade e sobretudo com promptidão, é um serviço meritorio e digno de todo o apoio do governo e do paiz, mas ligar estrictamente os interesses brasileiros disseminados nas afastadas origens do Paraguay e do Uruguay, e

trazer estes movidos pela energia de um só impulso, ao seio da capital do Imperio, é empreza que abstrahindo-se da sua connexão com a politica geral, commercialmente fallando, se pôde e deve considerar como muito especial e grandiosa pelas innumeradas e esplendidas consequencias que, se a Providencia Divina o permittir, haveremos de recolher com a sympathica admiração do esforçado Yankee e o applauso do intelligente europeu.

Em materias de natureza como a de que se trata, a dissimulação ou uma reserva intencional são improprias do acto; e, pois, convem ser franco e tanto explicito como é possível, pelo que peço desde já desculpa se por venturã me escapar alguma indiscreta asserção, que o excesso do zelo suggerir-me como um corollario natural da paixão pela grandeza da obra.

Concluido este mal elaborado preambulo, que consigno aqui tal como me veio à mente, é do meu dever observar, que sómente me demorarei na apreciação daquellas estipulações do projecto que em o meu humilde parecer merecem particular menção, pondo de lado as que são de simples intuição, e cujas consequencias resaltão de si mesmo.

A navegação por vapor do rio Uruguay, pela fórma que proponho, tem por fim especialmente dar toda a importancia áquella rica e mais fertil porção do territorio rio-grandense que é banhado pelo mesmo rio, tornar-nos o principal navegador de suas aguas, dando

assim todo o impulso ao commercio, agricultura e industria daquellas remotas comarcas, e abrindo uma grande porta de facil accesso á colonisação, a quem caberá a sorte e a missão de rotear prados tão fertéis e derrubar os bosques seculares que alli existem para nelles semear o trigo, o centeio e outros grãos que são o alimento de principal consumo de todo o mundo, e como elemento de permuta, um dos recursos mais poderosos da União-Americana, os quaes entregues hoje ao nomade e pouco ambicioso camponez rio-grandense, ou ao indio selvagem, serão amanhã a Lombardia Sul-Americana pela florescencia da sua lavoura e riqueza da criação do gado da raça fina. Ella tem tambem a missão subsidiaria de destruir ou pelo menos de contrariar proficuamente o activo contrabando que se faz por aquella parte da fronteira da provincia de S. Pedro do Rio Grande do Sul.

Não é uma phantasia o que deixo expendido, nem o sonho dourado de uma imaginação vivaz; já em eras mais distantes, e sem o auxilio da navegação por vapor, este vasto territorio, lavrado pelas mãos do inexperto indio, sob a intelligente inspecção do laborioso Jesuita, déra os fructos mais precoces de uma uberdade sem igual.

De feito, os restos dos grandes estabelecimentos da Companhia de Jesus, que são hoje um monumento vivo das suas antigas e pacificas glorias levantados em os mais reconditos angulos da America do Sul, são uma

prova exuberante e perfeitamente justificativa da exactidão da antecedente proposição.

Se, pois, não se pôde se não muito difficilmente contestar com vantagem o referido acerto, segue-se que muito nos convirá em materias desta natureza ter em particular consideração o caminho trilhado por essa corporação que, bem pôde dizer-se, nos indicou no passado o lugar mais apropriado do Imperio para sua colonisação no presente seculo.

O que forão as Missões Jesuitas estabelecidas nas margens do Paraguay e Uruguay, e o que poderião ser estas povoações hoje se não fôra o exterminio dessa ordem poderosa, cujo beneficio influxo, em prol da civilisação nã eras primitivas do descobrimento de nosso paiz, não pôde, com razão ser contestado ?

É este, portanto, um dos pontos culminantes do meu projecto, *que ousou encarecer, ainda mesmo que não me caiba a gloria da sua execução*, com o fim de, apresentando uma idéa nova e util, prestar um serviço ao paiz; idéa que considero poderá ser proveitosa pelo facto tambem de reviver um passado que nos fornece grandes e vantajosas lições, que talvez não fossem ainda rastreadas por causa de emergencias de maior momento, que nestes ultimos tempos, tem exclusivamente occupado a attenção dos nossos governos.

A colonisação das margens do Uruguay, desde o Quaraim até as cabeceiras desse rio e dos seus confluente do N. O., não deve ser por outro lado uma questão de dinheiro, principalmente para uma nação

nova, cujas sobras convem logo empregar no desenvolvimento do seu progresso moral e material, tratando-se apenas de salvar na pratica o principio do equilibrio da despeza com a receita; os seus fins são mais elevados para que estejam subordinados a estricta economia pecuniaria; ella deve, posta em execução, ir seguindo, á proporção que prospere, pelas margens do Pepiri-guassú, do Santo Antonio, do Iguassú e do Paraná, onde deverá, acima do Salto das Sete Quédas, ou de Guayra, atravessando este rio, galgar a sua margem direita para encontrar o Ivinheima ou Brilhante e d'ahi o caminho mais conveniente para chegar á Miranda, que, como um ponto assaz importante de Matto-Grosso pelo seu clima suave e pela sua posição geographica propria para o acantonamento das nossas forças ao Norte do Rio da Prata, ficará desta fórma ligadas ás provincias de S. Paulo, Paraná e de S. Pedro do Rio Grande do Sul, e forrá o Brasil da dependencia da navegação do Baixo Paraguay, e do Baixo Paraná, que está á mercê, ainda mesmo na hypothese de estipulações internacionaes, da instabilidade dos governos das Republicas banhadas por esses rios, sendo este o meio de dar valor ás nossas terras devolutas depreciadas pela distancia em que se achão do littoral e falta de comunicação, difficuldade da viação, e de estabelecer uma linha de povoações, ou colonias militares, que na paz serão a vanguarda da civilização e a garantia da ordem; e na guerra se constituirão em pontos de apoio das respectivas operações.

É, pois, a empreza da navegação do Alto Uruguay o meio de levar ao cabo tão gigantesco empenho, que não se tornará mui difficil de realizar, sempre que esteja combinada com a do Alto Paraguay, para que o esforço commum, e a reunião de grandes capitaes, produzão o effeito desejado e calculado.

Ha além do que fica exposto a circumstancia de que convem considerar attentamente o commercio da herva-matte, chamada Missioneira, que se exporta pelo porto de Itaqui e pelo do Uruguayana, para as Republicas Argentina e do Uruguay, commercio que, elevando-se a mais de cem mil arrobas annualmente, toma cada dia maiores proporções, e tem-se tornado alli genero de primeira necessidade, cujo consumo vale annualmente alguns milhares de contos de réis, sendo o Brasil quasi o principal productor do mesmo genero, formando por tal motivo, um ramo de especulação mercantil, especial e muito importante.

A todas estas considerações sobreleva ainda observar que a importancia actual do commercio e navegação do Uruguay, já não é de pequena monta. Pelo relatorio do ministerio da fazenda, no corrente anno, vê-se que durante o anno de 1854 a 1855 entrárão no porto da Uruguayana 188 navios com 826 toneladas, e 418 homens de equipagem, e sahirão 45 navios com 236 toneladas e 73 homens de tripolação; que em 1855 a 1856 entrárão 320 navios com 2,200 toneladas e 726 homens de equipagem, e sahirão 99 navios com 530 toneladas; finalmente, que em nove mezes do anno financeiro de

1856 a 1857 entrãrão no dito porto 268 navios com 1,347 toneladas e 430 pessoas de equipagem, e sahirão 107 com 466 toneladas e 200 homens de tripolação ; e em auxilio destas apreciações encontramos no registro estatistico de Buenos-Ayres, que durante o anno de 1856, entrãrão dos portos de Uruguay 70 navios com 2,807 toneladas, e sahirão 42 com 1,548 toneladas.

Accresce tambem que, alêm das razões expostas a este respeito, não devemos desprezar ou ser indifferentes ao erro economico do governo do Paraguay, que, contra todos os principios da sciencia moderna e dos interesses politicos da Republica, tem monopolizado de uma maneira pouco habil e prudente, esse ramo de sua riqueza natural e de industria nacional ; e outrosim que a carestia dos fretes dos pontos de toda a fronteira da citada provincia, que é banhda pelo Uruguay, para o porto do Rio Grande do Sul, ou para o de Pelotas, é tal que pelo menos torna difficil ou morosa a prosperidade da agricultura, e impede que a industria pastoril tome incremento desde que sobrecarrega o genero com o imposto de vinte por cento sobre o valor do mercado productor.

Ora, desde que as producções desse territorio da referida provincia, que pôde considerar-se em mais de uma terça parte della, possão ser transportadas por agua ao Rio da Prata, segue que a barateza do frete, as frequentes communicações e o desenvolvimento das relações commerciaes, que serãrão a sua consequencia natural, augmentarãrão o consumo daquelles

povos, darão vida ao seu commercio e impulso á sua civilisação, melhorando-se assim a situação actual que não tem sido possível, nem o será, contrariar com os esforços individuaes que se tem feito, sem que haja uma facil e rapida via de communicação.

Ligada, conseguintemente, a praça do Rio de Janeiro com a da Uruguayana pelo vapor, energico e activo elemento do progresso e civilisação, os generos do consumo alli, a saber: as manufacturas e artefactos europeus, etc., etc., que hoje os commerciantes do Rio Grande do Sul vem buscar á capital do Imperio, e introduzem na respectiva provincia, pela pessima barra que possui, com grandes despezas de frete, seguros maiores que o ordinario, além do transporte por terra para aquelle destino, lá chegarão muito mais baratos e em menos tempo; salvo de mais o prejuizo certo do fisco como actualmente acontece.

Resta-me a este respeito fazer a importante ponderação de que a navegação a vapor do rio Uruguay, principalmente se vier a ter lugar algum dia, mais proximo, a idéa de uma tarifa especial para a provincia de S. Pedro do Rio Grande do Sul, ou simplesmente para Uruguayana, aliás muito necessaria è conveniente, como se pretende proceder a respeito de Albuquerque, acabará com o escandaloso, immoral e prejudicial contrabando que hoje se faz em detrimento das nossas rendas, e somente em vantagem dos mercados de Montevideo e Buenos-Ayres, como fornecedores dos generos especiaes para esse mister.

D'onde deve-se concluir, portanto, que a subvenção que pede-se para esta empresa, comparada com as concedidas ás outras de igual natureza, e attendendo-se aos fins que se tem em vista, é, senão exigua, pelo menos modica; ella em vez de ser um onus para o thesouro nacional, tornar-se-ha, como meio de renda por via de reproducção, uma questão economica, porque uma vez que cesse o contrabando por aquelle lado da nossa fronteira, e aumente-se o consumo pelo meio proposto, as rendas da alfandega da Uruguayana se elevarão tambem, e por tal fórma que irão além da quantia que se pede para encetar a empresa em questão.

Mas se a consideração de economia prevalecer antes neste ponto, ainda assim a subvenção pedida para a linha de Montevideo não augmentará a despeza dos cofres publicos desde que o governo, avaliando como mais proficua aos interesses commerciaes e politicos do Imperio a empresa de que me occupo, realizar a rescisão do contracto que tem com a Companhia dos Paquetes Brasileiros; neste caso o auxilio que se solicita, para a linha de Montevideo a Uruguayana, e que orça pela cifra de \$ annuaes, será amplamente compensada pelo augmento das rendas da alfandega dessa villa, e pela cessação do contrabando, de que tenho fallado.

Até aqui tem sido analysado o projecto sómente sob o ponto de vista das vantagens reputadas como primordiaes, não será, pois, fóra de proposito o elucidar o assumpto pelo lado da justiça, e vem a ser, se convirá

ao governo imperial e ao paiz, que não tem recusado favores da natureza do que se trata para obras de igual especie, e prestado o seu apoio as que tem sido consideradas de publica e reconhecida utilidade, deixar o rico e caudaloso Uruguay na inercia em que tem jazido até o presente, negando o seu patrocínio á empreza da navegação de que me occupo.

Não ousarei accrescentar uma virgula a esta proposição, deixando a analyse da moralidade do facto a outros, se o meu precitado projecto de contracto naufragar pela carencia de apoio official.

Ha no entretanto uma clausula na proposta que offereço á consideração do governo imperial, que parece, á primeira vista, um onus verdadeiro para o thesouro nacional pela circumstancia da necessidade de subvencionar-se a mais uma empreza de navegação a vapor para Montevidéo quando já se subvenciona á Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor, mas que effectivamente não o é.

Cabe-me, pois, a tarefa de ponderar aqui, que se bem esta companhia tenha feito serviços relevantes á integridade do Imperio, á sua civilisação e ao seu commercio, não é menos certo que a sua linha do Rio Grande á Montevidéo não tem apresentado resultados que estejam em harmonia com os favores concedidos, accrescendo que não é tambem para o governo imperial um obstaculo insuperavel o ter de coadjuvar pecuniariamente a duas emprezas differentes, mas cujo fim seja quasi identico.

Com vapores que não carregão e sómente transportão passageiros e correspondencia, e demorão-se nós portos da sua escala o tempo strictamente necessario para receber combustivel, não se estreitão praticamente relações commerciaes de permuta de generos, sobretudo quando tambem as suas viagens são prejudicialmente morosas.

Taes vapores poderão servir simplesmente de regulares correios, mas nunca se prestarão como um meio seguro de fomentar as ditas relações commerciaes do Imperio com o Rio da Prata, e de bem pouco servirão a linha de vapores de Montevideo á Cuyabá, que tambem vai ser posta em movimento como um pensamento incompleto desde que não liga directamente aquella provincia e o seu commercio á capital do Imperio.

Considero tal empreza como um pensamento incompleto, pela falta de vapor que ligue o Rio de Janeiro á Cuyabá, falta que se preenche pelo meu projecto, pondo em contacto directo o mercado do Rio de Janeiro com o do Uruguayana e o da capital de Matto-Grosso.

O commercio do Rio de Janeiro está de posse, desde o tempo colonial, do fornecimento das manufacturas e artefactos europeus para o consumo da população da provincia de Matto-Grosso; desligado, portanto, o abastecimento daquelle mercado da capital do Imperio, quando temos livre a navegação do Paraná e Paraguay, é concorrer involuntaria e directamente para que esta praça venha a perder infallivelmente aquelles consumidores, em menos de tres annos fixos; é brindar a

Montevideo e Buenos-Ayres com o fornecimento dos generos para esse consumo de cerca de 800:000\$000 rs. annuaes, que em breve serão levados á maior algarrismo; é em summa dar vida propria á citada provincia que não está preparada nem tem recursos seus para isso.

Ligar pois, Matto-Grosso, e o interior do Rio Grande do Sul ao Rio de Janeiro, por meio do commercio e navegação a vapor, é, além de acautelar os interesses do nosso fisco, uma obra politica de facil comprehensão; e pois, aquillo que parece um onus existente na minha proposta, talvez seja uma das boas e previdentes vantagens della, sendo que é além disso facil fazer desapparecer o augmento de despeza, se o governo imperial, como lhe é permittido, rescindir o contracto que tem com a Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor, que, nessa linha, não lhe traz as vantagens esperadas, como já anteriormente o ponderei.

Demonstradas as conveniencias e a necessidade de organizar este serviço começando do porto do Rio de Janeiro, como ora proponho, cumpre-me reflectir que a empreza do rompimento da cachoeira de S. Gregorio, canalizando-se aquella parte do leito do rio, cuja obra fór mais facil, ou a construcção de uma estrada de rodagem com os esgotos e declives necessarios entre a villa do Salto e a da Constituição (Estado Oriental do Uruguay), para nelles serem lançados os trilhos de ferro, quando os interesses do commercio combinados com os da politica, assim o reclamarem, ajustada pelo ultimo

tratado de commercio entre o Brasil e a Republica do Uruguay, é de uma utilidade que não escapará de certo á perspicacia do governo de Sua Magestade.

Entretanto, esta obra, de que apenas faço menção, não é de uma necessidade indeclinavel para os fins a que me proponho com o projecto, para ao diante, e quando a navegação do Uruguay tiver tomado o seu verdadeiro desenvolvimento será tempo de attender-se ao rompimento desse salto, sendo que actualmente pelas estradas existentes um pouco melhoradas se poderá fazer o serviço subsidiario daquella navegação.

Sem embargo, porém, do que fica dito, é certo que muito convirá essa obra, se não se verificar este meu receio, que será ella eterna, e de mais facil custeio na sua conservação, do que a estrada mencionada; e pois, a idéa de a empresa coadjuvar aos governos interessados na dita obra nasce de que, na hypothese da estrada, o serviço dos vapores tornar-se-hia precario, se a sua gerencia dependesse da administração da dita estrada, por isso que sendo uma cousa complemento de outra, devem ambas estar centralizadas para evitar as consequencias da má vontade, do ciúme dos lucros, etc., etc.

Ha ainda uma estipulação especial no projecto do contracto em questão, cuja utilidade, entre as primeiras, é de tal natureza e vantagem para o governo e para o paiz, que não existe em contracto algum, que até o presente se tem formulado para a navegação dos rios.

A empresa se obriga, em certa hypothese, a realizar obras hydraulicas no Alto Uruguay que tornem facil a

navegação até o porto de Itaquí, as quaes se poderão estender onde possível fór, se o governo imperial se prestar a favores que compensem os sacrificios que por ventura se tenha de fazer.

Taes obras darão em resultado a franca navegação de uma das grandes arterias brasileiras que, ousou classificar, se acha em primeiro lugar pelo clima suave de suas margens, apropriado para a colonisação européa, pela fertilidade de seu solo, e porque nas suas adjacencias ha grandes datas de terrenos devolutos, ou nacionaes, e ricas producções naturaes, e porque emfim é a fronteira mais accessivel do Imperio.

Estas verdades, que são outros tantos axiomas, me parecem difficeis de serem escurecidos, e tornão mais proeminentes as idéas do projecto de que se trata, desde que a provincia de S. Pedro do Rio Grande do Sul luta desvantajosamente com a grande difficuldade da sua pessima barra, talvez impossivel de ser melhorada.

Organisada pois tão grande empreza, e levado ao cabo o projecto de linhas de Montevidéo a Buenos-Ayres, e deste porto ao de Paraná, se a sua fusão na empreza de navegação a vapor para o Cuyabá fór negocio de facil resolução, chegaremos ao resultado a que me proponho com afinco, tendo todo este serviço uma direcção central, que vem a ser levar ao mais alto gráo de prosperidade a navegação brasileira a vapor do Rio de Janeiro até ás possessões brasileiras no Alto Paraguay e Alto Uruguay, estreitando por esta

fôrma indirecta e naturalmente as relações politicas do Imperio com as Republicas do Rio da Prata, onde iremos occupar a posição que nos compete usando apenas dos meios que o progresso e a civilisação aconselhão de preferencia.

Concluida esta exposição, desenvolvida em apoio da minha pretensão, resta-me appellar para a sempre generosa illustração de V. Ex., pedindo-lhe a sua efficaz protecção para a minha obra, em cuja realisação irão tambem de envolta os interesses commerciaes e politicos do Imperio.

Deos guarde a V. Ex. — Rio de Janeiro, em 28 de Outubro de 1858.

A S. Ex. o Sr. Marquez de Olinda, etc., etc.

JOÃO CARLOS PEREIRA PINTO.

---

## DECRETO N. 2401

DE 9 DE ABRIL DE 1859.

*Approva o contracto para a navegação por vapor entre o porto de Montevideo e o do Salto, e entre o da Constituição e o da Uruguayana, na provincia de S. Pedro do Rio Grande do Sul.*

Hei por bem approvar o contracto celebrado no dia 4 do corrente mez pelo conselheiro Sergio Teixeira de Macedo, ministro e secretario de estado dos negocios do Imperio, com João Carlos Pereira Pinto, para a navegação por vapor entre o porto de Montevideo e o da villa do Salto, e entre o da villa da Constituição e o da Uruguayana, na provincia de S. Pedro do Rio Grande do Sul, mediante as condições que com este baixão e que ficão dependentes da approvação da assembléa geral legislativa, assignadas pelo referido ministro e secretario de estado, que assim o tenha entendido e faça executar.

Palacio do Rio de Janeiro, em 9 de Abril de 1859, 38.<sup>o</sup> da independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Impeador.

SERGIO TEIXEIRA DE MACEDO.

**Condições a que se refere o Decreto n. 2401  
de 9 de Abril de 1859.**

1.ª O empresario obriga-se a organizar dentro de seis mezes, contados da data da approvação do presente contracto, uma companhia que durará pelo tempo de 20 annos, com capital nunca menor de 4,200:000\$ rs., a qual terá por fim sustentar a navegação regular por vapor nas duas linhas de que trata o artigo seguinte.

Na falta da organização da mesma companhia dentro do prazo designado, incorrerá o empresario em uma multa até 4:000\$ rs., e na pena de annullação do contracto, salvo o caso de difficuldades de força maior, que serão expostas ao governo para que apreciando-as, marque novo, mas prorogavel prazo.

2.ª A primeira linha da navegação começará do porto de Montevideo, capital da Republica Oriental do Uruguay, e irá ao do Salto; a 2ª e ultima linha principiará do porto da Constituição (Estado Oriental do Uruguay), e terminará no da villa da Uruguayana, ou na de Itaqui, provincia do Rio Grande do Sul, se a praticabilidade da navegação entre estes dous ultimos portos o permittir desde já.

Em as duas linhas os vapores tocarão nos portos do Rio da Prata e do Uruguay, considerados os mais importantes, e que serão designados nos regulamentos da companhia, de accordo com o governo imperial; nos mesmos regulamentos se estabelecerá tambem o tempo

de demora em cada um dos ditos portos, ficando porém tudo sujeito ás modificações que forem aconselhadas pela experiencia e pelas conveniencias do publico conciliadas com os interesses da empresa.

3.<sup>a</sup> A companhia nos primeiros cinco annos do contracto é obrigada a fazer doze viagens por anno nas duas linhas acima mencionadas, e d'ahi em diante tres viagens em cada dous mezes. Fica porém ao seu arbitrio augmentar o numero de viagens em qualquer das ditas duas linhas logo que julgar conveniente aos seus interesses, sem que deste facto possa resultar obrigação alguma nova para o governo.

4.<sup>a</sup> O governo imperial pagará á companhia pelo serviço de toda a linha de navegação, de que se trata, a quantia de 10:000\$000 rs. por mez.

5.<sup>a</sup> A subvenção de que se trata na antecedente condição, passados dez annos, contados da data do presente contracto, será reduzida, logo que a companhia der um dividendo que exceda a 12 %.

6.<sup>a</sup> Quando em consequencia de sinistros ou de inconvenientes de força maior os paquetes da companhia não completarem a viagem redonda, o governo pagará somente a quantia correspondente á distancia navegada, calculada pelo numero de milhas em relação ao preço da viagem redonda.

7.<sup>a</sup> Se a companhia deixar de realizar, nos periodos designados, o numero estipulado de viagens, salva a disposição da condição antecedente, não só perderá a

quantia correspondente ás viagens que de menos fizer, como incorrerá em uma multa que lhe será imposta pelo governo imperial, e cobrada administrativamente, de 1:000\$000 rs. a 4:000\$000 rs. por cada falta, e na pena da perda da subvenção se a navegação fôr interrompida por mais de seis mezes.

8.<sup>a</sup> Os paquetes da companhia serão nacionalizados brasileiros, seja qual fôr o lugar de sua construcção, ficando isenta a aquisição delles pela mesma companhia de quaesquer impostos por transferencia de propriedade ou matricula; a respeito de suas tripolações se observará o mesmo que se pratica com as embarcações de guerra nacionaes.

9.<sup>a</sup> Os paquetes da companhia gozarão das mesmas vantagens e privilegios que têm as embarcações de guerra nacionaes, ficando comtudo sujeitos aos regulamentos policiaes e á devida fiscalisação nos portos para que conduzirem passageiros e cargas.

10.<sup>a</sup> Não será permittido aos paquetes da companhia demorarem-se nos diversos portos de escala mais do que o prazo estipulado em uma tabella approvada pelo governo imperial.

11.<sup>a</sup> Os prazos de demora marcados na referida tabella deverão se contar do momento em que fundearem os paquetes, seja o dia util ou feriado; entendendo-se, porém, que o maximo tempo de demora não é obrigatorio, devendo as autoridades locaes despachar os paquetes antes que elle finde, sempre que fôr possivel.

12.<sup>a</sup> Quando occorrer demora maior, que não terá lugar por parte do governo sem ordem por escripto da autoridade competente ao agente da companhia ou ao commandante do paquete, no impedimento ou falta daquelle, a parte que occasionar semelhante demora pagará á outra a quantia de 250\$000 rs. por cada prazo de doze horas que a partida effectiva exceda á partida ordinaria, salvo se por parte da companhia se der a demora, e ella provar que a isso foi obrigada por força maior, e se a demora, sendo occasionada por parte da autoridade, se verificar que houve para ella motivo de natureza transcendente. A mesma pena, e pela mesma fórma terá lugar relativamente á sahida dos paquetes dos portos de partida das duas linhas quando ella se não realizar nos dias marcados. Só se contará cada prazo de doze horas para imposição da multa estabelecida nesta condição quando o excesso da demora passar de tres horas.

13.<sup>a</sup> Os paquetes da companhia transportarão gratuitamente as malas dos correios e a correspondencia official, sendo os respectivos commandantes obrigados a recebê-las e entrega-las nas estações competentes, dando os convenientes recibos, e exigindo-os por sua parte das agencias ou pessoas por estas devidamente autorizadas.

As repartições dos correios deverão sempre ter as suas malas promptas a tempo de não retardar as viagens dos paquetes além da hora marcada para a sahida, e quando

por culpa sua haja demora soffrerá a mesma repartição a multa de que trata a condição antecedente.

14.<sup>a</sup> Será também gratuito o transporte em cada viagem dos ditos paquetes :

1.<sup>o</sup> De quatro passageiros do Estado, que serão obrigados ao pagamento das respectivas comedorias.

2.<sup>o</sup> De 10 praças de pret, recrutas ou colonos, também sujeitos ao pagamento das comedorias.

3.<sup>o</sup> De quaesquer sommas de dinheiro pertencentes aos cofres publicos, correndo por conta do governo os riscos de embarque e desembarque dessas quantias.

4.<sup>o</sup> De uma carga por conta do governo, não excedendo a duas toneladas.

Quando os passageiros, tanto de uma como de outra classe acima referida forem em numero superior ao que fica estipulado, serão suas passagens pagas com o abatimento da quarta parte do preço ordinario, segundo a qualidade dos mesmos passageiros. E bem assim por tudo quanto fôr conduzido por sua ordem pagará o governo 10 % menos do que o preço estipulado para os particulares.

15.<sup>a</sup> A importancia dos fretes e passageiros que a companhia tiver de receber, em conformidade com a disposição final da condição antecedente, será paga pela thesouraria da provincia do Rio Grande do Sul se nella tiver sido autorisada, e quando nos portos do Rio da Prata e do Uruguay, pela respectiva legação imperial,

no prazo de um mez, contadò da apresentação da respectiva conta, vencendo o juro de 6 % ao anno se esse prazo fôr excedido por mais de seis.

16.<sup>a</sup> Tomar-se-ha por base na organização da primeira tabella para os fretes de mercadorias e transportes de passageiros os preços por que tiverem feito os barcos a vapor a navegação do rio Uruguay no anno anterior ao da assignatura do presente contracto.

17.<sup>a</sup> O governo imperial autorizará o presidente da provincia do Rio Grande do Sul, bem como o chefe da legação do Imperio em Montevideò, para de accordo com o gerente da companhia, organisarem as tabellas de passagens e fretes das cargas de particulares nas duas linhas de navegação, tabellas que serão logo executadas, embora sujeitas á ulterior approvação do mesmo governo.

18.<sup>a</sup> O governo poderá permittir que os officiaes da armada nacional e imperial commandem os paquetes da companhia com as mesmas vantagens e condições com que igual permissão foi concedida á Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor, na condição 20.<sup>a</sup> do contracto approvado pelo Decreto n. 1515 de 3 de Janeiro de 1855.

19. É concedido á companhia o uso e fructo de terrenos de marinha de que o governo imperial puder dispôr, de 100 braças quadradas cada um, nos portos de Uruguayana e Itaqui (se os vapores da companhia chegarem a este porto) e em todos os outros portos nacio-

naes da escala de sua navegação para nelles edificar os telheiros e predios que julgar precisos para abrigo dos passageiros e acondicionamento e boa conservação dos generos que transportar, e as officinas necessarias para o fabrico e reparo do material da companhia, podendo a mesma companhia construir pontes de embarque e desembarque de passageiros e generos, nos lugares mais apropriados do litoral dos referidos portos.

Decorridos dez annos da presente data cessará o dito usufructo, pagando a companhia d'ahi em diante um fôro annual igual ao que os particulares pagarem ao Estado em identicas circumstancias, ou o que fôr estipulado, se não houverem particulares na posse dos referidos terrenos.

Se o governo tiver de ficar com as obras que a companhia fizer nos terrenos de que se trata, não havendo accordo sobre a quantia que o mesmo governo terá de entregar, como indemnisação, será ella fixada, depois de exame de peritos e pessoas competentes, por tres arbitros, um dos quaes será nomeado pelo presidente da provincia do Rio Grande do Sul, outro pela companhia e o terceiro por accordo de ambas as partes. No caso de não ser possivel obter este accordo, o terceiro arbitro será nomeado da maneira seguinte: o presidente da provincia do Rio Grande do Sul apresentará á companhia dous nomes, e a companhia proporá outros dous nomes: juntos estes quatro nomes, um será escolhido por sorte e designará o terceiro arbitro.

20. O governo imperial poderá conceder á com-

panhia, com as reservas e cautelas indispensaveis, licença para cortar a lenha precisa para o combustivel de seus vapores em terras devolutas, seja no continente ou nas ilhas do rio Uruguay e seus affluentes, devendo, no caso de concedê-la, expedir ao presidente da provincia do Rio Grande do Sul as ordens necessarias.

21. Os vapores da companhia deverão ter a força precisa para andarem aguas acima 5 milhas por hora.

Os que navegarem entre Montevideo e o porto do Salto, terão a lotação de 100 toneladas para carga e accommodações para 20 passageiros de ré e 50 de prôa.

Os que navegarem do da Constituição para o da Uruguayana, ou para o de Itaqui, se até esse porto se estender o serviço da navegação, terão a lotação de 50 toneladas para carga e accommodações para 15 passageiros de ré e 40 de prôa.

Os vapores da linha de Montevideo ao Salto não deverão ter maior calado que o de 6 pés inglezes.

Os que navegarem do porto da Constituição ao da Uruguayana ou ao de Itaqui, serão de 3 pés de calado ou menos, se fôr possivel, estando carregados, e com todo o combustivel que admittirem as suas carvoeiras.

22. A companhia, se o governo imperial exigir, receberá á bordo de cada um de seus vapores, por cada cem toneladas de lotação, dous aprendizes menores ou imperiaes marinheiros, que saibão ler e escrever e fôrem designados pelo mesmo governo, para applica-los á ins-

trucção da praticagem dos rios, por que fizer a sua navegação, e das machinas, entregando-os promptos no fim de cada quatro annos para o serviço dos navios de guerra, sendo que os seus soldos e comedorias serão abonados pelo thesouro ou repartição competente á companhia.

23. É garantida á companhia a preferencia durante a existencia do presente contracto, em igualdade de condições, para empezas de navegação dos confluentes do Alto Uruguay.

24. Se os governos brasileiro, oriental e argentino emprehenderem a obra do rompimento da cachoeira de S. Gregorio para facilitar a navegação do Uruguay, como está estipulado na convenção de 12 de Outubro de 1851, a companhia obriga-se a concorrer com uma determinada quantia para a dita obra.

Se tornada impraticavel a obra em questão o governo do Brasil e do Estado Oriental levarem a effeito a construcção de uma estrada de rodagem ou de um caminho de ferro entre a villa do Salto e o povo da Constituição, Republica do Uruguay, como está estipulado no tratado de commercio de 4 de Setembro de 1857, a companhia se compromette a concorrer com um capital determinado para a conclusão dessa obra.

Em um ou outro caso a companhia gozará, na proporção da somma com que concorrer, das vantagens pecuniarias ou de qualquer outra natureza que cada um dos ditos governos perceber das referidas obras.

Em nenhum caso, porém, terá ella de concorrer com quantia superior a 50:000\$000 rs.

25. O governo imperial mandará quanto antes proceder á collocação de boias e pharolletes necessarios para a segurança da navegação do rio Uruguay, na parte que pertence ao Brasil, por onde tiverem de navegar os vapores da companhia.

26. Se a companhia, obtendo o consentimento do governo de Montevidéo, estabelecer na ilha de S. Gabriel ou em qualquer outro ponto do rio da Prata que lhe fôr mais conveniente, as officinas necessarias para o concerto das embarcações que lhe pertencerem, se compromette a fazer os reparos necessarios nos navios de guerra brasileiros estacionados no Rio da Prata e seus afluentes, por dez por cento menos que o preço estabelecido para os particularés.

27. Este contracto ficará de nenhum effeito e a companhia além disso incorrerá em uma multa até de 10:000\$000 rs., se não se der começo ás viagens na linha de Montevidéo ao Salto dentro de 18 mezes; e na da Constituição á Uruguayana ou Itaqui dentro de 24 mezes, contados da data da approvação deste contracto, salvo os casos de obstaculos de força maior, que serão presentes ao governo a fim de que, se fôrem attendidos, seja marcado novo prazo.

Palacio do Rio de Janeiro, em 4 de Abril de 1859.

SERGIO TEIXEIRA DE MACEDO.

**Artigos addicionaes.**

*Artigos addicionaes ao contracto celebrado nesta data com João Carlos Pereira Pinto, por seu procurador competentemente autorisado, o conselheiro de guerra Pedro Ferreira de Oliveira, para o estabelecimento de linhas de navegação por vapor entre o porto de Montevidéo e o do Salto, e entre o da Constituição e o da Uruguayana ou Itaquí, na provincia do Rio Grande do Sul.*

1.º Os paquetes que se tem de empregar na navegação contractada, ainda quando não tenham por sua construção proporções para serem armados com um peso de artilharia equivalente ao de vapores de iguaes dimensões da marinha de guerra, deverão todavia estar habilitados para receber algumas peças a seu bordo, afim de que o governo, quando houver urgencia, possa lançar mão delles como transportes armados.

2.º Se sobrevier uma guerra entre o Brasil e qualquer Estado ribeirinho do Rio da Prata, a companhia, se assim convier ao governo imperial, porá á sua disposição os vapores e os estabelecimentos de que o mesmo governo julgar dever utilizar-se, por um preço convencionado entre ambas as partes, comtanto que nunca seja menor do que o juro de 12 por cento ao anno do capital representado por esses vapores e estabelecimentos, e sob a condição de que, finda a guerra, o governo imperial entre-

gará os ditos vapores e estabelecimentos no mesmo estado em que os houver recebido por meio de inventario feito pela gerencia da companhia, salvo os damnos causados por causas não provenientes da guerra.

O tempo consumido nas operações bellicas deverá ser descontado no prazo fixado para a duração do contracto.

Em fé do que se lavraráo os presentes artigos addicionaes, assignados pelo Ill<sup>mo</sup> e Ex<sup>mo</sup> Sr. Conselheiro Sergio Teixeira de Macedo, ministro e secretario de estado dos negocios do imperio, e pelo procurador do empresario, o chefe de esquadra Pedro Ferreira de Oliveira.

Secretaria de estado dos negocios do imperio, em 4 de Abril de 1859.

SERGIO TEIXEIRA DE MACEDO.

PEDRO FERREIRA DE OLIVEIRA.

Conforme, JOSÉ BONIFACIO NASCENTES DE AZAMBUJA.

DECLARACION

La Comisión de Comercio Exterior del Poder Ejecutivo, en cumplimiento de sus deberes, tiene el honor de declarar que el presente es el resultado de los trabajos realizados por la Comisión en el estudio de la industria textil en el Uruguay, y que el mismo ha sido sometido a la consideración de la Comisión de Comercio Exterior del Poder Ejecutivo, y que esta Comisión ha acordado aprobar el presente informe y recomendar al Poder Ejecutivo que adopte las medidas que en él se proponen para el desarrollo de la industria textil en el Uruguay.

En fe de lo cual, se declara en Montevideo a los días 10 de Mayo de 1934.

El Presidente de la Comisión de Comercio Exterior del Poder Ejecutivo, Dr. Juan José de los Ríos.

El Secretario de la Comisión de Comercio Exterior del Poder Ejecutivo, Dr. Juan José de los Ríos.

## PARECER

### DA COMMISSÃO DE COMMERCIO, INDUSTRIA E ARTES.

A commissão de commercio, industria e artes examinou o Decreto sob n. 2401, de 9 de Abril do corrente anno, e as condições annexas, mediante as quaes foi celebrado com João Carlos Pereira Pinto um contracto para o estabelecimento de duas linhas de navegação por vapor: 1ª, entre o porto de Montevideo e o da villa do Salto; e a 2ª, entre o porto da villa da Constituição (ácima do Salto), e o da Uruguayana ou de Itaquí se até este ultimo fór desde já praticavel a navegação.

A commissão reconhece o acerto com que tem sempre procedido o governo imperial, protegendo as empresas que com as precisas garantias se propoem á exploração das grandes arterias fluviaes, com que a natureza dotou o solo brasileiro. A navegação dos rios, como todas as industrias que começam, necessita do patrocínio do Estado para tornar-se effectivo o seu desenvolvimento e trazer os desejados resultados, facilidade das relações

commerciaes, e novos estímulos á producção em vastas zonas do nosso territorio, paralizada pela ausencia de meios de transportar aos mercados os artigos da industria de grande parte da população que habita o interior do paiz. Os dispendios feitos pelo Estado, no alcance dos seus recursos financeiros, em favor dos faceis meios de communicacção que offerece a navegacção fluvial, são sobejamente compensados pelos beneficios que auferirá a nação, vendo chegar aos principaes mercados com mais facilidade, menor custo, e maior abundancia os productos creados pelo trabalho nacional.

Da navegacção por vapor do rio Uruguay resultarão incontestaveis vantagens para o Imperio, e em particular para a provincia do Rio Grande do Sul. A nova linha de navegacção não é senão a continuacção da grande linha subvencionada pelo governo, que, começando no Amazonas, vai ter a Montevideó, d'onde partem os vapores da companhia de que ora se trata. A execução do contracto approvedo pelo Decreto de 9 de Abril, porá, assim, em contacto o interior da provincia do Rio Grande do Sul com o resto do Imperio, fornecendo faceis recursos á administracção geral e provincial, e favorecendo os interesses da producção e do commercio.

No Estado Oriental existem permanentemente estabelecidos mais de trinta mil subditos do Imperio, que alli possuem dezenas de leguas de terrenos de sua propriedade: os departamentos do Salto e Paysandú, situados na margem esquerda do Uruguay, são em grande parte habitados por Brasileiros, senhores de vastas e

povoadas campinas. Pelo porto de Itaquí, no Alto Uruguay, faz-se annualmente a exporção de 160 á 200 mil arrobas de herva matte, produzida em terreno brasileiro. Se com a navegação contractada ganhão os interesses do subdito brasileiro, pouco importa á commissão que tambem com ella lucrem as Republicas do Prata; pelo contrario, é muito para estimar que os nossos interesses estejam de accordo e em harmonia com os dos nossos vizinhos.

Além de proteger interesses brasileiros, já existentes, a navegação por vapor do rio Uruguay terá por consequencia de promover com maior rapidez o cultivo e povoação do fertil territorio das Missões, levando o trabalho á regiões productivas, talvez as que pela amenidade do clima, pela susceptibilidade de cultura analogá á de varios paizes da Europa, são as mais apropriadas para o prompto estabelecimento dos colonos que emigrarem para o paiz.

Accresce que, sendo a navegação feita por vapores brasileiros, e sob as vistas do governo imperial, a acção das autoridades, na repressão do contrabando feito pela fronteira, se tornará mais efficaç pelos meios que terão de conhecer a maneira por que se faz o commercio, pela inspecção que poderão exercer os agentes fiscaes.

A commissão julga diminuto o numero de viagens estabelecidas pela condição 3<sup>a</sup> do contracto, mas achase removido esse embaraço, pelo accordo a que che-

gãão o governo imperial e o empresario, substituindo essa condição pela que vai exarada no art. 2º do projecto apresentado pela commissão.

Pelas razões expendidas e outras, cujo alcance politico não pôde escapar á penetração desta augusta camara, a commissão é de parecer que se adopte a resolução seguinte :

A assembléa geral resolve :

Art. 1.º Fica approvedo o Decreto n. 2401 de 9 de Abril de 1859, relativo ao contracto celebrado pelo ministro e secretario de estado dos negocios do imperio com João Carlos Pereira Pinto, em data de 4 de Abril do mesmo anno.

Art. 2.º A condição 3ª do referido contracto será substituida pela seguinte:—A companhia nos cinco primeiros annos do contracto é obrigada a fazer 3 viagens por mez, na linha de Montevideo ao Salto, e 18 por anno na outra linha ; e d'alli em diante 4 viagens por mez, na 1ª linha, e 24 por anno na 2ª linha. Fica, porém, ao seu arbitrio augmentar o numero de viagens em qualquer das ditas duas linhas logo que julgar conveniente aos seus interesses, sem que deste facto possa resultar obrigação alguma nova para o governo.

Art. 3.º Ficão revogadas as disposições em contrario.

Paço da camara dos deputados, 25 de Julho de 1859.

PAULINO JOSÉ SOARES DE SOUZA.

JOSÉ MACHADO COELHO DE CASTRO.

AUGUSTO FREDERICO DE OLIVEIRA.

---

## REPRESENTAÇÃO

### DO EMPREZARIO Á CAMARA DOS SRS. DEPUTADOS.

Augustos e Dignissimos Srs. Representantes da Nação.— João Carlos Pereira Pinto, em prezario da navegação a vapor do rio Uruguay e seus confluente, por virtude do contracto celebrado com o governo imperial em data de 4 de Abril do anno proximo passado, e approvedo pelo Decreto n. 2401 do mesmo mez e anno, vem perante esta augusta camara sustentar a justiça de sua causa contra a representação que Antonio Rodrigues Chaves Filho dirigio á sua consideração em 3 de Agosto do precitado anno, quando se discutia o contracto referido.

Trazendo ao conhecimento da camara dos Srs. deputados aquella representação, Antonio Rodrigues Chaves Filho pretendeu fundamenta-la com o facto de possuir um convenio accordado entre elle e a presidencia de S. Pedro do Rio Grande do Sul, em data de 12 de Outubro de 1858, em execução da Lei provincial n. 403 de

18 de Dezembro de 1847, art. 1º, tit. 2º, § 21, afim de realizar a mesma navegação tão sómente no Alto Uruguay, fazendo d'ahi derivar, portanto, o direito de preferencia a seu favor em relação a este assumpto; e outrossim offerecendo-se a pôr em pratica a navegação a vapor, quer no Alto quer no Baixo Uruguay, por uma subvenção muito inferior áquella que o governo imperial, depois de muito reflectido exame, e de ter ouvido o conselho de estado, havia marcado ao supplicante.

Crê o mesmo supplicante que a esclarecida intelligencia dos honrados membros das commissões desta augusta camara, á cujo illustrado parecer se acha affecta a questão vertente, devidamente aquilatará a notoria frivolidade das allegações exaradas no requerimento do citado Antonio Rodrigues Chaves Filho, a sua improcedencia quanto á parte de fantasticos direitos adquiridos por força do contracto que assignára com o presidente da provincia de S. Pedro do Rio Grande do Sul, e a debilidade de suas proposições, quanto ao preço, por que se offerece a fazer o serviço da navegação contractada com o supplicante pelo Decreto de que já fez menção; todavia o mesmo supplicante pede licença aos Augustos e Dignissimos Srs. Representantes da Nação para roborar, pelas razões que vai expender, o acerto relativamente aos melhoramentos materiaes do Imperio, e a sabedoria, no tocante aos seus interesses internacionais com que procedeu o governo imperial, dignando-se celebrar com o supplicante o referido contracto de 4 de Abril do anno proximo passado.

Para chegar a esse resultado, o supplicante se vê na necessidade de não deixar em pé uma só das proposições que se contêm na representação do referido Chaves Filho, e carecendo, portanto alongar-se, impetra desde já a benevolencia desta augusta camara.

Allega Antonio Rodrigues Chaves Filho que pelo contracto geral se estipularão condições, e se concederão beneficios e auxilios para o mesmo fim que teve em vista o governo provincial celebrando tambem com elle um outro contracto. Basta a simples confrontação dos dous contractos para reconhecer-se a inexactidão de semelhante asseveração. O projecto do supplicante tem por base uma idéa muito mais vasta do que aquella que se concebeu quando se concluiu o contracto provincial, pelo qual não se fará mais que um serviço limitado de natureza differente e interno, pelo que nada tem que vêr com o grande serviço de navegação, projectado pelo supplicante, dividido em duas linhas, o qual porá em communicação as provincias brasileiras daquelle lado do Imperio com toda nossa costa. Se não bastassem estas considerações, se apoiaria o supplicante ainda nos exemplos que a pratica nos fornece de que o proprio governo imperial tem subvencionado mais de uma linha de navegação quasi para o mesmo destino e fim, e até mesmo levando essa sua protecção ao desenvolvimento da navegação a vapor, e das frequentes communicações, ao ponto de permittir que vapores estrangeiros fação a navegação entre portos do Brasil, de cujo serviço já se achavão encarregadas companhias brasileiras. Nem

poderia ser de outra maneira; da competencia, nesses casos, reportão o governo e o paiz vantagens de grande vulto, destruindo as concessões exclusivamente privilegiadas que são de ordinario prejudiciaes e sempre muito odiosas.

Por taes motivos nada significa, nem se póde allegar uma preferencia, porque um governo provincial haja feito primeiro um contracto de navegação de parte de um rio, cuja navegação total foi depois contractada pelo governo geral. E foi porque não se considerou de importante utilidade a navegação projectada por Antonio Rodrigues Chaves Filho, que o muito illustrado Sr. Marquez de Olinda, como ministro do imperio, recusou ao dito Chaves não só o privilegio, mas até uma pequena subvenção em protecção de sua empresa, ao passo que apresentando-se posteriormente o supplicante a propôr a navegação de que se trata no contracto de 4 de Abril, foi ouvido em diversas conferencias que teve com S. Ex., que entrou no exame dessa proposta, como mais adiante se explicará.

É tão frivola a allegação de Chaves Filho, de que elle representa em nome dos interesses e direitos de sua provincia, consolidados pela fé dos contractos legitimamente celebrados, contra o contracto geral e o decreto que o approvou, que o supplicante não fatigarà a vossa attenção com a refutação de tão monstruosa proposição. Mas Chaves Filho apoia esta sua proposição no convenio que celebrou com a presidencia de S. Pedro do Rio Grande do Sul, e na lei da assembléa provincial que au-

torisou a conclusão de um contracto para esse fim, e finalmente pretende elle que a deputação de sua provincia tinha em tanta consideração o seu projecto de navegação que propoz á esta augusta camara, na lei do orçamento, uma consignação para dar-lhe impulso.

Precisa o supplicante demorar-se nesta parte da representação de Chaves Filho, porque entende que em defesa de seu direito está obrigado a apresentar razões ponderosas que destruão pela base a singular pretensão do dito Chaves Filho.

Não pôde constituir direito para cousa alguma o acto de uma presidencia de provincia, ou mesmo de uma assembléa provincial, que tenha sido praticado excedendo as suas attribuições. A Lei n. 60 de 8 de Outubro de 1833 reservou para o governo imperial a faculdade de poder favorecer a empresas de navegação que interessassem a mais de uma provincia; e tanto está em vigor essa disposição que o supplicante chama muito respeitosamente a attenção desta augusta camara para a consulta do conselho de estado de 27 de Setembro de 1859 a que se refere o Aviso do ministerio do Imperio de 4 de Janeiro do corrente anno, que constão do annexo incluso n. 1. Como, pois, podia a assembléa provincial do Rio Grande autorisar á presidencia da mesma provincia para fazer um contracto de navegação, cujo serviço até devia principiar em aguas estrangeiras?

O art. 16 do contracto provincial, dando o privilegio da preferencia ao contractador para o caso de se pre-

tender alongar o serviço de sua navegação no rio Uruguay e estendê-lo aos seus afluentes, é sem disputa irrito e nullo, porque importa a exorbitancia de attribuições, porque viola o nosso direito convencional com as republicas ribeirinhas daquelle rio e dos seus afluentes, e porque finalmente pôde trazer-nos uma questão internacional, visto que essa concessão feita por um governo provincial, isoladamente, e quiçá sem o necessario poder, offende o principio da liberdade da navegação daquelles rios, á que tem adherido solememente o governo imperial e os governos daquellas republicas.

São tão incontestaveis as considerações que o supplicante acaba de expôr, para què ellas sejam devidamente apreciadas por esta augusta camara, que justamente na época em que pouco mais ou menos se ajustava o contracto provincial, um plenipotenciario de S. M. tratava de regular a navegação do rio Uruguay e seus afluentes.

A liberdade da navegação dos rios afluentes do Prata se estende por parte do governo imperial até os portos habilitados nos mesmos rios. Se, pois, o governo habilitasse um porto ás margens do Ibicuhy, a elle terião direito de aportar vapores argentinos e orientaes, e até mesmo os das nações europeas, o que manifesta que a concessão de um privilegio neste caso indo de encontro á estipulações contrahidas entre o Imperio e as Republicas vizinhas, não poderia ser tolerado, porque, como já se disse antes, contrariaria o direito con-

vencional. Mas, abandonando a hypothese da habilitação de um porto naquelle rio, pôde-se por ventura comprehender um privilegio de preferencia de navegação estatuido por um governo provincial para navegar as aguas de Quaraim que são communs ao Brasil e ao Estado Oriental, as do Pepiriguassú, que tambem são communs ao Imperio e á Republica Argentina, a menos que uma empresa desta ordem tenha obtido essa concessão dos supremos governos desses tres paizes? Não, por certo: e em vista do que fica dito está cabalmente demonstrado que nem remotamente existe uma questão de direito de preferencia entre o contracto geral e o contracto provincial; que em ultima analyse sobre este existe uma questão muito grave de legalidade, além das mais considerações expostas, desde que trata-se da navegação de um rio, cujas aguas banhão tres nações soberanas e independentes, ligadas por actos internacionaes sobre materia dessa natureza, e que tambem correm por terrenos que pertencem a mais de uma provincia.

E, em referencia á allegação de Chaves Filho, de que a illustrada deputação de S. Pedro do Rio Grande do Sul tinha em tão particular consideração a sua empresa, que havia proposto á esta augusta camara uma subvenção para coadjuva-la, não pôde o supplicante, estranhando semelhante proposição, deixar de analysa-la devidamente.

A muito digna deputação da provincia do Rio Grande do Sul, é verdade que apresentou na sessão de 3 de

Setembro de 1858 um artigo additivo, autorizando o governo imperial para contractar por dez annos, com quem melhores condições offerecesse, a navegação a vapor do Uruguay dentro dos limites do Imperio, subvencionando o emperezario ou emperezarios, com quem realizasse o contracto, com 20:000\$ rs. annuaes.

A simples leitura deste artigo additivo á lei do orçamento, o qual não foi definitivamente adoptado, assim como todos os outros de igual natureza, manifesta claramente que esse favor não era exclusivamente feito a Chaves Filho, sendo que a affirmativa do contrario constitue uma offensa a tão conspicuos como honrados representantes, porque parece descobrir o desempenho de uma promessa prévia de patronato, hypothese que só com repugnancia, por ventura se poderia admittir. O artigo additivo reza que a concessão deve ser feita a quem melhores vantagens offerecer; que a navegação deve começar e concluir dentro do territorio do Imperio, e que a subvenção duraria dez annos.

Ora, pelo contracto feito por Chaves Filho, a navegação devia principiar no porto de Tapevi, que está a 30 leguas abaixo dos limites do Imperio com o Estado Oriental, e sendo obvio que a deputação de S. Pedro do Rio Grande do Sul devia conhecer a lei de sua provincia, e não se referindo na sua proposição ao contractador provincial, que então ainda não existia, segue-se que esse favor não era destinado para elle, e sim tão sómente que a mesma deputação teve em

vistas patentear por esse acto a necessidade daquella navegação como de interesse publico, obrando assim tambem na crença de que fazia um dom magnifico e assaz vantajoso ao engrandecimento de sua provincia : ainda mais, não estando designado que esse favor era feito especialmente á alguma empreza, segue-se da mesma fórma que o governo imperial poderia contractar esse mesmo limitado serviço com outro empregario que não fosse Antonio Rodrigues Chaves Filho, ficando dest'arte estabelecida a competencia naquella navegação, contra a qual, suppondo-se realizada pelo contracto geral, agora tão desasadamente reclama o dito Antonio Rodrigues Chaves Filho.

E, continuando em suas allegações pondéra o contractor provincial a sua convicção de que o governo da provincia, fazendo tal contracto, houvesse solicitado o consentimento do governo imperial, ou pelo menos se entendesse com elle de modo a ficar habilitado para esse fim. Cabe-me a satisfação de consignar este periodo da representação de Chaves, porque elle auxilia completamente as minhas antecedentes proposições sobre a nullidade do contracto provincial por falta de competencia para se o fazer; porquanto manifesta o reclamante explicitamente a necessidade que havia de autorisação do governo imperial para esse fim.

Por outra parte, permitta-me esta augusta camara que eu ponha em relevo a menos boa fé com que se fez semelhante allegação. Quando Chaves Filho em 12 de Outubro de 1858 assignou o seu contracto com

a presidencia de S. Pedro do Rio Grande do Sul, tinha perfeito conhecimento de que um requerimento seu, remettido ao ministro do imperio, pedindo o privilegio daquella navegação, ou uma subvenção, havia sido indeferido, como fez constar o muito illustre Sr. Marquez de Olinda á presidencia do Rio Grande, em Aviso de 12 de Agosto do mesmo anno.

Releva ponderar, Augustose Dignissimos Srs. Representantes da Nação, que Antonio Rodrigues Chaves Filho não assiste razão alguma nesta parte de ambiguas allegações, porquanto elle concluiu o seu contracto de 12 de Outubro, contando simplesmente com a subvenção e mais favores que nelle se contém: elle o concluiu com sciencia e consciencia de que, pela recusa de 12 de Agosto do Sr. Marquez de Olinda, nada podia alcançar do governo imperial, que difficilmente poderia obter alguma cousa do corpo legislativo, porque tinha cahido a proposição a que acima se refere o supplicante.

Sabia, portanto, Chaves Filho, que não podia contar com outros beneficios, além dos provinciaes, e não ignorava tambem que á presidencia da provincia faltava autorisação do governo geral para concluir semelhante contracto, o qual pelo contrario recusou-lhe protecção.

Concluindo, pois, o accordo que ultimou com a dita presidencia, Antonio Rodrigues Chaves Filho sujeitou-se a todos os riscos de um tal accordo, e perdeu mesmo o direito de reclamar contra o contracto de 4 de Abril,

solemnizado pelo poder competente, depois de ter percorrido todos os tramites usados em casos semelhantes; não podendo muito menos allegar direitos de preferencia, já porque não cabia nas faculdades de um presidente de provincia o concedê-lo, já porque o governo imperial anteriormente denegára deferimento ao pedido de uma subvenção para sua empreza.

Pondera mais o reclamante que empenhou capitaes, enviou artifices para o lugar onde se devia fazer a navegação, e finalmente que terminou a construcção de um vapor denominado *Uruguay*.

Senhores, para fazer uma navegação que apenas reclama a existencia de um vapor de pequenas dimensões, quaes são os operarios de que necessitava o empresario no lugar em que tinha de dar andamento á essa navegação? Que capital, além, quando muito, de 30:000\$000 réis em que poderia importar o preço do vapor *Uruguay*, se carecia afim de plantar essa empreza? Acresce observar que o vapor *Uruguay* nem foi feito especialmente para aquella navegação, e se o fôra, essa empreza confessa-se inhabilitada para o fim que teve em vista; porquanto esse vapor não possui as condições de navegabilidade que se necessita para a navegação daquelle rio.

Accresce mais para demonstrar a frivolidade do allegado, que esse vapor sómente em Junho de 1859 partio do Rio Grande para Montevideo e d'alli seguiu para a villa do Salto, afim de transpôr o arrecife, chamado

Salto-Grande, difficuldade que só venceu em Janeiro de 1860 pela impropriedade da sua construcção; entretanto Chaves Filho em Agosto de 1859, estando no Rio de Janeiro, affirmava que já havia começado a cumprir o seu contracto, e invocava em seu favor esta circumstancia; e finalmente, senhores, o vapor em questão, transpondo e Salto-Grande não tem podido fazer até hoje outra navegação que a do facil trajecto comprehendido entre a Uruguayana e Itaquí (18 leguas), quando são passados seis mezes depois que acha-se no ponto principal da sua navegação, vencidas as primeiras difficuldades, e o seu contracto estatue que a navegação deve principiar em Tapevi e concluir em S. Borjá (72 léguas), serviço que o dito vapor sómente por um acaso poderá realizar em algum tempo, e isto digo para que não se pense que ha exaggeração em assegurar que nunca o fará na conformidade das estipulações do referido contracto.

Em apoio do que fica dito, pede o supplicante licença para juntar os importantes documentos sob ns. 2 e 3.

O reclamante, continuando nas suas allegações contra o contracto de 4 de Abril, pondera que este auxiliou de tal forma o respectivo empresario, que elle, Chaves, naquella navegação não pôde supportar a concorrência dessa empresa. E para corroborar essa sua proposição faz menção principalmente da subvenção de 120:000\$ rs. annuaes, concedida ao contractador geral, da concessão do usufructo de terras publicas, e do córte de lenha para combustivel dos vapores; e, tentando fazer a

comparação entre os dous contractos, em relação ás vantagens publicas e economia dos cofres, conclue a sua representação, depois de ter dividido a subvenção do contracto geral em partes iguaes e de referir-se á navegação em aguas estrangeiras, offerecendo-se fazer o mesmo serviço do contracto de 4 de Abril mediante a metade da quantia a que elle se refere.

Neste ponto precisa o supplicante demorar-se, e até mesmo ser prolixo para contrariar tão traiçoeiras proposições, neutralisar a má impressão que pretendeu-se fazer calar no animo desta augusta camara, e separar do contracto de 4 de Abril tudo quanto de odioso se quiz lançar sobre elle.

Para isto começará o supplicante, senhores, por manifestar que sómente depois de um estudo muito aturado de mais de dous annos de investigações e de trabalhos especiaes sobre a navegação do rio Uruguay e da apreciação muito conscienciosa dos interesses essenciaes do nosso paiz, foi que elle se animou a apresentar ao governo de Sua Magestade um projecto de navegação a vapor do Rio de Janeiro até ao Rio da Prata e seus affluentes, em muito maior escala por certo do que aquelle de que se trata, levado não pela simples ganancia de um especulador vulgar, mas sim tambem por impulsos de seu verdadeiro patriotismo, que lhe fazião, depois de uma longa residencia naquelles paizes, haver comprehendido os legitimos interesses da nação brasileira. Este projecto, acompanhado das

longas e bem deduzidas exposições sob ns. 4, 5 e 6, e do mappa aqui juntos, foi submettido pessoalmente á illustrada consideração do chefe do gabinete de 4 de Maio.

O Sr. Marquez de Olinda, depois de conferencias que teve com o supplicante, o induzio a fazer as alterações constantes do documento n. 7; mais tarde as de n. 8, reduzindo sómente o projecto á navegação do Uruguay, porque o gerente da companhia de paquetes á vapor se recusou a rescindir o contracto da linha do Rio de Janeiro a Montevidéo, e o vice-presidente da companhia do Paraguay manifestou a necessidade de concluir o supplicante qualquer contracto com o governo, afim de haver uma base para tratar-se. Neste estado, e depois de ter o supplicante, se avistado com o respectivo ministro, ia entrar em exame o projecto reformado, pelo qual se reduzia a navegação ao rio Uruguay sómente, quando retirou-se do poder o ministerio de 4 de Maio.

Em tal estado de cousas, subio ao poder o ministerio de 12 de Dezembro, e o supplicante, que tinha necessidade de ir occupar o seu posto em uma das Republicas do Prata, dirigio-se immediatamente ao Sr. ministro do Imperio, conselheiro Sergio Teixeira de Macedo, a quem apenas conhecia pela reputação á que lhe dão direito os eminentes serviços que tem prestado ao Estado, instando pela solução do seu negocio.

Os documentos sobre esta questão, dependendo de prompta resolução, haviam sido transmittidos do gabi-

nete do Sr. Marquez de Olinda ao seu successor, de fórma que é claro ser exacto que este negocio tinha merecido a attenção de S. Ex. e que, portanto, a sua origem data do ministerio de 4 de Maio.

Sob tão prosperos auspicios insistio o supplicante na aceitação do seu projecto, o qual, assim como todos os documentos que a elle se referem, depois de bem examinados pelo Sr. conselheiro Sergio Teixeira de Macedo, foi remettido ao conselho de estado. A respectiva secção deste conselho, tendo-os attentamente examinados, aconselhou, em um extenso parecer, a aceitação do projecto de navegação do Uruguay com a subvenção e mais favores solicitados, menos o do privilegio exclusivo para a exploração de minas de carvão de pedra, como se vê do documento annexo sob n. 9. Voltando todos estes documentos ao ministerio do imperio, em fins do mez de Dezembro, sómente em Abril se pôde concluir o contracto, depois de novos exames e alterações feitas no projecto em conselho dos Srs. ministros, como consta dos documentos sob n. 10 e 11.

Pelo exame do contracto concluido, dos projectos apresentados e do parecer do conselho de estado, se vê claro como a luz meridiana, quanto escrupulo houve no estudo desta materia e na aceitação da proposta do supplicante.

Nem o Sr. conselheiro Sergio de Macedo, nem os honrados membros da secção do imperio do conselho de estado, nem o conselho de ministros do gabinete de 12

de Dezembro, nem finalmente os dignos membros da commissão de commercio, industria e artes desta augusta camara que bem examinarão e estudarão a questão e que até offerecêrão alterações muito importantes aos projectos primitivos, nenhum, senhores, oppôz a menor objecção á subvenção concedida. E, quando tantos estadistas de ordem tão elevada por seus longos e relevantes serviços, por sua honradez reconhecida a toda prova e pela sua illustração que honra ao paiz, opinião em favor do contracto do supplicante e sustentão sem discordancia o acto do governo na parte que se refere á essa despeza, pôde por ventura ser destruida esta obra tão util ao paiz, e desattentida tão importante autoridade, pelas allegações de um simples pretendente, contrariado em suas vistas pela ordem natural das cousas e que se animou a fazer desta augusta camara um mercado de competencia?

A concepção de uma idéa grande, o seu estudo, os dinheiros despendidos sem ostentação para as investigações necessarias e para o fim de apresentar um resultado vantajoso ao paiz, podem por ventura, em plano acabado, que por outro talvez não pudesse ter sido concebido, e quando a cousa está no dominio publico, ser sujeito aos caprichos de outrem que se offerece e diz — eu faço por menos? — Com que bases, com que direito? Sómente o do capricho e o da malevolencia. Senhores, se um tal precedente fosse admittido, o espirito de empreza seria morto pela raiz em nossa terra, e ninguem se animaria a conceber uma idéa util pelo te-

mor de vê-la aproveitada por outrem em damno do proprio autor.

Acompanhando o supplicante ao reclamante provincial em sua representação, maravilha-se de que este haja allegado com surpresa, que a subvenção que elle tem de perceber em um anno, a empresa geral tenha de percebê-la em um mez, fazendo consistir nisso o vigor de seus argumentos em favor da economia dos cofres publicos.

A empresa provincial, para executar o respectivo contracto, não carecerá mais do que um ou dous vapores de pequenas dimensões, e por consequencia de um capital nunca maior de 60:000\$ a 80:000\$ rs. ; entretanto a empresa geral que, como fica dito, é de natureza differente e em muito maior escala, pelo que não admite a comparação daquelle serviço com o que ella tem de fazer, está obrigada por taes motivos a despezas muito mais avultadas. A mesma empresa carece de empregar nos primeiros cinco annos de seu contracto dous vapores de custo, sendo um de grandes dimensões ; dessa época em diante terá de empregar quatro vapores no serviço e nas mesmas condições, e finalmente, senhores, a empresa geral tomou o compromisso de concorrer com a quantia de 50:000\$ rs. para facilitar o cumprimento do ajustado no tratado de 4 de Setembro de 1857 entre o Brasil e o Estado Oriental, em referencia á remoção das difficuldades que se encontrão no Uruguay, isto é, construindo uma estrada que tenha por fim, ligando o Alto ao Baixo Uruguay, tornar praticavel a

viação daquella vereda fluvial, pondo em contacto as remotas regiões do Alto Uruguay com o Oceano, além de outras estipulações que se achão exaradas nos artigos addicionaes ao contracto geral. Por estes artigos se estipulou que os vapores da companhia fossem construidos de fôrma a se prestarem para o serviço de transportes de guerra, sendo que por tal motivo ficou implicitamente estipulado que o governo imperial tem o direito de fiscalisar a construcção de taes vapores, e por elles tambem o empresario tomou o compromisso moral de fazer um estabelecimento naval em porto apropriado no Rio da Prata, o qual, bem como aquellas embarcações, deverãõ ser postas á disposiçãõ do mesmo governo, quando e como elle julgar a proposito.

Conhecidas estas estipulações do contracto do supplicante, ignoradas até este momento, porque a esta augusta camara quando se lhe remetteu o contracto de 4 de Abril pelo ministro do imperio, não se lhe enviou todos os documentos a elle referentes, poderá alguém por ventura contestar o allegado em favor do contracto geral, encontrar paridade entre este e o provincial, descobrir motivo, ou ainda mesmo achar razão na reclamação do contractador provincial contra o contracto de 4 de Abril? Não, por certo, senhores.

E agora tem esta augusta camara occasião de avaliar quanta justiça, quanta razão acompanha o supplicante na sua refutação ás infundadas queixas de Antonio Rodrigues Chaves Filho.

O supplicante, quando considerou malevolente a proposta de Chaves Filho, de fazer pela metade da subvenção o mesmo serviço do contracto geral, não avançou uma proposição apaixonada, e além das razões já expendidas, elle vai corroborar aquella proposição com alguma nova e importante consideração.

Senhores, como podia Antonio Rodrigues Chaves Filho fazer semelhante proposta, se elle não conhecia as reservas commerciaes que sómente possuia aquelle que firmou o contracto de 4 de Abril, as quaes são inherentes a obras desta natureza? Como, além disso, nutria o reclamante provincial de boa fé a convicção de sua offerta, se elle, senhores, não conhecia a extensão do contracto de 4 de Abril; se elle ignorava, como era natural, os artigos addicionaes a esse contracto, pelos quaes se creou os maiores onus á essa empreza? Á vista do exposto parece que esta augusta camara não póde negar justiça ao supplicante, porque é de toda evidencia que a proposta de Chaves Filho foi um acto irreflectido, que teve origem no maligno capricho de pretender a todo transe, inutilisar a empreza geral e fazer prevalecer as rachiticas idéas de seu acanhado contracto. É muito provavel que quem concebeu em ponto tão pequenino o projecto provincial de navegação do Uruguay, quando viesse no conhecimento da vastidão e desenvolvimento material e politico do contracto geral, pelas estipulações dos artigos addicionaes, não se animasse por certo a carregar com o peso e responsabilidade da execução da grande obra da navegação do

Alto e Baixo Uruguay, a qual, para ser praticavel regularmente, carece de melhoramentos de grande importancia no mesmo rio, os quaes vão muito além dos esforços pessoaes e recursos pecuniarios de um particular.

A navegação do Uruguay, senhores, até Itaqui, onde deve chegar a empreza geral, conforme implicitamente se ajustou pela condição 2<sup>a</sup> do mesmo contracto, porquanto não convinha estipula-la até S. Borja pela grande difficuldade denominada Botuhy, que impede absolutamente fazer com regularidade a navegação, ainda mesmo por pequenas lanchas, e sómente o permite em tempos de extraordinarias enchentes, quaes as de 1845, ainda hoje será problematica para aquelles que não tenham feito os trabalhos e estudos que com perseverança tem feito o supplicante durante tres annos consecutivos, e para aquelles tambem que, ignorando o desenvolvimento da industria em relação á construcção naval não conheção quaes as embarcações apropriadas para navegar aquelles rios.

Para chegar a este resultado, o supplicante não só fez no seu gabinete esse aturado estudo, como por vezes foi pessoalmente estudar as difficuldades daquella navegação, e enviou duas explorações, que, feitas por praticos do mesmo rio, derão afinal um resultado satisfactorio. Depois de tantas fadigas e do emprego do capital para isso, que parece hoje perdido, e quando já nesta angusta camara tinha tido lugar a tempestuosa primeira discussão sobre o contracto de 4 de Abril, que lhe an-

nunciava como desfecho a mais desfeita borrasca, ainda assim o supplicante, levado tambem pela nobre idéa e justo orgulho de ser em sua modesta posição de alguma fôrma util ao seu paiz, não duvidou fazer o emprego importante de novos capitaes, concluindo a organização em grande escala do mais completo e perfeito mappa hydrographico do Uruguay (\*) que hoje existe, e que terá a subida honra de apresentar opportunamente ás muito illustradas commissões a quem está affecta a questão vertente.

Foi para proceder com acerto que o supplicante marchou por este caminho, abandonando o systema da nossa terra de tentar de afogadilho a execução de projectos que carecem de estudos especiaes e maduro exame.

Se Antonio Rodrigues Chaves Filho, procedêra da mesma maneira, não aceitaria por certo um contracto que estipulasse que a sua navegação começaria no porto de Tapevi. O que é o porto de Tapevi no territorio Oriental em frente á Federação em Entre Rios? Senhores, só por descuido ou pela mais crassa ignorancia do empresario provincial, podia se commetter um erro de geographia americana de tal natureza, e consigna-lo em um documento de uma ordem tão elevada, o que bem patentêa a inhabilitação do empresario provincial para envolver-se em obras de semelhante natureza,

---

(\*) O mappa de que se trata acha-se depositado na secretaria do senado.

embora em ponto pequeno, quanto mais na grande escala do contrato de 4 de Abril.

Tapevi, Augustos e Dignissimos Senhores Representantes da Nação, é um ribeiro que desagua quasi por sobre o arrecife denominado Salto-Grande, na margem oriental do Uruguay, e mais de seis leguas abaixo da Federação, porto e villa Argentina, collocados, portanto, na margem occidental do mesmo rio.

Ora, tratando desta questão, lembra-se o supplicante da argumentação de Chaves Filho, que allega que por seu contracto se faz menos navegação em aguas estrangeiras do que pelo contracto geral, pelo qual se terá de fazer em muito maior escala. Esta allegação do reclamante é perfeitamente exacta, mas como ella é apresentada para chamar o odioso sobre o contracto geral, o supplicante passa a examina-la para indicar a sua improcedencia e mostrar que o contractador provincial é o menos habil para suggerir uma consideração de semelhante quilate.

Bastará appellar para os exemplos que a pratica nos offerece na administração do paiz em relação á materia desta natureza, para que esta augusta camara se convença da futilidade de semelhante argumento, e nem porque para se alcançar um melhoramento material, o nosso paiz, desenvolvendo os seus interesses essenciaes dê lucro com isso, a um estado vizinho se deve repellir uma idéa a pretexto de que com a sua realisação tirem vantagem paizes estrangeiros, aliás limitre-

phes. Assim como o governo imperial para collocar a provincia de Matto-Grosso em facil communição com o litoral do Imperio, não duvidou subvencionar fortemente um serviço de navegação de Montevideo á Cuyabá, que percorre em aguas brasileiras apenas um quinto da distancia que existe entre um e outro porto, facilitando tanto o prompto andamento dessa empreza que aceitou a autorisação que a camara dos Srs. deputados lhe concedeu por uma simples emenda na lei do orçamento, para pagar ao contractador della a elevada subvenção que fôra accordada, assim tambem nada mais natural que o governo imperial não oscilasse em proteger outra empreza que tem por fim pôr em communição as provincias ribeirinhas do Alto Uruguay com toda a nossa costa até o Amazonas, collocando sob suas vistas uma navegação que é o vehiculo de grande contrabando, e dando ás nossas autoridades do Rio Grande do Sul os meios de vigiar e impedir esse contrabando, assegurando, finalmente, uma regular e facil communição para uma parte do Imperio muito apropriada para a nossa colonisação européa, pela uberdade do seu sólo e clima ameno, a qual devemos povoar, desenvolver a sua riqueza e até fortifica-la.

Esta protecção apenas teve effeito pela concessão de uma modica subvenção; porquanto ella difficilmente chega a elevar-se á quantia de 4\$ rs. por milha de navegação, quantia diminuta em relação á subvenção concedida á companhia do Alto Paraguay, que monta a

mais de 7\$ rs. por milha, e sem comparação com a subvenção e mais favores concedidos á companhia do Amazonas, que actualmente percebe do thesouro nacional cerca de 40:000\$ rs. mensaes.

E note esta augusta camara que em relação ao Alto Uruguay se carecia desenvolver um commercio desde já muito importante, assegurar o seu regular andamento e prosperidade futura por meio de uma facil via de communicação, porquanto sómente o porto de Itaqui, onde deve terminar a navegação do contracto geral, exporta annualmente para o Baixo Uruguay e Rio da Prata cerca de 200 mil arrobas de herva matte, cujo producto no lugar do consumo, tem o valor de mais de oitocentos mil pesos fortes (1,600:000\$ rs.), isto além dos couros e mais despojos do animal vaccum e cavallar, que tanto esse porto como o da Uruguayana exportão hoje penosamente por terra para a cidade de Pelotas, artigos que assim como as madeiras das Missões, principalmente, cuja carestia é conhecida nas Republicas do Prata, poderão amanhã, por meio do grande serviço que tem o supplicante contractado com o governo imperial, serem conduzidos ao mercado do seu consumo natural, por um modo facil e muito lucrativo para os subditos do Imperio que occupão aquelles territorios. Os documentos annexos sob ns. 12 e 13 demonstrão com exactidão a importancia do commercio e navegação actualmente existente naquelle rio e aquelle que se refere á navegação, justifica bastante a urgente necessidade de collocar esse commercio sob a protecção

de interesses verdadeiramente brasileiros. E porque, para alcançar esse grande desideratum, é necessario percorrer por aguas estrangeiras em distancia muito mais insignificante em relação ao serviço que a companhia do Alto Paraguay tem de fazer tambem nas mesmas aguas, segue-se que o contracto de 4 de Abril tem de favorecer interesses estrangeiros?

Se a questão é de principios, como se quiz conceber, os mesmos argumentos, ou ainda mais fortes, contra o contracto provincial, prevalecem, porque pelo contracto geral se pretende buscar a comunicação entre aquella parte do Imperio e o oceano para desenvolver seus interesses moraes e materiaes, quando pelo outro contracto se vai fazer tambem a navegação em aguas estrangeiras, melhorando debilmente a situação precaria do commercio e navegação do Alto Uruguay, devido á falta de uma via de comunicação rapida e regular que os ponha em contacto immediato e constante com os mercados consumidores dos seus productos.

É por estas razões, que, prevalecendo a observação de que se navegando em aguas estrangeiras se protegem interesses que não são nacionaes, o supplicante com muita razão e todo o cabimento, allegou que em vista das clausulas do contracto provincial é o seu contractor o menos proprio para censurar o contracto geral nesta parte em razão de que elle se acha em identicas circumstancias, ou ainda peiores.

O supplicante não faz reflexão alguma sobre o egoismo

em que importa semelhante censura em relação aos nossos vizinhos daquella parte do Imperio que conosco entretem as mais intimas relações de um constante movimento commercial.

Se tal principio, senhores, devesse dominar, o Brasil teria de ver desgraçadamente o reverso da medalha; felizmente, porém, o supplicante tem muito lisongeira esperança de que por demasiado improcedentes e illogicos, não hão de valer taes argumentos para matar o contracto de 4 de Abril.

Os homens politicos brasileiros que ainda nas mais comezinhas materias querem-se modelar pelos exemplos da França e da Inglaterra, não poderão escurecer neste caso a alta intelligencia, a sua atilada previdencia, e a comprehensão de seus verdadeiros interesses materiaes, subvencionando largamente as companhias de Southampton e as Messageries Imperiales da França, cujas embarcações, largando de portos daquelles paizes para a America, perdem de vista os territorios de suas nações, accrescendo que as linhas complementares desse grande serviço, de Buenos-Ayres ao Rio de Janeiro, nem pelo telescopio enxergão as costas da França e da Inglaterra.

E por ventura pretendem aquelles governos proteger os interesses dos Sul-Americanos, ou dos seus compatriotas e commercio? Por ventura no illustrado parlamento brasileiro haverá quem de boa fé creia, que o governo imperial teve em vista proteger interesses

estrangeiros, concluindo com o supplicante o contracto de 4 de Abril? Não, senhores, eu vos faço reverentemente a justiça, de considerar que vós não admittireis de fórma alguma, nenhuma das proposições que se contém nas antecedentes interrogações.

O supplicante, Augustos e Dignissimos Senhores Representantes da Nação, só e tão sómente só, concebeu o projecto de navegação do Uruguay, e firmou o contracto de 4 de Abril na convicção de que, da sua execução, recolhendo legitimos interesses, para o seu bem-estar e de sua familia, tambem prestava um verdadeiro serviço ao paiz, ligando o seu nome á uma obra, que, quando fôr perfeitamente desenvolvida, lhe ha de fazer honra pela relação que ella tem com a idéa de approximar, por meio da colonisação, a provincia de Matto-Grosso com a de S. Pedro do Rio Grande do Sul, e por outra idéa, tambem grandiosa, de realizar a canalisação do isthmo comprehendido entre o Paraná e o Uruguay, afim de enriquecer as aguas deste rio permanentemente: obras que só podem ser levadas a effeito por uma empreza em grande escala, e que entrárão nos calculos da empreza da navegação do mesmo rio, firmada pelo contracto de 4 de Abril.

É por taes motivos que o supplicante, repellindo a proposta de Antonio Rodrigues Chaves Filho, de que já fez menção, declara mui explicitamente que, considerando a subvenção que lhe foi concedida pelo governo imperial, ajustada as necessidades para o custeio da empreza de que se trata, como facilmente poderá

demonstrar, ser-lhe-ha mui difficil aceitar qualquer redução pelo temor que nutre, de que assim virá a comprometter o bom resultado da dita empresa, não só em relação aos interesses do paiz, como a respeito dos capitaes que nella se tem de empregar para o seu regular andamento. E se houvera de entrar nessa demonstração, não careceria mais do que allegar que a dita subvenção apenas poderá cobrir as despezas com o combustivel dos vapores, para fazer o serviço na fórma contractada.

De feito, considerando o supplicante que esse favor, que lhe concedeu o governo imperial, não compensaria sufficientemente a empresa em questão, occorreu aos governos do Estado Oriental e da Confederação Argentina, associando-os muito naturalmente na dita empresa, por meios de contractos concluidos para o mesmo fim, documentos ns. 14 e 15, pelos quaes se lhe concedeu subvenções, se bem que menores, em relação á do governo brasileiro, comtudo, talvez superiores ás suas forças.

Estes governos que generosamente acolhêrão o supplicante, assim como o havia feito o governo imperial, levárão o desenvolvimento das suas concessões ao ponto, de tornar gratuita e perfeita a doação de terras e a permissão do córte de madeiras para o combustivel dos vapores do Alto Uruguay.

E em referencia a este ponto, pondera o supplicante que Chaves Filho exagerou em sua representação a concessão feita pelo governo imperial.

Dessas concessões se quiz fazer valer que a empresa geral tirava grandes vantagens; mas, senhores, tende a benevolencia de examinar as respectivas condições do contracto de 4 de Abril, para vos convencerdes de que não ha impertinencia da parte do supplicante, classificando de exagerada essa declaração de Chaves Filho.

As terras concedidas ao supplicante pela condição 19<sup>a</sup> do respectivo contracto, são apenas em usufructo e até por um erro de penna, forão ellas reduzidas á miniatura.

O que são dez braças quadradas de terreno á margem de um rio despovoado e sujeito a innundações? Que telheiros e predios se poderão construir em um terreno de dez braças quadradas para abrigo dos passageiros, acondicionamento de cargas e outras dependencias? Basta dizer que um terreno de semelhantes dimensões nos portos da Uruguayana e de Itaquí, se poderá comprar francamente pelo preço de 100\$ ou 200\$ rs. cada um, tomando esta condição de tal natureza mesquinha, que o supplicante não duvida abrir mão della, e é pela futilidade da allegação, que elle questiona que sobre este ponto se abstem de occupar por mais tempo a vossa attenção.

Em relação á concessão de córte de madeiras para combustivel, cumpre ao supplicante ponderar á esta augusta camara, que esse compromisso do governo imperial é imperfeito; porquanto é facultativo desde

que se estipulou que o mesmo governo poderá ou não tornar effectiva tal concessão.

Em vista, pois, do que o supplicante leva expellido, da consideração de que esses favores, afóra o da subvenção, são relativamente negativos, demonstradas as vantagens que offerece o contracto de 4 de Abril e os direitos por elle adquiridos; espera o supplicante que a augusta camara dos senhores deputados, satisfazendo á uma das mais urgentes necessidades do serviço publico, em relação aos interesses materiaes do Imperio e particularmente aos da provincia de S. Pedro do Rio Grande do Sul, examinando esta questão sob seu verdadeiro ponto de vista e attentando que toda celeuma contra elle levantada, que toda a hostilidade que se lhe moveu, pôde ser explicada pela nimia susceptibilidade de alguns espiritos impressionaveis que sem meditarem com calma nos incontestaveis beneficios que o paiz recolherá de semelhante empreza, tomárã-o-se de terror panico, ou pela cifra da subvenção, ou pela circumstancia (aliás explorada com geito pelos adversarios da mesma empreza), de que essa navegação percorria por longo estadió, parte do territorio estrangeiro, fará justiça ao supplicante.

Senhores, a esses espiritos demasiadamente impressionaveis, o supplicante recordará uma e muitas vezes que as emprezas de navegação do Amazonas e de Cuyabá disfructão mais avultadas subvenções, e navegação por muito maior numero de leguas em aguas estrangeiras, e entretanto esta augusta camara não ignora

que essas empresas, aliás dignas no fraco entender do supplicante, de toda animação, forão recebidas no meio dos gabos e dos applausos do paiz e do parlamento ! Porque, pois, Augustos e Dignissimos Senhores Representantes da Nação, sómente será o projecto do supplicante, projecto igualmente util e proficuo aos interesses do Imperio, fulminado de animadversão e a idéa grandiosa por elle concebida e acalentada no recolhimento de seu gabinete e depois explorada no theatro de sua execução, pelas pesquisas as mais assiduas, tocada no nascedouro de maldição e definitivamente repudiada?

Tal é, porém, a intima convicção que o supplicante tem na rectidão, com que costumais a proceder, que o mesmo supplicante firmemente espera, que os Augustos e Dignissimos Senhores Representantes da Nação, reabilitando o projecto de navegação do Alto e Baixo Uruguay, dêem sua sancção ao Decreto de 4 de Abril de 1859, que o approvou, e o convertão em lei do paiz. —  
E. R. M.

Rio de Janeiro, 6 de Julho de 1860.

JOÃO CARLOS PEREIRA PINTO.



## PARECER

### DAS COMMISSÕES DE FAZENDA, JUSTIÇA CIVIL, COMMERCIO, INDUSTRIA E ARTES.

As commissões reunidas de fazenda, justiça civil, commercio, industria e artes, forão presentes o parecer e o projecto n. 80 de 1859, approvando o contracto celebrado pelo ministerio do imperio com João Carlos Pereira Pinto, em 4 de Abril do mesmo anno, para navegação a vapor entre o porto de Montevidéo e o do Salto, e entre o da Constituição e o da Uruguayana, na provincia de S. Pedro do Rio Grande do Sul; e tendo examinado, não só a petição de Antonio Rodrigues Chaves Filho, reclamando contra este contracto, como tambem a contestação do empresario J. C. Pereira Pinto ás allegações daquelle, vem actualmente expôr o resultado do seu estudo sobre tal assumpto.

Celebrado o contracto de 4 de Abril entre o governo imperial e J. C. Pereira Pinto, depois de ouvida a secção do conselho de estado, que apenas fez ligeiras modificações na proposta originaria, foi o respectivo

decreto enviado a esta augusta camara, para que se lhe dêsse a approvação de que depende, e sujeito o contracto ao exame da commissão de commercio, industria e artes, deu ella o seu parecer de 25 de Julho de 1859, approvando-o com uma alteração e sómente no numero das viagens obrigadas.

Submettido á discussão o projecto da commissão em 3 de Agosto do referido anno, appareceu então o petionario Antonio Rodrigues Chaves Filho, objectando a approvação do contracto de 4 de Abril pelas duas seguintes e mais salientes razões : 1<sup>a</sup>, por que havia elle Chaves Filho em Outubro de 1858 contractado uma parte dessa mesma navegação do Alto Uruguay com a presidencia da provincia de S. Pedro do Sul, em virtude de uma lei da sua assembléa legislativa, que lhe concedêra tambem o privilegio da dita navegação no caso de que se entendesse dever prolonga-la, além dos limites do respectivo contracto, e estendê-la aos seus affluentes ; 2<sup>a</sup>, porque mui elevada era a subvenção concedida a J. C. Pereira Pinto, para realizar o serviço contractado, propondo-se elle Chaves Filho a fazer a mesma navegação pela metade dessa subvenção.

Sendo estes os argumentos principaes da representação de A. Rodrigues Chaves Filho, as commissões passam a aprecia-los.

O direito de preferencia ou privilegio que o reclamante invoca em seu favor, fundado no contracto que celebrára com o presidente da provincia de S. Pedro do Sul em 12 de Outubro de 1858, parece ás commissões

não ser firmado em bons fundamentos, porque o projecto da navegação contractada com J. C. Pereira Pinto é de natureza diversa e mais vasto: é proposto em importante escala, e não limita-se unicamente á uma parte do rio Uruguay, como o de Chaves Filho; abrange duas linhas, põe em communicações as provincias brasileiras, daquelle lado do Imperio, com todo o litoral e offerece vantagens politicas de grande alcance, o que não só se acha demonstrado nos documentos juntos á sua contestação, como foi reconhecido no parecer da secção do conselho de estado.

Accresce tambem que esse direito que o reclamante entendia dever ser respeitado por lhe ter sido concedido pela assembléa legislativa daquella provincia, pôde ser considerado como exorbitante das attribuições da mesma assembléa em face da Lei n. 60 de 8 de Outubro de 1833, que reservou para o governo imperial a faculdade de favorecer ás emprezas de navegação que interessarem a mais de uma provincia, doutrina esta, que foi confirmada pela consulta do conselho de estado de 27 de Setembro de 1859, a que se refere o aviso do ministerio do imperio de 4 de Janeiro de 1860; e em segundo lugar, porque tal privilegio não pôde conceber-se desde que é certo que elle affectaria o principio da liberdade da navegação do rio Uruguay e seus afluentes solemnemente reconhecido entre o governo imperial e os daquellas republicas.

Observão ainda as commissões que o facto (não autorisado por lei) da concessão de um privilegio sobre tal

assumpto, por parte de qualquer assembléa provincial, não era razão sufficiente para pear o governo geral no deferimento de qualquer empreza identica, de utilidade publica, quando ao contrario é certo que não obstante a existencia de contractos de navegação formalmente sancionados pelo mesmo governo imperial, tem elle outorgado, na mesma linha, subvenções para a organização de outras companhias, permittindo até que vapores estrangeiros fação a navegação entre portos do Imperio, onde já existem essas emprezas subvencionadas. Serve esta reflexão para demonstrar que ainda quando o reclamante Chaves Filho houvesse realizado no Alto Uruguay a mesma navegação que se intenta, ou por concessão da assembléa provincial, ou por meio de contracto com o governo geral, nem por isso ficava este inhibido de auxiliar outra companhia que se propuzesse a levar a effeito uma navegação de igual natureza na extenção total daquelle rio.

Exposta assim a opinião das commissões reunidas, quanto á allegação do direito de preferencia invocado por Chaves Filho, passarão as mesmas commissões a tratar do quantum da subvenção outorgada a J. C. Pereira Pinto.

As commissões entendem que a proposta de Chaves Filho para realizar o projecto de navegação concebido por J. C. Pereira Pinto por metade da subvenção que a este emperezario fôra consignada pelo governo imperial, não poderia actuar em favor da sua preferencia, por esse simples facto.

Porquanto, o projecto de navegação offerecido por J. C. Pereira Pinto aceito pelo governo assenta em bases mui importantes, quer sob o aspecto commercial, resulta de estudos especiaes sobre a materia, e demanda despesas de ordem superior, attentas as dimensões e naturezas dos vapores que tem de ser nella empregados. Sem conhecer, pois, a extenção desse projecto, cujo desenvolvimento se acha detalhadamente exposto nos relatorios apresentados ao governo imperial, e appensos á sua refutação, ignorando tambem os artigos addicionaes desse contracto, que gravão ao seu empregario com não pequenos onus, não podia o referido Chaves Filho, sem expôr-se aos azares de futuros prejuizos, offerecer-se para executar essa empreza por uma quantia tão inferior.

Pensão as commissões, que se è util a navegação a vapor do Alto e Baixo Uruguay, e se essa empreza pôde trazer beneficos resultados ao commercio, ás industrias, á colonisação e ás relações politicas entre o Brasil e os Estados vizinhos, como parece que foi comprehendido pelo governo imperial, e pela secção do imperio do conselho de estado, contractando-se com J. C. Pereira Pinto essa navegação, assim como pela commissão de commercio propondo á sua approvação em 1859, e se para esse contracto precederão todas as indagações necessarias, e foi elle convenientemente estudado; não seria prudente que todo esse processo se annullasse, e que o juizo dos poderes competentes, que sobre o assumpto forão ouvidos, fosse repudiado, sómente porque

surgira um pretendente, que pôde ser aliás mui bem intencionado, mas que tambem podia proceder movido pela necessidade de evitar a concurrencia de uma empresa que vai affectar os seus interesses.

Todavia não desconhecem as commisões que attendendo-se ao rapido progresso que ultimamente tem feito as diversas povoações situadas nas margens do Alto e Baixo Uruguay, e bem assim as exigencias da nossa actualidade financeira, poder-se-ha reduzir a subvenção concedida ao empresario, tornando o contracto por esse modo ainda mais vantajoso ao interesse publico.

Assim tambem pensão as commissões que convem precisar mais claramente o limite da segunda linha, pois que marcando o art. 2º do respectivo contracto para termo obrigado desta linha a villa de Uruguayana na provincia do Rio Grande do Sul, designa apenas hypotheticamente a villa de Itaqui, que dista daquella cêrca de 18 leguas; e sendo de incontestavel vantagem tornar desde já obrigatoria a terminação neste ultimo ponto, cumpre tambem prevenir a hypothese de reclamações futuras, redigindo-se convenientemente o referido artigo.

Por identidade de razão, as commissões, adherindo ao pensamento do parecer dado em 1859, entendem tambem que deve ser elevado o numero das viagens, augmentando-se na 1ª linha mais 24, além das 12 designadas, e mais 6 na 2ª linha, conforme já se achava proposto naquelle parecer.

Entretanto, apesar das razões expendidas em favor do contracto em questão, não obstante as modificações ora apresentadas, e que são exigidas pela mudança das circumstancias, as commissões, com quanto entendão que deve ser elle approvedo, não podem todavia concluir pela sua execução desde já ; porque infelizmente, as condicções financeiras do paiz exigem não só a mais severa economia na despeza publica; como até impossibilitão que se possam fruir actualmente os resultados vantajosos de empresas desta ordem, desde que esse gozo exige um sacrificio pecuniario que veria agravar ainda mais a nossa situação.

Por isso, pois, desejando conciliar esta difficuldade com o louvavel intuito que teve o governo imperial de promover o desenvolvimento desta importante navegação fluvial, entendem as commissões que se deve approvar o referido contracto, estipulando-se a clausula de que não possa elle principiar a onerar o thesouro nacional senão no futuro exercicio de 1862 a 1863 ; on definitivamente no seguinte, se ainda então actuarem as mesmas circumstancias financeiras. Esta condição, consultando as exigencias da nossa actualidade, assegurará tambem a execução desse grande melhoramento em uma época mais prospera e oportuna.

As commissões, por tanto, submettem á consideração desta augusta camara a seguinte resolução.

A assembléa geral legislativa resolve:

Art. 1. Fica approvedo o Decreto n. 2401 de 9 de

Abril de 1859, relativo ao contracto celebrado pelo ministerio do imperio com J. C. Pereira Pinto em data de 4 de Abril do mesmo anno, additando-se-lhe as seguintes alterações:

§ 1. A condição 1<sup>a</sup> será substituida pela seguinte: o empresario obriga-se por si, ou por meio de uma companhia, organisada dentro de um anno, contado da data em que fôr declarado, em execução o presente contracto, e com o capital nunca menos de 1,200:000\$000 rs., a sustentar pelo tempo de 20 annos a navegação regular por vapor nas duas linhas de que trata o artigo seguinte.

Se dentro do prazo designado o empresario não tiver promovido o andamento da empreza, incorrerá em uma multa de 4:000\$000 rs., salvo o caso e difficuldades de força maior, que serão expostas ao governo; para que, apreciando-as, marque novo.

§ 2. Tratando-se da segunda linha no art. 29, diga-se: — A segunda linha e ultima principiará no porto da Constituição ou no de Santa Rosa (Estado Oriental do Uruguay), e terminará no da villa de Itaqui (provincia no Rio Grande do Sul) sem que isso constitua augmento algum de onus para a fazenda publica.

§ 3. A condição 3<sup>a</sup> do referido contracto será substituida pela seguinte: — A companhia nos primeiros cinco annos do contracto é obrigada a fazer tres viagens por mez na linha de Montevideo ao Salto, e dezoito por anno na outra linha; e d'ahi em diante quatro viagens por

mez na primeira linha, e vinte e quatro por anno na segunda linha. Fica, porém, ao seu arbitrio augmentar o numero de viagens em qualquer das ditas linhas sem que deste facto possa resultar obrigação alguma para o governo.

§ 4. Reduza-se 2:000\$000 rs. mensaes na subvenção consignada na condição 4<sup>a</sup>, ficando por isso limitada á quantia de 8:000\$000 rs. por mez.

Art. 2. Este contracto não poderá principiar a onerar o thesouro nacional senão no exercicio de 1862 a 1863, ou no seguinte, se ainda naquelle o governo reconhecer as mesmas difficuldades financeiras que ora subsistem.

Art. 3. Ficão revogadas as disposições em contrario. —S. R. — Paço da camara dos deputados, em 8 de Julho de 1861.

JERONYMO JOSÉ TEIXEIRA JUNIOR.

ANTONIO GONÇALVES BARBOSA DA CUNHA.

JERONYMO MARTINIANO FIGUEIRA DE MELLO.

JOAQUIM DELFINO RIBEIRO DA LUZ.

PAULINO JOSÉ SOARES DE SOUZA.

MANOEL PINTO DE SOUZA DANTAS.

JOAQUIM GOMES DE SOUZA.

FRANCISCO JOSÉ FURTADO.

---



## PROJECTO DE LEI

### DA CAMARA DOS SRS. DEPUTADOS.

A assembléa geral resolve:

Art. 1. Fica approvedo o Decreto n. 2401 de 9 de Abril de 1859, relativo ao contracto celebrado pelo ministerio do imperio com João Carlos Pereira Pinto em data de 4 de Abril do mesmo anno, additando-se-lhe as seguintes alterações:

§ 1. A condição 1<sup>a</sup> será substituida pela seguinte: O empresario obriga-se por si, ou por meio de uma companhia organizada dentro de um anno, contado da data em que fôr declarado em execução o presente contracto, e com o capital nunca menos de 4,200:000\$ rs., a sustentar pelo tempo de 20 annos a navegação regular por vapor nas duas linhas de que trata o artigo seguinte.

Se dentro do prazo designado o empresario não tiver promovido o andamento da empresa, incorrerá em uma multa de 4:000\$000 rs., salvo o caso de difficuldades

de força maior, que serão expostas ao governo, para que, apreciando-as, marque novo.

§ 2. Tratando-se da segunda linha no art. 2º diga-se: — A segunda linha e ultima, principiará no porto da Constituição, ou no de Santa Rosa (Estado Oriental do Uruguay), e terminará no da villa de Itaqui, ou no da villa de S. Borja (provincia do Rio Grande do Sul), sempre que a praticabilidade da navegação entre estes dous ultimos portos o permittir, sem que isto constitua augmento algum de onus á fazenda publica.

§ 3. A condição 3ª do referido contracto será substituida pela seguinte: — A companhia nos cinco primeiros annos do contracto é obrigada a fazer tres viagens por mez na linha de Montevideo ao Salto, e dezoito por anno na outra linha; e d'ahi em diante quatro viagens por mez na primeira linha, e vinte e quatro por anno na segunda linha. Fica, porém, ao seu arbitrio augmentar o numero de viagens em qualquer das ditas linhas, sem que deste facto possa resultar obrigação alguma para o governo.

§ 4. Reduza-se 2:000\$000 rs. mensaes na subvenção consignada na condição 4ª, ficando por isso limitada á quantia de 8:000\$000 rs. por mez.

Art. 2. Este contracto não poderá principiar a onerar o thesouro nacional senão no exercicio de 1862 a 1863, ou no seguinte, se ainda naquelle o governo reconhecer as mesmas difficuldades financeiras que ora subsistem.

Art. 3. Ficção revogadas as disposições em contrario.

Paço da camara dos deputados, em 9 de Junho  
de 1862.

JERONYMO JOSÉ TEIXEIRA JUNIOR.

JERONYMO MARTINIANO FIGUEIRA DE MELLO.

LUIZ ANTONIO DA SILVA NUNES.

SALATHIEL DE ANDRADE BRAGA.

JOAQUIM DELFINO RIBEIRO DA LUZ.

LEANDRO BEZERRA MONTEIRO.

ANTONIO JOSÉ HENRIQUES.

BARÃO DE MAUÁ.

JOAQUIM JERONYMO FERNANDES DA CUNHA.



## PROPOSTA

PARA A CONSTRUÇÃO DOS VAPORES QUE SERÃO  
EMPREGADOS NA NAVEGAÇÃO DO URUGUAY.

TRADUCTION.

Londres, 7 Mai 1861.

Messieurs. En réponse à votre demande au sujet de quatre steamers, qui devraient être construits par nous pour être envoyés en pièces à Montevideo ou Buenos-Ayres et là être remontés, j'ai l'honneur de vous donner les informations suivantes, que vous désirez :

Steamer n. 1.

Longueur . . . . .	120	pieds.
Largeur . . . . .	22	»
Machines (force) . . . . .	60	chevaux.
Tirant d'eaux chargé . . . . .	18	pouces.

Le coût de ce navire livré en pièces, prêt à être embarqué sur la *Tamise* avec les machines incluses, le tout prêt pour être monté à l'arrivée à Buenos-Ayres, sera de £ 6,000.

Steamers n. 2 et 3 ne peuvent pas être moins de :

Longueur . . . . .	100 pieds.
Machines (force). . . . .	40 chevaux.
Largeur . . . . .	20 pieds.
Tirant d'eaux chargé. . . . .	18 pouces.

En £ 4,500 chacun.

Au sujet de ces steamers, il sera nécessaire quand vous écrirez de nouveau, de désigner aussi quel est le plus grand tirant d'eau que la rivière à naviguer permet, tout aussi bien que le moindre, parce que quand les rivières sont hautes ou grossies par les eaux, ces steamers seraient capables de porter eux-mêmes la charge voulue ; mais quand la profondeur de l'eau n'est que de 18 pouces, la charge devra être mise précisément dans des bateaux à part que les steamers remorqueraient.

J'ai l'honneur de vous faire savoir, qu'ayant déjà construit des navires de ce genre qui naviguent actuellement avec plein succès sur des rivières importantes, telles que le Pô en Italie, l'Indus et le Gange dans l'Inde et le Rhin, vous pouvez être bien sûrs que ces navires à construire, ainsi que leurs machines, agiront de la meilleure manière possible.

Il est nécessaire aussi que vous compreniez bien, que les conditions sous les quelles ces navires navigeront sont extrêmement difficiles à remplir, et que pour ob-

tenir le résultat que vous désirez il faut mettre en usage les meilleures formes, les meilleurs matériaux et la meilleure exécution de travail possible.

Je m'engagerais à vous envoyer des personnes compétentes sur tous les rapports pour surveiller le montage et l'ajustage des steamers et de leurs machines et aussi pour diriger et servir les machines dans la navigation de ces rivières.

STEAMER N. 4.

Longueur. . . . .	168 Pieds.
Largeur. . . . .	20 »
Tirant d'eaux, chargé. . . . .	5 »
Machines (force) . . . . .	120 chevaux.
Enménagement pour charge . . .	100 Tonneaux.
Dito passagers de 1 <sup>e</sup> classe. . . .	60
Dito Dito 2 <sup>e</sup> Dito. . . . .	40

Le prix de ce navire sera £ 12.000.

Il serait difficile de dire au juste, le prix total de revient de ces navires, respectivement une fois montés là, parce que les circonstances et les commodités locales pour le montage entrent pour beaucoup dans la dépense à faire, et j'ignore s'il y a des ouvriers capables sur les lieux, ou s'il faut les envoyer tous d'ici. Mon opinion cependant est que le coût pour monter et ajuster chaque steamer au complet, serait entre £ 1000 et £ 1200 chacun.

Quant au fret d'ici jusque là chaque steamer prenant un espace d'aumoins 100 tonneaux de charge dans la cale du navire porteur, vous pouvez facilement estimer le montant du fret.

« Si vos amis se déterminent à ordonner la construction de ces steamers, ils auront sans doute la bonté de m'envoyer tous les détails possibles sur la profondeur de l'eau, la nature des courants, la longueur des voyages et s'il est possible même, une carte de la navigation à faire, pour que je puisse comprendre complètement toutes les circonstances locales, ainsi que le genre d'affaire que l'on a en vue. »

Ces steamers et leurs machines occuperont de 6 à 8 mois de temps pour être construits ici.

Les conditions de payement usuelles pour ces sortes de navires sont :

1/4, en donnant l'ordre ;

1/4, deux mois après ;

1/4, quand les steamers et leur machines ont été ajustés ensemble, prêts à être démontés ; et

1/4, lors de la livraison.

J'ai l'honneur d'être

Messieurs

Votre obéissant serviteur

(Signé)

J. SCOTT RUSSELL.

---

## DISCURSO

DO SR. PAULINO JOSÉ SOARES DE SOUZA,

RELATOR DA COMMISSÃO DE COMMERCIO, INDUSTRIA E ARTES.

**Sessão em 4 de Agosto.**

CONTRACTO ENTRE O GOVERNO E J. C. PEREIRA PINTO.

O Sr Paulino de Souza:—(*movimento de attenção.*)  
Sr. presidente, levanto-me para dizer algumas palavras em defesa do parecer impugnado pelo nobre deputado pelo Rio Grande do Sul, apresentado pela commissão de commercio, industria e artes, á qual tenho a honra de pertencer.

O illustre deputado, dividio em duas partes o seu discurso: na primeira procurou combater os principios apresentados pela commissão; na segunda, referio-se a transacções particulares que disse terem tido lugar nesta côrte entre o contractador da navegação do Rio Uruguay, e o empreiteiro provincial de parte da mesma navegação. Accrescentou Sua Ex. que o nobre ministro do imperio interviera nessas transacções com o fim de chamar as partes a um accordo.

Nada direi sobre os factos produzidos pelo nobre deputado: delles só tive conhecimento quando por Sua Ex. forão relatados á casa. Estou certo de que, se o Sr. ministro do imperio interveio nessas transacções, não foi senão para fins louvaveis, e de modo digno e conveniente. (*Muitos apoiados.*) O nobre ministro está presente; creio mesmo que tomará a palavra, explicará satisfactoriamente os factos a que alludio o nobre deputado. Não sou competente, nem estou habilitado para dar explicações sobre factos que ignoro. O meu dever é sómente defender o meu acto, isto é, ter proposto á camara a approvação do contracto, e a minha tarefa limita-se a sustentar o contracto e as conclusões do meu parecer.

Senhores, são tão inconcussos, tão geralmente recebidos os principios em que se fundou a commissão, é tão manifesta a utilidade que resultará da exploração em maior escala das grandes arterias fluviaes que cortão o solo do Imperio, parecem-me tão evidentes as vantagens politicas e commerciaes que decorrerão da navegação do rio Uruguay, em que somos ribeirinhos, e cujas margens são em parte habitadas pelos nossos vizinhos do Rio da Prata, que realmente surpreendeu-nos ver o nobre deputado atacar o projecto e a doutrina organizada no parecer em discussão.

É que os homens de talento, para mostrar e excitar os ferteis recursos de sua intelligencia, muitas vezes tomão a si a defesa de causas difficeis ou impossiveis de sustentar.

Todas as theses, ainda as mais exageradas, tem tido defensores em todos os tempos. J. J. Rousseau sustentou brilhantemente que as sciencias e as artes são prejudiciaes á humanidade, que os vicios e os crimes são a lepra da civilização, os inseparaveis companheiros das sociedades mais adiantadas. Todos aquelles que lêrem o discurso apresentado á academia de Dijon terão a prova mais cabal dos talentos, da eloquencia, do estylo encantador do illustre cidadão de Genebra; mas seguramente ninguem se convencerá de que a moralidade retráda á medida que o espirito humano progride, de que tanto mais virtuosos e dignos se tornão os homens, quanto mais ignorantes e rudes.

Se não ha quem se convença das proposições de Rousseau, apesar do seu brilhante desenvolvimento, posso dizer que, não obstante todos os esforços, apesar de todo o seu talento, nunca poderá o nobre deputado escurecer verdades economicas de primeira intuição; nunca poderá provar que o estabelecimento de uma importante linha de vapores em um grande rio é perniciosa para o Imperio e para a sua provincia; a ninguem convencerá de que a facilidade das vias de communição é um mal para a producção e para o commercio de qualquer paiz. (*Apoiados.*)

É facto averiguado na economia de todas as nações, demonstrado pelo raciocinio, e confirmado pelas estatisticas de todos os povos mais adiantados, que os transportes por agua são muito mais commodos e menos custosos do que pelos meios de communição terres-

tres. Nos paizes onde existem grandes rios e canaes, e que são cortados por vastas e bem combinadas redes de estradas de ferro, a conducção das mercadorias se faz de preferencia por agua. E porque, senhores? Porque para explorar os rios navegaveis não é mister immobilisar avultados capitaes como na construcção do leito das estradas; o dispendio limita-se á acquisição e conservacão do material fluctuante.

Em um paiz como o nosso, em que existem em tantas direcções grandes rios navegaveis, e no qual, como em todos os paizes novos, não abundão capitaes disponiveis, certamente devemos aproveitar as facilidades naturaes para estabelecer a navegação fluvial, e pôr os centros productores do interior em contacto com os mercados do litoral. Foi por estas razões que a commissão disse no seu parecer que o governo imperial tem procedido com acerto animando e favorecendo as emprezas tendentes a promover a navegação dos nossos grandes rios; foi por estas razões, além de outras que mencionarei no correr da discussão, que a commissão approvou o contracto feito pelo governo para o estabelecimento de uma linha de vapores no rio Uruguay.

Mas, disse o nobre deputado pelo Rio Grande do Sul, a navegação do Uruguay, contractada como foi pelo Sr. ministro do imperio, protege sómente interesses estrangeiros, com ella nada ganhão os interesses nacionaes, especialmente da sua provincia. Para justificar essa sua proposição allegou o nobre deputado que os

vapores do empresario ou da companhia por este organizada só percorrião 12 leguas da costa da provincia do Rio Grande, sendo toda a mais navegação feita em aguas estrangeiras.

Em primeiro lugar não é exacto que a distancia seja de 12 leguas, porque da barra do Quaraim ao porto de Itaqui, ha 78 milhas, e não 12 leguas, como pensa o o nobre deputado.

*O Sr. Brusque* : — Diz algumas palavras que não ouvimos.

*O Sr. Paulino de Souza* : — É um engano do nobre deputado. O contracto obriga o empresario a fazer a viagem até Itaqui, salvo se embaraços insuperaveis pelos meios ordinarios obstarem a subida dos vapores além de Uruguayana.

Se a navegação até Itaqui fôr impossivel, não a fará o empresario, porque ninguem a poderá fazer, nem o empreiteiro provincial, cujo contracto nesta parte é concebido mais ou menos nos mesmos termos.

Ha diversos apartes.)

*Um Sr. Deputado* : — Como calcula V. Ex. as distancias?

*O Sr. Paulino de Souza* : — Pelos meios que tenho para calcula-las, isto é, pelos melhores mappas geographicos e topographicos em que vem figurado o rio Uruguay. Consultei, entre outros, a carta do Sr. coronel Conrado Jacob de Niemeyer, a carta topographica da

Republica Oriental, levantada durante a presidencia do general Oribe pelo coronel de engenheiros José Maria Reyes, e a carta da Confederação Argentina e das Republicas do Uruguay e Paraguay, levantada conforme os reconhecimentos feitos por ordem dos commissarios, e em cumprimento do tratado preliminar de limites de 11 de Outubro de 1777.

*Um Sr. Deputado dá um aparte.*

*O Sr. Paulino de Souza :* — Certamente. A linha contractada pelo governo geral não é destinada sómente a pôr em contacto os portos da provincia do Rio Grande no Alto Uruguay. O pensamento do governo foi mais elevado : foi ligar o interior da provincia do Rio Grande à grande linha de navegação, que começando no Alto Amazonas, nas fronteiras do Perú, percorre toda a vasta costa do Imperio e vai terminar em Montevidéo.

Demonstrar as grandes vantagens que resultão de completar este vasto systema de communicações, mostrar quanto com elle lucrará a administração geral e a provincial do Rio Grande, especificar os beneficios que delle tirará o commercio e os estimulos que terá a produção, seria tentar a demonstração daquillo que todos reconhecem, seria mesmo fazer pouco da illustração da camara dos Srs. deputados, que melhor do que eu comprehende a importancia administrativa e economica da facilidade das communicações, e quanto estas concorrem para o desenvolvimento da riqueza de qualquer paiz.

O plano do governo era mais vasto; tinha em vista, como já disse, pôr em relação o interior da provincia do Rio Grande com todo o resto do Imperio, e continuar a linha de navegação costeira fazendo-a subir o Uruguay, assim como o contracto para a navegação do rio Paraguay, começando em Montevideo e terminando em Cuyabá, teve por fim relacionar a provincia de Matto-Grosso com o litoral do Imperio. Se se tratasse só da navegação entre os portos do Rio Grande, competeria isso á administração e á assembléa provincial (art. 10 § 7º do Acto addicional), e já existe um contracto feito neste intuito pelo ex-presidente do Rio Grande.

Disse mais o nobre deputado a quem respondo que o estabelecimento da nova linha de vapores não protege só interesses brasileiros, protege tambem os interesses dos nossos vizinhos do sul, e verifica-se em maior extensão em aguas estrangeiras do que na parte do rio pertencente ao Brasil.

Não comprehendo, senhores, porque deixaremos de dar incremento a interesses do Imperio, só porque estão identificados com interesses estrangeiros. Longe de de-sejar o antagonismo, parece-me que devemos estimar que os nossos interesses, tanto commerciaes como politicos, andem sempre de perfeita harmonia com os dos nossos vizinhos.

Quanto á objecção de ser mais extensa a navegação na parte do rio em que são ribeirinhos os Orientaes e Argentinos, do que naquella em que o somos nós, lem-

brarei ao nobre deputado que não é a propriedade das aguas, mas outros motivos que determinão á protecção que se dá e se deve dar á navegação.

A Inglaterra, o paiz mais adiantado em materias de navegação e de commercio, subvenciona, e subvençiona largamente, a linha de vapores de Southampton; e no emtanto, desde que os vapores da companhia real deixão esse porto até o Rio de Janeiro, não tocão em possessão alguma ingleza. A linha complementar ingleza do Rio da Prata, nem sequer parte de um porto britannico; vai do Rio de Janeiro ao Rio da Prata.

E por que favorece a Inglaterra essa navegação? Será para proteger-nos e ás republicas do Prata? Não o creio. É porque os seus interesses commerciaes a aconselhão a proceder assim; é porque as vantagens que tira o seu commercio do contacto com os mercados da America do Sul, compensão sobejamente os dispendios feitos pelo Estado, para manutenção dessas linhas de navegação.

*O Sr. Peixoto de Azevedo:* — Mas compare com a navegação do Rio Paraguay.

*O Sr. Paulino de Souza:* — Lembra bem o nobre deputado. A navegação do rio Paraguay, contractada em 1858 pelo Sr. Marquez de Olinda, está mais ou menos nas mesmas condições.

*O Sr. Peixoto de Azevedo:* — Creio que V. Ex. está enganado.

*O Sr. Paulino de Souza:* — Para mostrar que não estou enganado basta saber-se que, sendo a linha de navegação do Paraguay de 1,600 linhas, cerca de 1,200 são em aguas estrangeiras.

*O Sr. Brusque:* — O caso é differente.

*O Sr. Paulino de Souza:* — Differente por que? Será porque, como asseverou o nobre deputado, o interior da provincia do Rio Grande não tem exportação sufficiente para manter uma linha de vapores no Uruguay? Perguntarei ao nobre deputado: pensa S. Ex. que a provincia de Matto-Grosso está em situação industrial mais adiantada do que a do Rio Grande do Sul? Estou convencido de que o nobre deputado não me responderá affirmativamente, não quererá collocar a sua provincia em condições de inferioridade a outra que em progresso economico não pôde certamente iguala-la.

Observarei que nos differentes tratados de navegação celebrados pelo governo imperial com os Estados que possuem margens nos rios que tambem nos pertencem, compromettemo-nos a promover a navegação desses rios de commum accordo com os outros ribeirinhos. O contracto feito pelo Sr. ministro do Imperio tem por consequencia o desempenho do compromisso, que de certo modo tomámos pelos tratados.

Tanto é exacto que as partes contractantes desejavão levar a effeito a navegação do Uruguay, que pensarão na remoção dos embaraços que a ella por ventura se oppuzessem. Assim, no tratado de 12 de Outubro de 1851,

art. 19, como no de 4 de Setembro de 1857, art. 17, estipulou-se que o governo imperial e o governo oriental tratarião de romper o Salto Grande do Uruguay; e a não ser possível esse rompimento, concorrerião para a confecção de uma estrada de ferro ou de rodagem entre a villa do Salto e a da Constituição, unindo assim á navegação do Baixo com o Alto Uruguay. Pela 24<sup>a</sup> condição do contracto, compromette-se a companhia a entrar com capitaes para a realização dessa importante obra, vantagem que não podia enxergar o nobre deputado, empenhado como estava em só vêr defeitos e inconvenientes no acto do governo.

O reconhecimento de um direito por parte daquelles que poderião ter interesse em buscar pretextos para contesta-lo, é seguramente, senhores, o que primeiro deve procurar o possuidor do direito; mas, ninguem pôde negar que a realização, o exercicio da faculdade reconhecida, são condições que ainda mais o vem firmar e fortalecer, consagrando-o por factos, cuja legitimidade não é disputada. O direito do Brasil de navegar o Uruguay em todo o seu curso foi reconhecido pelos tratados. Não obra acertadamente o governo fazendo observar na pratica aquillo que foi reconhecido em principio?

Seria desconhecer a illustração e a penetração desta augusta camara demorar-me em mostrar as vantagens politicas que proviráõ de fluctuar o pavilhão brasileiro em todos os rios de que somos ribeirinhos. Não digo isto para lisongear a vaidade nacional, nem porque

pense que devamos exercer predominio em uma navegação que pertence tambem aos nossos vizinhos.

Das minhas palavras não se pôde inferir que neste ponto tenha o gabinete actual, como não tiverão os gabinetes anteriores, projectos de dominação em relação aos Estados do Prata...

*O Sr. ministro dos negocios estrangeiros*: — Apoiado.

*O Sr. Paulino de Souza*: — .... como a malignidade de intrigantes nossos desaffectedos tem procurado em vão assoalhar; pelo contrario, sabe bem o nobre deputado pelo Rio Grande do Sul, sabemos todos nós, sabem todas as nações do mundo, que todas as vezes que a nossa bandeira tem apparecido no Prata, tem sido sempre em defesa da ordem publica e da liberdade constitucional daquelles povos. (*Apoiados.*)

*Um Sr. deputado*: — O tal Estado Oriental custa-nos bêm caro!

*O Sr. Paulino de Souza*: — Affirmou o nobre deputado pelo Rio Grande do Sul, que os vapores da companhia approvada pelo governo geral, não offerecião por sua construcção, condições de navegabilidade para o Alto Uruguay, emquanto que o contracto feito pela presidencia da sua provincia, obrigava o empreiteiro a ter navio com todas as condições exigiveis.

Comparando os dous contractos, vê-se que, pelo que fez o governo geral, os vapores empregados na segunda linha devem ter, carregados, 3 pés de calado; e pelo

contracto provincial o empreiteiro se propõe a fazer a navegação com o vapor *Uruguay*, que não se diz se é construido expressamente para rios, e que tem, diz o contracto, 3 pés de calado....

*O Sr. Brusque*: — O calado desse vapor é de 3 palmos, e não de 3 pés.

*O Sr. Paulino de Souza*: — Pouco importa, porque os vapores da companhia devem ter 3 pés, ou menos se fôr possível, depois de carregados, e com todo o combustivel que admittirem as suas carvoeiras; e o vapor *Uruguay* tem 3 palmos de calado, e não se diz se vazio ou carregado, e o nobre deputado sabe que o calado de uma embarcação carregada é muito maior do que o de um barco vazio. (*Apoiados.*)

Demais, a companhia obriga-se a fazer construir vapores adaptados á navegação do Alto Uruguay, e se fôr ella interrompida, o contracto impõe multas, salvos os casos de força maior, nos quaes não está comprehendida a innavegabilidade dos bancos, nem a incapacidade para transitarem no rio a que são destinados. Se a navegação se tornar impossivel, por exemplo, por baixarem as aguas de modo que encahem os vapores, nesta hypothese, os vapores de mais adequada construcção serão obrigados a parar, e o mesmo contracto provincial isenta de multa o empreiteiro, se a navegação tiver de cessar algum tempo por embaraços insuperaveis. As objecções do nobre deputado neste ponto cahem por terra completamente ante as previsões do contracto.

Resta-me apresentar algumas observações em relação á subvenção concedida pelo governo geral. Direi á camara quaes os dados em que se firma a commissão para não propôr alteração da subvenção estipulada no contracto.

Quando se reunio pela primeira vez, para examinar o contracto em discussão, a commissão de commercio, entendendo que é rigorosamente necessario guardar a mais severa economia, attento o estado pouco prospero das rendas publicas, deu toda a attenção á despeza que traz o contracto feito pelo governo.

Perguntei aos meus honrados collegas da commissão se pensavão que a subvenção devia ser diminuida ou conservada no mesmo algarismo marcado na condição quarta do contracto. Entendêrão elles que, á vista da extensão da navegação, era muito difficil que ella se pudesse manter se não tivesse tambem auxilios dos outros ribeirinhos interessados na navegação.

A subvenção é menor do que as concedidas a outras empresas de navegação fluvial!...

*Um Sr. Deputado:* — Mesmo em relação á companhia de Cuyabá?

*O Sr. Paulino de Souza:* — A companhia do Amazonas, pelo contracto innovado pelo Sr. Marquez de Olinda, recebe por viagem redonda 35:000\$ rs.; a companhia do Paraguay, contractada tambem pelo illustre Marquez, é subvencionada na razão de 25:000\$ rs.

por viagem redonda ; a companhia do Uruguay , nos cinco primeiros annos em que deve fazer menor numero de viagens, cada viagem redonda é paga com 4:492\$ e tantos réis, e passados os cinco annos com somma muito menor. Cada milha de navegação do rio Paraguay é subvencionada por cerca 77 rs. ao mesmo tempo que cada milha do Uruguay, custa 4\$ e tanto. Qual das duas linhas é mais dispendiosa para os cofres publicos ?!

Vendo a commissão que se tem dado subvenções muito mais avultadas a outras empresas da mesma natureza, não achou razão para recusar uma consignação menor a navegação do Uruguay que offerece pelo menos as mesmas vantagens das outras linhas.

*O Sr. Fernandes da Cunha dá um aparte.*

*O Sr. Paulino de Souza:* — A commissão calculou pelos mappas e informações....

*O Sr. Augusto de Oliveira:* — E pelos cálculos feitos no ministerio da marinha.

*O Sr. Paulino de Souza:* — Os calculos feitos pela commissão combinão mais ou menos com os que o meu illustrado collega da commissão requisitou do ministerio da marinha.

Não calculou bem o nobre deputado pelo Rio Grande quando observou que a subvenção do Alto Uruguay era de 60:000\$ rs. annualmente. O nobre deputado procedeu deste modo : — Ha duas linhas de navegação, a subvenção para a linha total é de 120:0007 rs., logo, a

cada linha parcial cabem 60:000\$ rs. , metade para uma, e metade para outra.

Para tornar evidente quanto é viciosa a argumentação do nobre deputado, basta notar que a subvenção foi marcada para a linha total, e tendo em vista o serviço feito pelos vapores e as distancias a percorrer. Se se quizer dividir a subvenção, deve-se attender a extensão de cada uma das linhas, e conforme o numero de milhas dar tal somma para uma, e tal para outra.

Ora, sendo a distancia de Montevideo ao Salto (1ª linha), 319 milhas e portanto a viagem de ida e volta 638 milhas, e a da Constituição a Itaquí (2ª linha), 133 milhas, isto é, 266 milhas de ida e volta, sendo a linha total de 452 milhas, e a viagem redonda em toda a linha 904 milhas, segue-se que a 2ª linha tem pouco mais de um terço da extensão da 1ª, e pouco mais de um quarto da linha total. Haverá quem sustente, á vista dos algarismos que deve o governo pagar do mesmo modo a linha de 133 milhas que a de 319, que um quarto de caminho deve custar tanto quanto os outros tres quartos? Parece muito difficil mostrar o contrario do que é claro a toda a luz.

Ainda uma confusão do nobre deputado. O contracto provincial não é só favoravel á sua provincia, incorre tambem na pécha de favorecer interesses estrangeiros, porque a navegação contractada pela presidencia do Rio Grande não se verifica exclusivamente entre os portos dessa provincia, mas principia no porto de Tapevi

no Estado Oriental, e em Federação, na provincia argentina de Entre-Rios, e só da barra de Quaraim para cima costeia a margem brasileira até S. Borja. Por maneira alguma accuso por isso o contracto provincial: não me incommoda que lucre tambem o commercio estrangeiro, uma vez que ganhem mais os interesses brasileiros.

Terminando, direi algumas palavras sobre um ponto do discurso do nobre deputado, alheio á questão.

Disse S. Ex. que o Estado Oriental do Uruguay merecia mais ao governo do que a provincia do Rio Grande, que era o mimoso do governo...

*O Sr. Brusque*:—Apoiado:

*O Sr. Paulino de Souza*:—... que se sacrificarão os interesses do Imperio aos da Republica Oriental.

Senhores, parece-me muito grave esta accusação! Eu desejaria que o nobre deputado fosse mais explicito, que indicasse os factos em que se funda para tão enorme accusação; porque se o nobre deputado provar que o governo imperial abandona os interesses do Imperio para patrocinar interesses estrangeiros, eu quero collocar-me ao lado do nobre deputado para ajuda-lo a tomar contas ao gabinete por trahir sua missão, abusando da confiança da corôa e do paiz.

Mas se o nobre deputado serve-se dessas armas perigosas como meios de opposição, se accusa o governo por não se mostrar hostil a paizes com quem temos paz e amizade, eu divirjo profundamente da sua

maneira de pensar, porque se na politica interna pôde a opposição servir-se de todos os meios admissiveis para derribar o governo, na politica externa só pôde censura-lo quando se descuida dos interesses do paiz ; não deve aggre-di-lo para rebaixa-lo, attendendo a que perante o estrangeiro a dignidade do governo está identificada com a dignidade da nação. (*Muitos apoiados. Muito bem! muito bem!*)



## DISCURSO

DO SR. JERONIMO JOSÉ TEIXEIRA JUNIOR.

RELATOR DAS COMMISSÕES DE COMMERCIO, JUSTIÇA CIVIL E  
FAZENDA.

*O Sr. Teixeira Junior* :—(Silencio.) Sr. presidente, o discurso proferido pelo honrado deputado da provincia do Rio Grande do Sul, em opposição ao projecto que ora se discute, não podia deixar de surprehender-me ! Sua Ex., reconhecendo que a navegação de que trata o referido projecto é de utilidade intuitiva ; provocando mesmo a camara a aproveitar o ensejo que ora se lhe offerece para realizar este grande melhoramento, que não só comprehende a sua provincia, como aproveita ao paiz, não duvidou todavia pretender annullar esse beneficio, ou pelo menos adia-lo até as incertezas de um futuro contracto, por meio de uma emenda substitutiva que mandou á mesa. O parecer da commissão aguarda, é verdade, a realização desse melhoramento para tempos mais prosperos ; a emenda, po-

rém, do nobre deputado marca-lhe um futuro assaz remoto, e quasi desconhecido. (*Apoiados.*)

O Sr. *Felix da Cunha* dá um aparte.

O Sr. *Teixeira Junior*:— Permitta-me o honrado membro uma reflexão. Ouvi religiosamente o discurso do nobre deputado para ter o direito de ser tratado da mesma fórma quando respondesse ás suas observações; mas se ellas forem accrescentadas por novas objecções que Sua Ex. me faça em apartes, eu não poderei responder a todas. Peço-lhe, pois, que reserve seus novos argumentos para a discussão; é um obsequio.

O honrado membro, Sr. presidente, reconhecendo que seria uma grande imprevidencia da parte da administração não auxiliar a industria particular todas as vezes que ella se dedica a um melhoramento importante, objectou comtudo que o actual contracto só pôde prestar beneficio a uma parte da navegação de que se trata, entretanto que grave é o dispendio que ella traz ao thesouro publico; e Sua Ex. neste caso declara que o seu patriotismo e dedicação aos interesses de sua provincia não pôde chegar ao ponto de sacrificar os interesses geraes do paiz.

Louvo, e não posso deixar de o fazer, a obrigação com que o nobre deputado procede, uma vez que em sua opinião este contracto é prejudicial aos interesses geraes, e oneroso aos cofres do thesouro; se assim pensou, bem fez Sua Ex. em se oppôr ao projecto,

embora tivesse elle tambem por um beneficio á sua provincia.

Neste sentido passou o nobre deputado a formular as suas objecções, atacando o contracto, porque a primeira linha era navegada em aguas estrangeiras, e por conseguinte feita em favor de interesses estrangeiros. Mas, senhores, o mesmo honrado deputado em principio de seu discurso havia sustentado a conveniencia desta primeira linha, dizendo que a navegação de um rio nunca seria proficua, sem que fosse levada ao seu termo; não comprehendendo, em relação ao rio Uruguay, quaes as vantagens que de sua navegação pudessem provir, se acaso não se dirigisse ella ao oceano.

Mas quando chega a esse mesmo ponto, o honrado deputado contesta a utilidade da linha, porque vai servir a interesses estrangeiros....

*O Sr. Felix da Cunha:* — Eu não disse isso.

*O Sr. Teixeira Junior:* — Acompanharei o nobre deputado em todos os seus argumentos.

Mas insisto nesta primeira parte: a linha em questão não é conveniente por que é feita em aguas estrangeiras.

Se buscarmos, tanto os exemplos de nações mais adiantadas, como os exemplos domesticos, nós vemos completamente destruido o principio do nobre deputado. Tanto o governo como o corpo legislativo, tem pensado muito diversamente, inaugurando a este respeito

uma doutrina mais liberal e mais conveniente aos interesses do nosso paiz. (*Apoiados.*)

Será por ventura pelo mero desejo de ostentação, que a França e a Inglaterra subvencionão em larga escala a duas companhias importantes para fazerem a navegação entre Southampton, Bordéos, o Rio de Janeiro e mesmo até entre o Rio de Janeiro e o Rio da Prata? (*Apoiados*) Em que portos da Inglaterra e da França toçãõ essas duas companhias? Em que aguas dessas nações navegão? Em portos e aguas estrangeiras, mas onde os interesses desses dous poderosos paizes são importantes, porque ahi tem um crescido numero de seus subditos e necessidades de ordem mui elevada.

O Sr. *Figueira de Mello*: — Interesses politicos e individuaes.

O Sr. *Teixeira Junior*: — São interesses politicos e individuaes, como bem diz o nobre deputado. Mas não é preciso apresentar os exemplos das nações estrangeiras, basta mesmo lançarmos a vista para o que se passa entre nós.

A companhia do Paraguay, que é subvencionada pelos cofres geraes com 200:000\$ rs. annuaes, faz 770 leguas, das quaes 600 são percorridas em aguas estrangeiras. Ainda mais, essa importante companhia do Amazonas, que navega desde o porto de Belém até ao de Nauta no Perú, é tambem largamente subvencionada pelo thesouro.

O Sr. *Felix da Cunha*: — Não tem comparação alguma com a de que se trata.

*O Sr. Teixeira Junior* : — O meu argumento é para contrariar a objecção relativa ao facto de navegar-se em aguas estrangeiras. Se se apresenta como motivo para hostilizar o projecto que se discute a circumstancia de que a navegação do rio Uruguay tem de ser feita em parte em aguas estrangeiras, por que razão não será licito recorrer á comparação das companhias do Paraguay e do Amazonas que igualmente navegão em grande extensão em aguas estrangeiras? Nem esta comparação importa a condemnação de taes empresas, pois sou o primeiro a reconhecer a sua grande utilidade. (*Apoiados.*)

Tambem se disse que a navegação da segunda linha era esteril, sem que a primeira se dirigisse até ao oceano....

*O Sr. Felix da Cunha* dá um aparte.

*O Sr. Teixeira Junior* : — Apello para o discurso do nobre deputado.

Disse S. Ex. :

« Eu não desconheço que as vantagens da navegação na parte superior de um rio importante são mais proficuas, augmenta de interesses quanto mais se estende, quanto maior é o espaço que abrange, communicando entre si muitos pontos commerciaes. Debaixo deste ponto de vista, ninguem póde contestar a vantagem da navegação do Baixo Uruguay, que communica com o litoral do Imperio, uma parte do interior da provincia do Rio Grande.

« Por isso concordo que seria mais proficua para esta provincia a navegação se se estendesse até Buenos-Ayres e Montevideo, e se não existisse, eu concorreria para esse grande resultado ; reconheço as grandes vantagens que trazem para o commercio e para a industria as communicações extensas e tambem para o desenvolvimento intellectual das populações; com a troca dos interesses mercantis vem tambem o commercio das idéas, vem o commercio das affeições; as relações entre os povos estreitam-se, e d'ahi nascem grandes vantagens moraes para a civilisação. »

Já vê a camara que o unico inconveniente que o nobre deputado acha é o facto de já existir essa navegação no Baixo Uruguay.

*O Sr. Felix da Cunha* : — Já vê V. Ex. que eu acho vantagem em se percorrer a linha estrangeira ; mas neste caso não, porque já existe navegação.

*O Sr. Teixeira Junior* : — Mas, Sr. presidente, quanto á primeira objecção do nobre deputado sobre o facto da navegação ser feita em aguas estrangeiras, creio que este simples topico do seu proprio discurso basta para provar que não era essa uma razão plausivel, um motivo forte para se censurar o contracto; pois que era antes uma condição necessaria para que as povoações ribeirinhas do Uruguay, na provincia do Rio Grande do Sul, pudessem ter um beneficio completo, sendo a mesma navegação levada até ao oceano, porque só assim as villas de Alegrete, Sant'Anna do Livramento e

mais povos da Serra, terão de aproveitar-se della.  
(*Apoiados.*)

Mas o nobre deputado entendeu que um dos motivos por que se devia oppôr ao contracto era o facto da primeira linha navegar em aguas estrangeiras. Insisto neste ponto, para que a camara veja a pouca consistencia e a nenhuma força deste argumento.

Se a primeira linha só presta beneficios ao estrangeiro, digão-o as ponderações que acabo de exhibir até de accordo com a opinião de S Ex., ainda em auxilio de tal apreciação, direi com a illustre commissão de commercio da sessão de 1859, em um topico de seu luminoso parecer: « Se com a navegação contractada ganhão os interesses do subdito brasileiro, pouco importa á commissão que tambem com ella lucrem as Republicas do Prata; pelo contrario é muito para estimar que os nossos interesses estejam de accordo e em harmonia com os dos nossos vizinhos. » (*Apoiados.*)

Sr. presidente, na continuação do seu discurso, disse o nobre deputado que esta navegação, apenas na quinta ou sexta parte, servia a interesses brasileiros; mas, senhores, se é verdade que este serviço, apenas em uma quinta ou sexta parte, navega em aguas brasileiras, não é menos exacto, e neste ponto permita-me o nobre deputado a competencia, por que já por lá passei....

*O Sr. Felix da Cunha*: — Pois não; em tudo lh'a dou.

*O Sr. Teixeira Junior*: — Não é menos exacto, dizia, que em mais de metade dessa linha, isto é, em setenta

e tantas leguas, ha grandes interesses brasileiros, porque são habitadas....

*O Sr. Bello:*— Quasi exclusivamente por Brasileiros.

*O Sr. Teixeira Junior:*— Apoiado; quasi exclusivamente por Brasileiros. Desde o Rio Negro, comprehendendo as povoações de Paysandú, do Salto e a Constituição, mesmo até á embocadura e barra do Quarahim, todo este grande territorio, todas estas povoações, são habitadas na sua grande parte por subditos brasileiros, que ahi tem importantes estabelecimentos. (*Apoiados.*)

*O Sr. Felix da Cunha* dá um aparte.

*O Sr. Teixeira Junior:*— E para que é que os criadores crião o gado? Sr. presidente, mesmo no Rio Negro eu tive occasião de observar os importantes estabelecimentos brasileiros que possuem os subditos do Imperio naquellas paragens.

Existe ahi, por exemplo, o estabelecimento-modelo do Sr. Barão de Mauá; e desde o Rio Negro não ha quasi estabelecimento algum que não seja de Brasileiros.

E demais, quem ignora que os terrenos entre o Araphey e o Quarahim pertencem exclusivamente desde remota época aos subditos brasileiros?

E pois não obstante percorrer a navegação contractada uma quinta ou sexta parte de aguas estrangeiras, contudo em mais de metade vai consultar a interesses immediatamente brasileiros. (*Apoiados.*)

*O Sr. Felix da Cunha:*— Não apoiado.

*O Sr. Teixeira Junior:* — Sr. presidente, neste ponto o nobre deputado apresentou a sua terceira objecção. Disse S. Ex., referindo-me ao competente topico do seu discurso, que não duvidaria dar o seu apoio ao projecto, mesmo na primeira linha, isto é, mesmo quanto á navegação em aguas estrangeiras, se não existisse já uma navegação regular nellas.

A camara deve-se recordar, e especialmente o nobre deputado, que nessa parte do seu discurso eu lhe dei um —não apoiado.

Senhores, eu não fallo por informações, fallo por inspecção occular. Estive em Buenos-Ayres, e naveguei no Uruguay. Posso dizer que existio a companhia Saltenha que fazia a navegação desde o Salto; mas os vapores dessa companhia, por um calculo politico, forão comprados pelo general Urquiza de sociedade com outro cidadão de sua nação, Mariano Cabal, destinando os talvez para as emergencias que se houvessem de suscitar, se rompesse a guerra contra Buenos-Ayres. Neste estado de cousas o commercio do Salto, não querendo estar á mercê dessa especulação, encommendou outro vapor que fizesse concorrência com aquelles. De facto realizou-se esse melhoramento; mas essa nova companhia vendeu os seus vapores a Buenos-Ayres, que os destinou para o serviço de sua esquadra.

Assim é que actualmente a navegação a vapor entre os ditos portos e o do Salto está inteiramente interrompida.

Portanto, o motivo allegado pelo nobre deputado,

isto é, que não aproveitava essa linha, porque já existia outra linha de navegação, desaparece de todo.

Mas, ainda quando existisse essa navegação regular, pergunto eu: deveria o Brasil deixar o interesse dos seus naturaes, especialmente da provincia do Rio Grande do Sul, entregues ao espirito inconstante dos nossos vizinhos do Rio da Prata? (*Apoiados.*) Deveremos abandonar os interesses politicos que resultão dessa navegação aos caprichos deste ou daquelle povo? Não deveremos nós empregar os meios para que se estabeleça essa communicação regular e não interrompida, consultando essencialmente os interesses brasileiros?

Não trato, Sr. presidente, das vantagens eminentemente politicas de ser feita essa navegação com bandeira brasileira, porque estão ellas no espirito de todos e por ninguem podem ser contestadas. (*Apoiados.*)

Mas, Sr. presidente, ainda mesmo, repito, que existisse essa navegação regular a que o nobre deputado se referio, que existia até Maio ou Junho deste anno, ainda assim não era ella sufficiente, porque pára no Salto; e do Salto á Constituição ha uma interrupção de cerca de dez leguas em razão de não poder vencer as grandes difficuldades existentes do Salto em diante.

Mas o contracto na clausula 24, que é muito importante, obriga o empresario a concorrer com a quantia de 50:000\$ rs. para se abrir uma estrada que una a Constituição ao Salto.

O nobre deputado não tocou neste ponto; e entretanto

o facto da concessão de uma subvenção contra o qual S. Ex. reclama, facto que ha de trazer após si a realisação da importante obra que acabo de alludir, não deve ser razão séria para que se deixe de leva-la ao cabo, como tanto importa não só aos interesses da mesma navegação, como tambem aos da provincia do Rio Grande do Sul.

Não é exacto, Sr. presidente, que nenhum proveito compense o novo onus que, segundo disse o nobre deputado, o gabinete de 12 de Dezembro comprometteu-se a lançar sobre o paiz quando se obrigou a contribuir para a feitura dessa estrada; porque alli não ha mais do que o cumprimento de um artigo do tratado de commercio e amizade celebrado com o Estado Oriental, em que se estabeleceu que ambos os governos concorrerão para a feitura dessa estrada, logo que se dêsse o ensejo. Ora, essa emergencia é aquella de que se trata.

Sabe a camara que uma estrada de dez leguas nas campinas do sul pouco deve custar, porque o terreno não offerece difficuldades, a não ser uma pequena ponte sobre o Tapevi.

Assim pôde ella abrir-se com dispendio pouco superior a 50:000\$ rs., e effectuar-se-ha um grande melhoramento. (*Apoiados.*)

Entretanto, Sr. presidente, foi dessa ephemera navegação que o nobre deputado concluiu a inutilidade da primeira linha do contracto; foi dessa navegação que, como acabo de demonstrar á camara, já não existe, que

o nobre deputado concluiu a inutilidade da subvenção dada a primeira linha.

Daqui também concluiu S. Ex. por paridade de argumentação, a inutilidade da subvenção mesmo a respeito da segunda linha.

Mas eu posso refutar o seu argumento com as próprias palavras do nobre deputado, quando disse que esse onus com que o governo vai gravar o thesouro nenhum proveito deixa, porque, a provincia do Rio Grande do Sul tinha contractado o mesmo serviço pela quantia de 10:000\$ rs. annuaes, e que essa navegação existia desde Janeiro de 1860 regularmente feita.

Vejamos como existe essa navegação. Antes, porém, de o fazer, desejo rememorar á camara, a fraqueza das considerações feitas pelo nobre deputado, quando disse que esse contracto provincial existiria, ainda quando a assemblèa provincial o não sancionasse; isto é, que a navegação feita por Chaves Filho existiria sem a subvenção da provincia do Rio Grande, visto como, accrescentou S. Ex. o vapor *Uruguay* já estava em construcção quando foi concedida a mesma subvenção.

Mas contra a asseveração do nobre deputado protesta a emenda apresentada por S. Ex. que dá 30:000\$000 rs. para essa navegação que por 10:000\$ rs. se está fazendo, e até de graça se faria.

*O Sr. Felix da Cunha* : — Em muito maior escala.

*O Sr. Teixeira Junior* : — A navegação contractada por Chaves Filho é desde Tapevi até S. Borja. A emenda

do nobre deputado determina a navegação desde a Constituição até S. Borja. Logo, a navegação para a qual o nobre deputado dá 30:000\$000 rs. comprehende menor espaço, do que a que está se fazendo por 10:000\$000 rs.

*O Sr. Felix da Cunha:* — A differença não é tamanha.

*O Sr. Teixeira Junior:* — É de 20:000\$000 rs.

*O Sr. Felix da Cunha:* — Refiro-me a extensão da linha.

*O Sr. Teixeira Junior:* — Ha cinco leguas do porto da Constituição a Tapevi.

Mas, senhores, protesta contra o argumento do nobre deputado a sua propria emenda; protesta o proprio acto da assembléa provincial, que contractou a navegação por 10:000\$000 rs.; protesta o procedimento digno dos nobres deputados pelo Rio Grande do Sul, quando em 1858 ou 1859 apresentárão na casa uma emenda mandando dar como auxilio a essa navegação a somma de 20:000\$000 rs. pelos cofres geraes; protesta o proprio contracto realizado com autorisação da assembléa provincial, no qual se estabelece a seguinte clausula: Que a subvenção não obstará a quaesquer outras que o empresario pudesse obter do governo geral; e protesta ainda o requerimento que em consequencia desta clausula o mesmo Chaves Filho dirigio ao governo pedindo um soccorro pecuniario, ou o privilegio para realizar essa navegação, o que tudo lhe foi recusado pelo então ministro do imperio....

*O Sr. Felix da Cunha dá um aparte.*

*O Sr. Teixeira Junior :* — Agora, senhores, apreciemos a regularidade dessa navegação, contractada por Chaves Filho com autorisação da assembléa provincial do Rio Grande. Por uma das condições do contracto ha a obrigação de uma viagem redonda pelo menos por mez, desde o porto de Tapevi até S. Borja. Entretanto os nobres deputados pela provincia do Rio Grande do Sul sabem que, o vapor do empresario apenas passou uma vez por Tapevi quando montou o Salto-Grande, e esteve uma ou outra vez na Constituição e em S. Borja. A navegação reduzio-se ao porto da Uruguayana a Itaquí, unica que se tem feito com regularidade.

*O Sr. Felix da Cunha dá um aparte.*

*O Sr. Teixeira Junior :* — Em resposta ao aparte do nobre deputado, direi que a ida do vapor *Uruguay* a S. Borja foi considerada como um facto extraordinario, e tanto que as gazetas do Rio da Prata, assignalárão como uma maravilha que esse vapor fosse uma vez áquelle ponto.

*O Sr. Felix da Cunha dá um aparte.*

*O Sr. Teixeira Junior :* — Apenas duas ou tres vezes. Mas este argumento do nobre deputado não pôde subsistir, porque é facil demonstrar que a cachoeira de Botuhy sempre impede a navegação, sendo que só no caso de uma grande cheia, encontra o vapor as condições necessarias para navegar.

Mas, senhores, a razão da irregularidade havida na

navegação concedida pela assembléa do Rio Grande, no Alto Uruguay não vem ou não nasce unicamente das difficuldades do rio, nasce das qualidades do vapor *Uruguay*, nasce da construcção que se lhe deu; e para esclarecer a camara, fundar-me-hei na exposição feita pelo pratico que levou o dito vapor ao Salto.

Diz esse pratico : « A marcha do vapor *Uruguay* é de seis milhas em aguas mortas e camas de vento; o vapor com o machinismo que tem não rompe as correntes do Alto Uruguay; assim é que prophetiso muito mal da empreza do dito vapor, se não lhe tratão de pôr nova machina. Hoje deixo de ser pratico do dito vapor, primeiro, porque tenho amor á vida, e depois porque tenho que levar um barco estrangeiro que está carregando para Montevidéo. »

Ainda mais, isto consta de um artigo de fundo da *Reforma Pacifica*; ei-lo: « Janeiro 15 de 1860.— Ás tres horas da manhã se aquentárão as caldeiras, e ás seis principiou a navegação. Ás oito e tres quartos chegou o vapor ao Salto Grande, e ás tres e meia da tarde se encontrava o vapor no primeiro cerrito. Ás cinco e meia estava no arrecife do Salto; a agua tinha alli seis palmos. O vapor calava então quatro e meio palmos da pôpa, e de prôa tres palmos e quatro pollegadas. »

Note a camara que, para se vencerem as grandes difficuldades do Salto, facto que, segundo diz este jornal, se deu pela primeira vez, foi preciso que o vapor tomasse todas as cautelas, alijasse toda a carga, esti-

vesse completamente descarregado, e até tivesse tirado o carvão para ter menos calado; e foi sómente nessas condições que calou quatro e meio palmos.

Vê pois o nobre deputado que a cachoeira de S. Gregorio dando trajecto, como attesta o capitão de fragata Gama Rosa, com tres e quatro palmos, não podia dar passagem ao vapor com mais de quatro palmos. As difficuldades da cachoeira de S. Gregorio, que o nobre deputado indicou entre Santa Rosa e Uruguayana mas que está entre a Constituição e Santa Rosa, não vem de falta de calado, nascem porém de sua grande extensão e de descer seu canal serpenteando; mas sempre alli, segundo affirma Gama Rosa, ha quatro palmos de agua, e um vapor nestas condições e com este calado, isto é, com menos de quatro palmos, facilmente chegaria alli tendo um bom pratico.

O nobre deputado atacou ainda o contracto porque elle era menos completo do que o da provincia do Rio Grande, pelo qual se leva a navegação a S. Borja. Porém, senhores, eu já mostrei que a viagem a S. Borja, que o nobre deputado diz estar desherdado deste beneficio, é uma viagem que só existe na letra daquelle contracto. A navegação de S. Borja não pôde fazer-se regularmente, poderá fazer-se n'um caso extraordinario; e se não vejamos os seguintes documentos. Aqui está uma informação dada por D. Julião Montanha e D. Gaspar de Mormis, antigos navegadores e praticos do rio Uruguay, que dizem: « Sahindo d'ahi, á distancia de quatro leguas está a ilha Quadrada, que tem uma

cachoeira importante com um a dous palmos d'agua, e acima desta se encontra a cachoeira do Botuhy, que terá quatro quadras de comprimento, que chega a seccar-se privando a navegação entre S. Borja e Itaquí. Se o anno é chuvoso, ha agua no rio talvez oito mezes; porém se isso não acontece, não a haverá seis mezes. »

Ora, se esta cachoeira chega a seccar-se como attestão estes praticos e como as honradas commissões de justiça, commercio e fazenda tiverão occasião de observar no mappa hydrographico de propriedade do empresario; se dá até passagem a pé em diversos lugares, como se quer sujeitar o contractador a fazer viagem até S. Borja, removendo este fundo de pedra n'uma distancia de um quarto de legua? Parece, Sr. presidente, que se quer obstar á realisação deste melhoramento, e pelo facto de se não poder estabelecer esta viagem quer-se privar as immensas povoações que existem nas margens ou proximidades do Uruguay que lucrem, porque S. Borja não pôde lucrar. O nobre deputado não vê que facultada a navegação até Itaquí, com facilidade, com o andar dos tempos, se poderão remover essas difficuldades da cachoeira do Botuhy?

Vejamos outro documento, que é do mesmo capitão de fragata Gama Rosa, commandante que foi da esquadilha no rio Uruguay. Elle diz o seguinte: « A cachoeira é formada por uma pequena ilha a meio rio, e outra de nome Botuhy, a qual é separada da nossa costa pelo arroio do mesmo nome, e um sangradouro que parte de cima e vem communicar-se ao mesmo arroio

nas baixantes: já asseverei a V. Ex. que por bastantes vezes tenho achado ser a maior agua na cachoeira do Botuby um palmo. »

*O Sr. Amaro da Silveira dá um aparte.*

*O Sr. Teixeira Junior:—*Não ha discordancia entre estas duas informações; os praticos dizem que ás vezes sêcca, e o capitão de fragata Gama Rosa assevera que a maior agua que tem achado na cachoeira é de um palmo; se a maior é de um palmo, a menor pôde ser zêro; e asseguro ao nobre deputado diante da autoridade que vou citar, que é o mappa hydrographico a que já alludi e que foi sujeito a uma commissão nomeada pelo nobre ministro da marinha, deputado por Pernambuco, que deu o seguinte parecer: « A commissão nomeada para examinar o mappa hydrographico do rio Uruguay, apresentado por João Carlos Pereira Pinto, depois de ter feito o conveniente estudo do mesmo mappa, e comparando-o com os trabalhos do coronel Reys, Zambicar, Gama Rosa e outros que pôde obter, nas partes em que os mesmos tratão do dito rio, é de parecer que o referido mappa está bem desenhado, e é o melhor e mais correcto que ha desses lugares actualmente; não podendo comtudo garantir que não haja alguma lacuña mas que não prejudica o trabalho em questão nos seus pontos cardeaes. (Assignados) Almirante Mariath, chefe de divisão Lamego Costa, capitão de fragata Gama Rosa. »

Assim, pois, fundados em uma autoridade tal, eu com

meus collegas da commissão asseveramos á camara que em mais de um ponto, em tres ou quatro, a cachoeira dá passagem a pé, como estão assignalados no mesmo mappa; e, senhores, não argumentemos com expressões: os praticos dizem — o rio sêcca — querem dizer — ficou sêcco para se pôr o pé n'uma ou outra pedra, — mas não que o rio seccasse completamente; querem dizer que se pôde passar pulando ou saltando. (*Apoiados.*)

Mas, Sr. presidente, esta razão não podia ser causa para que o nobre deputado viesse contrariar esta empreza, sujeitando ás incertezas de um futuro contracto a realização deste beneficio: poderia o nobre deputado, convencido como está da vantagem desta navegação, ter apresentado uma emenda, fazendo o mesmo que as commissões fizeram marcando a navegação até Itaqui; marca-la até S. Borja, porque deste modo mostrava que queria a execução deste grande melhora-mento; mas com o procedimento do nobre deputado annullar-se o contracto por este facto, sem sujeitar á discussão esta emenda, sem procurar por algum meio saber se o empresario se queria sujeitar a tal condição, é mostrar que não quer semelhante beneficio. As commissões fizeram o que puderão, diminuirão 24:000\$ rs. na subvenção, augmentarão trinta viagens, marcárão a navegação até o Itaqui; a mais do que isto o empresario não se quereria de certo sujeitar, e abandonaria o contracto; mas o nobre deputado condemnou simplesmente o contracto porque não ia até S. Borja!

Accresce, senhores, que o proprio honrado deputado reconheceu estas difficuldades que venho de enumerar, quando nos disse que esta navegação não podia aproveitar nem ao Estado nem á provincia do Rio Grande, em consequencia dellas e emquanto taes difficuldades não fossem removidas. Senhores, essas difficuldades insuperaveis que existem entre o Salto Grande e a ilha dos Ferreiros, etc., são na verdade de grande monta, mas para isso é que o empresario havia consignado a clausula 24<sup>a</sup>, compromettendo-se a dar a quantia de 50:000\$000 rs. para a realização de uma estrada que ligasse o Salto á Constituição.

*(Ha um aparte.)*

Por força o governo ha de querer, porque é clausula de um tratado feito; e depois eu já disse que nove leguas de estrada nas campinas do Sul não podem importar em muitas dezenas de contos, quando apenas ha uma ponte a fazer-se sobre o Tapevi; dando 50:000\$000 rs. com pequeno sacrificio de ambos os Estados, ter-se-ha realizado esse grande melhoramento, que ligará essas duas linhas de navegação.

Mas eu comprehendo, Sr. presidente, que o nobre deputado apreciasse com razão a existencia dessas difficuldades, e entendesse que esses melhoramentos não podião aproveitar á provincia do Rio Grande, se por ventura o contracto em discussão tivesse a clausula 15<sup>a</sup> do contracto celebrado pela assembléa provincial, que estatuiu o seguinte: « O empresario não soffrerá desconto algum, em parte ou no todo da subvenção, pelas

demoras ou interrupções, quer totaes quer parciaes que possa ter acaso a navegação, quando forem occasionadas por deficiencia de agua no rio. »

Uma disposição tão lata, especificando a condição de falta d'agua, tornava inteiramente illusorio aquelle contracto. Entretanto, o que vê o nobre deputado no contracto geral? Ao passo que no contracto provincial se estatuiu a referida condição, o contracto celebrado pelo ministerio de 12 de Dezembro, ao contrario, diz que, não tocando os vapores do emperezario em qualquer viagem em todos os pontos a que é obrigado; seja qual fôr o motivo, soffrerá um desconto na proporção das milhas que tiver deixado de navegar; e se esta interrupção de viagem ou falta fôr devida á incuria, e não a motivos reconhecidamente de força maior, soffrerá além disto uma multa de 4:000\$000 rs. a 4:000\$000 rs. Isto é que é da maior utilidade, porque, sendo um incentivo para que o emperezario procure realizar os seus compromissos, satisfazer os seus deveres, é tambem um correctivo a qualquer abuso que se possa dar; o que não se encontra no contracto provincial, que, longe disto, contém um incentivo para o abuso, porquanto, desde que houver falta d'agua, está dispensada a navegação.

*O Sr. presidente:* — Lembro ao nobre deputado que está dada a hora para se entrar na outra parte da ordem do dia.

*O Sr. Teixeira Junior:* — Vou já concluir; mas observe a V. Ex. que hei de seguir os precedentes da casa.

Não estou fallando de vontade propria, e sim porque faço parte das tres commissões reunidas que derão este parecer, e como seu relator sou organo de nove membros da casa.

Por isso V. Ex. permittirá que por mais um quarto de hora eu occupe a attenção da camara. (*Apoiados.*)

O nobre deputado, senhores, assignalou em seguida um longo catalogo de favores concedidos ao empresario geral, e disse-nos em primeiro lugar: — é uma subvenção por 20 annos, que ha de importar em 1,920:000\$ rs. O nobre deputado certamente não leu o contracto, porque, se o tivesse lido, havia de vêr que, logo que a companhia der um dividendo de 12 %, ha de soffrer uma diminuição na subvenção.

*O Sr. Felix da Cunha:* — É uma disposição illusoria.

*O Sr. Teixeira Junior:* — Então illusorios são quasi todos os contractos que o governo geral tem firmado dando subvenções. (*Apoiados.*) Que correctivo quererá o nobre deputado que se puzesse, a não ser este, para a especie vertente? É disposição illusoria, não duvido; mas é illusão que existe em todos os contractos. (*Apoiados.*)

É verdade, Sr. presidente, que o contracto estabeleceu 3 pés de calado para os vapores desta navegação; mas o nobre deputado, ainda neste ponto, não leu um artigo no mesmo contracto consignado; se o tivesse lido, veria que, estabelecendo-se 3 pés de calado para esses vapo-

res, diz elle o seguinte: « Os que navegarem do da Constituição para o da Uruguayana, ou ao de Itaqui, serão de 3 pés de calado, ou menos se fôr possível, estando carregados e com todo o combustivel que admittirem as suas carvoeiras. »

Portanto, estava na intenção, tanto do governo imperial, como do contractador, que o calado desses vapores fosse o menor possível. E, felizmente eu posso nesta parte tirar todos os escrúpulos do nobre deputado, porque tenho em mão a resposta que foi dada ao contractador, pelo notavel constructor de Londres, Scott Russell, á proposta que lhe fizera para a construcção destes vapores, resposta que serve para mostrar ao nobre deputado que não era intenção do actual empresario empregar vapores de 3 pés de calado.

Eis aqui as dimensões que devem ter taes vapores, de accordo com a mencionada proposta, para a navegação do Alto Uruguay:

Comprimento . . . . .	100 pés inglezes.
Largura . . . . .	20 ditos.
Calado com carga, combustivel e passageiros . . . . .	18 pollegadas.
Força . . . . .	60 cavallos.
Marcha contra a corrente . . . . .	10 milhas.
Combustivel e accomodações para 30 passageiros de 2 <sup>a</sup> , e 20 de 1 <sup>a</sup> classe . . . . .	50 passageiros.
Carga independente do combustivel	20 toneladas.

*(O orador passa estes papeis ao Sr. deputado Felix da Cunha.)*

Vê o nobre deputado; 18 pollegadas inglezas são 2 palmos menos 2 pollegadas, e portanto não era intenção nem do governo, nem do empresario, que esta navegação fosse feita em barcos de calado de 3 pés.

Mas perguntará o nobre deputado; e porque se consigna esta disposição? Consigna-se, porque o empresario não se queria pôr a descoberto de qualquer outra empreza mercantil que se apresentasse guerreando a sua proposta.

Desde que se estatuiu 3 pés de calado, ou menos, se fosse possível, e desde que o empresario era obrigado a soffrer um desconto logo que não realizasse a navegação, estavão tomadas todas as precauções, porque o interesse do empresario era fazer a maior navegação que fosse possível, pois que soffreria um desconto logo que a não fizesse.

Agora, Sr. presidente, occupar-me-hei com os favores concedidos.

Disse o nobre deputado: « Apenas pelo pequeno beneficio de mais uma viagem por mez, e essa mesmo sem aproveitar a todos os portos brasileiros, além dessa enorme subvenção, ha de a empreza gozar de muitas outras vantagens, muitas dellas ainda onerosas aos cofres publicos?! Ha de ficar isenta do pagamento do imposto pela aquisição de seus vapores? Ha de ter o usufructo de terrenos de cem braças quadradas nos portos de suas paradas? Ha de ter a faculdade de cortar

lenha nas margens devolutas do rio e de seus afluentes para combustivel de seus vapores? Ha de o governo mandar, á custa do Estado, collocar boias e pharões nos lugares perigosos? Ha de ainda dar-lhe preferencia para a navegação dos afluentes do Uruguay? Ha de dar a seus vapores o privilegios de navios de guerra, e consentir que sejam commandados por officiaes da nossa armada? ! »

Sr. presidente, a exposição destes favores, feita com o talento e a habilidade do nobre deputado, deve produzir necessariamente effeito contra este contracto, mas desde que se proceder á menor analyse, a camara verá derrocado este grande argumento.

Analysemos, pois, estas grandes vantagens; primeira: « Ha de ter o usufructo de terrenos de cem braças quadradas nos portos de suas paradas. »

A margem de um rio onde a população ainda não está desenvolvida a tal ponto que possa dar valor aos terrenos alli existentes; o que póde valer um terreno de cem braças quadradas? Pouco ou nada. (*Apoiados.*)

Mas, supponha a camara que tem algum valor, o proprio emperezario na representação que dirigio a esta camara abriu mão deste favor por esta fórma: « Basta dizer que um terreno de semelhantes dimensões nos portos da Uruguayana e de Itaquí se poderá comprar francamente pelo preço de 100\$ ou 200\$ rs. cada um, tornando esta condição de tal natureza mesquinha que o supplicante não duvida abrir mão della; e é pela futilidade da allegação que elle questiona que sobre este

ponto se abstem de occupar por mais tempo a vossa attenção.»

Portanto, se o nobre deputado lêsse a representação do empresario, poderia ter proposto a eliminação deste grande favor, conforme o autorisa o proprio empresario.

As commissões quizerão antes conceder estes pequenos favores para economisar 24:000\$ rs. aos cofres do Estado. (*Apoiados.*)

E depois, note-se, 100 braças quadradas são 10 de frente e 10 de fundo; o que vale este terreno alagadiço nas margens do Alto Uruguay?

*O Sr. Carneiro de Mendonça*:—Se na provincia do Rio de Janeiro 100 braças quadradas de terreno para café vendem-se por 200<sup>00</sup> rs., certamente ahi nesses lugares não valerão nem 50\$ rs.

*Os Srs. Bello e Fialho*:—Apoiado.

*O Sr. Teixeira Junior*:—Não valem cousa alguma; e pois não é isto uma objecção séria.

*O Sr. Bello*:—E accresce que nem é uma concessão de propriedade, é apenas do usufructo por 10 annos (*Apoiado.*)

*O Sr. Teixeira Junior*:—Lembra bem o nobre deputado, é somente a concessão do usufructo, e sujeitando-se o empresario a entregar esse terreno no fim de 10 annos, ou pagar um fóro segundo fóro avaliado.

Passemos agora ao outro grande favor que o nobre

deputado lembrou á casa, o córte de lenha para combustivel dos vapores.

O nobre deputado ainda nesta parte não leu o contracto, porque se o tivesse lido, havia de ver que esta concessão é toda facultativa, porque se diz: « O governo imperial poderá conceder á companhia, com as reservas e cautelas indispensaveis, licença para cortar a lenha precisa para o combustivel de seus vapores em terras devolutas. »

Os nobres deputados do Rio Grande do Sul sabem que não ha terras devolutas alli senão uma ou outra ilha.

E demais, se o governo não quizer, não concederá este grande favor que o nobre deputado notou.

Outro grande favor: « Ha de o governo mandar á custa do Estado collocar boias e pharões nos lugares perigosos. »

Senhores, isto não é senão o preenchimento de uma condição de tratados. (*Apoiados.*) O Brasil obrigou-se solemnemente, por um tratado feito com a Conferedação Argentina e o Estado Oriental, a collocarem mutuamente, na parte dos rios que lhes pertencem naquellas regiões, pharões, pharoletes e boias que fossem necessarios para a navegação.

É pois o preenchimento de uma estipulação de tratados o que esse contracto assignalou, e não uma novidade, e menos um favor. E quando se apresentava o emprezario a fazer esta navegação, não teria elle o direito de lembrar ao governo a execução desta condição daquelle

tratado, e assim tambem o mesmo a esses outros Estados? Vê a camara que ainda esse grande favor que o nobre deputado suppõe se derroca desta maneira.

« Ha de consentir que sejam esses vapores commandados por officiaes da nossa armada. » O que diz o contracto, senhores? O governo poderá permittir que os officiaes da armada nacional e imperial commandem os paquetes da companhia.

Vê a camara que ainda isto é facultativo; o governo pôde não dar licença, pôde não permittir que os officiaes da nossa armada commandem esses vapores: que favor é este? Até certo ponto eu julgo que o favor aqui é para o governo, fazendo com que os officiaes da nossa marinha de guerra pratiquem a navegação daquelle rio, que ainda não está bastantemente conhecido por todos esses officiaes. Portanto, ainda é uma escola, que o governo terá, se quizer, para instrucção desses officiaes.

Senhores, são estes os grandes favores concedidos á empreza, e que o nobre deputado pelo Rio Grande do Sul achou que erão excessivos, que estes favores exorbitavão do que restrictamente merecia a navegação contractada.

Ractificando todos estes pontos, tive unicamente em mira demonstrar á camara que os argumentos do nobre deputado contra o contracto que ora se discute, são todos do quilate daquelles que acabo de apontar.

Se me escapárão alguns dos argumentos que o nobre deputado apresentou, peço-lhe que me lembre para que possa responder!

O nobre deputado ainda lembrou á camara que se

concedeu as isenções de navio de guerra aos vapores desta navegação; mas, senhores, este favor tem-se concedido a todas as companhias de igual natureza que tem contractos com o governo.

E o que é este favor, declarando o contracto, como declara, que ficão sujeitos os vapores da companhia a todos os regulamentos policiaes e fiscaes? Em que importa elle? Se importa em muito, os nossos vizinhos, a quem o nobre deputado chamou ingratos, tambem acabão de concedê-los a navios brasileiros. O vapor brasileiro *Marquez de Olinda* obteve do Estado-Oriental e Confederação Argentina igual favor, teve essas isenções. Achava-me eu ainda em Buenos-Ayres, quando o vapor *Marquez de Caxias* alli foi para vender-se, como o nobre deputado por Minas, que agora me ouve, sabe e não ignora, como dentro de poucas horas esse vapor conseguiu daquelles governos semelhante favor.

Assim, até os nossos vizinhos do Prata, cujos interesses o nobre deputado tem tão pouca vontade de favorecer, como que estão accordes com as nossas idéas; até elles mesmos derão o exemplo de favorecer uma navegação nossa.

Note, porém, a camara este ponto, que será um dos ultimos do meu discurso. O nobre deputado esmerilhou no contracto todas as vantagens, procurou *adrede* todos os favores que pelo contracto poderião resultar ao empresario: entretanto, não attendeu á importante clausula do art. 24, pela qual o empresario se compromette a concorrer com a quantia de 50:000\$ rs.

para a factura da estrada que deve ligar o Salto á Constituição, melhoramento este que é o preenchimento de uma condição do nosso tratado de commercio e amizade com as Republicas do Prata.

*Um Sr. deputado dá um aparte.*

*O Sr. Teixeira Junior.*— Isto é outra cousa; o tratado a que o nobre deputado se refere é de Outubro de 1851, e aquelle a que eu alludo é de 4 de Setembro de 1857. Mas uma cousa não exclue outra; as cachoeiras de S. Gregorio estão entre a Constituição e Santa Rosa, e as difficuldades do Salto estão entre a Constituição e o Salto; que importa que se tivesse referido ás cachoeiras de S. Gregorio, para cuja obra tambem o empresario se compromette a concorrer com a quantia de 50:000\$ rs.; que importa isso, se essa difficuldade nada tem com a do Salto? Temos a difficuldade do Salto; depois d'elle segue-se a cachoeira de S. Gregorio; depois do Passo de Santa Rosa, a cachoeira de S. Pedro, que, comquanto tenha a mesma dimensão, que a de S. Gregorio, comtudo a sua navegação é muito mais facil, porque o canal é mais regular. É talvez por isso que o nobre deputado confundio a situação da cachoeira de S. Gregorio, collocando-a entre a Uruguayana e Santa Rosa. Portanto, vê o nobre deputado que nada tem uma cousa com outra; podem ser removidas as difficuldades da cachoeira de S. Gregorio, mas resta ainda remover as difficuldades do Salto.

Fallou, finalmente, o nobre deputado na falta de se-

gurança deste contracto, na incerteza da sua fiscalisação. Senhores, que segurança quer o nobre deputado para execução de contractos desta ordem, senão imposição de multas? O governo, que tem de dar a subvenção, não pôde ter a segurança do pagamento das multas quando é elle que tem de pagar a subvenção? Commummente isto se faz por meio de desconto, mas nas respectivas prestações. (*Apoiados.*)

Quanto á fiscalisação, admirou-me que o nobre deputado ignorasse que a companhia a vapor que navega para Matto Grosso está nas mesmas circumstancias. Como se fiscalisa a companhia do Alto Paraguay? Sabe-se que este meio de fiscalisação depende dos attestados dos agentes consulares do Imperio nos portos estrangeiros.

Demais, no proprio contracto se estipula, quanto á fiscalisação, que a companhia se sujeitará aos regulamentos que fôrem para esse fim promulgados; por consequencia, ahí o governo estabelecerá, como estabeleceu para a companhia do Alto Paraguay, que esta fiscalisação se faça por meio da nossa legação no Estado Oriental, e por meio de outros nossos agentes nos portos estrangeiros; quanto aos portos brasileiros, facil é a fiscalisação, (*Apoiados.*)

Se isto é assim, como diz o nobre deputado á camara: — « De que modo se fiscalizará este contracto? » Digo que facilmente, do modo exposto, e como se tem fiscalizado o contracto de navegação com a companhia do Paraguay.

Ainda o nobre deputado atacou o contracto, porque a subvenção que se dá á companhia importava um privilegio, pela impossibilidade de qualquer outra empresa concorrer, uma vez que não fosse subvencionada. Senhores, isto é das condições naturaes de todas as empresas subvencionadas; todas as companhias que recebem uma subvenção, importa um privilegio, e então a objecção do nobre deputado póde ser applicada a todo e qualquer contracto.

Finalisou o nobre deputado, censurando as commissões de justiça civil, commercio e de fazenda por terem dado parecer ácerca do projecto que se discute sem ouvir a opinião do governo, sem ao menos terem procurado a do nobre ministro da agricultura em uma materia que importava um onus para os cofres publicos, em uma época em que as nossas circumstancias financeiras não são as mais lisongeiras, e quando as commissões são em uma maioria compostas de membros ministeriaes.

Senhores, eu creio que sou neste momento orgão do pensamento unanime dos honrados collegas membros das tres commissões. As commissões, examinando o projecto da navegação do rio Uruguay, não procurarão lembrar-se de divergencias politicas; é assim que se explica o facto de estarem unanimemente assignados no projecto representantes de todas as côres politicas desenhadas nesta casa.

Nós vemos unicamente que se tratava de um beneficio importante para uma das provincias do Imperio;

procuramos consultar as conveniencias publicas, a actualidade financeira, e por isso procrastinamos a realização deste contracto.

Estava, portanto, muito longe do nosso pensamento sermos censurados por termos dado este passo sem prestar homenagem ao ministerio. E o que tinha o governo de ser ouvido sobre um contracto que era um acto do poder executivo? Desde quando o poder executivo não é solidario em seus contractos? Desde quando se pôde admittir a hypothese que qualquer dos ministros seja ouvido sobre um contracto, que nada mais é que a obra do proprio poder executivo?

Eu esperava antes, se isto fosse possivel, ver o nobre deputado na balaustrada a meu lado para sustentar que não tinhão sido attendidos os interesses da provincia do Rio Grande; esperava que o nobre deputado accusasse aos membros da commissão, por terem talvez aventurado o contracto a não ser executado, fazendo-lhe emendas tão profundas como fizemos. Em verdade o que fizerão as commissões? Diminuirão 24:000\$ rs. na subvenção, augmentarão 30 viagens no numero das do contracto; augmentarão 14 leguas de navegação. Isto poderia ser um thema para que o nobre deputado procurasse atacar-nos, ponderando que nós tinhamos impossibilitado a execução deste contracto. (*Apoiados.*)

Nós removemos a sua execução para o exercicio de 1864; ainda seria um motivo para que o nobre deputado, entusiasta como é e como deve ser pelos melho-

ramentos de sua provincia, nos censurasse por esta demora.

Era neste terreno que me preparava para esta discussão; tive pois a maior decepção quando ouvi o discurso do nobre deputado que julga que tudo isto é excessivo, intempestivo, e sobretudo nos faz carga por não termos prestado homenagem ao governo!

Repito, era um acto do poder executivo, não era licito ao governo deixar de sustentar este contracto; poderia ponderar, e com razão, que a actualidade financeira não era a mesma, que as circumstancias tinham mudado. Mas isto previnirão as commissões, mandando adiar a execução do contracto para 1864. (*Apoiados.*)

Removida assim essa difficuldade, pareceu ás commissões que nenhum obstaculo se apresentaria na casa da parte dos nobres deputados da provincia do Rio Grande, e muito menos do governo, porque além de ser solidario nos actos do poder executivo, accresce que no ministerio estão dous cidadãos que forão igualmente membros do gabinete de 12 de Dezembro; por consequencia, trata-se de um acto seu, e aquelles que entenderão em 1859 que esse acto era meritorio, não podem ter mudado de opinião em 1861; mudarão-se sim as circumstancias financeiras, mas por isso mudou-se tambem a execução do contracto.

Mas, senhores, a par desta censura o nobre deputado fez-nos tambem um elogio; agradeceu ao honrado presidente da casa a sollicitude com que havia collocado na ordem do dia a discussão deste contracto; agradeceu ás

commissões de commercio, fazenda e justiça civil o excessivo zelo com que se havião apressado a dar o seu parecer sobre uma medida que importava um benefício á provincia que o nobre deputado representa. Se por um lado eu entendo que o voto de agradecimento dado ao honrado presidente da camara é assaz merecido, porque na verdade S. Ex. deu esta resolução para discussão com preferencia a outras, e interessando este projecto á provincia do honrado deputado e ao paiz, procedeu elle com toda a razão preferindo-o a negócios de naturalisações, amortizações e outros desta natureza (*apoiados*); por outro lado porém me parece que o agradecimento ás commissões pela pressa com que derão seu parecer importa uma censura que eu quero rectificar para isentar della meus illustrados collegas. Digo que importa uma censura, desde que se attenda que este contracto depende do parecer das commissões desde 1859; agradecer, pois, ás commissões porque ao acabo de ous annos e meio derão o seu parecer com pressa e solitudine, não pôde deixar de ter um voto de agradecimento ironico, e pois devo justificar as commissões.

Eu, como muitos de seus nobres membros, não pertencemos em 1860 a essas commissões; estive quasi durante todo o quadriennio occupado na commissão de constituição e poderes: foi a primeira vez que fui eleito pela camara para a commissão de commercio e artes, eleição que muito me lisongêa, porque, se para ella não contribuiu o nobre deputado, contribuirão os seus ami-

gos. (*Apoiados.*) Não podemos portanto carregar com a responsabilidade de não ter dado parecer em 1860; caber-nos-hia ella unicamente por não o ter dado durante os dous longos mezes desta sessão, pois estando eleitos desde Maio, só á 8 de Julho do corrente anno é que apresentamos o parecer.

Mas é porque queriamos estar habilitados a argumentar com o nobre deputado, e porque mais sério estudo é necessario em assumptos desta ordem. Era preciso tambem que nos levantassemos a favor dos interesses do Rio Grande do Sul contra o patriotismo mal entendido deste ou daquelle membro da camara; era preciso que a favor deste contracto se apresentassem argumentos e documentos da ordem daquelles que o nobre deputado encontrará na pasta da commissão; era preciso, emfim, que eu declarasse em nome dos meus collegas que estamos dispostos a aceitar a discussão do contracto para a navegação do Uruguay em todo e qualquer terreno em que o nobre deputado a queira collocar. (*Muito bem! Muito bem!*)

A discussão fica adiada pela hora.

## DISCURSO

**DO SR. LUIZ ALVES LEITE DE OLIVEIRA BELLO,  
DEPUTADO PELA PROVINCIA DO RIO GRANDE  
DO SUL.**

*O Sr. Bello:* — Sr. presidente, seria fazer pouco da illustração desta augusta camara pretender demonstrar as grandes vantagens que resultão ao commercio, á industria e á administração do paiz, da navegação a vapor pelas grandes arterias fluviaes que em todas as direcções regão o nosso territorio, e pelas quaes se podem pôr os centros productores no interior de nossas provincias em contacto com os mercados do nosso vasto litoral.

Seria pôr em duvida principios inconcussos, geralmente aceitos e praticados no paiz, como em todas as nações civilisadas, pretender provar que o governo deve auxiliar as empresas particulares que se destinão a realizar grandes melhoramentos materiaes quando essas empresas se acanhão por falta de recursos proprios.

Seria ainda abusar da benevolencia da camara e roubar-lhe inutilmente o tempo, demorar-me em demonstrar o direito que o Imperio tem pelos tratados e as vantagens politicas que proviráõ de fluctuar o pavilhão brasileiro em todos os rios de que somos ribeirinhos com outras nações da America.

Os nobres deputados que impugnão o contracto que se acha em discussão, o contracto de navegação a vapor no Alto e Baixo Uruguay, não desconhecem estes principios; discordão porém do governo, que firmou esse contracto e das illustradas commissões que sobre elle derão um parecer favoravel, na applicação delles á navegação pelas aguas do Baixo Uruguay.

Esses nobres deputados pertencem á mesma provincia que eu tenho a honra de representar nesta casa; e porque divirjo de sua opinião, considerando o contracto a que se oppõe como muito vantajoso aos interesses geraes do Imperio, especialmente aos da provincia que representamos. . . .

*O Sr. Amaro da Silveira* : — Não apoiado.

*O Sr. Bello* ; — . . . . julgo-me, Sr. presidente, na necessidade de explicar o meu voto, afim de ficarem conhecidas as razões de nossas divergencias.

Não pôde deixar de parecer extraordinario a camara que os membros de uma mesma deputação se dividão em opiniões contrarias sobre um objecto inteiramente alheio á politica, e que tão directamente affecta os interesses economicos de sua provincia, objecto de uma utilidade que parece evidente e que a nenhum dos membros dessa deputação pôde ser desconhecido.

O outro motivo ainda me obriga, Sr. presidente, a tomar parte na discussão: dei em 1859 um voto e pronunciei um discurso sobre esta mesma materia.

A camara talvez se recorde de que em 1859 quando o contracto da navegação a vapor no Alto e Baixo Uruguay veio pela primeira vez á discussão, grande opposição se levantou contra elle, e que esse contracto foi retirado da discussão por um adiamento, a favor do qual eu fallei e votei.

Talvez alguém, suppondo por isso que fui adversario do contracto, queira achar-me hoje em contradicção por sustenta-lo, defendê-lo como pretendo fazer. Assevero á camara que já então estava, como estou hoje convencido da grande utilidade para o Imperio, e especialmente para a minha provincia, do estabelecimento de uma linha de navegação de vapor no Alto Uruguay.

Mas o contracto então offerecido á deliberação da camara soffria a concorrência de outro contracto que se propunha ao governo e me parecia poder supportar algumas modificações.

Votei pois, como muito claramente disse na discussão do adiamento, para que elle voltasse ás commissões, afim de ser reconsiderado conjunctamente com a proposta concurrente, e modificado como possivel fosse nos interesses de seus fins e do thesouro.

De novo as commissões de fazenda e commercio, conjunctamente com a de justiça civil, o examinarão; reconhecerão que a concorrência nem era precedente nem subsistiria já e propuzerão as modificações com que elle volta hoje á discussão.

É, pois sobre esse contracto, tal qual as illustradas commissões o offerecem hoje a deliberação da camara que eu vou, explicar minha opinião, procurando ao mesmo tempo demonstrar que os nobres deputados que o impugnaõ não tem razão para o fazer.

*O Sr. Amaro da Silveira* : — Duvido, apesar da habilidade do nobre deputado.

*O Sr Oliveira Bello* : — Os nobres deputados que se tem opposto ao contracto, achão que elle não deve ser approvado : 1º, porque protege mais os interesses dos estrangeiros de que os do Imperio; 2º, porque onera demasiadamente o thesouro ; 3º, porque é inutil, se não prejudicial aos interesses da provincia do Rio Grande do Sul; senhores, nenhuma destas theses dos nobres deputados me parece verdadeira.

A linha total da navegação, que se pretende estabelecer pelo contracto percorre com effeito maior extenção de aguas estrangeiras pertencentes ás Republicas Argentina e Oriental, do que de aguas brasileiras, ella deve ter 148 leguas de curso desde o porto de Montevideo até ao de Itaqui, e 162 se chegar até ao de S. Borja, como pretendo propôr em uma emenda. Destas 162 leguas 42 são de aguas brasileiras, e 120 de aguas orientaes e argentinas.

A linha superior, chamada do Alto Uruguay, a qual decorre do porto brasileiro de S. Borja até ao porto oriental da Constituição, percorre sómente 18 leguas de aguas estrangeiras, desde Santa Rosa, ou foz do Quarahim, até a Constituição. Portanto a navegação das aguas

brasileiras será de mais um terço de linha percorrida em aguas estrangeiras e de mais um quarto da linha total da navegação contractada.

Ora, a linha do Alto Uruguay atravessa territorio brasileiro desde S. Borja até o foz de Quarahim; d'alli até ao porto oriental da Constituição a população é quasi toda brasileira, e da Constituição até ao Rio Negro tambem ha muitos estabelecimentos, muitas propriedades de subditos brasileiros; isto é, as duas linhas contractadas, tendo ambas um curso de 162 leguas, passam por propriedades brasileiras, e portanto servem a interesses brasileiros em mais de 90 leguas de navegação.

Além disto, senhores, nas povoações orientaes de Santa Rosa e Constituição, que estão comprehendidas na segunda linha, como nas do Salto e Paysandú comprehendidas na primeira, rezidem muitos Brasileiros fazendeiros e commerciantes que muito se utilizarão de uma navegação regular a vapor que ponha todas essas povoações em contacto com os portos de S. Borja, Itaqui e Uruguayana, bem como com o de Montevidéo.

Póde-se pois dizer com razão que esta navegação seja mais util aos Orientaes e Argentinos do que aos Brasileiros. (*Apoiados*). As relações commerciaes e sociaes de todos os Brasileiros estabelecidos nos pontos por onde passar esta navegação, e mesmo em Montevidéo, não se estreitarão, não se desenvolverão e fortificarão mais? Além disto, o pensamento do governo, contractando esta navegação, não foi por certo, nem podia ser, sómente pôr em contacto entre si os portos da provincia

do Rio Grande do Sul no Alto Uruguay e os das republicas vizinhas do Salto para baixo, foi um pensamento mais elevado o de ligar o interior dessa provincia a grande linha de navegação que começando no Alto Amazonas, nas fronteiras do Perú, percorre toda a vasta costa do Imperio, e vai terminar em Montevidéo.

Mas os nobres deputados achão inconveniente o contracto por ser mais extensa a navegação alli estipulada na parte do rio em que são ribeirinhos os Orientaes e Argentinos, do que naquella em que somos nós; creio, senhores, que ainda neste ponto os nobres deputados não tem razão, porque não é a propriedade das aguas, mas outros motivos, que determinão a protecção que se dá, e se deve dar a navegação.

Como já aqui se disse, e eu agora repetirei, a Inglaterra, o paiz mais adiantado em materia de navegação e de commercio, subvenciona largamente a linha de vapores de Southampton, e no entanto desde que os vapores dessa linha deixão aquelle porto, até chegarem ao Rio de Janeiro, não tocão em possessão alguma ingleza; a linha complementar ingleza do Rio da Prata, nem se quer parte de um porto britannico; vai do Rio de Janeiro ao Rio da Prata.

E por que favorece a Inglaterra essa navegação, será para proteger o Brasil ou as republicas do Prata? É porque os seus interesses commerciaes a aconselhão a proceder assim; é porque as vantagens que tira o seu commercio do contacto com os mercados da America do Sul compensão sobejamente os dispendios feitos pelo Estado.

O Sr. Amaro da Silveira dá um aparte.

O Sr. Bello: — ... para manutenção dessas linhas de navegação. Que importa que lucrem tambem os nossos vizinhos com a navegação que o contracto estabelece; que importa mesmo que elles lucrem por ora mais que nós, como dizem os nobres deputados, mas eu não creio.

Longe de julgar essa circumstancia uma razão contraria á utilidade do contracto, eu creio que ella nunca deverá influir para que deixemos de dar incremento aos interesses do Imperio só porque estejam identificados com interesses estrangeiros (*Apoiados.*)

É minha opinião que este contracto seria util ao Imperio ainda que a navegação do Uruguay interessasse a um só porto brasileiro, uma vez que o desenvolvimento das relações commerciaes e politicas desse unico porto com o Imperio ou com outros paizes compensadas a despeza feita pelo Estado.

A doutrina dos nobres deputados a quem respondo arrasta-os a uma contradicção; o contracto é máo, dizem elles, porque subvenciona a navegação do Baixo Uruguay, que é toda em aguas estrangeiras.

O Sr. Amaro da Silveira: — Nem eu, nem meu collega dissemos isso.

O Sr. Bello: — No emtanto um offerece uma emenda subvencionando uma linha de navegação de S. Borja até a Constituição, comprehendidas 18 leguas de aguas estrangeiras, e ambos sustentão o contracto provincial, pelo qual a navegação actual do Alto Uruguay chega de

S. Borja até Tapevi, percorrendo 23 leguas de aguas estrangeiras.

Tanto é certo, senhores, que esta circumstancia não pôde ser um defeito de um contracto impugnado, que nenhuma navegação no Uruguay pôde ser vantajosa aos interesses brasileiros sem estender-se ás aguas orientaes e argentinas.

A maior ou menor extensão destas deve ser indifferente, comtanto que a navegação estabelecida produza todos os resultados necessarios, satisfaça a todos os interesses do Brasil.

Para isso é indispensavel a navegação da primeira linha do contracto, a do Baixo Uruguay; cujas aguas nos não pertencem; sem esta linha, a segunda poucos interesses satisfaria, poria em contacto sómente os tres portos brasileiros de S. Borja, Itaqui e Uruguayana entre si, e com o unico porto oriental, o da Constituição, que está ácima do Salto; não ligaria o importante interior da provincia do Rio Grande do Sul com o litoral do Imperio nem com outras nações, pouco desenvolvimento daria á producção e ao commercio do interior dessa provincia; não franquearia a passagem á colonisação de que tanto carecem as uberrimas terras das nossas margens do Uruguay.

A importante navegação do rio Paraguay, que o governo subvenciona largamente, percorre 530 leguas, das quaes 400 pertencem á Republica do Paraguay e á Confederação Argentina. Porque não censurão, não combatem os nossos deputados a subvenção que se

dá á essa navegação, quasi toda feita em aguas estrangeiras? Se é porque não podemos chegar á provincia do Matto-Grosso embarcados sem atravessar essa longa extensão de aguas estrangeiras, eu direi que tambem não se pôde ir de outra sorte aos portos do interior da provincia do Rio Grande do Sul.

Será porque as communicações com aquella provincia sejam mais importantes, de maior interesse e de mais vantajoso resultado? Creio que os nobres deputados não sustentaráõ que a provincia de Matto-Grosso esteja em situação industrial mais adiantada do que a nossa provincia; não quererão collocar a nossa provincia em condições de inferioridade á outra, que em progresso economico a não pôde certamente igualar.

Mas, dizem ainda os nobres deputados, que a linha de navegação do Baixo Uruguay, estipulada no contracto, não é necessaria porque ha já muito tempo essa navegação é feita por vapores argentinos ou orientaes desde Montevideo até ao Salto. Responderei em primeiro lugar que já não existe essa linha de vapores estrangeiros. Consta que os da companhia Argentina forão comprados pelo governo da Confederação e armados para a guerra contra Buenos-Ayres, e que tiverão igual destino por parte do governo de Buenos-Ayres os da companhia Oriental que os substituirão.

Quando porém ainda uns ou outros desses vapores estrangeiros estivessem em effectiva navegação das aguas do Baixo Uruguay, conviria acaso, pergunto aos nobres deputados, que o commercio de nossa provincia

continuasse a estar á mercê dos nossos vizinhos? Não conhecemos todos a sua habitual volubilidade e a sua má vontade contra nós? De um dia para outro, como agora aconteceu, seria supprimida essa linha de navegação e a do Alto Uruguay ficaria interrompida, prejudicada, sem poder continuar a dar ao commercio as industrias, a riqueza e as communicações de nossa provincia o desenvolvimento a que era destinada.

Demais, quando o governo contractou e subvencionou a navegação a vapor do Baixo e Alto Paraguay, não existia tambem uma linha regular de vapores entre Montevideo e a Assumpção? Não existe ainda essa linha de vapores estrangeiros do Alto Paraguay? Entretanto subvencionamos uma companhia para navegar, não o Alto Paraguay sómente, da Assumpção até Cuyabá, mas todo esse grande rio desde de Cuyabá até Montevideo, percorrendo 400 leguas de aguas estrangeiras, e 130 sómente de aguas brasileiras.

Quanto á subvenção de 8:000\$ rs. por mez, os nobres deputados dizem que ella é successiva, e que por isso o contracto que está em discussão é oneroso ao thesouro, e não deve ser approvado.

Concorre muito para que os nobres deputados tenham esta opinião a comparação que fazem entre essa subvenção e a de 10:000\$ rs. annuaes, que dá o governo da provincia do Rio Grande do Sul ao vapor que actualmente faz a navegação do Alto Uruguay.

Mas, attendendo a que aquella subvenção é destinada a animar, e pagar tambem a navegação muito mais

longa da primeira linha; e attendendo ao muito maior numero de viagens estipuladas no contracto, tanto para a linha inferior como para a superior, e ao numero de vapores que a companhia é obrigada a ter para poder fazer com a devida regularidade todas essas viagens, eu discordo dos nobres deputados, não acho excessiva essa subvenção.

Esta ultima linha é de dezoito viagens por anno nos primeiros cinco annos de execução do contracto, e de vinte e quatro viagens depois dos cinco annos. Ora, para que haja a devida regularidade nestas viagens será necessario que a companhia tenha dous vapores no Alto Uruguay.

A linha interior é de tres viagens por mez nos primeiros cinco annos, e de quatro, dos cinco annos em diante: dous vapores portanto não serão sufficientes para manter-se regularmente essa navegação.

Se comparo essa subvenção com as de outras companhias de navegação que temos auxiliadas pelo governo, acho que a do Uruguay é a mais barata de todas.

A companhia de Cuyabá por exemplo, recebe uma subvenção de 25:000\$ rs. por cada viagem redonda e é obrigada a dar oito viagens sómente por anno de Montevideo ao Cuyabá.

*O Sr. Couto* : — Essa subvenção é menor do que a que tem outras companhias, por exemplo, a do Amazonas.

*O Sr. Bello* : — Creio que o nobre deputado está enganado; a subvenção de 25:000\$000 rs. por viagem

redonda da navegação do rio Paraguay, relativamente ao curso das duas navegações, ao numero das viagens, dos portos de escala, etc.

Mas, voltando á comparação da subvenção proposta para a navegação do Uruguay com a da navegação do Paraguay, eu digo que aquella é relativamente muito inferior. De Montevidéo ao porto de Cuyabá ha 530 leguas de navegação; a subvenção de 25:000\$000 rs., distribuida pelas leguas de viagem redonda, dá 23\$584 por cada legua.

Feita a conta de numeros de viagens a que é obrigada a linha total da navegação do Uruguay, vê-se que ella tem de percorrer 798 leguas em cada mez em os primeiros cinco annos; e 960 dos primeiros cinco annos em diante; distribuida a subvenção de 8:000\$000 rs. mensaes por estes dous numeros de leguas, acha-se que corresponde a cada uma a quantia de 10\$025 rs. em os primeiros cinco annos, e a 8\$325 em os annos seguintes. A navegação, emfim, do rio Paraguay custa ao governo 200:000\$000 rs. por anno, e a do Uruguay nunca poderá custar mais de 96:000\$000 rs.

Custa, portanto, ao thesouro esta importante navegação menos da metade da subvenção dada á do rio Paraguay; e ainda pôde vir a ficar mais barata, segundo está estipulado no contracto, se, passados dez annos, a companhia puder realizar lucros superiores ao juro de 12 % do seu capital. Como, pois, se pôde dizer que este contracto é excessivamente oneroso ao thesouro? Como sustentar que elle é mais oneroso do que o da navega-

ção do rio Paraguay? Será porque seja de pouca importancia, de menor importancia ao menos que as da provincia do Matto-Grosso as relações commerciaes, sociaes e politicas do interior da provincia do Rio Grande do Sul? Porque o seu commercio actual não mereça sacrificio ou attenção alguma, e não seja susceptivel de maior desenvolvimento?

Quer se consulte a exportação actual daquella parte da provincia do Rio Grande do Sul; quer se consultem as grandes probabilidades de desenvolvimento e de futuro engrandecimento do commercio, da industria e do aproveitamento e cultura das fertilissimas terras devolutas que temos nas margens do Alto Uruguay; quer se consultem, emfim, as conveniencias administrativas e as relações politicas daquella parte do Imperio, acharemos sobejos motivos para legitimar o auxilio de 8:000\$ rs. mensaes á navegação do rio Uruguay.

Se esse commercio e essas relações não existissem, como não existem as da provincia de Matto-Grosso, ainda assim a navegação subvencionada na fórma do contracto seria muito conveniente, e menos necessaria para fomenta-las; pois que este é um dos beneficos resultados de toda a navegação regular e bem estabelecida nos paizes novos (*Apoiado.*)

Não acho, portanto, inutil nem demasiado o sacrificio que fará o thesouro com o auxilio dado a esta navegação. Entendem os nobres deputados que basta aos interesses de nossa provincia a navegação a vapor do Alto Uruguay, e que a embarcação que alli está actual-

mente subvencionada pela provincia com 10:000\$000 rs. por anno serve satisfactoriamente a esses interesses.

Mas, senhores, o governo não consultou sómente os interesses da provincia do Rio Grande do Sul; attendeu tambem aos interesses de todo o Imperio, dependentes do desenvolvimento, do grande plano de que já fallei, de ligar por grandes linhas de navegação todo o interior das provincias ao litoral do Imperio, de aproveitar no interesse do commercio, da administração, da industria e das relações politicas, as grandes vias fluviaes que regão o nosso vasto territorio.

Se se tratasse sómente dos interesses do Rio Grande do Sul de estabelecer ou desenvolver a navegação a vapor entre os portos que essa provincia tem no Uruguay, competindo á assembléa e á administração provinciaes satisfazer a esses interesses, o governo não faria o contracto que está em discussão. E se este contracto, satisfazendo os interesses geraes do Imperio, protegem ao mesmo tempo, e de modo muito mais amplo e efficaç, os interesses do Rio Grande do Sul, como dizer-se que esse contracto é inutil, e até prejudicial a esses interesses?

Não é obvio que a navegação do Alto Uruguay depende da navegação do Salto para baixo, e que não podemos, ou ao menos não devemos confiar na estabilidade e na regularidade da navegação dos vapores estrangeiros da linha do Baixo Uruguay? Não temos experimentado tantas vezes os perniciosos effeitos da volubildade e do antagonismo dos nossos vizinhos ri-

beirinhos desse rio? Como, pois, contentar-nos com essa mesquinha e precaria navegação de S. Borja até á Constituição?

Demais, senhores, se a navegação estabelecida pelo contracto, além de dar maior, muito maior desenvolvimento e curso ao commercio do Uruguay, mais estabilidade ás relações de toda a ordem do interior da provincia do Rio Grande do Sul com o litoral do Imperio e com paizes estrangeiros, alliviará os cofres dessa provincia da despeza de 40:000\$000 rs. annuaes, pela substituição da mesquinha navegação a vapor que elles hoje alli subvencionão, como dizer-se ainda que esse contracto é inutil, e até prejudicial aos interesses do Rio Grande?

Disse um dos nobres deputados que a subvenção dada pelo contracto a essa mesma linha do Alto Uruguay é demasiada, visto que o vapor que alli se acha actualmente contenta-se com a de 40:000\$000 rs. por anno, e até faria a navegação sem subvenção alguma, só pelas vantagens proprias da navegação. Mas, senhores, se as vantagens proprias dessa navegação são tão importantes que por si sós a podião alimentar, porque o dono desse vapor solicitou o auxilio de 40:000\$000 rs. á assembléa provincial, e não o achando sufficiente por que pediu tambem um auxilio ainda maior do governo?

Ainda mais: se era desnecessario ou demasiado o auxilio concedido pela assembléa provincial, por que o nobre deputado o não tem censurado, como combate

agora por igual razão o que se propõe no contracto que está em discussão?

Se o auxilio é desnecessario, ou ainda se a subvenção de 10:000\$000 rs. por anno é sufficiente, então ha contradicção no procedimento do nobre deputado, porque propõe em uma emenda para esta mesma linha do Alto Uruguay uma subvenção muito maior, triplicada dessa, reduzindo ao mesmo tempo o curso da navegação.

*O Sr. Felix da Cunha* : — Reduzindo ?

*O Sr. Bello* . — Sim, reduzindo, porque pelo contracto provincial a navegação estende-se desde S. Borja até Tapevi, e o nobre deputado propõe em sua emenda que ella chegue sómente até ao porto da Constituição, 5 leguas acima do porto de Tapevi.

*O Sr. Felix da Cunha* : — Mas proponho duas viagens por mez.

*O Sr. Bello* : — Duas viagens por mez ? Então ha um equivoco de redacção na emenda....

*O Sr. Felix da Cunha* : — O nobre deputado é que está em contradicção, porque antes sustentou que com 20:000\$000 rs. se faria essa navegação, e agora quer noventa e tantos.

*O Sr. Bello* : — Nunca sustentei isso ; mas quando aqui se propoz o auxilio de 20:000\$000 rs. tratava-se sómente da navegação do Alto Uruguay, e a subvenção de 96:000\$000 rs., de que agora se trata, é para a navegação de todo o Uruguay, navegação em muito maior escala.

*O Sr. Felix da Cunha* : — Aqui proponho uma navegação mais extensa.

*O Sr. Bello* : — Como mais extensa ?

*O Sr. Felix da Cunha* : — No projecto não se dizia quantas viagens se devião fazer...

*O Sr. Bello* : — O contracto provincial falla de uma viagem por mez, e depois em mais viagens se os interesses da navegação as exigirem, precedendo accordo entre o contractante e o presidente da provincia.

Mas, voltando á emenda, observarei que ella está redigida de modo que parece dever haver sómente duas viagens em dous annos. Chamo a attenção do nobre deputado para este equivoco de redacção, que sem duvida não estava na sua intenção.

*O Sr. Felix da Cunha* : — Duas viagens por mez

*O Sr. Bello* : — Não diz isso a emenda : foi equivoco da redacção sem duvida.

*O Sr. Felix da Cunha* : — Emendasse.

*O Sr. Bello* : — É bom, porque se a emenda fór approvada não deve ir com esse erro.

*O Sr. Felix da Cunha* : — Não duvido que passasse esse engano, por que fiz a emenda sobre a perna, e na occasião de mandar á mesa podia muito bem escarpar-me a palavra — mensal.

*O Sr. Bello* : — É justamente o que lhe falta.

Mas não ha contradicção alguma em meu procedimento, Se julguei que o auxilio de 20:000\$ rs. era sufficiente para a navegação que se estabeleceu de S. Borja até Tapevi sómente, hoje julgo que são necesarios 96:000\$ rs. para a de todo Uruguay; e acreditava então, como ainda hoje creio, que sem subvenção do go-

verno não se pôde manter naquelle rio nenhuma outra navegação.

O nobre deputado, que está agora assentado á minha esquerda, acha que o contracto em discussão até é iniquo, por que aniquila o contracto provincial, obrigando a retirar-se o vapor que em virtude desse contracto está fazendo actualmente a navegação do Alto Uruguay, e o outro nobre deputado que tambem tem combatido o mesmo contracto que está em discussão, entende que elle prejudica os interesses do Rio Grande, porque adia, segundo uma das emendas das commissões, a sua execução para o anno de 1864.

Acho, Sr. presidente, que nenhum dos nobres deputados tem razão, e que pelo contrario por essas mesmas razões o contracto é muito vantajoso aos interesses daquella provincia.

Se por causa do contracto que está em discussão o vapor que actualmente navega no Alto Uruguay se retirar, a provincia do Rio Grande do Sul economizará os 10:000\$ rs. com que o subvenciona todos os annos, sem todavia ficar privado de tão importante navegação, antes entrando logo na posse de outra mais vantajosa ainda por ser mais extensa, mais regular e mais garantida.

Se este contracto não tiver execução em 1864, isto é, no mesmo anno em que deve findar o contracto provincial, este não será prejudicado de modo algum, e a provincia do Rio Grande, além de não ter necessidade de continuar a fazer a despeza de 10:000\$ rs. annualmente, não soffrerá os inconvenientes da falta ou inter-

rupção dessa navegação, porque logo em seguida á terminação da navegação do seu contracto começava a do contracto do governo. Em tudo isto eu não vejo senão vantagens para a provincia do Rio Grande do Sul e nenhum prejuizo para a navegação do Alto Uruguay, que os nobres deputados desejão manter.

*O Sr. Felix da Cunha* : — E quem diz que o contracto prejudica essa navegação.

*O Sr. Bello* : — Aquelle nobre deputado que o acha iniquo porque aniquila a empreza provincial e a obriga a retirar-se.

Ainda acho na emenda do nobre deputado uma incoherencia ; ella consigna 30:000\$ rs. para a navegação da Constituição até S. Borja, isto é, para a navegação de uma terça parte apenas do Uruguay navegavel ; e no emtanto diz o nobre deputado que é excessiva a subvenção de 96:0000 rs. proposta para a navegação de todo o rio.

*O Sr. Felix da Cunha* : — Dou mais amplitude á segunda linha.

*O Sr. Bello* : — Perdõe-me o nobre deputado : não dá mais amplitude a essa navegação do que o contracto emendado pelas commissões, que é o que está em discussão. Se o nobre deputado propõe na sua emenda que a linha superior faça duas viagens por mez, o contracto estabelece tambem dezoito viagens por anno nessa linha, e tres por mez na primeira durante os primeiros cinco annos, e d'ahi em diante quatro por mez nesta linha, e duas na outra.

Logo, se a subvenção de 96:000\$ rs. é excessiva para as duas linhas com 163 leguas de curso, excessiva também é a de 30:000\$ rs. para a segunda linha sómente, que tem 60 leguas. Neste calculo entra também o porto de S. Borja, até onde se estenderá esta linha, como quer o nobre deputado, se passar uma emenda que pretendo pôr ao contracto proposto pelas comissões.

Os nobres deputados não querem levar em conta, para justificação do contracto que combatem, as vantagens do futuro que elle promoverá.

*O Sr. Felix da Cunha* : — Eu não disse isto.

*O Sr. Bello* : — Tomei nos meus apontamentos. Mas os nobres deputados sabem que as fertes terras das margens do Alto Uruguay, estão fadadas para uma grande prosperidade e riqueza, desde que se estabeleça allí um primeiro nucleo de colonisação; esta ha de desenvolver a lavoura em grande escala e a navegação auxiliará esse resultado, porque ha de tornar mais conhecidas as vantagens da cultura dessas terras. A facilidade das communicações desenvolve os interesses commerciaes; a exportação que já hoje se faz em escala bastante consideravel dos portos da Uruguayana e Itaqui, e mesmo de S. Borja, ha de ter grande incremento se a navegação a vapor percorre todo o rio até sua fóz.

O contracto trará ainda a vantagem de proporcionar a realisação do grande interesse estabelecido em principio de nossos tratados com o Estado Oriental, e com a

Confederação Argentina da remoção do famoso obstáculo da navegação do Uruguay, do Salto Grande, ou seja por meio de um canal no leito do rio, ou por meio de uma estrada de ferro ou de rodagem, ou qualquer das margens do rio, concorrendo a empresa, como fica obrigada pelo contracto, com a quantia de 50:000\$000 rs.

Realizada qualquer dessas duas obras importantes, ficarão ligadas as duas linhas da navegação do Uruguay, cujos resultados infalliveis serão affluencia da colonisação para as fertilissimas terras das margens desse rio, e a prosperidade e riqueza dessa parte do imperio.

*O Sr. Presidente:*—Lembro ao Sr. deputado que está findo o tempo destinado para a primeira parte da ordem do dia.

*O Sr. Bello :* — Pouco mais tenho a dizer, Sr. presidente.

Disse tambem o nobre deputado, que fallou em segundo lugar, que do contracto proveria o grande inconveniente de serem perturbadas as actuaes relações commerciaes da provincia do Rio Grande.

Entendi, senhores, das palavras do nobre deputado, que elle se queria referir ao prejuizo que o desenvolvimento da navegação e o engrandecimento do commercio do Uruguay trarão á navegação e ao commercio da parte meridional da provincia.

*O Sr. Amaro da Silveira:* — Não é isto; porque acho conveniente a linha de navegação do Alto Uruguay.

*O Sr. Bello :* — Se não é a isto que se referia o nobre

deputado, então referia-se ao fatal contrabando, entendendo que a navegação estabelecida pelo contracto servirá antes para agorentar do que para favorecer o commercio da provincia, porque fomentará o contrabando pelo Uruguay.

*O Sr. Amaro da Silveira* : — Eu não tratei da especie; mas prometto ainda tratar della.

*O Sr. Bello* : — Foi isto o que entendi das palavras do nobre deputado; ou ellas referirão-se ao commercio feito pela barra do Rio Grande, ou referirão-se ao contrabando do Uruguay, de outra sorte não poderia a navegação, estabelecida pelo contracto, perturbar os interesses actuaes, e a marcha do commercio da parte meridional da provincia.

*O Sr. Amaro da Silveira* : — Eu queria referir-me ao contrabando.

*O Sr. Bello* : — Mas eu penso ao contrario, que a navegação de que se trata, em vez de favorecer ao contrabando tende muito a aniquila-lo.

*O Sr. Amaro da Silveira* : — Não sei como.

*O Sr. Bello* : — Uma das causas do contrabando do Uruguay é a difficuldade da fiscalisação. As embarcações que alli fazem o commercio, e que são todas estrangeiras, sem excepção de uma só, podem facilmente atracar a qualquer ponto das margens do rio, para receberem ou desembarcarem mercadorias, assim desviadas dos direitos fiscaes. Sendo complices em o mesmo crime, ellas podem proceder assim impunemente umas á vista das outras.

Mas, quando as aguas do Uruguay fõrem percorridas tres ou quatro vezes por mez, como se propõe o contracto, por barcos de vapor, a fiscalisação poderá ser muito mais facil e efficaz. . . .

*O Sr. Amaro da Silveira* : — Duvido.

*O Sr. Bello* : — . . . porque os passageiros que esses barcos de vapores conduzirem serão outros tantos fiscaes espontaneos do commercio licito. Com elles poderão mesmo transitar os fiscaes officiaes das alfandegas dos portos do Uruguay.

Ainda por esse lado, portanto, acho conveniente o contracto; e se se attender devidamente os interesses da immensa população brasileira estabelecida em o territorio do Estado Oriental, banhado, tanto pelo Alto como pelo Baixo Uruguay, tornar se-ha incontestavel a utilidade da primeira linha da navegação contractada, como o é a da segunda.

*O Sr. Amaro da Silveira* : — Os fazendeiros não tirão proveito dessa navegação.

*O Sr. Bello* : — O nobre deputado insistio tantas vezes quando fallou no argumento, de que os Brasileiros estabelecidos no Estado Oriental, sendo estancieiros, não têm interesse algum nessa navegação, sem duvida porque não póde exportar senão couros de consumo, alguma crina e lã. . . .

*O Sr. Felix da Cunha* : — Isto mandão para os portos, commerciaes, não mandão para a costa.

*O Sr. Bello* : — Sem duvida; mas aonde estes portos

não pertencem ao Uruguay, não tem elles de ser percorridos pelos vapores.

*O Sr. Felix da Cunha dá um aparte.*

*(Ha outro aparte.)*

*O Sr. Bello :* — Já o tenho dito, não são só os interesses commerciaes os que os contractos tendem a fomentar e a proteger; são tambem os interesses politicos, são as relações sociaes, as communicações em todo o sentido, e um meio de acabar pouco a pouco com o fatal antagonismo dos nossos vizinhos, que tanto nos desune e tanto nos prejudica. As relações commerciaes fundão as relações de amisade, de confiança, e favorecem e desenvolvem as boas relações politicas...

*O Sr. Amaro da Silveira dá um aparte.*

*O Sr. Bello :* — Mas, porque até agora não temos podido conciliar a benevolencia e amisade destes povos, segue-se que daqui em diante não poderemos conseguila? Segue-se ainda que não devamos empregar nenhum dos meios que todas as nações empregão, e que em todos os tempos e paizes tem produzido mais ou menos promptamente esses resultados?

São estas, Sr. presidente, as razões do meu voto. Sinto divergir de meus collegas, representantes pela provincia do Rio Grande; porém, mais sentiria, Sr. presidente, se a nossa provincia fosse privada dos grandes beneficios que em minha opinião resultarão do contracto em discussão. Desejo que os cofres de minha provincia sejam alliviados da despeza que actualmente faz com a pe-

quena e muito irregular navegação a vapor no Alto Uruguay; desejo que ella colha todas as vantagens que sõem produzir a navegação de longo curso, e as relações que esta funda em proveito do commercio, da industria, da administração, da politica, da civilisação e da riqueza das nações.

Estou certo de que o governo teve em vista todos estes momentosos interesses quando firmou esse contracto, e não o interesse egoistico e impolitico de uma preponderação ou dominio illegitimo nas aguas estrangeiras do Uruguay.

Pelo parecer da commissão, a navegação do Uruguay deve terminar no porto brasileiro da villa de Itaqui; a commissão recuou diante da grave difficuldade que impede a communicação de S. Borja com Itaqui; esta difficuldade é a cachoeira do Botuhy, onde o rio costuma baixar no tempo de secca, que torna impossivel a navegação; mas, como em muitos mezes do anno os navios de pouco callado, como devem ser os da companhia contractada, podem transpôr essa cachoeira, entendo que deve o contracto obrigar á companhia a levar seus vapores até esse porto commercial, sempre que a praticabilidade do rio o permittir.

Assim, senhores, deixará de ficar desherdada dos beneficios desta navegação e do governo, essa povoação importante das nossas margens do Uruguay, assim o commercio poderá levar mais longe, pelo interior da provincia do Rio Grande, seus importantes beneficios; assim poderão ser mais facilmente conhecidas e pro-

curadas pela colonisação, as nossas terras banhadas pelas aguas do Alto Uruguay.

A emenda é a seguinte : « No § 2º do art. 1º, depois das palavras —villa de Itaqui, diga-se —ou no da villa de S. Borja, provincia do Rio Grande do Sul, sempre que a practicabilidade da navegação entre estes dous ultimos portos o permittir, sem que isto constitua augmento algum de onus para a fazenda publica. »

## DISCURSO

DO SR. JERONYMO MARTINIANO FIGUEIRA  
DE MELLO

MEMBRO DA COMMISSÃO DE JUSTIÇA CIVIL.

O Sr. *Figueira de Mello* (*movimento de attenção*): — Sr. presidente, peço perdão á camara de ter pedido a palavra na ultima occasião em que se tratava do projecto relativo á navegação do Alto e Baixo Uruguay, e por não ter deixado que se encerrasse uma discussão que parecia até certo ponto esgotada. (*Apoiados.*)

Mas a camara sabe que, sendo eu um dos membros das commissões reunidas de commercio, industria e artes, justiça civil e fazenda, estava na rigorosa obrigação de occupar a tribuna para sustentar o parecer dado por essas commissões, e mostrar que as suas conclusões se fundão em inteira justiça e conveniencia publica (*apoiados*); assim como que os nobres deputados que impugnarão este parecer nenhuma razão tinham para o fazer, e menos ainda para emittirem proposições que se contradizem palpavelmente.

Com effeito, Sr. presidente, tendo o nobre deputado que encetou a discussão, declarado que o contracto em questão era filho do patronato, e que elle não consultava o interesse

publico, eu, membro daquellas commissões, não podia deixar de vir a este lugar protestar contra semelhantes assersões, e mostrar que o contrario é exactamente o que se dá. (*Apoiados*).

Sem duvida, senhores, quando observámos que este contracto foi approved por quatro commissões da casa, em duas diversas épocas, compostas de cavalheiros que pertencem a differentes partidos; quando attentarmos que este contracto, antes de vir a esta casa, teve o voto e parecer favoravel de dous eminentes membros do conselho de estado, estadistas altamente collocados na opinião publica por seus serviços, illustração e independencia, e cujas decisões à *priori* devem-se considerar como inteiramente acertadas. (*Apoiados*.)

*O Sr. Amaro da Silveira*: — Quando estudão as questões.

*O Sr. Figueira de Mello*: — Os Srs. Marquez de Abrantes e Visconde de Sapucahy erão incapazes de approvar um contracto sem o estudo da questão, e em que suas consciencias, como homens publicos, como patriotas, como amigos do progresso do paiz, tivessem a minima duvida. (*Apoiados*.)

*O Sr. Amaro da Silveira*: — Mas não examinarão convenientemente o negocio.

*O Sr. Figueira de Mello*: — Não se pôde dizer sem injustiça que elles não examinarão o negocio, quando para esse fim forão nomeados e derão um extenso parecer, quando para esse fim o governo especialmente os consultou, quando finalmente, como membros das secções dos negocios do imperio e da justiça, estes senhores estavam mais que muito habilitados por suas luzes e perfeito conhecimento das necessidades do paiz a darem um parecer consciencioso e todo fundado na conveniencia do Estado. (*Apoiados*).

Portanto, a impugnação por este lado não pôde ter nenhuma base, e é despresada, *á priori*, como infundada. (*Apoiados.*)

Pelo que respeita às commissões reunidas, devo dizer á casa que ellas não assignarão, como pretendeu o nobre deputado pelo Rio Grande do Sul, esse parecer, sómente porque lhes foi apresentado pelo digno relator o Sr. Teixeira Junior, mas sim porque têm a convicção de que tal parecer consultava os interesses publicos, especialmente os interesses da provincia do Rio Grande do Sul, e mais especialmente á parte chamada Missões, á margem do Uruguay.

Pretendeu-se, Sr. presidente, contrariar este parecer, principalmente por terem apparecido impugnações contra o projecto de que elle trata na sessão de 1859. É mais uma razão que as commissões tiverão para o devido exame, e pelo qual nada encontrarão que contrariasse os interesses publicos, e onerasse aos cofres geraes. E por isso o seu voto foi unanime, e esta unanimidade é tanto mais significativa, quanto alguns distinctos membros dessas commissões pertencem ao lado politico opposto ao de sua maioria; portanto, se não entendessem a conveniencia publica que resultava deste contracto, havião, com mais razão ainda, oppôr-se a elle. (*Apoiados.*)

*O Sr. Amaro da Silveira:* — Isto não é questão de partido.

*O Sr. Figueira de Mello:* — Não é questão de partido, é verdade, por isso reconhecerão a utilidade d'elle, sem a menor divergencia.

*O Sr. Silveira Lobo:* — Cumpre primeiro que tudo demonstrar a utilidade da medida.

*O Sr. Figueira de Mello* : — Lá irei. Agora estou sómente mostrando *á priori* que não são procedentes as proposições lançadas contra o contracto, alcunhando-o de filho do patronato.

*O Sr. Amaro da Silveira* : — O que se tem demonstrado é a sua inconveniência.

*O Sr. Figueira de Mello* : — Peço aos nobres deputados que fação todo o possivel para não dar-me apartes, porque me acho um pouco incommodado, tenho necessidade de não forçar a minha voz, e desejo ser ouvido pela camara; porque os apartes nada mais fazem do que interromper o discurso e perturbar o seu fio e a sua ordem.

*O Sr. Amaro da Silveira* : — Se V. Ex. me não tivesse interrompido com seus apartes, eu agora lh'os não daria.

*O Sr. Figueira de Mello* : — O pedido que fiz não se refere aos nobres deputados da provincia do Rio Grande do Sul; a esses dou licença, se é possivel usar desta palavra, para darem-me os apartes que entenderem.

*O Sr. Silveira Lobo* : — E a mim não dá licença? (*Risadas*).

*O Sr. Presidente* : — Attenção.

*O Sr. Amaro da Silveira* : — Não darei mais apartes ao nobre deputado.

*O Sr. Figueira de Mello* . — Sr. presidente, tenho demonstrado que, sendo as commissões compostas de cavalleiros pertencentes a differentes matizes politicos, e assignando unanimes o parecer, é porque não encontrarão esse escandalo, esse perigo, essa inconveniencia, e esses encargos

para os cofres publicos, que o nobre deputado pelo Rio Grande imaginou. (*Apoiados.*)

Por outro lado, entendo dever fazer sentir que o empresario de que se trata, o Sr. João Carlos Pereira Pinto, consulgeral do nosso paiz na Confederação Argentina, não é um especulador ordinario, não é um homem que apenas quer auferir lucros á custa dos cofres publicos, lançando terra aos olhos do governo e dos representantes da nação. (*Apoiados.*)

Se elle visasse um semelhante fim, sem duvida havia ver-se repellido por tantos homens illustrados e conscienciosos que têm examinado a materia. Porque, seja-me licito dizer, não é possivel que os nobres deputados da provincia do Rio Grande do Sul, que hão impugnado o contracto, sejam os unicos que defendão os interesses publicos, e que queirão para si o privilegio de zeladores da utilidade das empresas nacionaes. (*Muitos apoiados.*)

O empresario de que se trata é um cidadão que, animado pelo seu patriotismo, veio apresentar ao governo um projecto, pelo qual entendeu que promovia os interesses daquelle lado do Imperio, tirando d'ahi aquella vantagem que é permittida como recompensa de nossos trabalhos, das nossas vigílias, da perda de nosso tempo e capitaes. O cidadão a que me refiro é uma pessoa que logo nos seus primeiros annos deu provas de patriotismo, alistando-se nas fileiras do nosso exercito....

*O Sr. Felix da Cunha:* — É melhor fazer a apologia do contracto do que a do empresario.

*O Sr. Figueira de Mello:* — Lá hei de chegar; tenho de seguir o meu discurso pela marcha que lhe estabeleci: fique, porém, certo o nobre deputado, que não me escapará nenhum

argumento ou proposição que se levantasse contra o contracto.

Agora estou demonstrando que o cidadão que se acha á testa desta empreza não é um especulador vulgar, mas sim um Brasileiro distincto....

*Os Srs. Carneiro de Mendonça, Calazans e outros deputados* :—Apoiado.

*O Sr. Figueira de Mello* :—.... que entendeu dever apresentar ao governo uma empreza afim de augmentar e desenvolver o commercio do seu paiz ; que este cidadão figurou nas fileiras do nosso exercito e nas épocas de nossas lutas intestinas, de uma maneira muito digna (*apoiados*), assistindo na provincia do Rio Grãnde do Sul a diversos combates, como o do Ponche-Verde, onde pelo seu comportamento foi promovido, e mais tarde condecorado.

(*Os Srs. Felix da Cunha e Amaro da Silveira dão apartes.*)

*O Sr. Figueira de Mello* :— O Sr. João Carlos Pereira Pinto foi posteriormente nomeado consul geral do Brasil na Republica Argentina, e ahí tem prestado relevantes serviços ao seu paiz (*apoiados*), muito principalmente depois do fallecimento do nosso ministro o Sr. Silva Pontes, e nas conjuncturas difficeis em que nos temos encontrado com os governos daquellas regiões nos ultimos seis annos, dando cumprimento a diversas commissões politicas a completo aprazimento do governo, como consta dos relatorios da repartição de estrangeiros. (*Apoiados.*)

O homem, pois, que occupa uma posição official importante, que se acha honrado com taes precedentes, que desempenha as funcções de seu cargo com constante elogio do go-

verno de seu paiz , este homem é incapaz de apresentar-se offerecendo um contracto nocivo aos interesses do Estado , e querendo illudir a perspicacia e tino administrativo dos seus primeiros homens publicos. (*Apoiados.*)

Talvez, se acaso se tratasse de um estrangeiro sem familia, sem posição no paiz , sem serviços e sem nome, se considerasse que vinha felicitar o Imperio (*apoiados*) , mas como é um Brasileiro que se apresenta....

*O Sr. Felix da Cunha* : — Isto não tem relação a mim.

*O Sr. Figueira de Mello* : — .... os nobres deputados se levantão contra elle com uma sanha pouco commum. (*Apoiados.*)

*O Sr. Felix da Cunha* : — Entretanto somos accusados por não querermos a linha estrangeira.

*O Sr. Figueira de Mello* : — Tendo demonstrado a sem razão com que os nobres deputados accusarão a empreza de meramente especuladora ; mostrarei que as commissões ainda tem dous motivos especiaes para sustentação do seu parecer.

O primeiro é a propria contradicção em que têm cahido os nobres deputados que impugñão o contracto.

O honrado deputado, o Sr. Felix da Cunha, que primeiramente se levantou contra elle, disse que achava muito conveniente a navegação do Uruguay aos interesses de sua provincia, se por ventura ella se pudesse estender até ao oceano.

*O Sr. Felix da Cunha* : — É verdade; mas que não precisavamos desta, porque já temos outra mais economica.

*O Sr. Figueira de Mello* : — O nobre deputado disse nos que todas as vezes que esta navegação fosse até ao mar, era

util á sua provincia. O nobre deputado, o Sr. Amaro da Silveira, disse o contrario ; disse que esta navegação não utilisava senão a interesses estrangeiros, não favorecia de modo algum á provincia que elle representa nesta casa.

*O Sr. Amaro da Silveira dá um aparte.*

*O Sr. Figueira de Mello :* — Isto foi o que S. Ex. affirmou em seu discurso, que aqui tenho, e que peço á camara dispensa de o ler, para não lhe tomar o tempo.

O segundo motivo é que, tendo a provincia do Rio Grande do Sul seis dignos deputados nesta casa, sómente dous se levantárão contra o contracto....

*O Sr. Felix da Cunha :* — E sómente um a favor.

*O Sr. Figueira de Mello :* — ... e os quatro, senhores, parece-me que não se mostrão infensos ao contracto ; elles estão na casa, e digão se o projecto é ou não util á sua provincia.

*Um Sr. deputado :* — Já os consultou particularmente ?

*O Sr. Figueira de Mello :* — Já os consultei, e elles me manifestárão o seu assenso, os Srs. Barões de Mauá e de Porto-Alegre verbalmente ; o Sr. Bello orou em sustentação do parecer ; o Sr. Barcellos me parece que não se oppõe a esta empresa, e que até a julga vantajosa á sua provincia.

*(Ha um aparte.)*

É, pois, a maioria da representação da provincia do Rio Grande a favor deste contracto. *(Apoiados.)*

Eis aqui, portanto, as duas circumstancias especiaes que ainda mais fortificão a opinião das commissões sobre o parecer que apresentárão : primeira, a contradicção em que se achão os seus impugnadores ; segunda, que dos seis nobres deputados da provincia do Rio Grande quatro são a favor do

contracto, e sómente dous o combatem com razões que se contradizem. (*Apoiados.*)

*O Sr. Felix da Cunha* : — Como sabe se elles são a favor da empreza, se elles ainda não a defendêrão ?

*O Sr. Figueira de Mello* : — Ora, senhores, porque alguns nobres deputados do Rio Grande ainda não tomárão a palavra sobre esta discussão, póde-se ignorar as suas opiniões ? Não acabo de dizer que os consultei particularmente ? O nobre deputado suppõe que elles não são a favor, porque ainda não o disserão nesta casa ; eu digo o contrario, porque os ouvi ; deverá valer mais a supposição do que a realidade ?

O que é certo é que a grande maioria da deputação do Rio Grande do Sul é em favor do contracto.

Admira tambem, Sr. presidente, que o nobre deputado tivesse impugnado este projecto pela maneira por que o fez, porquanto, elle mesmo sendo consultado por mim, se por ventura havia alguma cousa que oppôr ao contracto, o nobre deputado disse que nada havia a este respeito. ...

*O Sr. Felix da Cunha* : — Que ia estudar o contracto.

*O Sr. Figueira de Mello* : — Disse, repito, que nada havia contra o contracto, que tinha apenas a fazer sobre elle ligeiras observações ácerca da extensão da linha navegada; muito bem : logo, se acaso o nobre deputado nada disse nessa occasião contra o contracto, sendo elle do dominio publico desde o anno de 1859, e applicando-se o nobre deputado a conhecer os negocios de sua provincia, como é que sem ao menos nos dar uma idéa pela qual conhecessemos que era elle irregular, e nascido de patronato, queria que as commissões descobrissem taes defeitos que escapárão ás vistas perspicazes do nobre deputado e ao seu patriotismo !

O Sr. Felix da Cunha : — Eu sabia o que o paiz não ignorava.

O Sr. Figueira de Mello : — Demais, senhores, devo ainda dizer que o nobre deputado não tem nenhuma razão quando disse que as commissões reunidas não fizeram mais do que assignar este parecer, quando lhe foi apresentado pelo digno relator o Sr. Teixeira Junior. Nada disto tem fundamento : as commissões, pelo menos, duas vezes se reunirão ; o Sr. Teixeira Junior expôz este negocio com clareza e methodo tal que não podia deixar de penetrar em espiritos acostumados á administração e aos negocios publicos.

Mis, foi tal o meu escrupulo nesta materia que, não querendo dar um voto de adhesão sem profundo exame, voltei-me para o Sr. Dr. Furtado, e pedi-lhe que levasse os papeis e os examinasse cuidadosamente. Na segunda conferencia o Sr. Dr. Furtado declarou nada achar que oppôr, e o mesmo fizeram os outros membros da commissão, e nem podião deixar de fazê-lo, porque, ao passo que o Sr. Teixeira Junior examinava os papeis em original, ao passo que subsequentemente fazia o mesmo exame o Sr. Dr. Furtado, espalhava-se nesta casa um impresso (*mostrando*), a que poderei chamar folheto, que dava lugar a que todos os membros da commissão pudessem investigar o negocio ; porque neste impresso se achava tudo quanto existia sobre a materia, menos a representação de um tal Chaves Filho, porque em verdade essa não podia lê-lo, não só porque era extensa, como porque, além disto, o empresario geral, em um requerimento de 1860, dirigiu-lo á esta camara, e que se acha impresso neste mesmo folheto, procurou refutar todos os argumentos que Chaves Filho tinha apresentado. E accresce ainda que sobre um importante mappa hydrographico do rio

Uruguay, apresentado pelo mesmo empresario, as commissões tiverão occasião de completar os seus estudos sobre a materia. Portanto, ás commissões reunidas não faltárão todos os esclarecimentos necessarios sobre o objecto em questão ; e a proposição do nobre deputado, de que as commissões tinhão assignado o parecer sem o ter lido, não só era pouco honrosa para ellas, como não tem fundamento justificado.

Os membros das commissões reunidas sabem cumprir seus deveres, e não assignarião um parecer formulado por um membro desta casa, por mais eminente que fosse, se acaso não estivessem convencidos de que esse parecer era conforme aos interesses publicos e ás vantagens do Estado.

*(Ha um aparte.)*

Podem-se assignar pareceres, diz o nobre deputado, e algumas vezes acontece na boa fé sem serem lidos. É verdade que isto acontece, mas é quando as materias são simples, mas não complicada como esta é ; isto acontece quando apenas uma commissão é ouvida sobre a materia, mas não quando a camara, reconhecendo a importancia do assumpto, entendeu que só podia confiar o seu exame a tres das suas commissões ; portanto, só o facto de ter deliberado a camara que se reunissem tres commissões para darem seu parecer sobre esta empreza impunha-lhe, assim como a cada um de seus membros, o dever de examina-la conscienciosamente; assim, pois, o nobre deputado, perdôe-lhe dizer, fez uma injuria ás commissões quando as suppôz capazes de faltarem a seus deveres assignando um parecer sem o ter lido, isto quando o contracto a que elle se refere pela impugnação de 1859, se apresentava como não consultando os interesses publicos, ou filho do patronato, como pretende o nobre deputado.

*Um Sr. Deputado dá um aparte.*

*O Sr. Figueira de Mello* : — E como dizer-se sem injustiça, senhores, que as commissões não forão escrupulosas no exame desta empreza, quando do seu mesmo parecer se observa que ellas diminuirão a primitiva subvenção em uma quinta parte, reduzindo-a de 120:000\$ rs. a 96:000\$ rs.; que augmentarão a linha de navegação a percorrer, fazendo-a chegar até Itaqui; que triplicarão o numero de viagens exigido pelo contracto; e que finalmente não deixarão de attender ás actuaes circumstancias do thesouro, adiando a realização de uma empreza para o anno financeiro que o governo indicasse? Não se pôde dar maior injustiça.

O nobre deputado, Sr. presidente, não podendo negar a vantagem que havia para os interesses publicos, em fazer com que o Uruguay, em vez de estar trancado pela cachoeira do Salto, pudesse estender-se mais ou menos directamente até o mar, e ligar-se mesmo até o Amazonas, disse finalmente que concordaria no contracto se por ventura já não houvesse a navegação a vapor no Baixo Uruguay.

*O Sr. Felix da Cunhadá um aparte.*

*O Sr. Figueira de Mello.* — Muito bem; que não duvidaria concordar com este contracto, ou com qualquer outro, *mutatis mutandis*, uma vez que não houvesse navegação a vapor no Baixo Uruguay, e pois o nobre deputado admite a idéa; mas ainda aquella proposição do nobre deputado não é exacta; existião no Baixo Uruguay duas companhias de navegação a vapor, uma chamada Saltenha, outra Argentina; os vapores da companhia Saltenha forão comprados pelo general Urquiza, para servir-se delles nas operações de guerra que sustentava contra Buenos-Ayres; os da companhia Argentina forão comprados pela provincia de Buenos-Ayres

afim de servir-se delles nas operações de guerra que intentava contra Urquiza e contra a Confederação Argentina.

Portanto, estes vapores tiverão outro destino, e ficou o Baixo Uruguay sem vapores. É verdade que o nobre deputado na ultima sessão em que fallou sobre esta materia nos disse que tinha recebido folhas, e que dellas constava que tal vapor tinha feito viagem a taes e taes lugares; mas, senhores, esta navegação de um ou outro vapor, que alli apparece pertencente a particulares, como supponho ser um que veio dos Estados-Unidos, assaz grande, que não serve para semelhante navegação, e não dá lucro nenhum, pôde considerar-se como uma navegação regular, como uma navegação que mereça dizer-se que é protectora dos interesses desta ou daquella nação?

*O Sr. Felix da Cunha.*—Quando se fez o contracto havia duas companhias.

*O Sr. Figueira de Mello.*—O nobre deputado está perfeitamente enganado; essas companhias são mui posteriores á conclusão do contracto em questão, e hoje não existem.

*O Sr. Felix da Cunha.*—Devido ás circumstancias especiaes.

*O Sr. Figueira de Mello.*—Logo, se as circumstancias são especiaes está claro que nos devemos aproveitar dessas circumstancias afim de estabelecer a navegação a vapor por nossa conta, e de um modo permanente no sentido dos interesses brasileiros; e quem sabe se essas circumstancias de momento de seis mezes ou um anno como tem occorrido, agora não se prolongarão por mais tempo? Não sabemos nós todos, que as Republicas do Prata se achão constantemente em guerra umas com as outras, que o estado de agitação e desordem é alli o estado ordinario? E poderemos nós

confiar os interesses brasileiros á uma navegação que se apresenta rodeada de taes circumstancias ?

Logo o governo imperial tem toda a razão em querer estabelecer aquella navegação por meio de vapores, e de um modo todo regular; e se acaso, senhores, esta navegação nos é util, como depois mostrarei que o é, que importa que já haja no Uruguay uma navegação a vapor por conta de companhias estrangeiras? Por ventura devemos modelar nossos interesses conforme os de nossos vizinhos sómente? Se nós entendermos que é conveniente que a navegação do Uruguay seja feita com uma companhia de barcos á vapor (o que não se pôde contestar), devemos subvenciona-la, embora já existão outras companhias, quer do lado da Republica Oriental, quer do lado da Confederação Argentina. Isto não nos deve obstar; nós vamos procurar e promover os nossos interesses, se os encontramos, hajão muito embora tres ou quatro companhias que fação a mesma navegação; a nossa companhia nunca seria de mais. Por ventura, senhores, a França deixou de estabelecer navegação a vapor do porto de Bordéos para esta côrte, e d'aqui até Montevidéo e Buenos-Ayres, só porque a Inglaterra já a tinha estabelecido? Não. Ella consultou seus interesses, e reconhecendo-os, estabeleceu os seus vapores, dando amplos favores e uma importante subvenção á companhia que dirige a sua navegação transatlantica.

Se nós tambem entendermos que a navegação do Uruguay, por meio de uma companhia brasileira, é conveniente aos interesses brasileiros, não obstante já haver duas, tres ou mais companhias que a fação, devemos apressar-nos em estabelecê-la por nossa conta.

*O Sr. Felix da Cunha.*—Está provado isto?

*O Sr. Figueira de Mello.*—Por ora eu estou mostrando que os argumentos que os nobres deputados apresentarão contra esta empreza não tem o menor fundamento ; adiante provarei que ella é muito conveniente aos interesses commerciaes do Imperio.

Antes porém de entrar nesta demonstração, direi ainda que o nobre deputado, o Sr. Amaro da Silveira, vendo-se apertado por estes argumentos, porque elles não podem deixar de ser considerados evidentes para todos os espiritos desprevenidos, disse: não ha paridade alguma entre a navegação que fazem a Inglaterra e a França para o Brasil, porque de lá os vapores sahem de um porto nacional, e findão a navegação em um porto estrangeiro ; entretanto que os vapores da navegação de que tratamos sahem de um porto estrangeiro e findão tambem em outro porto estrangeiro.

*O Sr. Felix da Cunha.*—Não foi este o argumento que produzi, e sim que aquelles dous paizes subvencionarão as respectivas companhias, porque não havia até então essa navegação, e elles tinham interesse aqui.

*O Sr. Figueira de Mello.*—Agora estou mostrando que o argumento de semelhança apresentado pelo nobre deputado, o Sr. Amaro da Silveira, não tem nenhum valor.

Deixando a questão da utilidade, eu digo que não tem força este argumento, porque a navegação do Uruguay, pelos vapores da empreza de que se trata, pôde-se dizer sem erro algum, não finda no Salto, mas sim que continúa pela estrada, e vai reatar depois no Alto Uruguay até o porto de Itaqui, que é porto brasileiro. Portanto, se a navegação ingleza e tambem a franceza principião em um porto nacional, e acabão em um porto estrangeiro, igualmente a navegação do Uruguay principia em sentido contrario, em um porto

estrangeiro, e vai acabar em um porto nacional. O erro do nobre deputado provém de considerar elle que esta navegação principia em Montevidéo, e não em Itaquí, porto brasileiro.

*O Sr. Amaro da Silveira.* — É o que o contracto diz.

*O Sr. Figueira de Mello.* — O nobre deputado parece suppôr que a navegação parte de um porto estrangeiro, como é o de Montevidéo, sómente porque alli estará a direcção da empreza; mas se a transportarmos de Montevidéo para o Itaquí, não é a mesma cousa e a mesma empreza?

*O Sr. Amaro da Silveira.* — Eu quiz sómente apreciar um argumento do parecer da commissão.

*O Sr. Figueira de Mello.* — Agora, Sr. presidente, feitas estas observações geraes, vou entrar, por assim dizer, na questão em si.

Senhores, esta empreza pôde ser considerada debaixo de tres pontos de vista; nella se encontra uma questão de direito, uma questão financeira, e uma questão de interesse commercial.

Quanto á questão de direito, ella pôde ser considerada, ou em relação á assembléa provincial do Rio Grande do Sul, que tinha concedido a Chaves Filho um privilegio para navegar no Alto Uruguay...

*O Sr. Barcellos.* — Não concedeu privilegio algum, votou uma subvenção apenas para quem fizesse aquelle serviço.

*O Sr. Figueira de Mello.* — Bem, subvencionou essa navegação do Alto Uruguay, e a privilegiou nos affluentes cujas aguas são em alguns delles communs ao Brasil e republicas limitrophes. Ora, se a assembléa provincial não tinha dado a Chaves Filho um privilegio para navegar exclusiva-

mente no Alto Uruguay, está claro que o governo geral do Estado, á quem tambem pertence promover a navegação dos rios, poderia conceder a João Carlos Pereira Pinto, uma subvenção, ou mesmo um privilegio.

*O Sr. Felix da Cunha.*—Quem contesta isso?

*O Sr. Figueira de Mello.*—Oh! senhores, eu estou só fazendo notar como a questão pôde ser encarada, afim de mostrar que por qualquer lado por que seja tomada, de nenhum modo pôde ser desprezada. Logo, a questão aqui é que os direitos de Chaves Filho não forão feridos por este contracto.

*O Sr. Felix da Cunha:* — Eu só quiz saber dos interesses da minha provincia, não me occupei dos de Chaves.

*O Sr. Figueira de Mello:* — Em relação á provincia direi que ella tem o direito de favorecer a navegação dos seus rios; mas este direito não é exclusivo das assembléas provinciaes, foi-lhe outorgado, mas o governo geral o exerce de direito proprio, porque a navegação dos rios é do dominio geral. (*Apoiados.*)

Logo, ainda quando os direitos de Chaves Filho estivessem feridos pelos do outro empresario, é evidente que os deste são os que devem prevalecer, por isso que elles provêm de uma fonte incontestavel, qual é o poder que tem o Estado sobre a navegação dos rios.

*O Sr. Felix da Cunha:* — As commissões se arvorarão em procuradores de João Carlos Pereira Pinto.

*O Sr. Figueira de Mello:* — O nobre deputado quer tirar-me do ponto a que quero chegar, que é a questão do direito; depois irei á questão financeira.

Continuarei. Chaves Filho tem uma subvenção até

Dezembro de 1864; impõe-se ao contractador geral a obrigação de não principiar a sua empresa, e por conseguinte de não estar em competencia com Chaves Filho até 1864, porque depende do governo marcar mais ou menos esta época, e pela maneira por que está redigido o parecer assim ha de acontecer.

Portanto, quer consideremos o direito de Chaves Filho, quer consideremos a attribuição da assembléa provincial, que apenas é facultativa, quer finalmente quanto ao tempo em que deve cessar o contracto de Chaves Filho, segue-se que, sem offensa dos direitos de Chaves Filho, podemos approvar o contracto que estamos discutindo.

Agora, Sr. presidente, eu peço a attenção da casa sobre a questão financeira (segundo ponto de que vou tratar), na qual os nobres deputados tanto têm insistido.

Senhores, para conhecermos se no caso vertente se concede ao empresario uma subvenção superior ao serviço que elle se propõe a fazer ao Estado na navegação do Alto e Baixo Uruguay, ha dous meios: primeiro, saber o que é o que exigio o seu competidor para fazer o mesmo serviço que elle se offerece a pôr em execução em um tempo dado; segundo, o que recebem do thesouro as companhias semelhantes a esta.

*O Sr. Felix da Cunha:* — Não ha nenhuma que possa servir de termo de comparação.

*O Sr. Figueira de Mello:* — Pelo contracto que se discute obriga-se o empresario a realizar doze viagens por anno no Alto e Baixo Uruguay, pelo preço de 120:000\$000 rs.; isto é, uma viagem redonda por 10:000\$000 rs. Veio o Chaves Filho e disse: « Isto é muito excessivo, eu farei o mesmo serviço por 60:000\$000 rs. »

*O Sr. Felix da Cunha* : — Não li os papeis de Chaves.

*O Sr. Figueira de Mello* — Pois o nobre deputado que accusa as commissões de terem faltado o seu dever , deixando de ler todos os papeis concernentes a este assumpto , ainda ignora que Chaves Filho pretendeu 60:000\$000 rs. pelo mesmo serviço , a que se obriga o outro contractador ?

*O Sr. Felix da Cunha* : — Eu sei disto pela leitura que fiz do parecer das commissões, e não dos papeis de Chaves ; não os li.

*O Sr. Figueira de Mello* : — Quem observa isto acha entretanto que Chaves Filho tem toda a razão. . . .

*O Sr. Felix da Cunha* : — Que tem toda a razão, não ; mas que o contracto era escandaloso.

*O Sr. Figueira de Mello* : — Á primeira vista parece que Chaves Filho ia fazer um serviço muito regular por 60:000\$ ; porém hoje , pelo parecer das commissões , em vez de uma viagem por mez , exigem-se tres durante os cinco primeiros annos.

*O Sr. Felix da Cunha* : — Em toda a linha , não , senhor.

*O Sr. Figueira de Mello* : — Nos cinco primeiros annos para a primeira linha , e dezoito viagens por anno para a segunda. Chaves Filho queria 60:000\$000 rs. por anno para fazer uma viagem redonda por mez no Baixo-Uruguay , e outra redonda no Alto-Uruguay ; hoje , pelo parecer das commissões , são estabelecidas tres viagens por mez no Baixo-Uruguay , no primeiro periodo do contracto , e quatro no segundo ; no mesmo primeiro periodo se terá de fazer dezoito viagens por anno , no segundo vinte e quatro no Alto Uruguay.

Por conseguinte , podemos dizer que o empresario geral está agora obrigado a fazer o triplo do serviço que fazia pelo contracto primitivo ; e se Chaves Filho fazia o terço das viagens por 60:000\$000 rs. , se elle fallava serio, senão era apenas um lançador , senão queria fazer desta camara uma casa de leilão e almoeda , segue-se que hoje devia necessariamente exigir 180:000\$000 rs.

(*Ha um aparte.*)

*O Sr. Figueira de Mello* : — Mas esse contracto por que Chaves Filho (suppondo que elle fazia um offerecimento sincero) exigia 180:000\$000 rs , o empresario geral tem de aceitar hoje 96:000\$000 rs. É a resposta ao aparte do nobre deputado.

Mas diz o nobre deputado : « Aqui é que está o patronato. »

Senhores , suppondo por um momento que houvesse des-cuido antigamente na factura deste contracto (o que não é exacto , attentas as considerações já expostas) , não vêdes que as commissões reunidas attendêrão, por circumstancias especiaes, aos interesses publicos, augmentando as obrigações do empresario em tres viagens , facilitando assim as transacções commerciaes , diminuindo a metade pelo menos dos gastos do Estado, porque em vez de 180:000\$000 rs. que pedia Chaves Filho , sincero offerecedor desse dinheiro pelo serviço de uma viagem redonda no Alto e Baixo-Uruguay , apenas se concedem agora 96:000\$000 rs. por tres viagens ?

*O Sr. Felix da Cunha* dá um aparte.

*O Sr. Figueira de Mello* — Eu aqui não me deixo levar das apparencias , como os nobres deputados. O Sr. João Carlos Pereira Pinto , cujo character , cujo patriotismo ha pouco acabei de mostrar. . .

O Sr. *Felix da Cunha* : — Agora mesmo está mostrando como queria o contracto.

O Sr. *Figueira de Mello* : — . . . . este empresario , não querendo augmentar demasiado suas obrigações , não se furtava todavia a fazer , em vez de uma , duas viagens , e talvez tres no Alto e Baixo-Uruguay , como se infere dos documentos originarios , e porque assim o exigião os interesses da empreza ; mas Chaves , que se apresentava em competencia , sômente se compromettia a fazer uma viagem mensal , e portanto , muito mais onerosa aos cofres publicos , como tenho demonstrado. Em todo o caso se vê que os interesses do paiz forão consultados , e que as commissões forão escrupulosas. Aonde está , pois , o escandalo com que o nobre deputado tem querido aggreddir o projecto em discussão ?

O Sr. *Felix da Cunha* : — No primitivo contracto.

O Sr. *Figueira de Mello* : — Nós não estamos discutindo o primitivo contracto , mas o actual , reformado pelas commissões reunidas ; vir o nobre deputado com esse primitivo contracto , é apresentar um argumento odioso , um sophisma , que não merece resposta séria , porque todas as vezes que o argumento não é tirado da bondade intrinseca da cousa , esse argumento é um sophisma. Ora , a bondade intrinseca , é que o nobre deputado acha que Chaves Filho , fazia um offerecimento regular , exigindo 180:000\$000 rs. por uma viagem redonda ; hoje estabelece-se esse serviço por 96:000\$000 rs. ; aonde está , pois , o escandalo ? Póde-se deixar de reconhecer que as commissões reunidas , dando o seu parecer , attendêrão os interesses publicos , sem entretanto quererem matar uma empreza destinada a promovê-los ? De certo que não.

*O Sr. Felix da Cunha* : — V. Ex. para essas emendas ouviu só o empresario , em quem não podemos ter toda a fé.

*O Sr. Figueira de Mello* : — Ouvi o empresario, que é digno de toda confiança ; consultei todos os documentos que julguei necessarios ; estudei o negocio ; comparei a companhia que se propõe incorporar o empresario com todas as outras companhias que recebem subvenção do Estado ; e concluí de tudo que a empresa da navegação a vapor , contractada com o Sr. Pereira Pinto , é muito util , como mostrarei depois.

*O Sr. Felix da Cunha* : — Se houvesse paridade entre essas companhias e a de que se trata ; e eu já mostrei no meu discurso passado que não havia tal paridade.

*O Sr. Figueira de Mello* : — Passarei agora a tratar da segunda maneira pela qual poderíamos conhecer se esse contracto era ou não prejudicial aos cofres publicos ; para isso eu peço licença á camara para fazer algumas comparações entre a companhia do Alto e Baixo-Uruguay e as companhias do Paraguay e do Amazonas.

*O Sr. Felix da Cunha* : — Lugares estes onde ainda não havia navegação a vapor.

*O Sr. Figueira de Mello* : — O resultado destas comparações ha de sem duvida convencer a camara que a companhia do Alto e Baixo-Uruguay , de que se trata , é de todas as companhias de aguas fluviaes a mais barata ao imperio , quer se considere em relação ao preço de cada milha , quer em relação ao preço de cada viagem redonda , quer finalmente em relação ao capital que a nação garante com a subvenção que dá a essas companhias.

*O Sr. Felix da Cunha* : — Seja barata como fôr , logo que a navegação não é precisa , não se deve gastar esse dinheiro , por pouco que seja. Esta é a questão. Nesses outros lugares , a que se referio o nobre deputado , não havião companhias organisadas para a navegação a vapor , como ha no Uruguay ; logo , nesses lugares essas companhias erão precisas , e logo , no Uruguay não o era ; e então , para que gastar-se esse dinheiro á nação ?

*O Sr. Figueira de Mello* : — Perdôe-me V. Ex. que lhe faça esta observação. Tratei de mostrar que as commissões não forão levianas , que não foi leviano o conselho de estado , e que tendo todos attendido aos interesses publicos , não tem razão o nobre deputado no que disse contra a empreza que discutimos.

O nobre deputado replicou-me : « Mostre que não prejudica aos cofres publicos. » Eu passo a mostrar que a questão é de justiça , que não offende direitos de ninguem : diz-me ainda o nobre deputado : « Vamos para a questão financeira. » Chego presentemente á questão financeira , vou discuti-la ; mas o nobre deputado não quer mais esta questão financeira , diz-me : « Vamos para a utilidade do commercio. » Lá irei a seu tempo , porque é o interesse commercial da empreza , mas não queira o nobre deputado , apertado pelos argumentos que tenho apresentado , fugir de entrar em uma discussão seguida e methodica , e guiar-me ao seu modo antes que eu tenha demonstrado certos pontos , que julgo preliminares.

*O Sr. Felix da Cunha* : — V. Ex. é que tem fugido completamente ; disse que a commissão foi escrupulosa , quando eu já provei que havia navegação nesse lugar.

*O Sr. Figueira de Mello* : — Já se demonstrou que tal navegação não existia , que não existião taes companhias ; que se fallava de uma navegação a vapor toda ephemera. . .

*O Sr. Felix da Cunha* : — Mostre que os navios que indiquei , que estavão fazendo essa navegação , não existem ; isto é que é importante.

*O Sr. Figueira de Mello* : — Já provei que não existem ; passarei , pois , a comparar o que se dá á esta companhia , e o que percebem outras , para sabermos se demos dinheiro de mais. . . .

*O Sr. Felix da Cunha* : — Não é preciso , porque as outras são necessarias e esta não.

*O Sr. Figueira de Mello* : — O nobre deputado acha exorbitante que se dê 96:000\$000 rs. por um contracto , que outro sómente podia fazer por 180:000\$000 rs. , triplicando-se agora o numero de viagens. Vou mostrar que não ha tal exorbitancia ; estou , creio eu , dentro do circulo para que o nobre deputado me chamou , comparando esta companhia com as do Amazonas e do Paraguây . . .

*O Sr. Felix da Cunha* : — Não tem paridade com a do Uruguay.

*O Sr. Figueira de Mello* : — . . . quer em relação ao preço de cada milha , quer em relação ao preço de cada viagem redonda , quer quanto á garantia de capitaes.

A subvenção , em virtude do novo parecer (eu podia fazer essa comparação relativamente ao primeiro contracto com o governo , ao segundo emendado pelo primeiro parecer da commissão de commercio , industria e artes do anno de 1859 , e finalmente ao segundo parecer dado este anno , mas quero sómente referir-me a este segundo parecer) , a subvenção

actualmente é de 96:000\$000 rs. ; a extensão por milhas na 1ª e 2ª linha é de 27.756 , viajadas em todo o anno ; o preço de cada milha é o seguinte. . . . Cumpre attender , porém , que a extensão por milha da 1ª linha , isto é , de Montevideo ao Salto é de 638 milhas em cada viagem redonda , e da 2ª linha , que vai da villa da Constituição além do Salto até Itaquí , que são 266 milhas por viagem redonda.

*O Sr. Felix da Cunha* : — Não combina este calculo com o de outro membro da commissão , o Sr. Paulino de Souza.

*O Sr. Figueira de Mello* : — Temos , pois , que , multiplicado o numero daquellas milhas na totalidade de suas viagens em um anno , o algarismo é de 27.756 , que anteriormente produzi. Agora , quanto ao preço de cada milha , 96:000\$000 rs. , divididos por 27.756 , dão para cada milha 3\$450 rs. ; e assim vem a ser o custo de cada viagem de 3:448\$800 rs. Comparemos agora este preço com o que nos custa a companhia do Paraguay. Dando-se para cada milha 7\$000 rs. pouco mais ou menos , e sendo a extensão a percorrer de 670 leguas ou 4.020 milhas por cada viagem redonda , e sendo estas em numero de oito por anno , teremos a navegar em cada anno 32.160 milhas. Dividido este numero pelos 200:000\$000 rs. , que é o que o governo dá , temos sem duvida por cada viagem redonda 25:000\$000 rs. , custando cada milha 6\$218 rs. , quasi o dobro do que se concede á empreza de navegação no Uruguay.

*O Sr. Felix da Cunha* : — Devia começar por dizer-nos d'onde tirou esses calculos , para se poder conhecer a procedencia do argumento.

*O Sr. Figueira de Mello* : — Todos nós ouvimos aqui

dizer, e não pôde ser contestado, que a extensão da navegação da companhia do Paraguay era de 670 leguas.

*O Sr. Felix da Cunha* : — E aceita isto?

*O Sr. Figueira de Mello* : — Aceito, porque entendo que são dados conhecidos e confirmados pelo nosso collega o Sr. conselheiro de Lamare, que se acha presente.

*O Sr. Felix da Cunha* : — Devia consultar os mappas que temos.

*O Sr. Figueira de Mello* : — O facto é que o nobre deputado não pôde contestar que cada viagem redonda da linha do Paraguay custa-nos 25:000\$000 rs. Pois bem; se a companhia do Paraguay recebe 25:000\$000 rs. para fazer uma viagem redonda no espaço de 670 leguas, está claro que percorrendo a do Uruguay 162 leguas. . . .

(*Ha um aparte.*)

Sim, senhor; o nobre deputado que sabe, que é tão entendido . . . .

*O Sr. Felix da Cunha* : — Do que estou admirado é de ver o nobre deputado apresentar semelhante opinião.

*O Sr. Figueira de Mello* : — Emquanto não forem refutados estes dados, não se pôde dizer que elles são falsos.

Nem se os pôde taxar de inexactos, porque nas mesmas fontes onde o nobre deputado vai beber seus esclarecimentos, eu tambem vou. . . .

*O Sr. Felix da Cunha* : — V. Ex. está fallando em milhas ou leguas?

*O Sr. Figueira de Mello* : — Em leguas umas vezes, e em milhas outras, conforme os calculos que vou fazendo.

*O Sr. Felix da Cunha* : — Ha engano.

O Sr. Figueira de Mello : — Creio que não. Mas tendo de percorrer a navegação do Uruguay 162 leguas, podemos formar esta proporção : 670 : 25 :: 162 : x = 6:044,776 rs., cujo resultado é em todo sentido favoravel á empreza do Uruguay , visto como o preço da viagem redonda sahe pelo dobro do consignado no parecer da commissão.

Vamos agora á companhia do Amazonas. Os vapores desta companhia tem 500 toneladas para carga , e os do Uruguay 100. Ora , se a companhia do Amazonas tem de subvenção 720:000,000 rs. ; se os seus vapores de 500 toneladas custão ao governo essa subvenção , segue-se que relativamente á companhia do Uruguay os seus vapores de 100 toneladas deverião custar 144:000,000 rs. de subvenção , em vista da proporção seguinte : 500 toneladas : 720:000,000 :: 100 : x = 144:000,000 rs., como já disse.

Portanto, a companhia do Uruguay, em vez de receber 144:000,000 réis, que é justamente o que deveria ter, na proporção do que se dá á companhia do Amazonas, apenas recebe dous terços daquella quantia, isto é, 96:000,000 réis. Cumpre ainda notar que a companhia do Amazonas, no maximo, não effectua mais do que duas viagens por mez, ao passo que a companhia do Uruguay se obriga a realizar tres viagens no primeiro periodo, e quatro no segundo, de modo que no primeiro anno do segundo periodo a companhia do Uruguay será a que faça maior navegação no paiz.

(*Ha um aparte.*)

Não confundamos as questões. Eu agora sómente trato de mostrar que a companhia do Uruguay, quando seja approvado o seu contracto, é a que vem a gastar menos dinheiro ao Estado, fazendo um serviço mais extenso.

*O Sr. Felix da Cunha.*—Pelo calculo do Sr. Paulino de Souza, a linha toda tem 106 leguas.

*O Sr. Figueira de Mello.*—Mas a navegação não chega só até a Uruguayana, vai a Itaquí. Se o Sr. Paulino de Souza, dá á linha a extensão de 150 leguas, eu dou-lhe a de 162, e tenho para isso bons fundamentos, sem contar as dez leguas de estrada que vão do Salto á villa da Constituição, no Alto Uruguay.

*O Sr. Felix da Cunha.*—V. Ex. ha de contar como todo o mundo conta.

*O Sr. Presidente.*—O Sr. deputado interrompe a cada momento ao orador: desta maneira não é possível discutir.

*O Sr. Figueira de Mello.*—Veamos agora, em relação ao capital destas tres companhias, qual é a mais subvencionada pelo Estado.

O contracto da companhia do Uruguay estabelece o capital de 1,200:000\$ réis pelo menos, e lhe dá uma subvenção de 96:000\$000 réis, ou sómente a garantia de 8.º do seu capital. A companhia do Paraguay, tendo um capital de 1,200:000\$ réis recebe a subvenção de 200:000\$ réis, que, em relação ao capital, está na razão de 17 %<sub>100</sub>. Finalmente, a companhia do Amazonas, pelo decreto de 30 de Agosto de 1852, tambem deve ter o capital de 1,200:000\$ réis, e recebe do thesouro 720:000\$000 réis annualmente.

*O Sr. Felix da Cunha.*—Tem o capital de 2,000:000\$ rs.

*O Sr. Figueira de Mello.*—Eu vou lá; o nobre deputado pensa que essas objecções não estão previstas? Deixe-me argumentar.

A companhia do Amazonas, pelo decreto de 1852 deve

ter o capital de 1,200:000\$ réis. Recebendo 720:000\$ rs. annualmente, goza de uma subvenção de 60 %.

Mas, disse o nobre deputado, não são 1,200:000\$ rs., mas 2,500:000\$ réis a importancia do que hoje constitue o seu capital.

Seja assim; mas em todo o caso a subvenção é quasi de 30 % em relação ao capital. Logo, de todas as companhias a que menos garantia tem, em relação ao seu capital, é a do Uruguay. Ainda quando a do Amazonas tenha um capital de 5,000:000\$000 réis, essa subvenção de 720:000\$000 réis importa 14 1/2 % de garantia.

*O Sr. Felix da Cunha.*—Quanto recebe por mez a companhia do Amazonas?

*O Sr. Martinho Campos.*—Recebe 60:000\$000 réis.

*O Sr. Felix da Cunha.*—Está enganado; não recebe 720:000\$000 réis annualmente.

*O Sr. Figueira de Mello.*—E quanto recebe por mez?

*O Sr. Felix da Cunha.*—44:000\$000 réis.

*O Sr. Figueira de Mello.*—O Sr. Martinho Campos acaba de dizer que recebe 60:000\$000 réis mensalmente. A quem devo acreditar, a V. Ex. que o diz na duvida...

*O Sr. Felix da Cunha.*—Eu fallo regulando-me pelos decretos.

*O Sr. Figueira de Mello.*—... ou ao Sr. Martinho Campos, que o assevera com confiança, ou a mim mesmo que fui examinar nos relatorios e orçamento da receita e despesa do Imperio, ultimamente distribuido na casa?

*O Sr. Felix da Cunha.*—Examine a lei.

*O Sr. Figueira de Mello.*—Quanto recebe?

*O Sr. Felix da Cunha.*—Recebia 35:000\$000 réis, e depois deu-se-lhe mais 9:000\$ rs.; são ao todo 44:000\$ rs.

*O Sr. Serra Carneiro* — E augmentou-se tambem quanto á segunda linha mais uma viagem.

*O Sr. Figueira de Mello.*—Sendo como diz o nobre deputado, a subvenção annual é de 528:000\$000 réis, com o que não concordo, fundado em documentos officiaes. Figureremos que o capital da companhia do Amazonas seja de 2,500.000\$000 réis : não vem a companhia a receber uma garantia de 30 % de capital, quando a do Uruguay apenas recebe a de 8 %, e a do Paraguay 17? Qual destas companhias é a mais subvencionada em relação ao seu capital? A resposta é clara.

*O Sr. Felix da Cunha.*—Qual é a mais util?

*O Sr. Figueira de Mello.*—A questão agora não é de utilidade, é muito differente. O nobre deputado está sempre com essas tergiversações. Falla-se em um ponto, e elle salta para outro.

*O Sr. Felix da Cunha.*—O nobre deputado é quem está deslocando a questão, porque não pôde sustenta-la no terreno em que a colloquei.

*O Sr. Figueira de Mello.*—Grande Deos! Como é possível argumentar com o nobre deputado? O nobre deputado disse que erá um escandalo dar-se a subvenção de 96:000\$ réis. Eu estou demonstrando que não houve tal, porque a companhia do Uruguay é a mais barata, quer em relação ás milhas, quer em relação ás viagens, quer em relação á garantia dada pelo governo. E o nobre deputado tem a coragem de dizer que eu não provo que esse escandalo não se dá nem remo-

tamente? Como é possível, repito, argumentar com o nobre deputado?

*O Sr. Felix da Cunha.*—Eu não disse que era mais cara.

*O Sr. Figueira de Mello.*—V. Ex. o disse, respondendo á comparação feita pelo nobre relator das commissões, a respeito de taes companhias.

*O Sr. Felix da Cunha.*—Se eu disse por palavras, V. Ex. está dizendo por factos.

*O Sr. Figueira de Mello.*—Eu demonstro por todas as razões que é a companhia do Uruguay a que se favorece menos, sendo de tanta ou maior utilidade que as outras.

*O Sr. Felix da Cunha.*—Podia-se não se dar nada.

*O Sr. Figueira de Mello.*—Tendo destruido todos os argumentos que apresentou o nobre deputado...

*O Sr. Felix da Cunha.*—Oh! perfeitamente!

*O Sr. Figueira de Mello.*—.... quer pelo lado da justiça, quer pelo lado do direito, quer por outras considerações, vou agora demonstrar que, em relação aos interesses commerciaes brasileiros, devia e deve o governo dar á navegação do Uruguay a maior protecção possível. (*Apoiados*).

Senhores, o commercio ganha todas as vezes que se faz com regularidade, promptidão e segurança. Ora, não se pôde negar que, desde que hajão vapores no rio Uruguay, e que elles vão receber nos diversos portos a carga brasileira nelles existentes, o commercio da Uruguayana, Itaqui e outros portos da provincia do Rio Grande do Sul, ha de augmentar extraordinariamente.

*O Sr. Felix da Cunha* — Vapores de 50 toneladas para carga!

*O Sr Figueira de Mello* : — Por ventura o nobre deputado desconhecerá o desenvolvimento que trouxe ao commercio a navegação a vapor no Amazonas? Depois que se creou a respectiva companhia, a exportação dos generos do Amazonas tem duplicado e triplicado, porque desde então se deu a regularidade, promptidão e segurança do transporte que prestão os vapores.

Porque razão, senhores, os mesmos effeitos não se hão de dar tambem na navegação do Uruguay, quando se conhece que o resultado da abertura da navegação dos rios tem quadruplicado a importancia dos generos que importavão ou exportavão pela alfandega da villa de Uruguayana?

Eu vou mostrar á camara alguns documentos a este respeito. Peço a sua attenção.

O valor da importação dos paizes estrangeiros, pela alfandega da Uruguayana, no quinquenio financeiro de 1854 a 1859 foi o seguinte em algarismos redondos :

1854 a 1855 . . . . .	100:000\$000
1855 a 1856 . . . . .	290:000\$000
1856 a 1857 . . . . .	440:000\$000
1857 a 1858 . . . . .	840:000\$000
1858 a 1859 . . . . .	361:000\$000

o que dá o termo médio de 409:000\$, o quadruplo exactamente do que se tinha importado no anno financeiro de 1853 a 1854, que foi apenas de 103:000\$ réis.

Pelo que respeita á exportação, o valor desta foi no mesmo espaço de tempo o seguinte :

Em 1854 a 1855 . . . . .	130:000\$000
1855 a 1856 . . . . .	149:000\$000
1856 a 1857 . . . . .	395:000\$000
1857 a 1858 . . . . .	295:000\$000
1858 a 1859 . . . . .	614:000\$000

dando o termo médio de 317:000 $\text{\$}$  réis, que é mais do quadruplo do valor da exportação havida no anno de 1853 a 1854, que não excedeu de 75:000 $\text{\$}$  réis.

O valor dos generos estrangeiros importados como carta de guia na alfandega da Uruguayana, foi no quinquenio a que me hei referido, o seguinte :

1854 a 1855 . . . . .	2:410 $\text{\$}$ 000
1855 a 1856 . . . . .	3:418 $\text{\$}$ 000
1856 a 1857 . . . . .	14:426 $\text{\$}$ 000
1857 a 1858 . . . . .	75:235 $\text{\$}$ 000
1858 a 1859 . . . . .	61:626 $\text{\$}$ 000

dando o termo médio de 31:424 $\text{\$}$  réis, ou o extraordinario augmento de treze vezes a importação de 1854 a 1855.

Finalmente, senhores, o valor dos generos nacionaes, sujeitos ao expediente de 12 %, que forão importados na Uruguayana desde 1854 a 1859, foi :

1854 a 1855 . . . . .	2:410 $\text{\$}$ 000
1855 a 1856 . . . . .	10:992 $\text{\$}$ 000
1856 a 1857 . . . . .	7:451 $\text{\$}$ 000
1857 a 1858 . . . . .	83:495 $\text{\$}$ 000
1858 a 1859 . . . . .	100:206 $\text{\$}$ 000

O termo médio do valor desta importação é de 40:911 $\text{\$}$  réis, ou dezeseite vezes mais do que o da feita no primeiro destes annos financeiros, resultando de todos estes dados que o valor de todos os generos nacionaes e estrangeiros importados pela alfandega da Uruguayana, anda em 500:000 $\text{\$}$  rs. pouco mais ou menos.

Sendo verdadeiros os dados que apresento, porque são tirados do relatorio do Sr. Ministro da fazenda, segue-se que o commercio de generos, tanto estrangeiros como nacionaes,

sujeito ao expediente de meio por cento, no Alto Uruguay, tendo de augmentar de um modo extraordinario, e que se nós lhe dermos pelos vapores a facilidade, segurança e as commodidades que essa navegação lhes pôde dar, ainda ha de crescer em maiores proporções da mesma maneira que augmenta quando se estabelecem boas vias de communicação, estradas de ferro, vapores, etc. E, se acaso o nobre deputado conhece já os effeitos desta navegação a vapor pelo Amazonas, não pôde tambem razoavelmente deixar de supôr que esses mesmos effeitos se produção no Alto Urugny, existindo tambem a conveniente navegação do Baixo Uruguay, que liga o interior ao oceano.

(*Ha um aparte.*)

Logo, a sua emenda neste caso é destruidora de todos os seus argumentos, mostra a maior contradicção. O nobre deputado chama a este contracto irregularismo, dá-lhe mil nomes, e entretanto quer que elle subsista, comtanto que vá a S. Borja!

Sr. presidente, até agora tenho mostrado qual foi o valor da exportação geral que se faz pelo porto da Uruguayana; agora passarei a tratar da exportação especial do matte, que é o primeiro artigo do commercio dessa parte da provincia. A exportação desse genero foi em todo o Imperio de 857:000\$000 rs. no anno financeiro de 1854 a 1855; mas quando quizermos examinar qual é a parte que nesse commercio do matte teve o Uruguay, nós acharemos o seguinte: que no anno de 1854 a 1855, ao passo que pelas alfandegas de S. José do Norte e de Porto-Alegre nada se exportava desse genero, e que pela do Rio Grande do Sul a exportação era apenas no valor de 1:948\$000 rs., a da Uruguayana mandava para os mercados estrangeiros não menos de

117:725,000 rs. , ou a setima parte do valor da exportação total do Imperio , quantia que se elevou em 1859 a 1860 a 456:000,000 rs. Na primeira época a exportação de matte era de 34,584 arrobas , mas no anno de 1857 a ella foi pelo Itaqui e Uruguayana de 200,000 arrobas ; em 1858 de 188,000 , e em 1859 de 113,000 ; e em 1859 a 1860 de 117:000,000 rs. , pouco mais ou menos a terça parte de toda a quantidade exportada para o estrangeiro , visto que no anno de 1855 a 1856 até 1859 e 1860 temos 385,000 arrobas , termo médio exportadas no Imperio para o estrangeiro.

O commercio da Uruguayana , que a principio era de 117:000,000 rs. , e passou a ser de 456 no anno de 1859 a 1860 ; é commercio muito superior ao que se está fazendo pelo Rio Grande , e merece ser sériamente protegido pelos poderes do Estado.

*Um Sr. Deputado* : — Estou convencido quanto ao commercio.

*O Sr. Figueira de Mello* : — Se o nobre deputado está convencido de que o commercio pelo rio Uruguay vai em progresso , eu lhe asseguro que elle augmentará extraordinariamente todas as vezes que o nobre deputado lhe abrir a vasta estrada chamada — Rio Uruguay : quero dizer , esse caminho que marcha , na phrase de Pascal. Ora , se o commercio desenvolve-se sem vapores , segue-se que ha de augmentar muito mais com essa navegação , mórmente sendo ella levada ao Oceano ; não sei , pois , por que o nobre deputado entendendo-o assim , se ha de oppôr a que isso se faça !

*Um Sr. Deputado* : — Porque já lá existe.

*O Sr. Figueira de Mello*: — Já se demonstrou que não existe, e por isso não insistirei mais sobre este topico.

Senhores, a hora está dada, eu acho-me um pouco fatigado: e bem que eu não deseje augmentar o meu incommodo, peço á camara licença para dizer ainda algumas palavras.

O nobre deputado o Sr. Amaro da Silveira apresentou á casa a consideração de que em lugar de facilitarmos a expedição de nossos productos pelo Alto e Baixo Uruguay, até os portos estrangeiros, era melhor manda-los pela barra no Rio Grande do Sul, e ahí concentrar o commercio da provincia.

Senhores, quando ouvi o nobre deputado apresentar este argumento, eu não pude deixar de declarar que elle seguia o systema chinês inteiramente; porque, qual é a vantagem que ha em encaminhar este commercio sómente para o Rio Grande? Unicamente a dos negociantes dessa cidade, entretanto que os commerciantes do Uruguay hão de sem duvida perder com os dispendiosos carretos de seus generos, com as commissões e contas que lhes queirão apresentar os negociantes do Rio Grande. Por que razão não havemos facilitar aos negociantes do Uruguay os meios de mandar os seus productos para onde julgarem mais conveniente?

Sr. presidente, abrão-se as estradás, facilite-se a navegação do Uruguay, e os negociantes dessa parte do Imperio terão bastante conhecimento dos seus verdadeiros interesses para não quererem mandar para o Uruguay os seus generos, se entenderem que obterão mais vantagem em remettê-los para o Rio Grande.

Seguindo o contrario systema, é indubitavel que vós quereis privar os negociantes e criadores daquellas paragens de

sua liberdade, que pretendeis coarctá-los em seus honestos lucros, e que em vez de lhes dades facilidade no transporte de seus generos pelo rio Uruguay, caminho natural que lhe fica á mão, quereis que os mandem forçosamente para o Rio Grande, com os perigos de sua barra?

Senhores, o que convem é dar ao negociante a maior liberdade na escolha dos mercados que elle deve procurar; se o negociante do Uruguay achar mais interesse em vir pelo rio abaixo levar seus generos a Montevideo, Buenos-Ayres e outras povoações da margem desse rio, por que razão havemos seguir o systema chinéz, obrigando-o a leva-los ao Rio Grande, e impondo desta maneira um tributo sobre a bolsa do negociante da Uruguayana? O lucro, pois, a alcançar-se neste caso seria só para os negociantes do Rio Grande, com prejuizo do negociante do Uruguay. (*Apoiados.*)

Senhores, senão houvesse o rio Uruguay, os negociantes desse lugar e das Missões não havião trazer seus generos forçosamente para um porto de mar? Não havião perder muito com essa direcção? Mas se elles já têm um porto aberto pela natureza á sua actividade, por que havemos recusar-lhes os meios de trazer seus productos e mercadorias para esse porto? E se havendo em um dado lugar muitos generos para exportação, se abrem portos artificiaes, por que motivo não havemos aproveitar um porto que já está feito pela natureza, uma estrada que já está aberta?

Portanto, o systema chinéz que o nobre deputado quer que admitta no paiz para melhor favorecer aos negocios do Rio Grande, é systema que não pôde ser bem recebido....

(*Ha um aparte.*)

Senhores, tanta vantagem ha em facilitar a expedição de nossos productos da Uruguayana, pelo proprio rio Uruguay,

que se nós examinamos ainda mais particularmente o commercio de exportação e importação geral com os portos do Rio da Prata, veremos que sendo aquella de 5:665\$ réis, e esta de 4:920\$ réis no anno financeiro de 1859 a 1860, a exportação da Uruguayana foi de 415:000\$ réis, ou a decima quinta parte da de todo o Imperio, e 250 % mais que a do Rio Grande do Sul e Porto-Alégre que se limitou a 178:000\$, assim como que sendo a importação geral de 4,920:000\$ réis, a de Uruguayana foi de 456:000\$ réis, a 11<sup>a</sup> parte de todo o Imperio, e cinco vezes maior, ou 500 % mais do que as do Rio Grande e Porto-Alegre, que apenas chegou a 84:000\$ réis.

*O Sr. Presidente* : — Observo ao nobre deputado que está finda a hora destinada para a primeira parte da ordem do dia.

*O Sr. Figueira de Mello* : — Vou concluir o meu discurso em vista da advertencia que V. Ex. me faz: mas antes de fazê-lo seja-me licito dizer mais algumas palavras sobre um ponto em que o nobre deputado insistio para impugnar a empreza que defendo.

O nobre deputado, querendo oppôr-se ao projecto, e não achando razões valiosas para isso, lançou mão de todas quantas armas pôde encontrar, embora não fossem boas ao fim, e nesse intuito elle pretendeu que se no Uruguay se augmentasse o commercio com a navegação a vapor, se augmentaria igualmente, em vez de diminuir, o contrabando.

Orá, senhores, quando os defensores desta empreza disserão que entre as suas vantagens se contava a de diminuir o contrabando, foi sempre em comparação com o commercio geral, e não de um modo absoluto: o contrabando ha de sempre dar-se, mas que importa ao Imperio se, decuplando

o seu commercio, por exemplo, o contrabando apenas se elevou á decima parte do que d'antes era, e passe assim de dez a onze ou a doze? Que importa isso? Quando se diz que o contrabando diminuiu ou augmentou, é sempre em relação ao valor total das operações commerciaes, se tendo nós um commercio de 10,000:000\$ réis, tivermos um contrabando de 1:000\$000 rs, é evidente que teremos lucrado muito mais do que tendo um commercio de 5,000:000\$ réis e um contrabando menor do que o anterior em 200:000\$ réis.

No caso por mim figurado, o contrabando augmentou com o commercio, mas aquelle tornou-se proporcionalmente menor: conseguintemente approvando a empreza da navegação do Uruguay, e tendo dado mais meios para expedição dos generos, damos mais lucros ao negociante e promovemos a riqueza do paiz. Repare ainda o nobre deputado que depois que se creou a alfandega da Uruguayana, depois que houve uma navegação regular, houve uma grande vantagem.

Até certo tempo todo o commercio que existia por aquellas fronteiras era de contrabando, não se pagavão direitos alguns de importação ou exportação, mas hoje é regular esse commercio, e a nação já recebe perto de 200:000\$ réis, e portanto, se o actual commercio do Uruguay augmentar, como é de esperar, ella receberá 400:000\$ réis, e delles mesmos se tirarão os meios para subsidiar a empreza sem prejuizo algum dos cofres do paiz. (*Apoiados.*)

Sr. presidente, não devo continuar o meu discurso, embora ainda me restassem certas considerações; V. Ex. observou-me que está dada a hora, e eu em obediencia a V. Ex. vou terminar. Direi sómente, em conclusão, que se nós beneficiamos assim o nosso commercio, não nos devemos

affligir, porque desse modo tambem se favorece ao commercio estrangeiro.

O commercio de todas as nações é solidario e cosmopolita ; não pôde uma nação aproveitar sem que outras aproveitem tambem ; e se os nossos vizinhos obtiverem lucros com a realidade da navegação que se pretende empregar , nós tambem lucraremos ; as nações estão umas com as outras como as provincias do Imperio estão entre si ; o que uma lucra é tambem lucro de todas as mais.

Approvo por conseguinte o contracto para a navegação a vapor do Alto e Baixo Uruguay , com a mais perfeita consciencia que de sua execução auferirá o paiz, e notavelmente a provincia de S. Pedro do Rio Grande do Sul , as maiores vantagens. (*Apoiados, muito bem.*)

## REPRESENTAÇÃO

### DO POVO DA URUGUAYANA.

AUGUSTOS E DIGNISSIMOS SENHORES REPRESENTANTES DA NAÇÃO  
BRASILEIRA NO SENADO.

Os altos poderes do Estado, na protecção despendida ás empresas destinadas á exploração das grandes arterias fluviaes, dotadas pela natureza do solo brasileiro, preenchem a mais nobre e bemfazeja missão, que pôde dotar ao abençoado Imperio da Santa Cruz, confiado á sua sabia administração. Assim, Augustos e Dignissimos Senhores Representantes da Nação, os abaixo assignados, moradores no municipio da villa Uruguayana, provincia de S. Pedro do Sul, possuidos da esperançosa idéa, de vossa solicitude pelo engrandecimento do Brasil, ousa, com todo o devido respeito e acatamento, dirigir sua presente supplica ante vós, para que adopteis o projecto de lei, já approvedo pela augusta camara dos Srs. depntados, em sua ultima sessão, relativo ao contracto para o estabelecimento de navegação á vapor no Baixo e Alto Uruguay, celebrado pelo governo com João Carlos Pereira Pinto, e hoje submettido ás vossas sabias decisões.

Augustos e Dignissimos Senhores Representantes da Nação, a navegação dos rios, quasi ainda por explorar, e que por isso, devia de apresentar o resultado vantajoso das relações commerciaes, o estímulo á producção neste ainda talvez in-

culto e vasto territorio, banhado pelo magestoso Uruguay; e a propriedade brasileira, sua dignidade, e o respeito para os nossos vizinhos, reclamão o valioso apoio e patrocínio dos poderes do Estado, para surgir neste rio esse grande beneficio de navegação á vapor, tão sabiamente dispensado pelo nosso patriótico governo a outras localidades do Imperio,

A navegação a vapor no Alto e Baixo Uruguay, além de trazer os maiores resultados politicos, que o acatamento e respeito que vos dedicão os abaixo assignados, deixa de os patentear, traz innumeraveis vantagens, não só geraes, como á esta parte da provincia, hoje a menos attendida, porque seus filhos dedicados, já por habito e costume transcendente, á criação de animaes vaccuns e cavallares, existem em milhares residindo na vasta campanha Oriental; ainda mais, porque a outra fonte importante da riqueza provincial é dimanada do cultivo e exportação da herva-matte, produzida nas margens do Uruguay, tendo actualmente sua condução lenta, não só pelo rio, como mesmo por terra, onde os fretes dessas vagarosas e pesadas carretas, transpondo-se em escabrosos caminhos, muitas vezes absorvem o custo total dessa mercadoria; a isso accresce a existencia de bellas localidades nestas margens, aonde se poderião estabelecer grandes colonias, que não só abastecessem as povoações desta fronteira, como mesmo as vizinhas, e assim assentar-se o bom accordo necessario com todos esses povos.

A situação financeira, o respeito á autoridade, a mais segura execução de nossos regulamentos aduaneiros, tudo enfim muito lucraria com o estabelecimento da navegação a vapor, e mesmo porque o pernicioso contrabando teria de desaparecer, em razão de serem os transportes das mercadorias importadas dos paizes vizinhos, feitos nesses vapores á

vista do concurso dos passageiros, mais rapidos, principal condição commercial, e assim acabaria de alguma fórma essa navegação nefanda, feita actualmente em pequenos barcos á vela, de propriedade de estrangeiros aventureiros, verdadeiros motores desse immortal trafico.

Estas considerações que os abaixo assignados elevão perante os Augustos e Dignissimos Senhores Representantes da Nação, e outras que deixão de enumerar, não lhes são desconhecidas, e já forão distinctamente apreciadas pela augusta camara dos Srs. deputados, na occasião da discussão do referido projecto de lei.

Os abaixo assignados, pois, confiados na justiça e direito que lhes assiste na presente supplica, esperão e pedem aos Augustos e Dignissimos Senhores Representantes da Nação que, bem avaliando o alto alcance politico, financeiro, industrial e commercial, que resultará do estabelecimento da navegação á vapor no Baixo e Alto Uruguay, contractado pelo nosso governo com João Carlos Pereira Pinto, e no qual antevêm um grandioso futuro para este cantão do Imperio de Santa Cruz, se dignarão adoptar e approvar o projecto de lei, que mencionão, e hoje pendente, esse immenso beneficio, de suas muito sabias e illustradas deliberações, com cuja graça

E. R. M. Villa da Uruguayana, 7 de Janeiro de 1863.

Assignados.—O vigario João Vicente Fernandes.—Feliciano Ribeiro de Almeida, chefe de estado-maior e fazendeiro.—Adão José de Carvalho, fazendeiro.—Joaquim dos Santos Prado Lima, fazendeiro.—Antonio Soares Lemos, fazendeiro.—Jorge Magno Falcão, doutor em medicina.—Narcizo Peixoto de Oliveira, proprietario.—João José de Carvalho, capitão da guarda nacional e fazendeiro.—José João Machado, juiz de paz em exercicio.—Affonso José de Carvalho, fazendeiro.—

**Alfredo Gomes dos Santos**, promotor publico da comarca. — **Ignacio Manoel da Fonseca**, fazendeiro. — **Florentino José de Abreu**, fazendeiro. — **Candido Jacintho de Oliveira**, fazendeiro. — **Joaquim José da Silva Leal**, fazendeiro. — **Mariano Alves de Macedo**, subdelegado de policia. — **Jesuino Pereira da Silva**, fazendeiro. — **Victor Pereira da Silva**, proprietario. — **José Joaquim Rodrigues Portugal**, 1º juiz de paz. — **Manoel José de Carvalho**, fazendeiro. — **Alvaro da Costa Rebello Corrêa da Silva**, fazendeiro. — **Francisco Sabino do Prado Lima**, fazendeiro. — **Luiz Manoel de Souza**, proprietario. — **Mariano Marques de Figueiredo**, proprietario. — **Mathias Antonio de Vilhena Guimarães**, administrador das rendas provinciaes. — **Fernando Vieira de Carvalho**, proprietario e escrivão da mesa das rendas provinciaes. — **João Baptista Ferreira da Fontoura**, empregado publico. — **João Pereira Soares**, fazendeiro. — **Estevão Camera Couto**, fazendeiro. — **José Gomes Faria Guimarães Cabeça**, empregado publico. — **José Luiz de Souza**, negociante. — **Ignacio José Marmor**, fazendeiro. — **José Joaquim Francioni**, advogado. — **Constantino de Souza**, proprietario. — **Urbano José Villela**, negociante. — **Domingos Pinto de Carvalho**, escrivão de orphãos. — **José Pereira da Silva Junior**, proprietario. — **Justiniano Belarmino**. — **Manoel Carlos de Magalhães**. — **Francisco Martins Codorniz**, capitão da guarda nacional e proprietario. — **João Antonio de Lima**, proprietario. — **Propicio José Rodrigues de Carvalho**, empregado publico. — **João Gonçalves Duarte**, 1º tenente da armada nacional. — **Francisco Manoel Teixeira Rebello**, escrivão de 2ª classe do corpo de fazenda da armada. — **Antonio Eugenio de Freitas Guimarães**, empregado publico. — **José Antunes da Costa**, negociante. — **Firmino da Silva Santos**, proprietario em Itaqui. — **João Marques**. — **Antonio Marques Leite de Castro**, capitão da guarda nacional e eleitor. — **Manoel Doria da Luz**, proprietario. — **Cyrino José**

de Carvalho, fazendeiro.—Narcizo Antonio de Oliveira, major da guarda nacional e fazendeiro.—José Lacimby Villela, negociante.—Maximo José Brazeiro, fazendeiro.—Miguel da Camera Santos, fazendeiro.—Manoel Marques Vianna.—Francisco Luiz Brasileiro, fazendeiro.—João Carneiro da Fontoura, empregado publico.—Baldoino Atanasio do Nascimento, doutor em medicina.—Joaquim Sotér dos Santos Coelho, bacharel em direito.—Bento Martins de Menezes, tenente-coronel, fazendeiro.—Gabriel Martins de Menezes capitão da guarda nacional e fazendeiro.—Manoel Gonçalves Coelho, empregado publico.—Manoel Francisco Borges, fazendeiro.—Marcos de Azambuja Cidade, proprietario.—Antonio Mendes Ferreira, major da guarda nacional, fazendeiro na Uruguayana, no Estado Oriental e proprietario em Alegrete.—Antonio Martins Bastos, fazendeiro e eleitor.—Fidencio Cesar de Paiva, proprietario.—José Machado Leão, fazendeiro.—José Luiz Fabricio, fazendeiro.—Mauricio José Brazeiro, fazendeiro.—Joaquim Pereira Fonte, fazendeiro.—Urbano Ferreira Serpa, fazendeiro.—José Pereira do Couto, fazendeiro.—Pedro Luiz de Souza, proprietario.—Catão da Camara Barcellos, empregado publico.—Manoel Gonçalves Ramos, empregado publico.—João José Brazeiro, fazendeiro.—José da Camera e Canto, fazendeiro.

N. 2.—Pagou 1,200 rs. de sello. Uruguayana, 11 de Fevereiro de 1863.—*C. Barcellos.—Fontoura.*

Reconheço verdadeiras as setenta e oito assignaturas retro, todas de cidadãos brasileiros, principiando do vigario João Vicente Fernandes, e finalizando em José Camera e Canto, do que dou fé. Uruguayana, 11 de Fevereiro de 1863.—Em testemunho de verdade. O tabellião, *Antonio Marques Leite de Castro.*

---

the English language. — The first edition of the  
 of which we have a number. — The second edition  
 printed in 1785. — The third edition, printed in  
 1790. — The fourth edition, printed in 1795.  
 The fifth edition, printed in 1800. — The sixth  
 edition, printed in 1805. — The seventh edition,  
 printed in 1810. — The eighth edition, printed  
 in 1815. — The ninth edition, printed in 1820.  
 The tenth edition, printed in 1825. — The  
 eleventh edition, printed in 1830. — The  
 twelfth edition, printed in 1835. — The  
 thirteenth edition, printed in 1840. — The  
 fourteenth edition, printed in 1845. — The  
 fifteenth edition, printed in 1850. — The  
 sixteenth edition, printed in 1855. — The  
 seventeenth edition, printed in 1860. — The  
 eighteenth edition, printed in 1865. — The  
 nineteenth edition, printed in 1870. — The  
 twentieth edition, printed in 1875. — The  
 twenty-first edition, printed in 1880. — The  
 twenty-second edition, printed in 1885. — The  
 twenty-third edition, printed in 1890. — The  
 twenty-fourth edition, printed in 1895. — The  
 twenty-fifth edition, printed in 1900. — The  
 twenty-sixth edition, printed in 1905. — The  
 twenty-seventh edition, printed in 1910. — The  
 twenty-eighth edition, printed in 1915. — The  
 twenty-ninth edition, printed in 1920. — The  
 thirtieth edition, printed in 1925. — The  
 thirty-first edition, printed in 1930. — The  
 thirty-second edition, printed in 1935. — The  
 thirty-third edition, printed in 1940. — The  
 thirty-fourth edition, printed in 1945. — The  
 thirty-fifth edition, printed in 1950. — The  
 thirty-sixth edition, printed in 1955. — The  
 thirty-seventh edition, printed in 1960. — The  
 thirty-eighth edition, printed in 1965. — The  
 thirty-ninth edition, printed in 1970. — The  
 fortieth edition, printed in 1975. — The  
 forty-first edition, printed in 1980. — The  
 forty-second edition, printed in 1985. — The  
 forty-third edition, printed in 1990. — The  
 forty-fourth edition, printed in 1995. — The  
 forty-fifth edition, printed in 2000. — The  
 forty-sixth edition, printed in 2005. — The  
 forty-seventh edition, printed in 2010. — The  
 forty-eighth edition, printed in 2015. — The  
 forty-ninth edition, printed in 2020. — The  
 fiftieth edition, printed in 2025.

## REPRESENTAÇÃO

### DA CAMARA MUNICIPAL DA CIDADE DE ALEGRETE.

Ill<sup>mo</sup> e Ex<sup>mo</sup> Sr.— A camara municipal da cidade de Alegrete, dirige respeitosamente a V. Ex. a representação junta, que faz ao Augusto Senado Brasileiro, rogando a V. Ex. se digne fazer presente ao mesmo.

Deos guarde a V. Ex. por muitos annos.

Paço da camara municipal da cidade de Alegrete, provincia de S. Pedro do Rio Grande do Sul, 31 de Janeiro de 1863.— Ill<sup>mo</sup> e Ex<sup>mo</sup> Sr. Senador do Imperio, primeiro secretario do senado. Assignados.— Custodio Joaquim da Costa.— Mathias Teixeira de Almeida.— Julio Coelho de Menezes.— Manoel Pereira Bastos Rodrigues.— Galdino de Freitas Noronha.

AUGUSTOS E DIGNISSIMOS SENHORES SENADORES DO IMPERIO.

A camara municipal da cidade de Alegrete, provincia do Rio Grande do Sul, respeitosamente vem ante o Augusto Senado Brasileiro representar o seguinte :

Sendo da mais urgente necessidade para o desenvolvimento do commercio e dos immensos recursos com que a natureza nos dotou, o estabelecimento regular da navegação a vapor no rio Uruguay, e nos seus afluentes, especialmente no Ibicuhy,

e tendo o governo imperial já em parte attendido a essa importante necessidade com o Decreto n. 2401 de 9 de Abril de 1859, contratando com um empresario o estabelecimento de uma companhia para manter até o Itaquí essa navegação subvencionada pelo Estado, cujo decreto, tendo já sido approvedo pela camara dos Srs. deputados, pende só da approvação do Augusto Senado, e como essa medida vai dar uma nova vida a este municipio e aos outros desta fronteira, fazendo especialmente essa empresa navegar por vapores, os afluentes do Uruguay, susceptiveis dessa navegação, como é especialmente o referido Ibicuhy e outros, vem esta camara submissamente, usando do direito de petição, pedir ao Augusto Senado a approvação do referido decreto, na fórma declarada; esperando de sua alta solícitude a bem do paiz, ser attendida.

Deos guarde aos Ex<sup>mos</sup> Srs. Senadores do Imperio por dilatados annos.

Paço da camara municipal da cidade de Alegrete, 31 de Janeiro de 1863. Assignados.—Custodio Joaquim da Costa.—Mathias Teixeira de Almeida.—Julio Coelho de Menezes.—Manoel Pereira Bastos Rodrigues.—Galdino de Freitas Noronha.

N. 4.—Pagou 200 rs. de sello. Uruguayana, 11 de Fevereiro de 1863.—*C. Barcellos*.—*Fontoura*.

Reconheço verdadeiras as assignaturas do padre Custodio Joaquim da Costa, Mathias Teixeira de Almeida, Julio Coelho de Menezes, Manoel Pereira Bastos Rodrigues e Galdino de Freitas Noronha, vereadores da camara municipal de Alegrete, pelo pleno conhecimento que dellas tenho, do que dou fé. Uruguayana, 11 de Fevereiro de 1863. Em testemunho de verdade. O tabellião, *Antonio Marques Leite de Castro*.

## REPRESENTAÇÃO

### DA CAMARA MUNICIPAL DA VILLA URUGUAYANA.

Ill<sup>mo</sup> e Ex<sup>mo</sup> Sr. —Tendo esta camara municipal dirigido ao Augusto Senado do Imperio a inclusa representação, tem a honra de remetter a V. Ex. para que se digne fazê-la chegar ao alto conhecimento dessa augusta camara.

Deos guarde a V. Ex.

Paço da camara municipal da villa Uruguayana, 12 de Dezembro de 1862.

Ill<sup>mo</sup> e Ex<sup>mo</sup> Sr. senador primeiro secretario do senado. (Assignados.) —Narcizo Peixoto de Oliveira. —Antonio Soares Leaens. —Florentino José de Abreu. —João José de Carvalho. —Luiz Manoel de Souza.

AUGUSTOS E DIGNISSIMOS SENHORES REPRESENTANTES DA NAÇÃO  
BRASILEIRA.

A camara municipal da villa Uruguayana, provincia de S. Pedro do Rio Grande do Sul, solicita em promover todo o progresso material e moral do municipio que representa, com o mais profundo e devido respeito vem, confiada no interesse que os Augustos Representantes da Nação tem mostrado em promover todos os ramos, que tendem ao engran-

decimento do Imperio da Santa Cruz, pedir-vos, em nome de seus municipales, que adopteis o projecto de lei, já approvedo pela camara dos Srs. deputados, em sua ultima sessão, relativo ao contracto celebrado com João Carlos Pereira Pinto, para a navegação a vapor no Baixo e Alto Uruguay; e para merecer este importante beneficio a este e outros municipios da fronteira da provincia, esta camara passa a ponderar algumas de suas vantagens.

O magestoso rio Uruguay que banha esperancosa, povoações das comarcas de Alegrete, S. Borja, e outras, foi por algum tempo deixado no olvido, sem se cuidar de sua navegação, que era, e ainda é feita por pesados barcos de vélas, que levão mezes á transpor-se de uma á outra povoação rio acima, por ser pouco frequentes os ventos favoraveis para ella; com esse quasi abandono, esta villa, as de Itaqui e S. Borja, e mesmo as Missões, se achavão na tutela e dependencia do commercio do Rio Grande e Porto-Alegre, d'onde, para trazerem seus sortimentos, era necessario transportarem suas mercadorias em distancias de mais de cem leguas por escabrosas montanhas e máos caminhos: com essa morosa via de transportes, lento era o seu gyro commercial; estabelecida, porém, em maior ponto a navegação a véla, com menos lentidão se tornou o commercio entre estas povoações e as praças do Estado Oriental, d'onde se principiou a entreter relações commerciaes; mas esse commercio se tornou em parte pernicioso pelo nefando trafico do contrabando, porque sendo elle conduzido por pequenos barcos de vélas, á esse crime se prestão pela facilidade de, em qualquer das margens do rio Uruguay, aportarem.

Com a vinda do vapor *Uruguay*, tornou-se, porém, mais rapidas essas relações de commercio, e em parte minorou-se

o contrabando, por que sendo, como são os transportes feitos por este vapor com mais promptidão, não se pôde fazer o contrabando, pela razão de conduzir elle sempre grande numero de passageiros, verdadeiros espectadores, e ter suas viagens mais certas, rapidas e conhecidas, o que não acontece com os pequenos barcos á véla, que apenas tripolados por dous ou tres homens, e quasi de exclusiva propriedade de aventureiros, se prestão com facilidade ao contrabando.

Ora, estabelecendo-se uma linha de vapores regular, necessarios para a condução das mercadorias exportadas dos paizes vizinhos para os nossos portos, cessará necessariamente, em grande parte, essa navegação prejudicial ao fisco nacional, e tornará de necessidade os transportes dessas mercadorias com mais segurança, rapidez, e á vista de muitos passageiros, e de um numero maior de tripolação necessaria á navegação á vapor, e desta fôrma não será facil o contrabando. A estas circumstancias está ligado o grandioso porvir que espera esta parte do Imperio, e a seu respeito ao estrangeiro vizinho, que verá as promptas communicacões de providencias, e a rapidez commoda da condução de tropas necessarias para sustentar a dignidade do pavilhão brasileiro, feita nesta fronteira por mãos caminhos.

Em vista das razões que esta camara apresenta, prevendo o augmento moral e material, que resultará da navegação á vapor em maior escala e com regularidade feita, ousa, como representante de seus municipes e pelo interesse do commercio licito, pedir aos Augustos e Dignissimos Representantes da Nação, a approvação do referido projecto de lei, actualmente submittido ás suas sabias e justas decisões.

Paço da camara municipal da villa Uruguayana, 14 de Dezembro de 1862. Assignados. — Narcizo Peixoto de Olivei-

ra.—Florentino José de Abreu.—Antonio Soares Liaens.—  
João José de Carvalho.—Luiz Manoel de Souza.

N. 19.—Pagou 600 rs. de sello. Uruguayana, 12 de De-  
zembro de 1862.—C. Barcellos.—Fontoura.

Reconheço verdadeiras as assignaturas retro de Narcizo  
Peixoto de Oliveira, Florentino José de Abreu, Antonio Soares  
Liaens, João José de Carvalho, Luiz Manoel de Souza, vereaa-  
dores da camara municipal desta villa; do que dou fé. Uru-  
guayana, 12 de Dezembro de 1862. Em testemunho de  
verdade. O tabellião interino, Antonio Marques Leite de  
Castro.

## REPRESENTAÇÃO

### DA CAMARA MUNICIPAL DA VILLA DE ITAQUI.

Ill<sup>mo</sup> e Ex<sup>mo</sup> Sr. — A camara municipal de Itaqui tem a honra de passar ás mãos de V. Ex. a inclusa representação, e pede a V. Ex. se digne fazê-la chegar á presença do Augusto Senado do Imperio.

Deos guarde a V. Ex.

Sala das sessões da camara municipal de Itaqui, 9 de Janeiro de 1863. — Ill<sup>mo</sup> e Ex<sup>mo</sup> Sr. primeiro secretario senador do Imperio. — José da Luz Cunha Junior. — José Caetano de Mello. — Feliciano de Oliveira Crestes. — Virgilio Alipio de Figueiredo. — Americo Pereira Brito. — Jeronymo José Domingues.  
AUGUSTOS E DIGNISSIMOS SENHORES REPRESENTANTES DA NAÇÃO.

A camara municipal da villa de S. Patricio de Itaqui, comarca de S. Francisco de Borja, provincia do Rio Grande do Sul, sabedora de que se acha dependente da approvação dessa illustre camara, o projecto de lei já approvado pela camara dos Srs. deputados, sobre o contracto celebrado com João Carlos Pereira Pinto, para uma regular navegação a vapor no Baixo e Alto Uruguay, attendendo ao beneficio que tal navegação trará, não só a toda a provincia, como muito especialmente a este municipio, e aos demais que são vizinhos, e confiada na solicitude que sempre tendes mostrado em pro-

mover o engrandecimento do paiz; resolveu, fazendo-vos algumas considerações a respeito, impetrar, em nome de seus municipes, a approvação do referido projecto de lei.

Distante este municipio, assim como o da Uruguayana, S. Borja e Alegrete, mais de cento e vinte leguas das principaes praças introductoras da provincia, sempre lutou com as mais fortes barreiras ao seu augmento; por que estas praças, que tanto promettem pelas riquezas que em si encerrão, nunca poderão, por falta de boas vias de communicação, desenvolver com a rapidez devida, o verdadeiro augmento e importancia a que estão destinadas, por que difficilmente podião entreter relações com aquellas praças d'onde os generos, pela grande distancia, como hoje ainda acontece, chegavão com uma viagem de tres e mais mezes, correndo risco e causando prejuizos inevitaveis á causa dos máos caminhos e pessima qualidade dos vehiculos de transporte.

Em parte começou a melhorar o commercio por terem adoptado os introductores surtirem-se das praças de Buenos-Ayres, Montevidéo e Salto, porém, ainda assim não tem o commercio completamente melhorado, porque os transportes são feitos em embarcações de vélas, que tem a lutar com a forte corrente do rio, e com ventos contrarios, quasi sempre cōstantes.

Estabelecida, porém, a regular navegação a vapor, serão elles preferidos a effectuar o transporte das mercadorias, e se obterá tambem em grande parte a extincção da trafico illicito do contrabando, á que se prestão essas embarcações de véla, cujo maior numero são de propriedade de aventureiros, que a isso facilmente se prestão.

Além das razões que se expende, obteremos a dupla vantagem de mais estreitamente ligarmos nossas relações com o

estrangeiro, e recebermos mesmo das praças do Imperio, como já se tem dado exemplos, grande numero de mercadorias por via e transito de Montevidéo e Buenos-Ayres, e no caso de alguma emergencia com o Paraguay, Estado Oriental ou Confederação Argentina, teremos por meio dos vapores o rapido e facil meio de transportarmos tropas que se faça mister á sustentação de nossos direitos e dignidade, que possam ser atacados.

Esta camara, pelo que tem a honra de expôr, espera que pelos Augustos e Dignissimos Representantes da Nação, seja approvedo o referido projecto de lei.

Salã das sessões da camara municipal de Itaquí, 9 de Janeiro de 1863.— José da Luz Cunha Junior.— José Caetano de Mello.— Feliciano de Oliveira Prestes.— Virgilio Alipio de Figueiredo.— Jeronymo José Domingues.— Americo Pereira de Brito.

N. 3.— Pagou 200 rs. de sello. — *C. Barcellos.* — *Fontoura.* . . .

Reconheço verdadeiras as seis assignaturas em frente, dos vereadores da camara municipal de Itaquí, pelo pleno conhecimento que dellas tenho; do que dou fé. Uruguayana, 11 de Fevereiro de 1863. Em testemunho de verdade.— O tabellião, *Antonio Marques Leite de Castro.*



## INDICE

	PAG.
INTRODUÇÃO. . . . .	I a VIII
Parecer do Conselho de Estado . . . . .	4
Exposição que acompanhou a proposta originaria. . . . .	9
Decreto n. 2401 e contracto de 4 de Abril de 1859 . . . . .	25
Parecer da commissão de Commercio, Industria e Artes da camara dos senhores deputados, 1859 . . . . .	39
Representação do emprezario, 18 <sup>o</sup> . . . . .	43
Parecer das commissões de fazenda, justiça civil e commercio, industria e artes da camara dos senhores deputados, 1861 . . . . .	75
Projecto de lei da camara dos senhores deputados, approvando o decreto n. 2401, 1862 . . . . .	85
Proposta para a construcção dos vapores . . . . .	89
Discurso do Sr. Paulino José Soares de Souza. . . . .	93
Discurso do Sr. J. J. Teixeira Junior . . . . .	111
Discurso do Sr. L. A. L. d'Oliveira Bello. . . . .	147
Discurso do Sr. J. M. F. de Mello . . . . .	173
Representação do Povo da Uruguayana pedindo ao Senado a approvação do contracto de 4 de Abril. . . . .	213
Representação da camara municipal da cidade de Alegrete. . . . .	219
Representação da camara municipal da villa Uruguayana com o mesmo objecto. . . . .	221
Representação da camara municipal de Itaquí sobre o mesmo assumpto. . . . .	225

