

Navegação a vapor no alto São Francisco oitocentista: investidores, estado e ambiente

Steam Navigation in the Nineteenth-Century Upper São Francisco River: Investors, State, and Environment

Jorge Lucas Simões Minella 

Doutor em História

Universidade Federal de Santa Catarina, Brasil

jorgeminella@gmail.com

Resumo

O artigo analisa as tentativas de introdução da navegação a vapor no rio São Francisco acima da cachoeira de Paulo Afonso, entre as décadas de 1830 e 1880, enfatizando as interações entre investidores locais, governos provinciais, governo central e o ambiente fluvial. Com base na síntese de estudos clássicos e na análise de novas fontes primárias, demonstra-se que as iniciativas partiram de negociantes e proprietários ligados à economia doméstica e de suporte ao setor exportador, cujos interesses estimularam a crescente intervenção estatal. As dificuldades hidrológicas, o trecho encachoeirado e a concorrência da navegação tradicional condicionaram o fracasso inicial dos empreendimentos e impulsionaram demandas por subsídios e obras públicas. O caso evidencia os limites dos projetos de modernização oitocentistas e constitui um momento formativo da relação de longo prazo entre o Estado brasileiro e o rio São Francisco.

Palavras-chave: rio São Francisco, navegação a vapor, modernização, transportes, império brasileiro.

Abstract

This article examines nineteenth-century attempts to introduce steam-powered navigation in the São Francisco River above the Paulo Afonso Waterfall between the 1830s and 1880s, focusing on interactions among local investors, provincial governments, the imperial state, and the fluvial environment. Drawing on classic scholarship and new primary sources, it shows that early initiatives were led by merchants and landowners linked to domestic and export-support economies, whose interests encouraged increasing state intervention. Environmental constraints, including hydrological seasonality, rapids, and competition from traditional river transport, limited effectiveness and prompted demands for public subsidies and infrastructure works. The case highlights the limits of nineteenth-century modernization projects and marks



<https://doi.org/10.28998/rchv17n33.2026.0002>

Artigo publicado sob a [Licença Creative Commons 4.0](#)

Submetido em: 23/01/2026

Aceito em: 01/06/2026

Publicado: 31/07/2026

a formative moment in the long-term relationship between the Brazilian state and the São Francisco River.

Keywords: *São Francisco River, steam navigation, modernization, transportation, Brazilian empire.*

Introdução

Nos anos 1940, o estado brasileiro desenhou um arranjo institucional que visava intervir em larga escala na bacia do rio São Francisco, utilizando suas águas como instrumento de modernização e desenvolvimento regional e nacional. Entre 1945 e 1950, foram estabelecidas a Companhia Hidrelétrica do São Francisco (Chesf), o dispositivo constitucional que reservou 1% da arrecadação de impostos federais para investimento na bacia por vinte anos, e a Comissão do Vale do São Francisco (CVSF), que publicou o primeiro plano de desenvolvimento regional para a bacia (CVSF, 1950).

Ao longo das décadas seguintes, esse arranjo institucional, resultado de um processo complexo e contínuo de transformações e interação entre o ambiente, e atores locais, nacionais e internacionais (Camelo Filho, 2008; Gandara, 2013; Hirschman, 1973; Martins, 2022, 2023; Minella, 2025; Nascimento, 2010; Paula, 2012; Simpson, 1999), transformou a bacia do São Francisco – o “rio da unidade nacional” – em umas das maiores fontes de energia hidroelétrica e agricultura irrigada do Brasil (ANA, 2015), ao custo de tensões sociais e ambientais relevantes (Becker; Nascimento, 2010; Bezerra *et al.*, 2019; CBHSF, 2015; De Jong *et al.*, 2018; Estrela, 2010; Ioris, 2001; Lee *et al.*, 2014; Silva, *et al.*, 2015). Com seu comportamento hidrológico parcialmente regulado por represas (Barreto *et al.*, 2019; Casazza; Vital, 2025; Santos *et al.*, 2012), o conjunto de intervenções estatais em larga escala ainda inclui o contencioso Projeto de Integração do Rio São Francisco, levado a cabo entre 2007 e 2022 (Ab’Sáber, 2006; Cappio, 2008; Castro, 2010; Domingues, 2016; Roman, 2017).

A história das intervenções do Estado brasileiro na bacia do São Francisco não começou nos anos 1940. A partir da década de 1830, as tentativas de introdução da navegação a vapor no São Francisco e os planos de construção de ferrovias ligando o rio a capitais provinciais, ou contornando seu trecho encachoeirado, foram paulatinamente aumentando a participação de governos provinciais e central na promoção de estudos, obras de navegabilidade e subsídios a empreendimentos privados de transporte a vapor.

Tendo isso em vista, este artigo discute as primeiras tentativas de introdução de navegação a vapor nos trechos baiano e mineiro do São Francisco e seus afluentes entre os anos 1830 e 1880. Para isso, revisita e sintetiza as tentativas narradas na obra de Machado (2002) e alguns dos relatórios provinciais utilizados pelo autor como fontes, e analisa novas fontes primárias que elucidam as motivações e conexões econômicas e sociais dos investidores iniciais. Na leitura das fontes, que incluem jornais locais, relatórios de técnicos e viajantes, e livros da época, o artigo enfatiza a interação entre fatores ambientais e socioeconômicos, como as dificuldades impostas pelo rio à navegação a vapor e a existência de um dinâmico “sistema econômico regional” marcado por meios de transporte tradicionais (Neves, 2011) cujos investidores, províncias e governo central buscaram substituir por meios modernos.

O artigo também mostra que, enquanto políticos e intelectuais do porte de José Bonifácio e Varnhagen já faziam importantes considerações sobre a posição estratégica do São Francisco (Luna, 2013; Brasil, 2008), foram os investidores e as províncias banhadas pelo rio que chamaram a ação do estado central para a região. Por sua vez, como será discutido a seguir, os investidores pioneiros das tentativas de navegação a vapor na bacia do São Francisco tinham interesses de negócios locais específicos e ligados fundamentalmente à economia doméstica ou de suporte ao setor exportador; e as dificuldades impostas pelo rio às suas tentativas foram fundamentais para o crescimento da participação do Estado em intervenções no São Francisco. As dificuldades encontradas resultavam em pedidos de apoio aos governos provinciais, que por sua vez levavam demandas ao governo central, criando um ciclo de intervenção que articulava os interesses de negócios de investidores locais, o ambiente do São Francisco, e os interesses de controle administrativo do vasto território interior por parte das províncias e do governo central. No entanto, como demonstra o artigo, as respostas do governo central aos pedidos de subsídio e envolvimento direto com a navegação a vapor no São Francisco foram limitadas quando comparadas a iniciativas diretamente ligadas aos setores exportadores.

Assim, o caso da introdução da navegação a vapor no “alto São Francisco”, entre as décadas de 1830 e 1880, elucida interações entre investidores privados locais, governos provinciais, governo central e o ambiente franciscano. Essas interações, por sua vez, articulam questões prementes do Brasil do século XIX, como a incorporação de tecnologias de transporte a vapor, as interações entre trabalho escravo e modernização capitalista, a relação entre as províncias e o governo central, e esforços estatais e privados de incorporação do interior à

economia em modernização (Andrade, 2020; Bethell, 2018; Kiddy, 2010; Pang, 1979; Topik, 1984; Costa, 2000a, b).

A navegação tradicional e o sistema econômico regional

A divisão fisiográfica atribuída à bacia do São Francisco inclui os trechos alto, da serra da Canastra até Pirapora, Minas Gerais; médio, de Pirapora a Sobradinho, Bahia; submédio, do Sobradinho a cachoeira de Paulo Afonso; e baixo, da cachoeira até a foz, marcando a divisa entre Sergipe e Alagoas. Parcialmente no semiárido brasileiro, a bacia do São Francisco é marcada por grande variação no volume de água, com o período de cheias entre novembro e abril, e um período seco bem definido no restante do ano. O regime de cheias e vazantes em área semiárida deu grande importância à agricultura sazonal nas férteis ilhas e planícies de aluvião deixadas pela baixa das águas, à pesca como fonte essencial de subsistência, a pecuária que se beneficiou do sal da terra e das plantas resistentes à seca, e aos cursos da água como vias de locomoção. No entanto, o trecho encachoeirado, que se estendia das proximidades de Juazeiro até Piranhas, Alagoas, com a imensa queda de 80 metros de Paulo Afonso no meio do caminho, criou duas seções distintas de locomoção separadas pelas cachoeiras (Ab'Sáber, 1999; Arraes, 2014; Brasil, 2006; Brooks *et al.*, 2013; Lee *et al.*, 2014; Simpson, 1999).

No período colonial e na maior parte do século XIX, todo o trecho acima da parte encachoeirada que tornava impossível a comunicação fluvial direta do interior ao litoral e ao Oceano Atlântico era conhecido como “alto” São Francisco. Segundo o historiador Zanoni Neves, no “alto” São Francisco do século XIX (compreendendo o que hoje é o alto, o médio e parte do submédio São Francisco), formou-se um “sistema econômico regional” dinâmico, movido por canoas, ajoujos e barcas que singravam as águas do “alto” São Francisco e seus principais afluentes, e tropas de mulas que por terra conectavam a região a diferentes pontos do império (Neves, 2011, p. 20).

O estudo de Zanoni Neves, combinado com trechos de relatos de viajantes do século XIX e início do XX, provê detalhes desse sistema econômico regional moldado pela interação entre os habitantes do vale do São Francisco e a geografia física da bacia, marcada pela sazonalidade hidrológica, o clima semiárido, e o trecho encachoeirado separando o “alto” e o “baixo” São Francisco. A navegação fluvial era marcada por canoas de origem indígena, ajoujos, que eram junções de duas ou três canoas em paralelo, e as barcas do São Francisco,

que se tornaram um grande motor do sistema econômico regional (Camara, 1888, p. 102; Camelo Filho, 2005; Gardner, 1846, p. 119; Nantes, [1706] 1979, p. 35; Neves, 2011, p. 184–186; Oliveira, 2016, p. 63).

As barcas foram introduzidas por proprietários de terras da região de Sento Sé e Pilão Arcado no final do século XVIII. Eram embarcações bem adaptadas às condições de navegação do “alto” São Francisco, com fundo chato, em geral feitas de madeiras obtidas nas florestas próximas a Januária, tendo em média 15 metros de comprimento e cinco de largura e capacidade de carga entre seis e 15 toneladas. Com proas e popas elevadas, a carga era concentrada no meio, que era muitas vezes coberto com couro ou folhas de carnaúba. Havia também uma cabine, em geral na popa, que no caso dos donos de barcas mais prósperos, em geral proprietários de terras ou mercadores baseados em vilas como Barra, Pilão Arcado e Juazeiro, tinha paredes de tábuas, portas, janelas de vidro, e redes e prateleiras no interior. Na proa, esculturas zoomórficas ou zoo-antropomórficas, as carrancas, protegiam a barca e sua tripulação dos perigos materiais e espirituais da navegação, de acordo o sistema de crenças local (Burton, 1869, p. 206–207; Halfeld, 1860, p. 1–3; Montenegro, 1875, p. 134; Neves, 2005, p. 184–186, 2011, pp. 85–100).

As tripulações, compostas de 6 a 12 remadores e um piloto, eram recrutadas entre os camponeses e pescadores indígenas e negros, que eram submetidos a turnos de 14 horas de trabalho pesado com remos e varas. Pilotos experientes geralmente conseguiam superar as rochas, corredeiras, bancos de areia, e toras flutuantes que desafiavam a navegação. Ainda assim, ocorriam encalhes e naufrágios, principalmente nas corredeiras de Sobradinho, rio acima de Juazeiro, com aproximadamente 12 quilômetros de extensão (Halfeld, 1860, p. 32; Montenegro, 1875, p. 216; Roberts, 1880, p. v; Sampaio, 1906, p. 31; Silva, [1847] 1936, p. 22).

Das salinas da região entre Juazeiro e Pilão Arcado, essencial para a pecuária do vale do São Francisco, as barcas movimentavam cargas de sal da terra rio acima para o oeste da Bahia e Minas Gerais. No sentido contrário, transportavam rapadura e alimentos de Minas Gerais para o interior de Bahia e Pernambuco (Araújo, 1872, p. 22; Casal, 1817, p. 391; Gardner, 1846, p. 417; Halfeld, 1860, p. 6–7; Roberts, 1880, p. 55). Zanon Neves aponta que esse serviço de transporte era essencial para atividades da região que geravam algum acúmulo de capital, como a pecuária, o comércio de sal, rapadura e cachaça, algodão, e o próprio negócio de construção de barcas (Neves, 2011, p. 131). A partir dos anos 1820, as províncias de Minas

Gerais e Bahia eventualmente pagavam em dinheiro aos donos de barcas pelo transporte de funcionários e forças de segurança no interior, transformando o serviço de frete para o governo em uma fonte de renda (Silva, [1847] 1936; Variedades, 1824).

Além disso, ao longo de suas rotas, as barcas do São Francisco articulavam o transporte de passageiros e uma rede de trocas por escambo essencial ao cotidiano ribeirinho. Donos de barcas e seus representantes embarcados trocavam rapadura, cachaça, couros, tecidos, ferramentas e eventualmente itens importados, pelo pequeno excedente agrícola e de pesca das comunidades ribeirinhas, articulando assim o abastecimento e a vida de todo o “alto” São Francisco (Neves, 2011, pp. 49–61). Relatos de viagens e notícias de jornais locais indicam o crescimento da frota de barcas, que passou de 51 embarcações nos anos 1840 para um número estimado de 200 a 300 barcas no final do século, (Araújo, 1872; Comunicado [...], 1862; Montenegro, 1875; Silva, [1847] 1936), aumento esse concomitante às tentativas de introdução da navegação a vapor.

O sistema econômico regional do “alto” São Francisco era conectado à costa por trilhas contornando o trecho encachoeirado entre Juazeiro e Piranhas, ou por rotas aos portos de Salvador e Rio de Janeiro. Em Juazeiro, importante entreposto do sistema econômico regional do “alto” São Francisco, mercadores mantinham um grande rebanho de mulas utilizadas para conectar a vila ribeirinha a Salvador e seu porto, em viagens de até 15 dias de duração. Da capital traziam grande variedade de itens, incluindo louça e têxteis importados da Inglaterra, que eram depois vendidas ou trocadas em Juazeiro e outras localidades ribeirinhas atendidas pelas barcas (Burton, 1869, pp. 371–372; Halfeld, 1860, p. 34; Sampaio, 1906, p. 37). Em Minas Gerais, o grande entreposto do “alto” São Francisco era Januária, que se conectava ao Rio de Janeiro pela rota via Montes Claros e Diamantina, assim, ligando o São Francisco aos comerciantes da capital do império e seu porto (Burton, 1869, p. 258; Halfeld, 1860, p. 10).

Investidores locais e seus frustrados sonhos a vapor

Nas províncias banhadas pelo São Francisco, autoridades expressavam imenso otimismo com a perspectiva da introdução, nesse “sistema econômico regional”, de vapores, que imaginavam ser capazes de carregar mais carga e mais passageiros, com maior velocidade do que as barcas tradicionais, a custo de investimentos mínimos (Minas Gerais, 1843). O rio os

provaria errados, o que desencadearia uma sequência de pedidos por apoio provincial e depois do governo central.

Negociantes de Minas Gerais com atividades econômicas na cadeia de suprimentos do setor de mineração foram os pioneiros das tentativas de introdução de navegação a vapor no “alto” São Francisco e seus afluentes. Em março de 1833, Guilherme Kopke, um mercador e engenheiro nascido em Portugal e formado na Universidade de Coimbra, tentou formar uma companhia de navegação no rio das Velhas, um dos principais tributários do São Francisco (Brasil, [1843] 1883, p. 656), obtendo do império um monopólio de dez anos para navegação a vapor no Velhas e no “alto” São Francisco (Brasil, 1833, p. 159–160).

Natural de Hamburgo, a família Kopke estabeleceu-se em Portugal no início do século XIX, mas em 1829 migrou para o Brasil devido à Guerra Civil Portuguesa (1828-1834). Em Sabará, cidade às margens do rio das Velhas, os Kopke administravam um armazém e se tornaram parte de uma rede local de negociantes e mercadores que focavam suas atividades no suprimento das vilas formadas na região desde o início da mineração de ouro e diamantes no final do século XVII (Avisos, 1833; Necrologio, 1845; Publicações [...], 1845).

Nas justificativas para a tentativa de introdução da navegação a vapor no rio das Velhas, Guilherme Kopke articulou as necessidades dos negócios da família, as atividades locais de mineração, as dificuldades de transporte para o abastecimento das vilas e cidades mineiras, e mudanças nos padrões do trabalho escravo. Para Kopke, melhorar o abastecimento de Sabará era essencial para a economia local em um momento de ressurgimento da mineração, que desde os anos 1820 vinha recebendo investimento direto de companhias inglesas. O abastecimento de Sabará era prejudicado por trajetos em terrenos acidentados e lamacentos entre os campos agrícolas das planícies aluviais ao longo do rio das Velhas e a sede da vila, causando escassez e alta de preços. O transporte fluvial pelo rio das Velhas, navegado apenas por canoas e ajoujos, também trazia dificuldades, pois a diminuição no número de escravos disponíveis para navegar canoas e ajoujos, muitos deles desviados para a atividade mineradora, aumentara significativamente o preço cobrado por trabalhadores livres para realizar o transporte fluvial (Rio 1833).

Kopke planejou instalar um motor a vapor importando da Inglaterra em um barco construído localmente. Enquanto buscava obter o motor, Kopke testou a navegação do barco rio acima, de Lagoa Santa até Sabará, utilizando a mão de obra de remadores, como nas barcas tradicionais. Apesar de relatar dificuldades significativas de navegação no rio das Velhas,

incluindo encalhes em partes assoreadas pela atividade mineradora, corredeiras que demandavam a retirada e posterior reembarque de toda a carga, e os efeitos debilitantes da malária na tripulação, Kopke insistiu que os lucros da navegação a vapor seriam “certos” (Brasil, 1834, p. 29; Sabará, 1834; Exploração, 1836).

A imprensa de Sabará celebrou a chegada de Kopke à vila ao final de sua viagem de teste, em dezembro de 1833, e convocou investidores locais a se juntarem à empreitada da introdução da navegação a vapor, que os traria “benefícios incalculáveis” (Sabará, 1833, p. 2). Notícias dos planos de Kopke chegaram a jornais do Rio de Janeiro e Recife, que enfatizaram o papel da navegação na bacia do São Francisco em conectar Minas Gerais às províncias ao norte e fomentar o sistema econômico regional e seu comércio de milho, feijão, couro, peixe e carne seca. No entanto, o empreendimento de Kopke não conseguiu atrair investidores e autoridades imperiais lamentaram a falta de capital privado e de “espírito de associação” (Minas, 1834; Navegação, 1834).

Porém, já 1835, a concessão de monopólio de navegação no rio das Velhas foi assumida por um novo investidor, José Peixoto de Souza, um dos mais importantes mercadores do município de Ouro Preto (Brasil, 1835). Assim como Kopke, as atividades de Peixoto estavam ligadas à economia doméstica de suporte ao setor exportador minerador de Minas Gerais (Andrade, 2020). O bem conectado Peixoto atuava como intermediário entre as companhias de mineração inglesas e a comunidade mercantil local, inclusive no comércio de trabalhadores escravizados entre as partes e na atividade de recaptura e devolução de fugidos às minas da região (Annuncios, 1836).

Com o apoio das suas conexões na comunidade de negociantes ingleses em Minas Gerais, José Peixoto de Souza procurou, sem sucesso, atrair investidores em Londres, Manchester e Liverpool (Brasil, [1835] 1887, p. 381). Um ilustre hóspede de Peixoto, o médico e botânico escocês George Gardner, ponderou sobre as causas do insucesso (Gardner, 1846, p. 510). Segundo ele, dificilmente capitalistas brasileiros ou britânicos investiriam no São Francisco e seus afluentes porque a vasta bacia que se estende pelo interior, em paralelo à costa, tem o seu acesso ao Oceano Atlântico interrompido pelo trecho encachoeirado. Além disso, segundo Gardner, à exceção de partes do São Francisco em Minas Gerais, a maior parte do trajeto da bacia era de “natureza deserta”, esparsamente povoada e, portanto, carente de produções lucrativas que justificassem o investimento em navegação a vapor (Gardner, 1846, p. 138–139).

De fato, enquanto o “alto” São Francisco e seus afluentes permaneceram não atrativos para grandes investidores, apesar dos esforços iniciais de Kopke e Peixoto, rios que ofereciam – ao menos em tese – uma rota fluvial direta entre o Oceano Atlântico e alguma área de interesse econômico no interior recebiam investimentos privados e suporte estatal significativo. Em 1836, o governo do império concedeu a uma companhia britânica 40 anos de navegação exclusiva no rio Doce, que flui do leste de Minas Gerais para o oceano. O vultuoso acordo incluía a concessão de terras públicas, a renúncia de impostos e tarifas, e autorizava a companhia a cobrar pedágio pelo uso de qualquer infraestrutura por ela construída na região (Bieber, 2016).

Ainda em 1839, José Peixoto de Souza e Saldanha Marinho, político mineiro em ascensão que viria a se tornar um grande advogado da navegação a vapor no São Francisco, insistiram para que o governo central concedesse ao seu projeto no rio das Velhas estímulos equivalentes àqueles concedidos à companhia britânica operando no vale do rio Doce (Navegação, 1839; Assembleia, 1839). Sem investidores, e enfrentando dificuldades técnicas para planejar as melhorias de navegabilidade necessárias, o projeto de José Peixoto de Souza foi encerrado quando da sua morte, em meados dos anos 1840 (Extracto, 1854).

Nessa época, na Bahia, outro sonho a vapor tomava forma. Estudos para a construção de uma ferrovia conectando Juazeiro e Salvador, substituindo a rota da tropa de mulas, começaram em 1846. Uma associação de proprietários de terras e escravos, a Junta da Lavoura, promoveu o início da construção e obteve subsídios provinciais. A associação argumentava que a ferrovia reduziria o tempo de viagem de 15 dias para menos de 24 horas, aumentando o valor das terras, impulsionando a agricultura ao longo da rota, e melhorando o abastecimento da capital da província. O tráfego de mercadorias do São Francisco seria ainda mais direcionado para a capital baiana, e a ferrovia serviria como a conexão moderna entre o “alto” São Francisco e o Atlântico. A associação também se propunha a introduzir a navegação a vapor no “alto” São Francisco a partir de Juazeiro, conectando assim a Bahia a Minas Gerais com transporte a vapor (Brasil, 1848, p. 40; Przewodowski, 1848). Diante das dificuldades da construção da linha férrea por uma grande distância, em terreno acidentado e relativamente pouco habitado, a Junta da Lavoura e a província logo requisitaram subsídios do império para tornar o empreendimento mais atrativo para investidores estrangeiros de maior capacidade, sem sucesso naquele momento (Bahia, 1853, pp. 61–63).

Em contraste, poucos anos depois foi a vez de o rio Amazonas receber investimentos e subsídios estatais. Em 1852, o Império concedeu 30 anos de direitos exclusivos de navegação a vapor, subsídios anuais, e a doação de terras públicas para a construção de 60 colônias ao longo do rio ao então mais proeminente capitalista brasileiro, Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá (Gregório, 2010).

O fato de o Doce e o Amazonas serem rios que grandes investidores nacionais e internacionais e o Estado brasileiro esperavam poder facilitar o transporte de commodities específicas do interior para os portos da costa para exportação ajuda a explicar a maior atenção dada a esses rios se comparados com o São Francisco dos anos 1830 e 1840. O otimismo inicial, com a suposta boa navegabilidade do rio Doce, ainda que mais tarde tenha se provado desinformado, sugeria que o rio poderia se tornar uma rota direta do distrito de mineração de Minas Gerais aos portos de Vitória e do Rio de Janeiro, facilitando a exportação de minérios e a importação de equipamento de mineração (Bethell, 2018; Bieber, 2016). Quanto ao rio Amazonas, sua navegação relativamente fácil e sem necessidade de vultuosos trabalhos de navegabilidade, desde as profundezas da floresta amazônica e suas áreas de extração de látex até o porto de Belém, atraiu grandes investidores e o envolvimento direto do governo do Império (Brito, 2018, p. 95–101; Caldeira, 1995, p. 251–261).

O São Francisco, por outro lado, não provia uma conexão direta entre o interior e o oceano, e a ferrovia de Salvador a Juazeiro não passava de um sonho distante. O vale do São Francisco tampouco correspondia à expectativa de produção em curto ou médio prazo e, em larga escala, de recursos exportáveis tais como a borracha da Amazônia ou os minérios do vale do rio Doce. Além disso, os investidores do rio das Velhas e “alto” São Francisco dos anos 1830 e 1840 eram empreendedores locais, com laços na economia doméstica e nas atividades de suporte à economia de exportação, ainda que ligados a redes de negócios estrangeiros e integrados em redes de modernização – Kopke formado em engenharia em Portugal, e Peixoto em contato próximo com companhias de mineração britânicas que empregavam máquinas a vapor em suas atividades. Ainda assim, faltavam-lhes capital, tecnologia e conexões políticas para obtenção de maior apoio dos governos provinciais e, principalmente, do central.

Interesses provinciais e a expedição Halfeld

Apesar do fracasso de Kopke e Peixoto, ao final dos anos 1840, considerações intelectuais e estratégicas sobre o São Francisco, a expansão do apoio imperial a iniciativas de transporte a vapor em geral, e o interesse de elites locais e governos provinciais que conseguiram ter suas demandas parcialmente atendidas pelo império trouxeram novos desdobramentos para o São Francisco (Kiddy, 2013).

Em 1849, o historiador Francisco Adolfo de Varnhagen, no contexto da produção intelectual do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB), que procurava construir uma identidade nacional oficial (Cezar, 2007), destacava o alto São Francisco mineiro como um local estratégico para a construção de uma nova capital. Ele considerava que a região era a que “melhor comunica para toda a costa do Brasil, estando quase a igual distância do Rio [de Janeiro] e da Bahia”. Daquela região central, os rios, como “veias e artérias da nação”, tornados navegáveis e conectados entre si e a outras partes do território por ferrovias, cumpririam um papel de manutenção da unidade territorial brasileira (Varnhagen, [1849] 2016, p. 127–128).

A fragilidade da integridade territorial brasileira e a ameaça de instabilidade política e social, questionando a ordem monárquica e o regime escravista que marcaram o Primeiro Reinado e a Regência, fez com que o Segundo Reinado (1840-1889) buscasse conectar o território com infraestrutura de transporte e atendimento às demandas específicas das elites provinciais (Fausto, 2010, p. 161–186; Schwarcz; Starling, 2015, p. 243–266). As elites provinciais, por sua vez, caminharam para uma relativa convergência pragmática entre liberais e conservadores com o objetivo de obter suporte do império para seus projetos (Bieber, 2000, p. 83–87; Needell, 2009, p. 35–36).

O aumento de capital disponível, a partir do crescimento das exportações de café e da proibição do tráfico transatlântico em 1850, que liberou parte do capital antes reservado para a renovação da mão de obra escrava, foi em parte investido em ferrovias, linhas telegráficas, portos, navegação, melhorias urbanas, educação e subsídios às empresas privadas e provinciais (Schwarcz; Starling, 2015, p. 274–275). A intenção de modernizar o império pela construção de infraestrutura e incorporação de tecnologia se alastrou pela elite brasileira. Plantadores de açúcar da Bahia e Pernambuco e cafeicultores do vale do Paraíba no Rio de Janeiro buscaram suporte governamental para importar motores a vapor e outros equipamentos para modernizar engenhos e construir ferrovias das zonas cafeeiras para o porto do Rio de Janeiro e mais tarde Santos (Pang, 1979; Costa, 2000a). Para as elites intelectuais, políticas, e econômicas abria-se a perspectiva de expandir as redes de infraestrutura e tecnologia para o interior brasileiro, cuja

vastidão territorial e riquezas naturais garantiriam ao país um futuro de *grandeza* (Kiddy, 2013, p. 12). De fato, preservar a integridade territorial e difundir uma identidade nacional por redes de infraestrutura se tornaria um dos principais objetivos do estado brasileiro de meados do império e além, por toda a história republicana (Diacon, 2004; Wolfe, 2010).

Nesse contexto de necessidade de controle territorial, expansão econômica e ideologia modernizadora, subsídios do estado central à construção e à operação de ferrovias e à navegação a vapor cresceram significativamente nos anos 1850. Para incentivar a construção de ferrovias, o Império abriu a possibilidade de oferta de garantia de retorno de 5% do capital investido e concessão de terras nas margens das linhas férreas (Marinho, 2015; Nagamini, 1994). A Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor, estabelecida em 1837 para conectar a corte às capitais das províncias costeiras, recebeu vultuosos subsídios. Companhias de navegação a vapor das províncias também cresceram, e, em 1862, ao menos nove delas recebiam subsídios do governo central (Brasil, 1862; El-Kareh, 2012; Sampaio, 2006, p. 36–41).

A expansão dos subsídios do governo imperial para linhas de navegação e ferrovias em outras regiões indicou às elites e governos das províncias banhadas pelo “alto” São Francisco que a crescente arrecadação do império poderia financiar também estudos, obras de navegabilidade e subsídios à navegação a vapor na região. A obtenção desse suporte, no entanto, seria um processo longo e tortuoso. Entre o final dos anos 1840 e início da década de 1870, políticos da Bahia e de Minas Gerais argumentavam que era inaceitável que o “alto” São Francisco, uma rota entendida como estratégica para as duas províncias por facilitar a movimentação pelo interior, ainda não tivesse recebido o mesmo nível de suporte dado às várias companhias de navegação em operação no Brasil (Minas Gerais, 1850, p. 18-19; 1867, p. 14–15; Montenegro, 1875, p. 161).

Para a presidência de Minas Gerais, uma vez bem-sucedida a navegação a vapor, “as margens desse rio hão de florescer extraordinariamente, e esta ação de prosperidade há de sentir-se a muitas léguas pelo interior” (Minas Gerais, 1843, p. 39). Similarmente, na Bahia, autoridades afirmavam que, estabelecido o esquema da ferrovia de Salvador a Juazeiro e o serviço de navegação a vapor regular no “alto” São Francisco, “brilhante seria o futuro da província, e felizes as populações que nas extensas e férteis margens do S. Francisco habitam, as quais deverão ter um progresso rápido e incalculável” (Bahia, 1849, p. 35).

Para além das expectativas de crescimento econômico que viria de meios de transporte modernos e supostamente mais rápidos, os governos provinciais viam na navegação a vapor um

meio de aumentar o controle do território, expandindo o alcance da administração e das forças de segurança. Autoridades da Bahia e de Minas Gerais expressavam preocupação com a dependência que as forças públicas das províncias tinham das barcas e de seus donos para o transporte até zonas do interior (Bahia, 1849, p. 49; Minas Gerais, 1851, p. 7). Ao longo do século XIX, a questão do transporte de forças públicas para manutenção da ordem se tornava ainda mais relevante dados os conflitos armados entre famílias donas de terras, tais como a guerra entre os França Antunes e os Guerreiros em Pilão Arcado e Sento Sé entre 1842 e 1848 (Araújo, 2009; Kiddy, 2013). Além disso, autoridades judiciais reclamavam que o vasto interior do São Francisco e sua rede de afluentes facilitava a fuga de supostos criminosos, que podiam simplesmente “cortar a corda de uma piroga, embarcar e desaparecer” (Assemblea, 1860, p. 1). Já proprietários de terra se ressentiam da falta de controle nas áreas de sertão do “alto” São Francisco, onde se formavam quilombos. Nas vilas ribeirinhas, proprietários distribuíam anúncios de escravos fugidos, indicando pontos de entrega e recompensas para quem os recapturasse (Atenção, 1860; Barra, 1877; Escravo, 1878; Escravos, 1872).

Diante das tentativas dos investidores, desde Kopke e do interesse de províncias tão importantes do império como Minas Gerais e Bahia, de considerações sobre a posição estratégica do São Francisco, como as de Varnhagen, e do interesse das elites imperiais por modernização e controle territorial, o governo central encomendou uma missão de estudos sobre o São Francisco. Entre 1852 e 1854, uma expedição liderada pelo engenheiro alemão radicado em Minas Gerais Heinrich Wilhelm Ferdinand Halfeld navegou e estudou o rio São Francisco com o objetivo de avaliar as condições de navegabilidade, indicar os trabalhos necessários para a introdução da navegação a vapor e descrever as atividades econômicas ribeirinhas (Halfeld, 1860).

Carregando equipamentos para medição do fluxo de água, altura das margens, profundidade do canal, temperatura, posição, declividade e outras características físicas do rio, a expedição partiu de Pirapora, Minas Gerais, com uma barca – a *Princesa do Rio* –, um par de ajoujos e uma tripulação composta de um piloto, um grupo de remeiros livres e escravos. Dificuldades de navegação ocorreram. Em Barra, o vento empurrou as embarcações contra rochas, causando o naufrágio de um dos ajoujos. Nas corredeiras de Sobradinho, um trecho notadamente crítico, Halfeld contratou um experiente piloto local e conseguiu navegar rio abaixo com sucesso. Testando a passagem rio acima pelo Sobradinho, as dificuldades ficaram mais evidentes. A carga da barca teve que ser removida e carregada por terra, enquanto a proa

da barca foi amarrada com cordas e puxada rio acima por vinte remeiros e escravos caminhando na margem. O processo era demorado e arriscado, conforme o próprio Halfeld testemunhou quando uma das cordas amarrada na barca arrebentou, e um choque fatal contra as rochas só foi evitado pela reação rápida e habilidosa dos experientes remeiros e do piloto (Halfeld, 1860, p. 24–32).

O relatório de Halfeld, publicado em 1860, confirmou, com frustração, que o trecho encachoeirado rio abaixo de Juazeiro até Piranhas, no baixo São Francisco, continha desníveis insuperáveis, particularmente as cachoeiras de Itaparica e Paulo Afonso, tornando inviável economicamente qualquer trabalho de navegabilidade visando abrir a conexão do “alto” São Francisco com o Atlântico. No entanto, Halfeld indicou que obras de remoção de rochas, aprofundamento de canal e melhorias nos atracadouros das vilas e cidades entre Pirapora e Juazeiro tornaria a maior parte do “alto” São Francisco navegável para vapores modernos. As corredeiras do Sobradinho eram o trecho crítico, onde a maior parte dos melhoramentos deveria ser realizada (Halfeld, 1860, p. 56).

Os custos, porém, seriam elevados. Halfeld estimou as obras de navegabilidade em 606:324\$000, o que equivaleria a 10% de todas as despesas da Secretaria de Estados dos Negócios do Império em 1855. Além disso, Halfeld apontou que seriam necessários recursos adicionais para construção de portos, manutenção de uma polícia fluvial, instalação e manutenção de sinalizações de navegação e trabalhos de manejo de florestas para o suprimento de lenha para os motores a vapor (Halfeld, 1860, p. 56–57; Carreira, 1883, p. 33).

Expedições subsequentes procuraram esclarecer como a navegação a vapor poderia ser estendida mais ao sul da cachoeira de Pirapora, até um ponto para onde pudesse ser estendida a Estrada de Ferro Pedro II, ligando Minas Gerais ao Rio de Janeiro. Estudos dos franceses Martiniere, engenheiro contratado pela província de Minas Gerais em 1855, e do botânico, astrônomo e explorador Emmanuel Liai, contratado pelo Império em 1862, indicaram obras de navegabilidade no rio das Velhas como melhor alternativa para estender a navegação na bacia do alto São Francisco mineiro (Martiniere, 1855; Liai, 1863).

Os estudos de Halfeld, Martiniere e Liai, comissionados a partir do interesse de investidores, das autoridades provinciais e do império aumentaram significativamente a compreensão sobre as dificuldades e os trabalhos necessários para a introdução da navegação a vapor na bacia do “alto” São Francisco. No entanto, eles não resultaram imediatamente na execução de trabalhos de navegabilidade ou na consolidação de um interesse prioritário por

parte do Império nos trabalhos do São Francisco. Caberia ainda a investidores locais e às províncias uma nova rodada de impulso à navegação a vapor, agora informada pelos estudos realizados.

Minas Gerais e o vapor *Saldanha Marinho*

A partir dos relatórios de Martiniere e Liais, o governo da província de Minas Gerais procurou iniciar a navegação a vapor no rio das Velhas. Saldanha Marinho, presidente da província entre 1865 e 1867, argumentava que este era apenas um primeiro passo para que no futuro a linha de navegação alcançasse as províncias da Bahia, Pernambuco, Alagoas e Sergipe, facilitando as exportações de Minas Gerais. Segundo ele, a navegação a vapor traria “desenvolvimento comercial e industrial” e “considerável aumento da riqueza pública”, além de facilitar o transporte de oficiais do governo e forças de segurança pelo interior da província (Minas Gerais, 1867, p. 66–67).

Em 1866, o governo da província de Minas Gerais assinou um contrato com o proprietário de terras e escravos Henrique Dumont para a execução dos trabalhos de navegabilidade indicados por Liais e início do serviço de navegação a vapor no rio das Velhas. Henrique Dumont, que mais tarde viria a ser pai do engenheiro e aeronauta de Santos Dumont, era um engenheiro civil formado na Escola Central de Paris que tinha adquirido a Fazenda Jaguará, às margens do rio das Velhas, em meados do século XIX. Assim como nos casos de Kopke e Peixoto, Henrique Dumont tinha interesses econômicos locais diretamente ligados à melhoria dos transportes na região. Uma de suas principais atividades era a extração e venda de madeira de sua propriedade para companhias mineradoras inglesas instaladas na região. Anos antes de assinar o contrato com o governo da província de Minas Gerais, Henrique Dumont havia estudado o comportamento hidrológico do rio das Velhas e executado pequenos trabalhos de navegabilidade, removendo rochas de pontos críticos. Ele já operava uma barca de pequeno calado com quatorze remadores, provavelmente trabalhadores escravizados. Dumont havia considerado a instalação de um motor a vapor na barca, mas desistira devido às dificuldades de importação, transporte do porto do Rio de Janeiro até Minas Gerais, e falta de mecânico para montar e manter o motor localmente. De acordo com Dumont, quando obteve o contrato com a província, seus esforços anteriores para melhorar a navegabilidade do rio das Velhas já havia liberado 100 quilômetros de navegação entre a Fazenda Jaguará e André Gomes, próximo à Sabará (Minas Gerais, 1867, Anexo IV, p. 1).

O contrato entre a província de Minas Gerais e Henrique Dumont determinava que o engenheiro deveria obter um barco e executar os trabalhos de navegabilidade indicados por Liai, ambos aos custos da província. Pelo contrato, Dumont tinha o prazo de dois anos para estabelecer o transporte regular de cargas e passageiros no rio das Velhas até a sua confluência com o São Francisco (Minas Gerais, 1867, Anexo VI, p. 1; Machado, 2002, p. 98-99). O primeiro passo foi dado com a obtenção de um barco a vapor fabricado na Europa, possivelmente em Bordeaux, França, de onde o barco foi transportado desmontado até o porto do Rio de Janeiro (Hartt, 1870, p. 293). O barco, com casco em ferro, 28 metros de comprimento e 4 metros de largura, motor a vapor de cilindro único capaz de gerar 30 cavalos-vapor, e rodas de pás laterais, foi remontado em Sabará. Assim, ainda em 1867, um passo importante da empreitada havia sido concluído (Minas Gerais, 1869, Anexo E, p. 19-25).

No entanto, diante de dificuldades técnicas, financeiras e ambientais, o sonho da navegação a vapor na bacia do “alto” São Francisco mineiro arrefeceu em poucos anos. De acordo com o relato de Modesto Faria Bello, engenheiro da província que fiscalizou o trabalho de Henrique Dumont, a viagem de teste de ida e volta entre Sabará e Jaguará, distantes aproximadamente 110 quilômetros pelo rio, foi pouco auspiciosa. Rio abaixo, a embarcação tripulada por seis homens encalhou quatro vezes, teve uma das rodas de pás danificadas por colisão com uma pedra, e um problema no motor devido à entrada de areia do fundo do rio no mecanismo. O trajeto demorou 12 horas, mais de três das quais perdidas com conserto do motor e da roda de pás, desencalhe do barco e coleta de mais lenha para abastecimento da caldeira. Em Jaguará, o pároco local abençoou a embarcação e a batizou *Conselheiro Saldanha*, nome que mais tarde seria alterado para *Saldanha Marinho*. A viagem de volta, rio acima, levou 16 horas, também marcadas por problemas de encalhe e longas paradas para reparos e coleta de lenha (Machado, 2002, p. 99–102; Minas Gerais, 1869, Anexo E).

O engenheiro da província observou que naquelas condições uma linha regular de transporte de cargas e passageiros no rio das Velhas não seria economicamente viável devido a encalhes frequentes durante o período seco, danos ao barco por choques com pedras e com o leito do rio, e a queima de aproximadamente quatro toneladas de lenha por viagem. Ele concluiu que as obras de navegabilidade executadas por Dumont, antes do contrato com a província, podem ter sido suficientes para a operação da sua barca, mas eram insuficientes para fazer com que a navegação a vapor fosse viável no afluente do São Francisco. Assim, Dumont deveria

executar com urgência os trabalhos de navegabilidade indicados por Liaís em 1863 (Minas Gerais, 1869, Anexo E).

A relação entre autoridades provinciais e Henrique Dumont logo se complicou. Membros da assembleia provincial acusaram Dumont de promover informações enganosas sobre a extensão e efetividade dos trabalhos de navegabilidade que ele havia realizado no rio das Velhas antes do contrato e de comprar um barco inadequado ao rio às custas da província. Saldanha Marinho também foi criticado pelos deputados provinciais, que o acusaram de agir com incompetência e de ludibriar o público com promessas de navegação fácil (Assemblea, 1867).

Em 1869, diante das dificuldades impostas pelas condições de navegabilidade do rio das Velhas e o alto custo das obras necessárias ao seu melhoramento, a província de Minas Gerais passou a defender que também aquele rio, e não somente o curso principal do São Francisco, deveria receber investimento do governo imperial. A província rescindiu o contrato com Henrique Dumont e considerou que seria necessário o envolvimento do governo central em obras de canalização e subsídios a companhias locais de navegação (Extracto, 1869; Minas Gerais, 1869, p. 36; 1870, p. 19).

Em resposta, em 1871, o império enviou o oficial da Marinha Francisco Manoel Alvares de Araújo até Guaicuí, na confluência do Velhas com o São Francisco, onde a província havia abandonado o *Saldanha Marinho* no período chuvoso do ano anterior. Araújo deveria navegar no curso principal do São Francisco de Guaicuí até Juazeiro para revisar dados coletados por Halfeld na década de 1850 e avaliar a performance do *Saldanha Marinho* naquela rota, mais extensa e menos populosa, porém de navegabilidade mais viável que o rio das Velhas. Além disso, o oficial da Marinha deveria coletar informações sobre locais favoráveis a colonização, valor da terra, qualidade do solo, modos de irrigação e os efeitos da seca. Navegando na estação chuvosa, Francisco Manoel Alvares de Araújo chegou em Juazeiro em dezembro de 1871 e retornou a Guaicuí em maio de 1872, completando a primeira viagem de um barco a vapor entre Minas Gerais e Bahia pelo “alto” São Francisco (Araújo, 1872; Brasil, 1871, Apenso L).

Apesar da primeira viagem em 1872, somente em 1878 houve novo progresso, ainda que efêmero, no caso do *Saldanha Marinho*. Naquele ano, dois investidores locais obtiveram contrato com a província de Minas Gerais para uso da embarcação e subsídios para realização de seis viagens completas por ano entre Guaicuí e as corredeiras de Sobradinho. No entanto, o empreendimento sofreu com problemas de navegabilidade, principalmente no período seco,

dificuldades de manutenção do motor a vapor e desafios financeiros, realizando apenas duas viagens em três anos. Pelo restante da década de 1880, o *Saldanha Marinho* permaneceu em estado de semiabandono na confluência do São Francisco com o rio das Velhas, à espera de investidores interessados em acordos para navegação a vapor regular no São Francisco. É importante notar que o ponto de partida em Guaicuí, na confluência do Velhas, indica que, após as dificuldades encontradas naquele afluente do São Francisco, ele não era mais considerado viável para navegação a vapor. Além disso, já se planejava a extensão da Estrada de Ferro Pedro II até Pirapora, no São Francisco, diminuindo a importância do rio das Velhas no esquema de transporte de Minas Gerais (Minas Gerais, 1881, 1888).

Bahia e o vapor *Presidente Dantas*

Nos anos 1860 e 1870, a província da Bahia realizou seus próprios esforços para introduzir a navegação a vapor no “alto” São Francisco. A província já contava com relevantes indústrias e serviços de navegação a vapor que conectavam a capital às vilas do entorno da Baía de Todos os Santos, às áreas de produção de cacau de Ilhéus e às capitais de províncias vizinhas (Sampaio, 2006, p. 60–65). Entre 1867 e 1872, a Companhia Bahiana de Navegação, de capital britânico, estabeleceu e operou um serviço regular de navegação a vapor entre Salvador e Piranhas e Penedo, na margem alagoana do baixo São Francisco (Sampaio, 2006, p. 207–215).

Ainda assim, com a perspectiva da continuidade da construção da ferrovia ligando Salvador a Juazeiro, de onde a navegação a vapor pelo “alto” São Francisco conectaria o oeste baiano e poderia se estender até Minas Gerais, o interesse em introduzir vapores naquele trecho do rio cresceu na Bahia dos anos 1860. Na época, ainda que a exploração de Halfeld já tivesse listado algumas das dificuldades de navegação no “alto” São Francisco, particularmente em Sobradinho, autoridades baianas acreditavam que o trecho do rio entre Juazeiro e Minas Gerais era um canal de navegação fácil e não requeria “grandes gastos” para ter introduzido a navegação a vapor (Bahia, 1861a, p. 77).

Além disso, entre os políticos baianos, as expectativas relativas a essa rede de transporte moderna eram marcadas por uma tensão no entendimento sobre o São Francisco ora como uma região de imensas riquezas, ora como área profundamente carente de qualquer tipo de recurso. Para alguns, esse sistema de transporte a vapor iria abrir uma “era nova para esta rica porção do Império; que extraordinária é a riqueza que por lá existe, sem que ninguém a aproveite pelas

dificuldades do transporte” (Bahia, 1861b, p. 40). Para outros, como o presidente da província Manuel Pinto de Souza Dantas, o vale do São Francisco não deveria permanecer “entregue somente aos seus próprios recursos”, e a navegação a vapor seria “o primeiro passo dado para o movimento progressivo e civilizador daquelas paragens”. Segundo ele, a introdução da navegação a vapor no “alto” São Francisco representava o pagamento de uma “grande dívida, em que nos achamos para com aqueles povos, sequestrados, por assim dizer, dos benefícios, que só começarão a fruir depois que raiar para eles essa nova era assinalada pela navegação a vapor” (Bahia, 1866, p. 42–43). De qualquer maneira, seja para transportar riquezas existentes ou em potencial, seja para levar a civilização ao interior atrasado, a solução era a introdução da ferrovia e da linha de navegação.

Similarmente ao que ocorria em Minas Gerais, o governo da província da Bahia se associou a um investidor local, o coronel Justino Nunes de Sento Sé, membro da Junta da Lavoura, e um dos mais ativos proponentes da construção da ferrovia a Juazeiro. Natural de Sento Sé, às margens do médio São Francisco baiano, a família de Justino Nunes tinha acumulado terras em associação com os descendentes de Garcia D’Ávila e exercia significativa influência política no município e áreas vizinhas. A família passou a atuar também na capital da Bahia, quando Justino Nunes assumiu uma cadeira no Conselho de Província, em 1829 e obteve um posto de comando na Guarda Nacional logo após a sua criação nos anos 1830. Na década de 1840, Justino Nunes de Sento Sé estava também no ramo açucareiro, com engenhos e mão de obra escrava em fazendas no recôncavo baiano e nas proximidades da capital, e participou de uma comissão provincial formada para modernizar a produção de açúcar na região (Annuncios, 1844; Avisos, 1844; Bahia, 1829; Bahia, 1857, p. 126; Parte [...], 1837; Pimenta, 1872, p. 98–100; Proclamação, 1831; Redacção, 1847; Representação, 1854).

O caso do coronel Justino Nunes de Sento Sé exemplifica a chegada dos interesses de elites do interior baiano a Salvador, conforme discutido por Kiddy (2013, p. 10). Sua posição proeminente como um rico, bem-informado, e respeitável membro da sociedade baiana facilitou sua associação com o governo provincial. Além disso, assim como no caso das tentativas de introdução da navegação a vapor ocorrendo no São Francisco mineiro, a empreitada de Justino Nunes respondia aos interesses da sua família e de seus associados, bem como ao interesse da província da Bahia em aumentar e direcionar para Salvador a produção do São Francisco e expandir a capacidade de controle administrativo e judiciário.

Em 1866, a província da Bahia autorizou Justino Nunes a contatar em Niterói o estaleiro Ponta d'Areia, do Barão de Mauá, para encomendar e fiscalizar a construção de um barco a vapor a ser pago pela província. A construção do barco e o transporte até a Baía de Todos os Santos, em 1867, parece ter acontecido sem intercorrências. A partir de Salvador, o barco desmontado foi transportado por trem até Alagoinhas, estação final da ferrovia, então assumida por investidores ingleses e chamada *Bahia and San Francisco Railway*, que somente em 1896 alcançaria Juazeiro. De Alagoinhas, o transporte se arrastaria por terreno acidentado, pouco habitado e sem estradas carroçáveis (Bahia, 1868, p. 40–41). Diante das dificuldades e possíveis conflitos políticos que Justino Nunes reportou ao famoso escritor, viajante, diplomata e espião britânico Richard Burton, o coronel de Sento Sé acabou desistindo da empreitada (Burton, 1869, p. 375).

A embarcação desmontada só chegou em Juazeiro em 1869, após o governo da província conseguir outros responsáveis pela conclusão do traslado. No entanto, ao longo do caminho, muitas peças do barco foram perdidas, roubadas ou deterioradas (Brasil, 1870, p. 77). O restante ficou armazenado em Juazeiro por quase dois anos esperando a reposição ou conserto das peças e a chegada de um oficial da Marinha, o engenheiro Emilio Augusto Alvim, acompanhado de trabalhadores do Arsenal da Marinha em Salvador, para montagem do barco. Enquanto isso, autoridades baianas lamentavam o fato de que a província de Minas Gerais lançara o *Saldanha Marinho* antes do vapor baiano. Finalmente, a embarcação baiana, batizada *Presidente Dantas*, foi lançada ao rio em 1871, na data simbólica de dois de julho (Brasil, 1872, p. 66–67).

O próximo obstáculo diante dos esforços provinciais para introdução da navegação a vapor no “alto” São Francisco era o de encontrar um concessionário capaz e interessado na operação da linha de navegação. Os dois primeiros candidatos, um militar local e a Companhia de Navegação do Jequitinhonha, eventualmente, também desistiram de assumir as operações, argumentando que a empresa necessitaria de maior suporte na forma de subsídios e obras de navegabilidade significativas no trecho das corredeiras do Sobradinho. A partir da falta de interessados com capacidade e capital suficiente para dar início à navegação a vapor, o governo provincial logo percebeu que subsídios do governo central, mais estudos e execução de obras de navegabilidade seriam necessários (Bahia, 1873, p. 23; 1874, p. 208).

Em 1872, a província da Bahia requisitou ao governo do Império que o oficial da Marinha, Emílio Alvim, permanecesse à disposição para conduzir testes com o *Presidente*

Dantas. Após trabalhos de reparo na embarcação, Alvim navegou durante o período de cheias de 1872-1873 de Juazeiro a Januária, onde moradores o receberam com “grande entusiasmo” (Noticiário, 1873). Refletindo o nível de interesse que a navegação no São Francisco vinha adquirindo, notícias da viagem de Alvim foram divulgadas na corte e em províncias como Goiás (Navegação, 1872; Vapor, 1873).

Nos 49 dias da viagem de ida e volta, Emílio Alvim coletou informações sobre navegabilidade e atividade econômica ribeirinha, com o intuito de avaliar formas de contrato de navegação que fossem condizentes com a realidade das condições de navegabilidade e atividade econômica. Ele propôs um modelo de negócios que visava atrair investidores e atender às necessidades estatais, julgando necessário subsídio à linha de navegação, provido pela província ou pelo império. Além disso, os governos da Bahia e do império deveriam “apoiar” a companhia concessionária nas obras de navegabilidade necessárias. Por outro lado, o contrato entre o investidor e o governo deveria incluir desconto nas tarifas sobre cargas públicas e transporte gratuito de funcionários e tropas de até dez soldados, atendendo, assim, às necessidades administrativas e de segurança da província e do Império (Bahia, 1876, p. 114–117).

É importante notar que, enquanto as tentativas de introdução de navegação a vapor encontravam grandes dificuldades e dependiam da ação estatal, os ajoujos e barcas do São Francisco, bem adaptadas às condições de navegabilidade e fruto da dinâmica social e cultural local, continuaram articulando o “sistema econômico regional”. A efetividade da navegação tradicional era tamanha, na segunda metade do século XIX, que políticos da Bahia argumentavam que as obras de navegabilidade e subsídios estatais à navegação a vapor eram necessárias para tornar o transporte a vapor capaz de competir com as barcas, particularmente no período seco. Na visão do deputado baiano Paranhos Montenegro, por exemplo, o apoio do estado aos vapores era essencial para torná-los competitivos e “sufocar” economicamente as barcas (Montenegro, 1875, p. 171).

Na maior parte do restante da década de 1870, o *Presidente Dantas* da Bahia permaneceu estacionado, à espera de interessados em assumir sua operação em uma sonhada linha regular de transporte por navegação a vapor entre Juazeiro e Minas Gerais, que não apareceriam até os anos 1890. Durante a Grande Seca de 1877-1879, a província da Bahia utilizou o *Presidente Dantas* para transportar autoridades e forças de segurança, bem como

retirantes das áreas mais afetadas da Bahia para o sudoeste da província e Minas Gerais (Bahia, 1878, p. 70).

Mais tarde, o *Presidente Dantas* cumpriria papel fundamental nos estudos da Comissão Hidráulica do Império (1879-1880), e da Comissão de Melhoramentos do Rio São Francisco, (1883-1896), criada para executar obras de navegabilidade indicadas por Halfeld e pela Comissão Hidráulica. Ambas as comissões foram formadas pelo império em resposta às demandas provinciais e como parte de um processo amplo promovido pelo Rio de Janeiro para coletar dados sobre o país e seus recursos e incorporá-los à economia exportadora em expansão (Costa, 2013; Souza; Vergara, 2012). Em comparação com o “alto” São Francisco, o setor exportador continuou sendo priorizado: em 1884, as melhorias no porto de Santos, por exemplo, receberam 38 vezes mais recursos do que a Comissão de Melhoramentos do Rio São Francisco (Costa, 2013). Ainda assim, a comissão realizou importantes obras de navegabilidade, principalmente em Sobradinho. Em 1888, o governo central finalmente concedeu subsídios a uma empresa de navegação para o “alto” São Francisco, a Companhia Viação Central do Brasil, formada por investidores brasileiros, que operou com grandes dificuldades até 1905, quando passou para o estado da Bahia, marcando novo recuo do governo central, vivendo as atribulações da troca de regime, de ações no São Francisco (Costa, 2013; Machado, 2002, p. 269-272).

Considerações finais

Ao longo do século XIX, a transição da efetiva navegação tradicional para a sonhada navegação moderna no “alto” São Francisco dependia fundamentalmente do apoio das províncias e do império. Como demonstrado no artigo, o começo da navegação a vapor decorreu da iniciativa de investidores locais, em geral, proprietários de terras, como Justino Nunes e Henrique Dumont, ou mercadores, como Kopke e Peixoto. Todos tinham pontos de contato prévios com a tecnologia de motores a vapor. Kopke e Dumont se formaram engenheiros na Europa, Justino Nunes fez parte dos esforços de modernização dos engenhos de açúcar baianos, e Peixoto vivia em contato com as companhias de mineração inglesas em Minas Gerais. Suas iniciativas na navegação a vapor se entrelaçaram com os interesses das províncias de Minas Gerais e Bahia em direcionar o comércio existente e potencial do “sistema econômico regional”

do “alto” São Francisco para suas praças e expandir o controle territorial e o alcance administrativo pelo interior.

Diante das dificuldades encontradas, em parte decorrentes da geografia do rio São Francisco e seus afluentes, investidores locais e províncias cada vez mais recorreram ao suporte do Império. Este, imbuído de ideologias modernizantes, que viam no transporte a vapor um marco do processo civilizatório e da integração territorial, respondeu parcialmente às demandas de duas das mais importantes províncias do império, enquanto priorizava investimentos em áreas diretamente ligadas à economia exportadora que dessem frutos econômicos em prazo menor.

Ainda que o governo central não tenha dado ao São Francisco a prioridade esperada pelas províncias de Minas Gerais e Bahia, o processo de introdução dos vapores no “alto” São Francisco é um marco fundador da relação do Estado brasileiro com o São Francisco, que mais tarde implicaria no arranjo institucional da década de 1940 e em um alto nível de intervenção do estado naquele que viria a se tornar o “rio da unidade nacional”.

Referências

AB’SÁBER, Aziz Nacib. A Transposicao De Águas Do Rio São Francisco: análise crítica. **Revista USP**, n. 70, p. 6–13, 2006. DOI: <https://doi.org/10.11606/issn.2316-9036.v0i70p6-13>.

AB’SÁBER, Aziz Nacib. Sertões e Sertanjeos: uma geografia humana sofrida. **Estudos Avançados**, v. 13, n. 36, p. 5–59, 1999.

ANA (BRASIL). **Conjuntura dos recursos hídricos no Brasil**: regiões hidrográficas brasileiras - Edição Especial. Brasília: ANA, 2015.

ANDRADE, Leandro B. De. Negociantes e capitalistas: transformações das práticas mercantis no Brasil imperial, em meados do século XIX, Ouro Preto, Minas Gerais. **América Latina en la Historia Económica**, v. 27, n. 1, p. 1015, 2020. DOI: <https://doi.org/10.18232/alhe.1015>.

ANNUNCIOS. **O Mercantil**, Salvador, ano 1, n. 31, 6 dez. 1844, p. 4.

ANNUNCIOS. **O Universal**, Ouro Preto, ano 12, n. 1, 1 jul. 1836, p. 3.

ARAÚJO, Dilton Oliveira de. O Estado brasileiro ante os conflitos políticos no sertão da Bahia do século XIX. In: NEGRO, A. L.; SOUZA, E. S.; BELLINI, L. **Tecendo histórias**: espaço, política e identidade. Salvador: EDUFBA, 2009. p. 141–157.

ARAÚJO, Manoel Alvares de. Relatório da viagem de exploração dos rios das Velhas e S. Francisco feita no vapor Saldanha Marinho por Francisco Manoel Alvares de Araújo. In:

Relatorio Apresentado à Assembléa Geral Legislativa na Primeira Sessão da Decima Quinta Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negócios da Agricultura [...]. Rio de Janeiro: Typographia Americana, 1872.

ARRAES, Esdras. Rio dos currais: paisagem material e rede urbana do rio São Francisco nas capitanias da Bahia e Pernambuco. **Anais do Museu Paulista: história e cultura material**, v. 21, n. 2, p. 47–77, 2014. DOI: <https://doi.org/10.1590/s0101-47142013000200003>.

ASSEMBLEA Legislativa Provincial: sessão de 23 de fevereiro. **O Universal**, Ouro Preto, n. 50, 27 mar. 1839, p. 3.

ASSEMBLEA Legislativa Provincial, 27ª sessão ordinária em 3 de setembro de 1860. **O Bem Público**, Ouro Preto, ano 1, n. 42, 29 nov. 1860.

ASSEMBLEA Provincial. **Constitucional**: jornal politico, litterario e noticioso, Ouro Preto, ano 2, n. 66, 30 nov. 1867, p. 2.

ATENÇÃO. **Diário de Pernambuco**, Recife, n. 60, 11 jul. 1860, p. 4.

AVISOS. **O Vigilante**: jornal da sociedade pacificadora, Sabará, n. 84, 23 fev. 1833, p. 4.

AVISOS. **O Guaycuru**: os princípios são tudo, os homens pouco, Salvador, ano 2, n. 69, 15 dez. 1844, p. 279.

BAHIA. **A Aurora Fluminense**: jornal politico e litterario, Rio de Janeiro, n. 75, 8 abril 1829, p. 720.

BAHIA. **Falla que recitou o presidente da provincia da Bahia, o desembargador conselheiro Francisco Gonçalves Martins [...].** Bahia: Typographia de Salvador Moitinho, 1849.

BAHIA. **Falla que recitou o exmo. presidente da provincia da Bahia, dr. João Mauricio Wanderley, n'abertura da Assembléa Legislativa [...].** Bahia: Typ. Const. de Vicente Ribeiro Moreira, 1853.

BAHIA. **Falla recitada na abertura da Assembléa Legislativa da Bahia pelo presidente da provincia, o desembargador João Lins Vieira Cansansão de Sinimbú [...].** Bahia: Typographia de Antonio Olavo da França Guerra, 1857.

BAHIA. **Falla que recitou na abertura da Assembléa Legislativa da Bahia, o vice-presidente da provincia, dr José Augusto Chaves [...].** Bahia: Typographia de Antonio Olavo da França Guerra, 1861a.

BAHIA. **Falla recitada na abertura d'Assembléa da Bahia pelo presidente da provincia, Antonio da Costa Pinto, no dia 1 de março de 1861.** Bahia: Typographia de Antonio Olavo da França Guerra, 1861b.

BAHIA. **Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial da Bahia pelo**

excellentissimo presidente da provincia, o commendador Manuel Pinto de Souza Dantas [...]. Bahia: Typographia de Tourinho e Cia., 1866.

BAHIA. Relatorio com que o excellentissimo senhor doutor José Bonifacio Nascentes de Azambuja, presidente da provincia, abriu a Assembléa Legislativa da Bahia [...]. Bahia: Typographia de Tourinho e Cia., 1868.

BAHIA. Falla dirigida a Assembléa Provincial da Bahia pelo primeiro vice-presidente, dez. João José d'Almeida Couto no 1 de março de 1873. Bahia: Typographia do Correio da Bahia, 1873.

BAHIA. Falla com que o exm. sr. commendador Antonio Candido da Cruz Machado abriu a 1.a sessão da vigesima legislatura da Assembléa Legislativa Provincial da Bahia [...]. Bahia: Typographia do Jornal da Bahia, 1874.

BAHIA. Relatorio com que o excellentissimo senhor presidente, dr. Luiz Antonio da Silva Nunes, abriu a Assembléa Legislativa Provincial da Bahia no dia 1.o de maio de 1876. Bahia: Typographia do Diario, 1876.

BAHIA. Falla com que abriu no dia 1.o de maio de 1878 a 57a. legislatura da Assembléa Legislativa Provincial da Bahia o exm. sr. conselheiro barão Homem de Mello [...]. Bahia: Typographia do Diario, 1878.

BARRA do Rio Grande. O Monitor, Salvador, ano 1, n. 201, 7 fevereiro 1877, p. 2.

BARRETO, Ikaro Daniel de Carvalho; XAVIER JR., Silvio Fernando Alves; STOSIC, Tatijana. Long-Term Correlations in São Francisco River Flow : The Influence of Sobradinho Dam. **Revista Brasileira de Meteorologia**, v. 34, n. 2, p. 293–300, 2019. DOI: <https://doi.org/10.1590/0102-77863340242>.

BECKER, Mimi Larsen; NASCIMENTO, Lucigleide Nery. Hydro-businesses: National and Global Demands on the São Francisco River Basin Environment of Brazil. **International Review of Social History**, v. 55, p. 203–233, 2010. DOI: <https://doi.org/10.1017/S0020859010000556>.

BETHELL, Leslie. Britain and Brazil (1808-1914). In: **Brazil: Essays on History and Politics**. London: Institute of Latin American Studies, 2018. p. 57–92.

BEZERRA, Bergson G.; SILVA, Lindenberg L.; SANTOS E SILVA, Claudio M.; DE CARVALHO, Gilvani Gomes. Changes of precipitation extremes indices in São Francisco River Basin, Brazil from 1947 to 2012. **Theoretical and Applied Climatology**, v. 135, n. 1–2, p. 565–576, 2019. DOI: <https://doi.org/10.1007/s00704-018-2396-6>.

BIEBER, Judy. When Liberalism Goes Local: Nativism and Partisan Identity in the Sertão Mineiro, Brazil, 1831-1850. **Luso-Brazilian Review**, v. 37, n. 2, p. 75–93, 2000.

BIEBER, Judy. The Brazilian rhône: Economic development of the doce river basin in nineteenth-century Brazil, 1819-49. **Journal of Latin American Studies**, v. 48, n. 1, p. 89–

114, 2016. DOI: <https://doi.org/10.1017/S0022216X15000851>.

BRASIL. **Império do Brasil**: Diário de Governo, Vol. 21. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1833.

BRASIL. **Relatorio da Repartição do Negocios do Imperio Apresentado à Assembleia Geral Legislativa na Sessão Ordinária de 1834; pelo respectivo ministro e secretario de estado Antonio Pinto Chichorro da Gama**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1834.

BRASIL. Decreto de 30 de junho de 1835. Confirma a cessão do privilegio para a navegação dos rios das Velhas e de S. Francisco, feita por Guilherme Kopke a José Peixoto de Souza, e approva as novas condições propostas pelo cessionario. **Coleção de Leis do Império do Brasil - 1835**, vol 1, parte 2, 1835.

BRASIL. **Relatorio da Repartição do Negocios do Imperio Apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 4ª sessão da 7ª legislatura, pelo respectivo ministro e secretario de estado Visconde de Macahé**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1848.

BRASIL. **Relatorio da Repartição dos Negocios da Agricultura Comércio e Obras Públicas Apresentado à Assembleia Geral Legislativa na Segunda Sessão da Decima Primeira Legislatura [...]**. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Lammert, 1862.

BRASIL. **Relatorio Apresentado à Assembléa Geral Legislativa na Segunda Sessão da Decima Quarta Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negócios da Agricultura Commercio e Obras Publicas [...]**. Rio de Janeiro: Typographia Universal de E. & H. Laemmert, 1870.

BRASIL. **Relatorio Apresentado à Assembléa Geral Legislativa na Terceira Sessão da Decima Quarta Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas [...]**. Rio de Janeiro: Typographia Universal de E. & H. Laemmert, 1871.

BRASIL. **Relatorio Apresentado à Assembléa Geral Legislativa na Primeira Sessão da Decima Quinta Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas [...]**. Rio de Janeiro: Typographia Americana, 1872.

BRASIL. **Annaes do Parlamento Brasileiro: Camara dos Srs. Deputados, segundo anno da quinta legislatura, segunda sessão de 1843 [...]**. Rio de Janeiro: Typographia da Viuva Pinto & Filho, 1883.

BRASIL. **Annaes do Parlamento Brasileiro, Câmara dos Srs. Deputados, Segundo ano da Terceira Legislatura, Sessão de 1835, [...]**. Rio de Janeiro: Typographia de Viuva Pinto e Filho, 1887.

BRASIL. **Caderno da Região Hidrográfica do São Francisco**. Brasília: [s.n.], 2006.

BRASIL, Vanessa Maria. O Rio São Francisco: a base física da unidade nacional do Império.

Revista Mosaico, v. 1, n. 2, p. 133-142, 2008. DOI: <https://doi.org/10.18224/mos.v1i2.572>.

BRITO, Roberta Kelly de. **Vapores de Mauá: A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas (1852-1871)**. 2018. Dissertação (Mestrado em História) – Departamento de História, Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2018. Disponível em: <https://tede.ufam.edu.br/handle/tede/6729>. Acesso em: 21 jan. 2026.

BROOKS, Kenneth N.; FFOLLIOT, Peter F.; MAGNER, Joseph A. **Hydrology and the Management of Watersheds**. Ames, Iowa: Wiley-Blackwell, 2013.

BURTON, Richard F. **The Highlands of Brazil**, Vol. II. London: Tinsley Brothers, 1869.

CALDEIRA, Jorge. **Mauá: empresário do Império**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

CAMARA, Antonio Alves. **Ensaio sobre as construcções navaes indigenas do Brasil**. Rio de Janeiro: Typographia de G. Leuzinger & Filhos, 1888.

CAMELO FILHO, José Vieira. A dinâmica política, econômica e social do rio São Francisco e do seu vale. **Revista do Departamento de Geografia**, v. 17, p. 83–93, 2005. DOI: <https://doi.org/10.7154/rdg.2005.0017.0006>.

CAMELO FILHO, José Vieira. A política econômica regional do vale do São Francisco: uma busca do desenvolvimento do interior brasileiro. **Revista de Estudos Sociais**, v. 2, n. 20, p. 67–87, 2008.

CAPILÉ, Bruno, VERGARA, Moema de Rezende. Circunstâncias da Cartografia no Brasil oitocentista e a necessidade de uma Carta Geral do Império. **Revista Brasileira de História das Ciências**, v. 5, n. 1, p. 37-49, 2012. DOI: <https://doi.org/10.53727/rbhc.v5i1.271>.

CAPPIO, Dom Luiz Flávio. Transposição das águas do Rio São Francisco. **Estudos Avançados**, v. 22, n. 63, p. 191–194, 2008.

CARREIRA, Liberato de Castro. **O Orçamento do Império desde a sua Fundação**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1883.

CASAL, Manuel Ayres de. **Corografia brazilica, ou, relação historico-geografica do reino do Brazil** [...]. Rio de Janeiro: Impressão Régia, 1817.

CASAZZA, Ingrid Fonseca; VITAL, André Vasques. As quebras na abstração do domínio das águas: as usinas hidrelétricas de Três Marias, Sobradinho e a cheia do rio São Francisco de 1979. **Revista Brasileira de História da Ciência**, v. 18, n. 1005, p. 1–20, 2025. DOI: <https://doi.org/10.53727/rbhc.v18i1.1005>.

CASTRO, Cesar Nunes de. Transposição do Rio São Francisco: análise de oportunidade do projeto. In: IPEA (ed.). **Brasil em Desenvolvimento 2010: Estado, Planejamento e Políticas Públicas**. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2010.

CEZAR, Temístocles. Varnhagen em movimento: breve antologia de uma existência. **Topoi**, v.

8, n. 15, p. 159–207, 2007.

CVSF. **Plano Geral Para o Aproveitamento Econômico do Vale do São Francisco**. Rio de Janeiro: CVSF, 1950.

CBHSF. **Plano de Recursos Hídricos da Bacia Hidrográfica do Rio São Francisco 2016-2025**. 2015.

COMUNICADO: navegação a vapor no rio de S. Francisco. **O Jequitinhonha**: folha política, litteraria e noticiosa, Diamantina, ano 2, n. 50, 16 dez. 1862, p. 1-2.

COSTA, Emilia Viotti da. Masters and Slaves: from slave labor to free labor. **The Brazilian Empire: Myths and Histories**. Chapel Hill: The University of North Carolina Press, 2000a. p. 125–171.

COSTA, Emilia Viotti da. Town and Country. **The Brazilian Empire: Myths and Histories**. Chapel Hill: The University of North Carolina Press, 2000b. p. 172–201.

COSTA, Ivoneide de França. **Comissão Hidráulica Do Império (1879-1880):** profissionalização e técnica a serviço dos melhoramentos no século XIX. 2013. Tese (História das Ciências) – Fundação Oswaldo Cruz, 2013.

DE JONG, Pieter; TANAJURA, Clemente Augusto Souza; SÁNCHEZ, Antonio Santos; DARGAVILLE, Roger; KIPERSTOK, Asher; TORRES, Ednildo Andrade. Hydroelectric production from Brazil's São Francisco River could cease due to climate change and inter-annual variability. **Science of the Total Environment**, v. 634, p. 1540–1553, 2018. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2018.03.256>.

DIACON, Todd A. **Stringing Together a Nation: Cândido Mariano da Silva Rondon and the Construction of a Modern Brazil, 1906-1930**. Durham: Duke University Press, 2004.

DOMINGUES, Rita. Ordenamento territorial, governança e a transposição de águas do São Francisco: uma perspectiva. **Geography and Spatial Planning Journal**, n. 8, p. 51–74, 2016. DOI: <https://doi.org/10.17127/got/2015.8.004>.

EL-KAREH, Almir Chaiban. A Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor e a centralidade do poder monárquico. **História Econômica & História de Empresas**, v. 5, n. 2, p. 7–27, 2012. DOI: <https://doi.org/10.29182/hehe.v5i2.144>.

ESCRAVO fugido. **A Actualidade**: órgão do partido liberal, Ouro Preto, ano 1, n. 113, out. 1878, p. 4.

ESCRAVOS fugidos. **Noticiador de Minas**: órgão conservador, Ouro Preto, ano 5, n. 458, 3 jul. 1872, p. 4.

ESTRELA, Ely de Souza. **Sobradinho**: a retirada de um povo. Salvador: Eduneb, 2010.

EXPLORAÇÃO do Rio das Velhas feita por Guilherme Kopke com o fim de averiguar as facilidades que oferece este rio para ser navegado por vapor. **O Universal**, Ouro Preto, n. 26, 24 fev. 1836.

EXTRACTO do relatório apresentado em 25 de março pelo presidente da província, o sr. Francisco Diogo Pereira de Vasconcellos, à Assembleia Provincial de Minas Gerais. **Diário de Pernambuco**, Recife, ano 30, n. 21, 21 abr. 1854, p. 1-2.

EXTRACTO do expediente do mez de julho de 1869. **Noticiador de Minas**, Ouro Preto, ano 2, 27 jul. 1869, p. 1.

FAUSTO, Boris. **História do Brasil**. São Paulo: Edusp, 2010.

GANDARA, Gercinair S. Rio Parnaíba e São Francisco: fascínio dos viajantes e racionalidade dos técnicos. **Revista Labor e Engenho**, v. 7, n. 1, p. 43–58, 2013. DOI: <https://doi.org/10.20396/lobore.v7i1.189>.

GARDNER, George. **Travels in the Interior of Brazil** [...]. Londres: Reeve Brothers, 1846.

GREGÓRIO, Vitor Marcos. Os deputados e o rio: os debates de 1853 sobre a navegação a vapor no rio Amazonas e o sistema representativo no Brasil monárquico. **Revista de História**, n. 162, p. 151–178, 2010. DOI: <https://doi.org/10.11606/issn.2316-9141.v0i162p151-178>.

HALFELD, Henrique Guilherme Fernando. **Atlas e relatório concernente a exploração do rio de São Francisco desde a cachoeira da Pirapóra até ao Oceano Atlântico**. Rio de Janeiro: E. Rensburg, 1860.

HARTT, Charles Frederick. **Geology and Physical Geography of Brazil**. Boston: Fields, Osgood, & Co., 1870.

HIRSCHMAN, Albert O. **Journeys Toward Progress: Studies of Economic Policy-Making in Latin America**. Nova York: W. W. Norton & Company, 1973.

IORIS, Antônio A.R. Water Resources Development in the São Francisco river basin (Brazil): Conflicts and management perspectives. **Water International**, v. 26, n. 1, p. 24–39, 2001. DOI: <https://doi.org/10.1080/02508060108686884>.

KIDDY, Elizabeth W. O Rio São Francisco: Geografia e Poder na Formação da Identidade Nacional Brasileira no Século XIX. **Revista de Desenvolvimento Econômico**, v. 12, 2010.

KIDDY, Elizabeth W. Militão and the Guerreiros: Local Feuds, Long Memories, and Brazil's Struggle to Control the São Francisco River. **The Americas**, v. 70, n. 1, p. 9–32, 2013.

LEE, Hannah; CHAN, Zamyra; GRAYLEE, Kai; KAJENTHIRA, Arani; MARTÍNEZ, Daniela; ROMAN, Andrei. Challenge and response in the São Francisco River Basin. **Water Policy**, v. 16, n. SUPPL. 1, p. 153–200, 2014. DOI: <https://doi.org/10.2166/wp.2014.007>.

LIAIS, Emmanuel. Relatório do Sr. Dr. Liai sobre a Exploração do Rio de S. Francisco e das

Velhas. *In: Relatório Apresentado ao Ilmo. Exm. Sr. Pedro de Alcântara Bellegarde Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas* [...]. Rio de Janeiro: Typographia Paula Brito, 1863. p. Anexo N.

LOJA Lacerda. **Diário de Notícias**, Salvador, ano 27, n. 96, 02 mai. 1900, p. 3.

LUNA, Jairo Nogueira. Ações do Império no Velho Chico: a fundação de Petrolina, a navegação no rio São Francisco e o projeto de transposição de José Bonifácio. **Revista Diálogos**, n. 8, p. 208-223, 2013. DOI: <https://doi.org/10.13115/2236-1499.2013v1n8p208>.

MACHADO, Fernando da Matta. **Navegação do Rio São Francisco**. Rio de Janeiro: Topbooks, 2002.

MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro. Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II: a grande escola prática da nascente Engenharia Civil no Brasil oitocentista. **Topoi**, v. 16, n. 30, p. 203–233, 2015. DOI: <https://doi.org/10.1590/2237-101X016030008>.

MARTINIERE, E. de La. Rio das Velhas: Relatório Apresentado pelo Engenheiro E. de la Martiniere. **Relatório que á Assembléa Legislativa Provincial de Minas Geraes apresentou na 2.a sessão ordinaria da 10.a legislatura de 1855 o presidente da provincia** [...]. Ouro Preto: Typographia do Bom Senso, 1855.

MARTINS, Flávio Dantas. **O rio São Francisco na história: o uso público da memória e o projeto de meio técnico-científico - Brasil 1930-1945**. 2022. Tese (Doutorado em História) – Departamento de História, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2022. Disponível em: <http://repositorio.bc.ufg.br/tede/handle/tede/12083>. Acesso em: 23 jan. 2026.

MARTINS, Flávio Dantas. Conhecimento científico, instituições e o rio São Francisco (1850-1948). **Revista Brasileira de História das Ciências**, v. 16, n. 1, p. 135–157, 2023. DOI: <https://doi.org/10.53727/rbhc.v16i1.850>.

MINAS GERAIS. **Falla dirigida à Assembléa Legislativa Provincial de Minas-Geraes na abertura da sessão ordinária do anno de 1843 pelo presidente da provincia, Francisco José de Souza D'Andréa**. Ouro Preto: Typographia do Correio de Minas, 1843.

MINAS GERAIS. **Relatório do presidente da provincia de Minas Geraes, o ill.mo ex.mo dr. Alexandre Joaquim de Siqueira, na abertura da sessão extraordinária da Assembleia Legislativa provincial no dia 25 de março de 1850**. Ouro Preto: Typographia Social, 1850.

MINAS GERAIS. **Relatório que á Assembléa Provincial da provincia de Minas Geraes, apresentou na sessão ordinaria de 1851 o doutor José Ricardo de Sá Rego, presidente da mesma provincia**. Ouro Preto: Typographia Social, 1851.

MINAS GERAIS. **Relatório que ao Exm. Sr. Vice-Presidente da Província de Minas Gerais Dr. Elias Pinto de Carvalho por ocasião de lhe passar a administração em junho de 1867 o conselheiro Saldanha Marinho** [...]. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1867.

MINAS GERAIS. **Relatório que ao Exm. Sr. Dr. José Maria Correa de Sá e Benevides,**

presidente da Província de Minas Geraes, apresentou no acto de passar a administração em 14 de maio de 1869 o Dr. Domingos de Andrade Figueira. Ouro Preto: Typ. de J. F. de Paula Castro, 1869.

MINAS GERAIS. **Relatorio que ao Ilmo. e Exm. Sr. Senador Manoel Teixeira de Souza apresentou no dia 16 do corrente o Exm. Sr. Dr. José Maria Correia de Sá e Benevides por ocasião de passar-lhe a administração dessa província.** Ouro Preto: Typographia do Minas-Geraes, 1870.

MINAS GERAIS. **Relatorio que á Assembléa Legislativa Provincial de Minas Geraes apresentou o exm. sr. senador João Florentino Meira de Vasconcellos, por ocasião de ser installada a mesma Assembléa para a 2.a sessão ordinaria [...].** Ouro Preto: Typographia da Actualidade, 1881.

MINAS GERAIS. **Falla que á Assembléa Provincial de Minas Geraes dirigiu o exm. sr. dr. Luiz Eugenio Horta Barbosa, presidente da provincia, ao installar-se a primeira sessão da vigesima setima legislatura [...].** Ouro Preto: Typ. de J. F. de Paula Castro, 1888.

MINAS Geraes: navegação do Rio das Velhas, e de S. Francisco. **Aurora Fluminense**, Rio de Janeiro, ano 7, n. 962, 29 set. 1834, p. 3523-3524.

MINELLA, Jorge Lucas Simões. **Defiant Grace: Brazil and the São Francisco River (1799-1955).** 2025. 409f. Tese (Doutorado em História) – Department of History, University of Massachusetts Amherst, 2025.

MONTENEGRO, Thomaz G. Paranhos. **A provincia e a navegação do rio São Francisco.** Salvador: Imprensa Economica, 1875.

NAGAMINI, Marilda. Engenharia e Técnicas de Construções Ferroviárias e Portuárias no Império. In: VARGAS, M. **História da Técnica e da Tecnologia no Brasil.** São Paulo: UNESP, 1994. .

NANTES, Martinho de. **Relação de uma missão no Rio São Francisco.** São Paulo: Editora Nacional, [1706] 1979.

NASCIMENTO, Lucigleide Nery. **The Long Journey to Become the “River of National Unity”:** The São Francisco River Basin from 1940s to 2008 and the Interactions of Environment, Government and Local Citizens. 2010. Tese (Doutorado em Natural Resources e Environmental Studies) - Natural Resources and Environmental Studies, University of New Hampshire, Durham, 2010.

NAVEGAÇÃO interna. **Diário de Pernambuco**, Recife, n. 118, 8 jul. 1835.

NAVEGAÇÃO. **Correio Official**, Rio de Janeiro, ano 1, n. 49, 28 fev. 1839, p. 195.

NAVEGAÇÃO a vapor no alto S. Francisco. **Jornal do Commercio**, Rio de Janeiro, ano 51, n. 215, 3 ago. 1872, p. 2.

NECROLÓGIO. **A Coallisão**, Porto, n. 146, 25 fev. 1845, p. 3-4.

NEEDELL, Jeffrey D. Brazilian Party Formation from the Regency to the Conciliation, 1831-1857. **Almanack Braziliense**, n. 10, p. 23-39, 2009.

NEVES, Zanoni. Os remeiros do São Francisco na literatura. **Revista de Antropologia**, v. 46, n. 1, 2005. DOI: <https://doi.org/10.1590/S0034-77012003000100004>.

NEVES, Zanoni. **Navegantes da integração: os remeiros do rio São Francisco**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2011.

NOTICIÁRIO: o vapor Dantas. **Diário de Minas**, Januária, ano 1, n. 17, 20 fev. 1873, p. 2.

OLIVEIRA, Jéssica Rafaella de. **Os habitantes do rio e as missões religiosas no sertão pernambucano: uma arqueologia da paisagem fluvial do Rio São Francisco - Orocó**. 2016. Dissertação (Mestrado em Arqueologia) – Departamento de Arqueologia, Universidade Federal de Sergipe, Laranjeiras, 2016. Disponível em: <https://ri.ufs.br/jspui/handle/riufs/3227>. Acesso em: 23 jan. 2026.

PANG, Eul-soo. Modernization and Slavocracy in Nineteenth-Century Brazil. **The journal of Interdisciplinary History**, v. 9, n. 4, p. 667-688, 1979.

PARTE Oficial: presidência da província. **Diário da Bahia**: jornal mercantil, político e litterario, ano 11, n. 238, 9 nov. 1837, p. 1.

PAULA, Dilma Andrade de. Estado brasileiro e desenvolvimento regional: o debate parlamentar na constituição da Comissão do Vale do São Francisco. **Revista de História Regional**, v. 17, n. 1, p. 233-257, 2012. DOI: <https://doi.org/10.5212/Rev.Hist.Reg.v.17i1.0009>.

PIMENTA, Altino Rodrigues. **Almanak administrativo, commercial e industrial**. Salvador: Typographia de Oliveira Mendes & C., 1872.

PROCLAMAÇÃO. **Escudo da Constituição Brasileira**, Salvador, n. 38, 11 abr. 1831, p. 305-308.

PRZEWODOWSKI, André. **Comunicação entre a cidade da Bahia e a villa de Joazeiro**. Salvador: Typographia Guaycuru, 1848.

PUBLICAÇÕES a pedido. Necrologia. **Jornal do Commercio**, Rio de Janeiro, ano 19, n. 113, 29 abr. 1844, p. 2-3.

REDACÇÃO. **Correio Mercantil**, Salvador, ano 14, n. 11, 16 jan. 1847, p. 1.

REPRESENTAÇÃO e protesto dirigida pela Junta da Lavoura [...]. **O Paiz**, Salvador, ano 1 n. 2, 19 abr. 1854, p. 3-4.

RIO de Janeiro. **A Verdade: jornal miscellanico**, Rio de Janeiro, n. 157, 23 mar. 1833, p. 2-4.

ROBERTS, W. Milnor. **Relatorio de W. Milnor Roberts Engenheiro Chefe da Comissão Hydraulica sobre o exame do Rio S. Francisco desde o mar até a Cachoeira de Pirapora**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1880.

ROMAN, Philippe. The São Francisco interbasin water transfer in Brazil: Tribulations of a megaproject through constraints and controversy. **Water Alternatives**, v. 10, n. 2, p. 395–419, 2017.

SABARÁ. **O Vigilante: jornal da sociedade pacificadora**, Sabará, n. 167, 14 dez. 1833, p. 2-4.

SABARÁ, 14 de dezembro. **Correio Official**, Rio de Janeiro, ano 2, n. 53, 6 mar. 1834, p. 110.

SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz. **Uma contribuição à história dos transportes no Brasil: a Companhia Bahiana de Navegação a Vapor (1839-1894)**. 2006. Tese (Doutorado em História) – Departamento de História, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006. DOI: <https://doi.org/10.11606/T.8.2006.tde-06072007-112143>.

SAMPAIO, Theodoro. **O Rio de S. Francisco e a Chapada Diamantina: trechos de um diário de viagem (1879-80)**. São Paulo: Escolas Profissionais Salesianas, 1906.

SANTOS, Hersília de Andrade e; POMPEU, Paulo dos Santos; KENJI, Danilo Okuma Lessa. Changes in the flood regime of São Francisco River (Brazil) from 1940 to 2006. **Regional Environmental Change**, v. 12, n. 1, p. 123–132, 2012. DOI: <https://doi.org/10.1007/s10113-011-0240-y>.

SCHWARCZ, Lilia M.; STARLING, Heloisa M. **Brasil: uma biografia**. São Paulo: Companhia das Letras, 2015.

SILVA, Ignacio Accioli de Cerqueira e. Informação, ou Descrição Topographica e Politica do Rio de S. Francisco, escrita em virtude de ordens imperaes, e apresentada ao governo provincial da Bahia. **Revista do Instituto Geographico e Historico da Bahia**, n. 62, p. 3–155, [1847] 1936.

SILVA, José Marcos da; GURGEL, Idê Gomes Dantas; SANTOS, Mariana Olívia dos; GURGEL, Aline do Monte; AUGUSTO, Lia Giraldo da Silva; COSTA, André Monteiro. Conflitos ambientais e as águas do rio São Francisco. **Saude e Sociedade**, v. 24, n. 4, p. 1208–1215, 2015. DOI: <https://doi.org/10.1590/S0104-12902015137316>.

SIMPSON, Larry D. The São Francisco: Lifeline of the North-East. In: BISWAS, A. K. et al. **Management of Latin American River Basins: Amazon, Plata, and São Francisco**. Nova York: United Nations University Press, 1999. p. 207–244.

TOPIK, Steven. State Autonomy in Economic Policy: Brazil's Experience 1822-1930. **Journal of Interamerican Studies and World Affairs**, v. 26, n. 4, p. 449–476, 1984.

VAPOR Presidente Dantas. **Correio Official de Goyaz**, Goiás, n. 407, 18 abr. 1873, p. 3.

VARIEDADES. **Abelha do Itaculumy**, Ouro Preto, n. 120, 15 out. 1824, pp. 478-479.

VARNHAGEN, Francisco Adolfo De. **Memorial orgânico**: uma proposta para o Brasil em meados do século XIX. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, [1849] 2016.

WELLS, James W. **Exploring and Travelling Three Thousand Miles Through Brazil from Rio de Janeiro to Maranhão, Vol. 2**. Londres: Sampson Low, Marston, Searle and Rivington, 1887.

WOLFE, Joel. **Autos and Progress**: the Brazilian search for modernity. Nova York: Oxford University Press, 2010.