

# O VALLE DO AMAZONAS

2003



A. C. TAVARES BASTOS

# O VALLE DO AMAZONAS

A LIVRE NAVEGAÇÃO DO AMAZONAS, ESTATISTICA, PRODUÇÕES,  
COMMERCIO, QUESTÕES FISCAES DO VALLE DO AMAZONAS

2.<sup>a</sup> EDIÇÃO



1937

COMPANHIA EDITORA NACIONAL  
SÃO PAULO — RIO DE JANEIRO — RECIFE



# O VALLE DO AMAZONAS

## ESTUDO

SOBRE

-a Livre Navegação do Amazonas,  
Estatística, Produções, Commercio,  
Questões Fiscaes do valle do Amazonas

COM UM PREFACIO

contendo o decreto que abre aos navios de todas as nações  
os rios Amazonas, Tocantins  
e S. Francisco

POR

AL C. TATARES BASTOS

MEMBRO DA CAMARA DOS DEPUTADOS,  
DOUTOR EM DIREITO PELA FACULDADE DE S. PAULO.

---

RIO DE JANEIRO

B. L. GARSIER, LIVREIRO EDITOR—RUA DO OUVIDOR, N. 69.

—  
Dezembro

1865.

Reprodução da Pagina de rosto da 1.ª Edição, da qual esta  
é uma edição fiel. N. E.



# INDICE.

---

Prefacio .....	11
A' Imprensa Brasileira .....	22

## CAPITULO PRIMEIRO

CONSIDERAÇÕES SOBRE A LIVRE NAVEGAÇÃO DO AMAZONAS .....	85
I — Politica de outr'ora e politica actual do Brazil .....	37
II — Condições indicadas como preliminares do commercio franco do Amazonas .....	49
III -- Continuação da materia do paragrapho antecedente: — A medida da livre navegação depende de convenções acerca dos rios afluentes e limites do Brazil com os Estados vizinhos? — Reflexões sobre a questão de limites com a Bolívia .....	69

## CAPITULO SEGUNDO

MEDIDAS QUE DEVEM SUCCEDER AO ACTO DA ABERTURA DO AMAZONAS. ESTACÕES FISCAES E PROVIDENCIAS REGULAMENTARES .....	104
I — As actuaes mezas de rendas. — A de Manãos deve ser elevada á categoria de alfandega, com uma tarifa especial. — Gravames do commercio do Alto-Amazonas; carestia dos generos importados; frete dos vapores. — Reflexões sobre a meza de rendas de Tabatinga .....	107

II — Estações e registros fiscaes no Amazonas ...	125
III — Escalas de transitio no Amazonas. — Favores especiaes ás embarcações dos Estados ribei- rinhos. — Liberdade do commercio de vive- res. — Vantagens da liberdade da pequena cabotagem no Amazonas .....	135
IV — Observações ao regulamento de 31 de dezem- bro de 1863. — Entrepasto do Pará. — For- malidades dos despachos nas estações fiscaes do Amazonas .....	146

### CAPITULO TERCEIRO

COMMERCIO E NAVEGAÇÃO .....	156
I — Commercio do Amazonas .....	157
II — Navegação a vela. Navegação a vapor. Vapo- res existentes no Amazonas. — Distancias entre os portos frequentados pelos vapores	166
III — Trafego dos paquetes da Companhia do Ama- zonas. — Elogio do seu serviço; melhora- mentos indispensaveis. — Subverção; refór- ma do respectivo contracto .....	175

### CAPITULO QUARTO

BRAZIL: PROVINCIAS DO PARÁ E ALTO-AMA- ZONAS .....	196
I — Provincia do Pará. — População e commercio — Rendas geracs e provinciaes. — Produ- ções. — Reflexões sobre os productos natu- raes e o futuro economico de Amazonas...	197
II — Provincia do Alto-Amazonas. — População; registro estatistico por parochias. — Povoa- ções do litoral do Alto-Amazonas. — Esta- tistica das principaes; porto de Manãos. — Exportação e importação. — Rendas geracs; rendas provinciaes .....	214

## CAPITULO QUINTO

ESTADOS RIBEIRINHOS: PERÚ, BOLÍVIA, VENEZUELA .....	242
I — Republica do Perú. — População; commercio; rendas. — Preferencia das communicações fluviaes para uma grande parte desse paiz. Carinhos da cordilheira para o valle do Amazonas; departamentos a que interessa a navegação fluvial. — Departamento de Moyobamba; provincia de Loreto; população; produções; principaes povoações; officinas de Quito. — Commercio peruano pelo Amazonas, quintuplicado em dez annos; importação e exportação; industria dos chapéos de palha. — Os indios, animaes de cargas; necessidade de caminhos .....	245
II — Bolívia. — Departamentos ribeirinhos; suas produções; commercio. — Distancias entre elles e os portos do Pacifico .....	273
III — Venezuela. — Provincias a que aproveita a navegação do Amazonas; districto limitrophe. — Navegação do Rio-Negro. — Entreposto no Pará e em Manaus para o commercio venezuelano .....	283

## CAPITULO SEXTO

AFFLUENTES DO AMAZONAS .....	292
I — Tapajoz .....	294
II — Mamoré, Guaporé, Madeira .....	301
III — Purús, Madre de Dios, Yuruá .....	322
IV — Huallaga e Ucayali .....	333
V — Necessidade de explorar os afluentes; organização deste serviço. — Afluentes que é preciso navegar a vapor .....	341

## CAPITULO SETIMO

CONSIDERAÇÕES GERAES .....	250
I — Impostos locais exaggerados. — O commercio dos regatões — <i>As directorias de indios</i> ; — a cathequese; os padres. — A civilização pelo cruzamento das raças .....	351
II — O trafico de indios; a escravidão no valle do Amazonas. — Immigração para o Amazonas; salubridade do paiz; logares preferiveis. — Conclusão .....	365

### APPENDICES

I — Carta a uma commissão de Manãos.....	387
II — Carta á assembléa provincial do Alto-Amazonas .....	395
III — Movimento commercial .....	405
IV — Commercio do Perú e fretes nos paquetes...	411
V — <i>Moedas, Pesos e Medidas</i> .....	414
VI — Regulamento para a navegação Peruana....	416
VII — Entrepastos .....	433
VIII — Navegação a vapor do Madeira, Purús e rio Negro .....	439

## PREFACIO

Legitimai-vos pelas idéas! Transformai-vos, porque só por incessantes transformações os partidos pôdem vivificar-se e acompanhar a vida da sociedade, que não é immovel, que ha de caminhar sempre.

Organisai os partidos, não no modo do passado, não com o exclusivismo do passado. Não se refaz, não se revive o passado.

*(Disc. do Sr. conselheiro de estado Nabuco: sessão do Senado do 4 de agosto do 1864).*

A idéa deste livro corresponde ao pensamento nacional traduzido pelas nobres palavras do eminente orador.

E' a idéa que constitue a força do homem publico; trabalhar por uma idéa é o seu principal dever.

Operario, os seus instrumentos são a tribuna e a imprensa; o seu producto, a gradual transformação da sociedade.

A sua missão resume-se em uma palavra: ser util.

A situação do paiz favorece este genero de politica. Estamos caminhando para a epocha da analyse, que é a idade viril das nações.

Descobrir no fundo das lutas dos partidos o interesse real do paiz, tal é a tendencia do espirito publico. Chegou a era das idéas sem accepção dos individuos... O que está de cima, o que vai para deante, o que augmenta no paiz, é o credito e a força das idéas reformadoras... O que foge espavorido, o que morre e desaparece, é o espirito pusillanime de conservação.

Outr'ora a vida politica reduzia-se ás batalhas dos palavrões, ou aos espectaculos das dissensões pessoas. Uma crise entre amigos da vespera, uma briga entre este e aquelle chefes politicos, enchia um anno inteiro e tinha uma repercussão enorme. Hoje, nesta guerra mortifera do progresso, submergem-se as mais fortes náus; outras buseam abrigo no esquecimento; algumas debatem-se isoladas na impotencia do sarcasmo ou nas visões do pessimismo systematico.

A esses que negam o progresso moral do paiz e o seu incontestavel adiantamento, responde-se como o sabio da historia: *e pur si muove!* Negais o movimento nacional, negais o progresso? Pois bem! quando a situação parecia afundar-se com os desas-

tres de alguns dos dominadores liberaes, eis que os espiritos se agitam de novo, os horisontes se alargam, e alli, das alturas do governo, hastea-se e firma-se com denodo a bandeira do progresso.

Gloria á liberdade! O seu culto não desaparece nunca, como desaparecem e succedem-se as religiões idolatras. Não são os dogmas que passam, são os druidas que se extinguem, são os augures que se somem. O que fica, é o evangelho do progresso, é a liberdade. Deixai que passem os infelizes, os inhabeis ou os desastrados. Basta que o espirito de reforma não morra, basta que viva a crença liberal.

O paiz não pertence aos idolos; prefere os principios. Desembaraçado dos idolos, o paiz se volve para aquelles que sabem o que querem, os verdadeiros liberaes, os reformadores, os *inimigos da rotina*, os *derribadores das estatuas de barro*, os *adversarios da palavra ôca*, os *homens de idéas*.

A salvação da sociedade está justamente nessa incontestavel tendencia para as cousas uteis, para as reformas necessarias, irresistivel corrente a que se não pôde pôr de frente ninguem, ninguem, ou cinja a corôa dos louros civis, ou cingisse embora o diadema real.

Esta sêde de novidade, esta transformação moral, esta força democratica, é que alenta e commove a nação. Nomes, palavras, discursos vão, tudo isso é já irrisorio. Só merecem conceito a reforma util e o sujeito de prestimo.

Somos um povo de indole pacifica. Mas certamente a paz seria perturbada si o exigissem motivos severos, como o exigiram em 1831 o desprestigio dos altos cargos, a immoralidade da côrte, a corrupção dos funcionarios, o desprezo da constituição jurada, o alarde de validos despreziveis, o despotismo exercido pelos tribunaes militares e commissões de devassa, a ignorancia dos administradores, e a pobreza de idéas maior ainda que a pobreza material. Hoje, porém, todas as instituições fundamentaes vivem e florescem ao abrigo de tempestades, radicadas e respeitadas. Já não falta tudo. O essencial, nós o possuímos. O pão de cada dia, o pão indispensavel ao corpo social, isto é, a liberdade mantida pela ordem e mantendo a ordem, nós o temos, são e bastante. Resta ainda muito certamente, resta progredir. Ora, quando um paiz goza de liberdade, todo o progresso é possível; e onde nada embaraça o progresso, a revolução é impossivel.

No Brazil, si a marcha é lenta, o resultado é seguro.

A questão de que trata este livro, o attesta.

Em 1862, quando no *Correio Mercantil* abriamos debate sobre a livre navegação do Amazonas, esta questão estava bem longe das preoccupações do publico e do governo. Hoje ella prende a attenção geral.

Não era então esse um assumpto de actualidade, comquanto o tivesse sido alguns annos antes.

Com effeito, pela vez primeira em 1847, o segundo congresso de Lima, que se propunha fundar a liga sul-americana, pretendeu dirigir a acção commum das republicas do Pacifico (Chile, Perú, Bolivia, Equador e Nova Granada) para o fim de alcançar a livre navegação dos grandes rios; bandeira que ao depois, em 1864, hasteou de novo o ultimo congresso reunido naquella capital.

As republicas representadas no congresso de 1847, uma apoz outra, proclamaram isoladamente o principio que elle devia firmar entre as bases da liga intentada.

A 7 de abril de 1852 o presidente de Nova Granada publicava um decreto abrindo todos os rios do seu territorio aos barcos a vapor de qualquer procedencia.

A 26 de novembro de 1853 o governo do Equador adoptava igual medida, quer em relação á parte de Amazonas de que se reputa ribeirinho, quer quanto aos respectivos tributarios.

A 27 de janeiro do mesmo anno, o da Bolivia, proclamando indispensavel a este paiz a livre communicação pelos afluentes do Prata e Amazonas, os franqueára a todas as nações, designando, entre outros portos de commercio, Exaltacion e Trinidad sobre o Mamoré, Magarinos sobre o Pilcomayo, e Bahia Negra na costa occidental do Paraguay.

Na mesma época, a 15 de abril do citado anno, o Perú declarou que podiam as nações amigas navegar e commerciar até Nauta, dês que obtivessem a entrada pelo Amazonas (1). Neste sentido celebrou o Perú convenções com a União Norte-Americana e a Grã-Bretanha.

A diplomacia brazileira recebeu logo instrucções para reagir contra a politica que inauguravam os seu vizinhos.

A discussão com o gabinete de Lima e com os representantes d'aquellas duas grandes potencias associadas á medida da livre navegação, é assaz instructiva.

A attitude do Brazil, cumpre confessal-o, ficou desde então bem accentuada.

Reclamou perante o Perú contra um acto, que infringia o tratado de 23 de outubro de 1851, em que se combinára incidentemente no uso commum do grande rio, e não na sua livre navegação por todas as bandeiras; protestou contra esse acto (2), e solicitou que lhe franqueassem navegar além de Nauta e nos affluentes peruanos. O protesto surtiu effeito. O decreto de 1853 foi interpretado por outro de 4 de janeiro de 1854, que excluiu os Estados não ribeirinhos da navegação do Amazonas, e permittiu-a

---

(1) Relat. do Ministerio dos estrangeiros de 1854; annexo G, documentos 1 a 6.

(2) Relat. citado, pag. XVI, ann. C, docs. 9 e 11.

ao Brazil sem o limite consignado naquelle. D'essa nova politica do Perú resultou a convenção de 22 de outubro de 1858, que desenvolveu os principios reguladores da navegação sobre essa base restricta ás bandeiras dos ribeirinhos.

Desde então falhou a tentativa das republicas do Pacifico. Debalde, ainda em julho de 1853, o Perú convidára ao Brazil para em congresso com Venezuela, Nova-Granada e Equador regular-se communmente a livre navegação do Amazonas e dos seus tributarios (3). Esse habil passo do governo peruano foi objecto de consulta ao Conselho de Estado, que, fiel ás idéas da época, aconselhou a recusa da proposta, aconselhou o isolamento.

Assentada essa politica, triumphante a nossa diplomacia, nenhum incidente mais chamou a attenção para o Amazonas, sinão quando, em dezembro de 1862, um presidente do Pará prohibiu a viagem rio-acima aos dous vapores peruanos que se destinavam á navegação na fórma do convenio de 1858. D'ahi um conflicto surgia, que perturbou as relações entre os dous Estados vizinhos, posto fosse resolvido por um accordo de abril de 1863 (4), facilitando-se desde então, com toda a lealdade, a navegação aos peruanos.

---

(3) *Relat. cit.*, pag. XVIII; ann. C, doc. 12.

(4) *Relat. do min. dos estr. de 1863*, pag. 23; ann. 144 o 146.

Costuma-se exagerar as injustiças das grandes potencias contra nós. No negocio de que tratamos, porém, o proceder da Grã-Bretanha e dos Estados-Unidos merece louvor. As republicas do valle do Amazonas haviam franqueado os seus portos fiu-viaes ás bandeiras dessas potencias, e o Perú celebrára convenções com ellas para esse fim. Os actos daquellas republicas eram geralmente applaudidos; nos Estados-Unidos, até, organisaram-se empresas para navegarem a vapor o grande rio. Só o Brazil se oppunha, e oppunha-se tenazmente; pois bem! sem o emprego de outro recurso mais que a discussão, viu-se as duas grandes nações maritimas cederem deante da nossa politica (1854). Respeitaram o que apregoavamos ser direito nosso (5). Deixaram pesar inteira sobre nós a responsabilidade de recusar-lhes a livre navegação, medida que aliás interessava antes de tudo ao proprio Brazil. A pretensão dellas era popular em toda a America; a nossa recusa, antipathica: nós preferimos isolar-nos entre as quatro paredes do nosso direito, mas ellas não o violentaram.

Entretanto, no Rio da Prata, si o Brazil não foi quem iniciou a politica da livre navegação que ali prevalece desde a queda de Rozas, ao menos asso-

---

(5) Relat. do min. dos estr. de 1855, pag. XXXV; annexo F.

ciou-se a ella, e sancionou o principio estendendo-o ao seu proprio territorio.

O tratado de paz de 27 de agosto de 1828 e os convenios de alliança de 1851 entre o Brazil, Uruguay, Entre-Rios e Corrientes contra o dictador de Buenos-Ayres, só contemplaram o principio do uso commum para os ribeirinhos. Em 1852, porém, os governos provisorios da confederação argentina, da provincia de Buenos-Ayres e da Banda Oriental abriram certos portos do Paraná e do Uruguay nos navios de todas as potencias (6), celebrando logo tratados com algumas destas (Estados-Unidos, França, Grã-Bretanha e Sardenha). Em março do anno seguinte, na mesma epoca em que egual medida adoptavam as republicas do valle do Amazonas, o presidente do Paraguay assignava com os ministros daquellas potencias um accordo permittindo-lhes a livre navegação do Paraguay até Assumpção e do Paraná até Itapúa. Já em janeiro, como acima se disse, havia a Bolivia permittido o accesso até á Bahía Negra na margem do Paraguay junto á nossa propria fronteira de Matto-Grosso. Então o governo brasileiro expediu o decreto de 9 de abril de 1853, que habilitou dous portos para o commercio universal no alto Uruguay e no alto Paraguay, o sobre essa base nova do livre transito celebrou ac-

---

(6) Relat. cit. de 1854, ann. G, dccc. 6, 7 e 8.

cordos com a confederação argentina em março de 1856, com a republica do Uruguay em setembro de 1857, e com a do Paraguay em fevereiro de 1858.

Mas o que melhor assignalava a incoherencia da politica seguida no Amazonas com a adoptada no Prata, é a historia dos incidentes da nossa questão com a republica do Paraguay. O governo desta pretendia não regular commo a navegação dos rios communs sem accordo simultaneo sobre os limites contestados: nós alcançámos pela convenção de 1858 o livre transito até Mato-Grosso para todas as bandeiras, adiando-se a outra questão. Enviámos para este fim uma expedição armada ao Paraguay (1855) e preparámos outra (1857), que então poderia ter dado a esses negocios uma solução completa e digna do nosso incontestavel direito, si não houvessem preferido a solução média, o expediente das procrastinações. Assim a guerra com o Paraguay, que já em 1853 se affigurava imminente (7), veio sorprendendo-nos. . . Ella, porém, fechára esse capitulo das nossas pendencias, particularmente assegurando a livre navegação dos rios Paraná e Uruguay, de modo que o governo paraguayo não possa mais difficultar e onerar o transito, como deixa espectral-o o compromisso do art. 11 do tratado de al-

---

(7) Relat. do min. dos estr. de 1853, pag. 10.

liança entre o Brazil, a Republica Argentina e a do Uruguay.

E' certo que a politica por nós seguida no Prata tem, ainda até hoje, uma excepção quanto á lagoa Merim e rios confluentes. Pelo tratado de limites com o Estado Oriental do Uruguay (8), a linha divisoria, partindo da embocadura do Chuy, não se prolonga pelo alveo da mesma lagoa, mas pela sua costa occidental, ficando exclusivamente reservada á bandeira brasileira a navegação não só da lagôa, como do seu affluente, o rio Jaguarão, por onde continúa a fronteira. Nas conferencias para celebração do tratado de navegação de 15 de maio de 1852, o nosso plenipotenciario recusou admittir o uso commum dessas agoas, reclamado pe'o oriental (9). Esta excepção ao principio do uso commum entre ribeirinhos, aliás na mesma epoca adoptado quanto ao rio Uruguay, é odiosa e tem-nos valido severas arguições. O tratado de commercio de 4 de setembro de 1857 (hoje suspenso) reconheceu em principio a conveniencia de tornar-se commum á bandeira do Estado Oriental a navegação dessas agoas, de que é ribeirinho, mas tornou a applicação do principio dependente "de exames e estudo e de negociação ulte-

---

(8) Tratado de 12 de outubro de 1851, arts. 3.º e 4.º.

(9) Relat. do min. de estr. de 1853, ann. A, n. 1.

rior" (art. 13): clausula que por si só demonstra a intenção da promessa (10).

Taes exclusões não correspondem mais, com effeito, ao estado da opinião publica no Brazil, mais illustrada e esclarecida hoje acerca dos verdadeiros interesses do paiz.

Ella vê com pezar que o Amazonas é sempre assumpto aproveitado para a exploração dos censores, que na grande imprensa européa não cessam de doestar-nos.

O principio proclamado no congresso de Vienna sobre a navegação dos grandes rios (11), e applicado ao Danubio depois da guerra da Criméa pela França, Austria, Grã-Bretanha, Prussia, Russia, Sardenha e Turquia (12); as providencias liberaes que, sob a influencia da Prussia, acabam de isentar

(10) O espirito dessas combinações resalta do seguinte trecho do relatório do ministerio dos estrangeiros de 1859, pag. 25: "Por um accordo... convieio o governo imperial que a villa de Artigas possa ter duas canoas ou botas no rio Jaguarão para o transporte de pessoas, medida... até necessaria para facilitar a prestação dos soccorros espirituaes aos habitantes da margem direita daquello rio, que pertence á Republica". O decreto fiscal de 29 de setembro de 1859, que ainda vigora, foi redigido sobre essa base exclusiva.

(11) Acto final, annexo 16.

(12) Tratado de paz de 30 de março de 1856, arts. 16 o segs.; Coavenção de 7 de novembro de 1857.

de direitos e de quaesquer embaraços a navegação do Rheno; o successivo resgate das taxas que d'antes os navios pagavam na passagem de certos estreitos da Europa; as grandes concessões ás marinhas estrangeiras e ás indústrias rivaes feitas pelos últimos tratados de commercio de Inglaterra e França com muitas das potencias europeas; esses, como outros acontecimentos deste seculo, assignalam uma nova politica nos annaes do mundo.

Emquanto a Europa, governada pela aristocracia dos grandes talentos, se transforma lentamente, e opera nas relações economicas a fraternidade que telegraphos e caminhos de ferro internacionaes já entretêm e fortalecem, esses principios generosos, pela força de expansão que possuem, tendem a generalisar-se do oriente ao occidente, do septentrião ao meio-dia.

A America não escapa á sua influencia.

A questão da livre navegação do Amazonas deve o seu triumpho a esse espirito fecundo que prevalece no velho continente.

A este respeito nós temos sempre ganho terreno.

A primeira moção sujeita ao parlamento para vencer a resistencia opposta a esta medida, foi um projecto do autor, aliás rejeitado, na sessão de 14 de agosto de 1862, pela camara temporaria. Outro que se iniciou em 1864, foi na sessão de 17 de julho adoptado por grande maioria, mas, remettido ao senado, ahi deliberou-se adial-o.

Ultimamente, a discussão não versava mais sobre a questão em si mesma, mas sobre a sua fôrma e os seus complementos.

O decreto de 7 de dezembro, digno das ovações que já lhe tributou a imprensa desta capital, acaba de encerrar o debate.

Com a mão estremecendo de jubilo, o autor passa a transcrever esse acto eloquente do governo de seu paiz.

#### DECRETO DE 7 DE DEZEMBRO DE 1866.

No intuito de promover o engrandecimento do Imperio, facilitando cada vez mais as suas relações internacionaes, e animando a navegação e o commercio do rio Amazonas e seus afluentes, dos rios Tocantins e S. Francisco, ouvido o meu Conselho de Estado, hei por bem decretar o seguinte:

Art. 1.º Ficarã aberta, desde o dia 7 de setembro de 1867, aos navios mercantes de todas as nações a navegação do rio Amazonas até á fronteira do Brazil, do rio Tocantins até Cametá, do Tapajoz até Santarém, do Madeira até Borba, e do rio Negro até Manãos.

Art. 2.º Na mesma data fixada no art. 1.º ficarã igualmente aberta a navegação do rio de S. Francisco até á cidade do Penedo.

Art. 3.º A navegação dos afluentes do Amazonas, na parte em que só uma das margens pertence ao Brazil, fica dependendo de prévio ajuste com os outros Estados ribeiri-

nhos sobre os respectivos limites e regulamentos policiaes e fiscaes.

Art. 4.º As presentes disposições em nada alteram a observancia do que prescrevem os tratados vigentes de navegação e commercio com as Republicas do Perú e de Venezuela, conforme os regulamentos já expedidos para esse fim.

Art. 5.º Os meus Ministros e Secretarios de Estado pelas repartições competentes promoverão os ajustes de que trata o art. 3.º, e expedirão ordens e regulamentos necessarios para a effectiva execução deste decreto.

Antonio Coelho de Sá e Albuquerque, do meu Conselho, Senador do Imperio, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios Estrangeiros, assim o tenha entendido e faça executar.

Palacio do Rio de Janeiro, em 7 de dezembro de 1866, 46.º da Independencia e do Imperio. — Com a rubrica de S. M. o Imperador. — *Antonio Coelho de Sá e Albuquerque.*

Não é no momento em que cumpre dar parabens aos povos do Amazonas e S. Francisco, e felicitar a opinião liberal por uma medida que echoará no mundo, não é neste momento que cabem reparos. Demais, esses reparos ficaram prevenidos na discussão preliminar contida no Capitulo I deste volume.

O autor não deixará, todavia, de recomendar novamente os complementos indispensaveis

dessa medida capital, abaixo indicados no Capitulo II. De uma administração, que mostrou compenetrar-se dos interesses do paiz, não se deve esperar que os esqueça nas providencias secundarias, que aliás pôdem prejudicar ao pensamento do decreto de 7 de dezembro, e das quaes depende que elle não venha a ser esteril.

Feita esta reserva, elle applaude sinceramente a deliberação do governo. Honra lhe seja!

Eis-ahi, pois, um grande passo dado com firmeza, e em boa hora, na verdade. A politica anterior do nosso governo em relação aos estados deste continente, legando-nos uma guerra com o Paraguay, quasi nos isolou na America. Na Europa esse isolamento é acaso menos sensivel? Não se poderá perguntar porque é que, entre o Brazil e o Paraguay, as republicas do Pacifico, apreciando-nos mal, governadas por uma antipathia irreflectida, preferem o Paraguay? No fundo dessa antipathia instinctiva, não se achará um pouco dos resultados da nossa politica no Amazonas? Póde-se dizer que o governo brasileiro de subito foi sorprendido em uma rêdo de difficuldades sérias. Em circumstancias taes, um acto destinado a realçar o conceito do paiz no exterior, um acto de politica generosa e previdente, um acto de liberalismo que podem invejar certos governos retardatarios da Europa, é um grande serviço á nação, é grangear-lhe força pela estima dos povos civilisa-

dos, é attrahir-lhe sympathias que ella carece cultivar.

Paz e liberdade tem sido, e deve de ser, a honrosa legenda da nossa politica! Possa o mundo deluzir de actos semelhantes a convicção da sinceridade com que o governo do Brazil, por um orgão competente, o seu illustre plenipotenciario, fallava ha pouco ao chefe de um dos estados do Prata:

“ Immenso para os seus destinos no futuro o  
“ para a sua actividade no presente, o Brazil não  
“ alonga olhos de cobiça pelo territorio das repu-  
“ blicas limitrophes, nem aspira a uma supremacia  
“ politica que lhes quebrante a soberania e a liber-  
“ dade. Amigo desinteressado e constante de to-  
“ das as nacionalidades sul-americanas, deseja sin-  
“ ceramente quo ellas prosperem e tenham tal sen-  
“ timento de dignidade, que as resguarde de sujei-  
“ ção a qualquer despotismo (13).”

9 do dezembro de 1866.

---

(13) Discurso de Sr. Conselheiro F. Octaviano perante o Sr. General Flôres, na apresentação das suas credenciaes (abril de 1865).

## A IMPRENSA BRAZILEIRA

Ha quatro annos que estudo com empenho certas questões relativas ao valle do Amazonas. Dattam do começo de 1862 meus primeiros artigos sobre os interesses economicos dessa parte do Imperio (14). Cuido que o publico hade acolher com benevolencia, ao menos em attenção á perseverança do escriptor, as reflexões que vem agora offerer-lhe.

Para julgar conscienciosamente de um paiz é mister percorrê-lo e viver com o povo que o habita.

Devia eu, portanto, visitar o Amazonas para esclarecer-me, para rectificar minhas idéas e pedir ás impressões oculares a precisão que não transmite a leitura.

Resolvi partir, viajando como simples cidadão, sem character algum official, como *touriste*, como entusiasta sincero da natureza americana, em cujos

---

(14) Vide *Cartas do Solitario*, seg. edic., pags. 264 e seguintes.

desertos e á sombra de cujas florestas o espirito agitado repousa das fadigas e liberta-se das tristezas, onde o espectaculo da creação apura os sentimentos varonis do homem, onde a alma enrugada pelos ventos frios da sociedade se expande e reverdece, onde a robustez do pensamento, que se eleva contemplando, o modera, acalma e fortifica.

O exito feliz da viagem eu o esperava da gentileza dos habitantes do Amazonas, de amigos estimaveis, a quem não recorri debalde no intuito de alcançar informações necessarias.

Ajuntou-se a esse auxilio geral o que espontaneamente e sem solicitação minha dignou-se prestar-me o respeitavel cavalheiro que dirige os negocios do ministerio da fazenda, recommendando ás estações fiscaes daquella parte do Imperio houvessem de dar-me os esclarecimentos que pedisse. Servindo-se annunciar-me isto, em carta de 19 de agosto ultimo o Sr. conselheiro Dias de Carvalho dizia-me que, constando ao governo que eu projectava uma viagem ás regiões do Amazonas, tinha resolvido aproveitar-se de minha presença nessas paragens para incumbir-me de visitar as novas mesas de rendas creadas por decreto de 31 de dezembro de 1863. Esperava S. Ex. que eu estudasse os resultados obtidos do dito decreto, os seus inconvenientes e meios de remedia-los; o modo como funcçionam aquellas estações, e si foram bem collocadas ou si convém transferi-las. O nobre ministro desejaría que eu

lhe transmittisse o meu parecer sobre os assumptos relativos á navegação do Amazonas, á facilidade do commercio, á arrecadação de direitos, e aos interesses das potencias confinantes e daquellas a que póde aproveitar a navegação do Amazonas.

Como do Sr. ministro da fazenda, mereci tambem do nobre ministro das obras publicas, conselheiro Paula Souza, a honra de recommendar-me verbalmente o exame das questões concernentes á navegação a vapor.

Taes assumptos eram justamente aquelles a que eu me propunha applicar, e cujo estudo me facilitavam as ordens do Sr. ministro da fazenda dirigidas ás duas provincias fronteiras.

Lançados acceleradamente nos cadernos de viagem, os artigos que começo a escrever são as minhas ligeiras notas apenas coordenadas.

Não têm e não aspiram a outro merito algum. Lê-los-á o publico que, estou certo, prefere a sinceridade do conceito aos ornatos da fórma.

Julguei dever preferir a um relatorio official publicações em uma folha diaria (15), a cuja frente luz o nome de um moço como eu, patriota sincero, espirito que ha longos annos se debate no oceano do jornalismo, sempre com o mesmo vigor, sempre

---

(15) Esta folha é o *Diario do Rio de Janeiro*, então dirigido pelo Sr. Quintino Bocayeva, onde estes artigos foram publicados durante os mezes de janeiro a maio.

com a mesma constancia, sempre firme, nunca desanimado, por mais asperas que sejam as friezas, por mais dolorosos que sejam os enterramentos a que temos assistido nos ultimos tempos. O relatório dirigido a um ministro, por maior que seja a benignidade do acolhimento, morre com o ministro, tão transitorio um como o outro. O publico, porém, é um governo permanente, e o escripto, si tiver merecimento, deixar-lhe-á gravada no espirito alguma cousa que ao paiz convenha saber.

Carecerei muita vez recorrer a hypotheses e inducções com prejuizo da precisão rigorosa. Todavia posso dizer que a respeito das estatisticas fiscaes e das alfandegas não haverá faltas sensiveis. Obtive-as de funcionarios dignos de todo o conceito, e principalmente do respeitavel chefe da thesouraria do Pará, o Sr. Almeida Pinto, e do zeloso funcionario inspector da alfandega daquella provincia, o Sr. Gama e Silva, que se recommenda por tantos titulos ao justo apreço que lhe tribua o publico.

Terei occasião de nomear outros cavalheiros e funcionarios, de que igualmente mereci informações uteis, mas cabe aqui confessar a minha gratidão para com SS. EEx. os Srs. B. Seoane, ministro do Perú nesta côrte, e general Carrasco, commissario dos limites, a quem devo a honra de me facilitarem o meio de visitar o territorio da republica vizinha, e finezas proprias da cortezia de tão distinctos e prezados cavalheiros.

Uma parte dos esclarecimentos especiaes, como adiante se verá, pertence ao meu particular amigo o Sr. capitão-tenente Costa Azevedo, chefe da commissão brasileira de limites, que, auxiliado pelo Sr. Soares Pinto, tem podido accumular longos e preciosos estudos sobre a physica e a estatistica do valle do Amazonas.

Cumpre-me nesta occasião referir-me, com as expressões de profundo reconhecimento, á benevolencia com que se serviram distinguir-me os meus illustres amigos a quem está confiado o governo das duas provincias, SS. EEx. os Srs. Epaminondas de Mello e Couto de Magalhães, assim como ao distincto cavalheiro que tem dirigido com tanto successo a companhia do Amazonas, o Sr. Pimenta Bueno.

Não acabaria si consignasse os nomes das pessoas de quem mereci o obsequio de me proporcionarem informações e facilidades no Amazonas; entretanto, não posso esquecer que ás folhas de Belém (*Diario do Grão Pará, Jornal do Amazonas, Jornal do Pará, Constitucional*), e ás de Manáos (*Estrella e Catechista*), cabe-me agradecer, com o acolhimento que me distinguiram, palavras animadoras que me fortificavam e estimulavam, rodeando o obscuro viajante de sympathias preciosas para um desconhecido.

À imprensa brasileira, pois devo eu dedicar este modesto estudo sobre algumas questões do valle do Amazonas.

Ella merece-o por muitos motivos.

É a ella que pedimos forças, e é della que esperamos animação e conforto.

Nos nossos dias de tristezas ou nas nossas calmas inquietadoras, essa mesma imprensa, ainda infante e pouco ousada, faz-se comtudo ouvir por vezes com admiravel exito, desconhecido porventura em outros paizes.

Ella está aberta a todas as grandes idéas e a todos os sentimentos generosos.

Ella é que tem rasgado o caminho que vamos trilhando, na descentralisação administrativa, na reforma judiciaria, no regimen da marinha mercante, na questão religiosa, na questão bancaria, em todas as questões de progresso.

Quando parece tímida, ei-la que surge atrevida e firme: si a questão do trabalho servil, preocupando os espiritos, se affigura sombria e inacessivel, um dos seus mais autorisados orgãos e de mais extensa clientella, o *Jornal do Commercio*, tem a elevada intelligencia de sacrificar alguns dissabores á franqueza devida ao paiz, agarrando de frente o problema sinistro, e pondo-o de pé, sobre o tapete, á vista de todos.

A imprensa e a discussão livre da nossa tribuna estão transformando o paiz. Que o digam,

desde a época da extincção do trafico de africanos, os triumphos modestamente alcançados pelo *Correio Mercantil*, e os seus esforços pela moderação das nossas lutas e pela direcção pratica dos nossos partidos. Que o diga a pacifica agitação do *Diario do Rio* no sentido das grandes idéas do direito publico moderno, a que este seculo reserva a gloria do predominio universal.

Quando um paiz é, como o Brazil, governado com patriotismo, as grandes caldeiras do machinismo do progresso, a imprensa e a tribuna, serão sempre efficazes, porquanto o governo representativo é a victoria das boas idéas reclamadas pelos órgãos da opinião.

Não triumphem embora os individuos. O essencial é que triumphem as idéas. Não é mais preciso que o governo pertença aos habéis, do que que haja no parlamento e na imprensa fortes rebocadores para a não do governo.

Janeiro de 1860

## CAPITULO PRIMEIRO

### CONSIDERAÇÕES SOBRE A LIVRE NAVEGAÇÃO DO AMAZONAS

A esta hora porventura o estampido dos canhões brasileiros em Humaytá annuncia ao mundo, que um governo barbaro cahe deante de nós, que a bandeira auri-verde, tremulando entre os pendões dos nossos bravos alliados, leva as legendas do progresso pacifico ás aldêas claustraes do Paraguay, como já as levou ás Provincias-Unidas do Rio da Prata. Um depois do outro, Lopez depois de Rosa, é sacrificado á liberdade dos povos. Os nossos ante-passados, arautos da tradição liberal que iniciaram na America do Sul, estremeceriam de jubilo pelo uso generoso que fazemos do nosso poder.

Não estarão todos de accordo quanto á historia de nossas relações com a republica guarani; haverá quem ainda se irrite profundamente perpassando as lembranças dos humilhantes incidentes dessas relações desde 1850; haverá quem não per-

dôe nem a imprevidencia, nem o tempo perdido, nem as fraquezas, nem as incertezas, nem o mysterio, com que foram dirigidos os nossos negocios em Assumpção; haverá quem, educado por esses infortunios passados, ainda estremeça pelo futuro. Mas aquillo sobre que nenhuma d'úvida já pôde existir, é que com o furo das batalhas se está desvanecendo a tradição portugueza, que impedia os movimentos da nossa diplomacia. A politica exterior do Brazil, nos ultimos annos, entrou em uma phase nova; inspira-se no pensamento liberal dominante no paiz.

Por traz das scenas de sangue, é licito enxergar o fundo do quadro: a attitude do Brazil em relação aos Estados vizinhos.

Eis o Paraguay invadido e bloqueiado. Mais de cem mil contos consumidos, muitos milhares de homens fóra de combate. Para que?

Não hade ser, estamos disto certos, para se renovarem tratados e convenções como os de 1856 e 1858: exigiremos de um povo libertado a prática da liberdade, no respeito ao estrangeiro, na garantia da propriedade, no exercicio de todos os ramos do commercio, na franquia de todas as communicações interiores, terrestres ou fluviaes, na abolição dos passaportes e licenças, no mutuo commercio entre os dous paizes, na observancia fiel do principio da livre navegação.

Mas, entretanto, o que faremos do Amazonas?

## I

Politica de outr'ora e politica actual do Brazil.

Um mesmo governo não pôde dizer sim e não.  
A politica do imperio hade ter uma só face.

Disto não duvidam aquelles que acompanham com interesse sincero os actos do governo imperial desde 1863. Presumimos que este assumpto já houvera sido afastado do terreno das incertezas, si os acontecimentos de 1864 e 65 não tivessem tanto preoccupado os espiritos.

Um motivo muito caro ao pundonor nacional, a nossa reputação de povo civilisado, aconselha a livre navegação do Amazonas. Si, como a Inglaterra e os Estados-Unidos, pudessems desvanecernos de muitos actos gloriosos, não fôra admiravel que afrontassemos as censuras em que incorremos por causa do Amazonas. Carecemos, porém, aproveitar quantas medidas nos recommendem ainda mais ao respeito e á sympathia do mundo.

Por outro lado, olhando á questão financeira, cumpre não esquecer que, sendo os productos naturaes os artigos de exportação das provincias do Pará e Amazonas, vai sendo difficil extrahil-os; e, si os fretes encarecidos pelas distancias influirem demasiado sobre os lucros do commercio, diminui-

rão consideravelmente as rendas publicas daquella parte do imperio. Attrahindo, porém, ao porto de Pará o commercio cisandino do Perú e da Bolivia, e desenvolvendo-o com a concurrencia estrangeira. não praticaremos só um acto de politica que contente a vaidade e melhore a posição da nossa fama nacional; faremos um jogo de habil negociante, porque compensaremos com a maior actividade no trafico dessas regiões as lacunas que a actual producção fôr deixando. E essas lacunas, que aliás ainda não se fazem sensiveis, pódem ser tão consideraveis, como rapida tem sido a abundancia até agora. Já em todos os documentos publicos é de notar que se começa a temer a escassez da gomma-elastica, não pelo desapparecimento dos seringaes, mas pelo estrago dos mais visinhos. Apressemonos, pois, com o remedio da compensação, emquanto providencias reparadoras, o cultivo regular da planta indigena, o melhoramento do processo do fabrico, a facilidade de transportes a vapor para as paragens mais longinquoas e o augmento da população, não começam a restaurar as forças que vão desfaltecendo. No quadro das combinações, que afastem do nosso *budget* a magra figura do deficit que nelle se installou occupa o Amazonas um lugar importante. As contas do thesouro devem annunciar um deficit de 12,000 contos na despeza ordinaria, concedendo que o augmento da receita nos dous ultimos annos não desapareça nos seguintes; porquan-

to o empréstimo recente e a conversão da considerável divida fluctuante, operação improrogavel, vem lançar cêrca de 6,000 contos na verba do serviço da divida, e muito mais hão de acarretar as pensões da guerra e a liquidação das suas despesas extraordinarias. Até que os orçamentos do exercito e marinha voltem aos seus leitos naturaes, o transbordamento exercerá por alguns annos a sua influencia pernicioso. *Mas não ha olhar atraz. Cumpre affrontar a difficuldade. Dada a situação, aceite-mol-a com coragem.* Ora, o restabelecimento da saúde do thesouro é um exercicio de medicina, que exige o apuro das mais finas faculdades do estadista. O emprego dos meios directos, redução de despeza ou lançamento de impostos, não bastam; cumpre chamar em auxilio os meios indirectos, o fomento da prosperidade publica. A livre navegação do Amazonas será das medidas deste genero uma das mais efficazes.

Poucos factos ha no mundo de espantosa rapidez no progresso commercial, como a do valle do Amazonas, dentro de poucos annos, depois de sentir-se a influencia da navegação a vapor. Em 15 annos triplicou o seu commercio geral: de 5,000 contos (1850) passou a 15,000 (1865). Este progresso, aliás inadmissivel para os agoureiros e os timidos de 1850, serve para annunciar o que aguarda o futuro. Tão lisongeiro resultado é o do actual commercio das duas provincias brasileiras e de uma

parte do Perú sómente. Adicionem-se agora os outros legitimos tributarios do Pará: Goyaz e Mato-grosso no Brazil; metade da Bolivia; o departamento de Cuzco e os de Cayamarca, Amazonas e outros nos Andes peruanos; o sul de Venezuela e o léste do Equador. Eis uma população cinco vezes maior do que aquella a que actualmente aproveita a navegação a vapor. Si o commercio livre conseguir ahí o que alcança em toda a parte, isto é, animar a producção e alargar o consumo, é licito esperar em breve, em vez de um gyro de 15.000 contos para 400,000 almas, 70,000 para 2 milhões; em vez de 10 navios de alto bordo no porto do Pará, muitas dezenas delles; em vez de uma duzia de vapores, uma esquadra de paquetes e rebocadores; em vez de uns dous mil contos na renda da alfandega, muitos milhares para o thesouro.

A conveniencia da medida pela qual pugno não tem escapado ao governo brasileiro. Já em 1853 o Sr. visconde de Abaeté dizia a um dos ministros europeos que o Brazil não tinha a intenção de clausurar perpetuamente o Amazonas. Em 1858 o Sr. marquez de Olinda communicava ás camaras que a abertura do Amazonas ao commercio estrangeiro continuava a occupar a attenção do governo. Mas foi a 23 de julho de 1862, na camara dos deputados, que o Sr. Sinimbú, membro do gabinete de 30 de maio, declarou francamente que o governo apresentaria a solução dessa questão e que procederia para

isso a trabalhos preliminares, manifestando formalmente “o desejo de ver o maior rio do mundo franqueado ao commercio de todas as nações, e as suas agoas sulcadas por navios em que fluctuem todos os pavilhões do globo.”

Não foram estereis estas palavras: seguiu-se-lhes o decreto de 31 de dezembro de 1863 regulando a navegação dos Estados ribeirinhos, particularmente do Perú, e creando um entreposto no Pará em proveito do commercio daquella republica. Como se sabe, a convenção de 23 de outubro de 1858 com o mesmo Estado, reconhecendo o direito de livre entrada e sahida para oceano, era um passo adiante da de 1851; o decreto citado desempenhou satisfatoriamente os compromissos contidos no pensamento daquelle acto internacional, prevenindo conflictos semelhantes aos dos vapores *Morona* e *Pastaza* (16).

Este decreto e o outro das reformas do regulamento das alfandegas, firmados pelo fallecido Sr. marquez de Abrantes, a quem deve este serviço a causa do commercio livre, fazem honra á tendencia liberal da alta administração, graças ao espirito elevado e aos severos estudos de alguns dos seus mais preciosos auxiliares, como é o Sr. conselheiro Arêas, collaborador do ministro nesses actos importantes do governo.

---

(16) V. Relat. do Min. dos neg. estrang., 1863 — *Cartas do Solitario*, app. VI, pag. 416.

O mesmo principio da livre navegação dos grandes rios nunca foi repudiado pelo governo brasileiro, segundo pretendeu mostra-lo o Sr. Paranhos em um magistral discurso proferido na memoravel sessão de 1862, a proposito de um debate sobre os negocios do Paraguay.

A historia, porém, até una certa época, não encontrará documentos positivos a tal respeito. É verdade que nos ultimos annos o proposito do governo tem sido francamente assignalado. Sem mencionar outros de differentes ministerios nos tres annos findos, citarei, pelo seu character diplomatico, o trecho seguinte do relatório lido ao parlamento em maio de 1864 pelo Sr. Dias Vieira, ex-ministro dos negocios estrangeiros:

“O governo imperial procurou, por um regulamento provisório (o decreto citado de 1863), conceder á navegação e commercio peruano, em toda a extensão do littoral brasileiro, as franquezas e isenções por ora possíveis, satisfazendo nesta parte ao disposto no art. 2.º da convenção fluvial de 23 de outubro de 1858.

“As providencias contidas nesse regulamento e o desenvolvimento que ellas por ventura exijam, estão porém ainda dependentes de commum accôrdo nos termos do art. 5.º da mesma Convenção.

“Estas vantagens *podem ser extensivas á Republica de Venezuela*, logo que se disponha o respectivo governo a entrar em iguaes ajustes com o governo imperial.

“O governo imperial, como sabeis pelo additamento ao ultimo relatorio (17), que apresentou á assembléa geral meu illustre antecessor, *tem resolvido tornar a navegação do rio Amazonas, no littoral brasileiro, franca a todas as bandeiras.*

“A realisação, porém, desta importante medida ficou dependente do vosso concurso, e dos meios que fossem postos á disposição do governo para provêr convenientemente á segurança e fiscalisação, que exigem os direitos do imperio.”

Si a nossa política, porém, se inspira hoje nos sentimentos liberaes, que as palavras transcriptas revelam; si nenhuma dúvida se concebe de que ella retrograde; si a desempenham estadistas devotados ao progresso nacional, não será inútil, comtudo, recordar os principios affixados outr'ora.

O bello ideal nestes assumptos já foi o do celebre tratado de Santo Ildefonso (1777), onde a Hespanha e Portugal estipularam o seguinte:

“A navegação dos rios por onde passa a fronteira ou o limite das duas nações, será commum ás duas nações em todo o espaço que o rio percorre por entre duas margens pertencentes ás duas nações; mas a navegação e o uso dos ditos rios serão a *propriedade exclusiva* da nação proprietaria das duas margens, a partir do ponto em que começar esse dominio.”

---

(17) Relat. de janeiro de 1864, apresentado pelo Marquez de Abrantes.

Durante algum tempo, e ainda na refutação de Maury publicada por Angelis em 1854 (18), partia-se deste principio egoistico e absurdo, digno dos governos contractantes, para explicar-se a politica de uma potencia americana no seculo actual.

Declamações e sophismas encheram para isso muita pagina inutil. Ora enredavam-se, ampliando-os ou restringindo-os, os textos dos autores classicos. Ora tiravam-se argumentos de factos da politica européa, mais ou menos differentes ou applicaveis. Por exemplo, a convenção de 1841, assignada pelas grandes potencias, reconheceu no Sultão o direito de fechar os estreitos dos Dardanelos e do Bosphoro aos navios de guerra: concluia-se d'ahi a applicação do mesmo principio ao commercio dos rios communs, posto que aquella convenção não repetisse á marinha mercante, e, por outro lado, já houvessem as ditas grandes potencias firmado em 1814 os actos do congresso de Vienna, onde se consagrou o principio da livre navegação dos rios que atravessam muitos Estados (19).

(18) *De la navigation de l'Amazone*; Montevideo, 1854.

(19) Acto final do Congr. de Vienna, anexo n. 1.ª Convenção de 7 de novembro de 1857 sobre o Danubio. Não reproduzirei aqui a discussão geral sobre a materia, para não repetir considerações feitas nas *Curtas* já citadas. Na camara dos deputados, em varias sessões de abril de 1857 debatendo-se um projecto sobre a livre navegação do Amazonas, appreciou-se tambem esse lado do assumpto.

Em nome da integridade e da tranquillidade do imperio, aconselhou-se em certa época a clausura do Amazonas. Angelis (pags. 186 a 188) via com horror a entrada de navios estranhos no valle desse rio e phantasiava mil desavenças provocadas pelos estrangeiros. O que neste sentido escreveu não é excedido por certos discursos de estadistas brasileiros, admiraveis de igual beatitude politica. Entretanto, as hypotheses de conflictos, que elle figurava, ainda não aconselharam a supressão das alfandegas interiores de Uruguayana e Corumbá (sobre os rios Uruguay e Paraguay). Os factos dispensam resposta. Porque razão não aconteceria o mesmo no Amazonas? Ah! os nossos vizinhos são povos pacíficos, de indole e habitos mais tranquilllos que os limitrophes do sul. Verdade seja que, de espaço em espaço, um dos nossos commandantes das fronteiras septentrionaes exerce a sua bravura em exagerar algum insignificante conflicto, que ás vezes elle proprio provoca ou não preveniu; ou um agente fiscal recommenda o seu zelo insistindo na possibilidade de fazer-se o contrabando; ou algum visionario descreve desacatos e phantasia invasões do territorio. E então não faltará uma voz para dizer que, si o Pará fosse o Rio Grande do Sul, já o teriam escutado e desaggravado! Tudo isso porque? porque, na phrase espiituosa de um illustre deputado, a guerra, industria de certa parte da provincia do Rio-Grande, que com isso

tem enriquecido, já causa inveja a outras provincias. Fôra melhor, portanto, em vez de prestar faceis ouvidos a eguaes clamores, fiscalisar o procedimento dos nossos commandantes de fronteira, acerca dos quaes não são raras as queixas, e desconfiar de certas informações officiosas. Uma destas, recentemente, denunciava com grande solemnidade a existencia de duas colonias bolivianas situadas em territorio nosso sobre a margem direita do Uaporé; verificado o caso, taes colonias haviam sido lançadas na margem opposta (boliviana), e aliás já tinham deixado de existir. São, ao contrario, os nossos visinhos que poderiam queixar-se do procedimento das autoridades ou dos particulares para com a tripulação dos seus barcos: como os indios bolivianos, que descem o Madeira, são vigorosos, disciplinados e intelligentes, alguns brasileiros os seduzem e provocam conflictos, que, repetindo-se, pôdem desanimar o nascente commercio daquelle rio.

Taes ciumes, porém, entre visinhos não são rasoaveis. A politica internacional dos Estados civilisados assenta hoje em bases largas. Fraternidade e auxilio mutuo, eis a sua formula geral; ou, como se exprime Montesquieu, "as differentes nações devem fazer-se na paz o maior bem, e na guerra o menor mal possivel".

O pensamento dos governos americanos sobre a navegação dos rios foi claramente enunciado no

projecto de tratado do recente congresso de Lima (1864), cujo artigo 1.º dizia: "Os estados contractantes obrigam-se a manter abertos ao commercio do mundo seus portos, rios, e mercados, mediante as leis e regulamentos de cada estado, ao amparo do direito das gentes".

Póde ser outro o alvo da politica brasileira?

Entretanto, o espirito de conquista, transmitido pelos portuguezes, tem animado certos manejos diplomaticos com o fim de consagrar-se o principio egoistico do uso exclusivo para os ribeirinhos, egual neste seculo ao principio barbaro, segundo o qual, antes de tudo, devia cada estado assegurar-se a propriedade absoluta de uma e outra margem dos rios navegaveis.

Porventura a mesma tradição ainda se respeita no mundo official. Não falta ahi representante vivo desse espirito de outr'ora. A alguns delles devemos os prejuizos derramados na população quanto á necessidade de apoderar-se o Brasil de territorios desoccupados ou desconhecidos, ou pertencentes mais aos nossos vizinhos do que a nós. Por outra parte, certos discipulos desta escola ha entre os proprios moços, que se querem recomendar ás secretarias ostentando o zelo sagrado, util para o avanço na carreira.

Segundo essa escola, a quem talvez se pudesse imputar em parte a guerra com o Paraguay, e cuja

sabedoria se admira pelos seus resultados negativos, deve o imperio adquirir todos os territorios disputados, aquelles mesmos sobre que nem a posse nem os tratados lhe dão direito. Esta phrase absurda hade-se ler em algum documento. Em resumo: embarace o Brasil as suas questões externas, levante pretensões pouco fundadas, para ao depois ter de desistir dellas com deshonra!

Essa escola anda preocupada com a necessidade de colonias e postos militares nas linhas ou pontos centraes das fronteiras, estabelecimentos dispendiosos, impossiveis, inefficazes para a defeza, como demonstram as de Mato-Grosso da fronteira do Apa e do Mondego, e que a meu ver, por sua data recente, nada provam para determinar-se o *uti possidetis*.

Essa escola, finalmente, sonha invasões e perigos por toda a parte. Si o Perú, por exemplo, contracta engenheiros mechanicos para as suas modestas officinas de Iquitos, si ali monta um dique de ferro, si ali faz os reparos dos vapores com que navega os seus rios, dizem logo: "O Perú esconde designios contra o Brazil". Taes receios, coloridos convenientemente, avultam aos olhos de ministros que mal conhecem os negocios publicos, a começar pela propria geographia dos paizes confinantes, e assim, obscurecem-se e complicam-se as questões, dificultando-se o estudo e a solução. Felizes seriamos si as informações dos escriptores dessa escola, na parte positiva dos seus trabalhos, merecessem sem-

pre confiança pela escrupulosa exactidão, indagação minuciosa, e decidido horror á mentira e ao romance!

Não é sob a influencia de taes doutrinas que julgo se devam estudar os meios praticos de realizar-se a abertura do Amazonas. Nem pretendo que sejam escusadas algumas cautelas, nem me parece que me-riçam conceito os conselhos da timidez de que falava.

## II

Condições indicadas como preliminares do commercio franco do Amazonas.

Antes de declarar-se livre o commercio do Amazonas, é myster, segundo essa opinião, a que eu alludia, fundar postos militares nas fronteiras e erigir poderosas fortificações que dominem a navegação. Examinemos este lado do assumpto.

Para a defeza do Amazonas, quer nas suas bôcas, quer no seu curso, não é de fortalezas que mais carecemos, ou antes podemos dispensa-las. Com effeito, por uma parte, com os vapores de grande marcha (mais de milha em cada cinco minutos, como os peruanos), calado minimo e couraças, os fortes pouco valem ou valem muito menos que dantes. Demais, a defeza do littoral fluvial, quasi deserto, sem povoações e centros habitados a pequenas

distancias, será melhor garantida por alguns navios de guerra rápidos e fortes, ainda que não sejam encouraçados. E o mesmo direi quanto ás duas bôcas do grande rio.

Entretanto, quaes serão esses navios do commercio ou de guerra que por agora venham a subir o Amazonas, aberta a navegação? Por muito tempo, não hão de ser as fragatas, nem os enormes paquetes, serão navios de dimensões ordinarias, canhoneiras e transportes mercantes, aos quaes já podemos oppôr bons e fortes vasos da nossa esquadra, o *Amazonas*, a *Parnahyba*, a *Belmonte*, qualquer dos encouraçados, ou dos novos vapores de melhor marcha. Dentro de poucos mezes, achar-nos-emos com a nossa esquadra desembaraçada e prompta para reforçar a divisão do norte. Si, pois, querem segurança e ostentação de força, ahí a tem. Comtudo, eu preferiria ver esse valioso material de guerra, e principalmente os nove ou onze encouraçados com que se conta, desarmados e guardados nas carreiras cobertas de um dique secco, obra indispensavel e de muita urgencia. Preferiria que, em vez dessas corvetas e fragatas, construidas para o fim especial da guerra e penosas para o clima do equador, enviássemos ao Amazonas dois ou tres vapores ligeiros, de uma construcção especial, accomodados ao respectivo serviço, destinados ás explorações, á policia fiscal, á garantia da administração.

Todavia, si os fortes parecem necesarios, nem eu contesto que o sejam alguma vez, descancem os timidos nos que já possuímos, e podem offerecer resistencia.

Com effeito, a bôca meridional, que é hoje a unica permittida ao commercio, possui, além de outras defezas, o forte da cidade do Pará, que domina o porto e acaba de receber 4 canhões da grossa artilharia de 80, e á qual se destinam outros de maior calibre recentemente ali chegados da America do Norte. Completado com a muralha inferior ainda em projecto, o forte offerecerá a segurança desejavel.

A bôca septentrional, a verdadeira entrada do Amazonas, que é caminho mais curto para as povoações do interior, e mais favoravel á navegação a vela pelo maior auxilio dos ventos de lóste, essa já está desde o seculo passado destinada a ser frequentada pelos navios de alto-mar. Ahi fundou o governo da metropole Macapá e a sua fortaleza. Das obras da metropole é uma das mais notaveis no Brasil. A fortaleza do Macapá, olhando para as extensões do oceano e as aguas immensas do Amazonas, está bem situada. Cercam-na as casas de uma pequena cidade, e os campos uberrimos que vão ao Araguay, ao Amapá e á Guyana Franceza. A abundancia de gado e de viveres facilitará a sustentação do forte. Possui elle 14 baluartes com 56 bôcas de fogo. Cada baluarte tem 2 canhões de

36, que dominam o canal proximo: não fallo da velha artilharia, sem utilidade alguma, havendo ali até peças de bronze do calibre 3, fundidas no reinado de Pedro II de Portugal, curiosidades de museu. Conservado com ligeira despeza, o forte prestará serviço real. Tem no interior os edificios necessarios. No augmento destes, no restabelecimento dos fossos e pontes, e na reparação da muralha á beira do rio, não se consumiria grande cabedal: porquanto, não é necessario reparar todos os baluartes, e a metade delles, que defende o assalto por terra, não carece por agora de obra nenhuma, pois que urgente só é a defeza pelo lado do rio. Macapá não é um sitio doentio; um pantano vizinho, onde abundam os açacuzeiros, cuja seiva se reputa venenosa, infecciona o lugar determinando sezões. Entretanto os prezos da fortaleza (cerca de 30) limpariam o pantano em tres semanas. Já se tentou egual expediente e com proveito. Reina em Macapá uma viração constante, que refresca a atmospherá; quasi debaixo da linha ( $0^{\circ} 2'15''$  Lat. N; obs. do Sr. J. da Costa), o calor é toleravel á sombra. Verdade seja que por si só o forte de Macapá, não dominando o canal mais meridional, nem possuindo artilharia de maximo alcance, tornar-se-ia inutil para perseguir o navio que, conhededor das passagens ainda hoje quasi ignoradas que offerecem as grandes ilhas da foz, fugisse do caminho frequentado. Para completar, pois, o systema de defeza,

tem-se indicado a fundação de uma bateria em uma das ilhas fronteiras á fortaleza, o que aliás não seria dispendioso. Sem pretender decidir de um assumpto especial, seja-me licito manifestar que parece preferivel a quaesquer baterias fixas um navio a vapor bastante rapido, com dous fortes rodizios, o qual estacionasse na bôca septentrional, e acudisse aonde o chamasse o aviso de um telegrapho electrico lançado do Pará a Macapá, atravez da ilha de Marajó e das outras que lhe ficam vizinhas ao norte (a Mexiana, a Caviana, etc.).

Repito que me não parecem essenciaes tantas cautelas, tantas e taes garantias. Confio mais no interesse que o commercio livre ligará ao dever de respeitar a soberania territorial. Mas talvez seja preciso condescender com os receios dos outros; meu proposito é mostrar que para isto ha alguma cousa feita de que se pôde tirar proveito.

Além dos que dominam as duas entradas, ha mais um forte bem situado em Obidos, 535 milhas ao oeste do Pará. O Amazonas offerece ahí, no canal navegavel, uma largura menor de 800 braças. O outro, ao sul desse, de que é separado por uma ilha extensa, é pouco profundo, e por elle só transitam igarités. Algumas pessoas dizem, porém, que nas grandes enchentes pôde essa passagem ser transposta por maiores embarcações, fóra do alcance do fórté. Com quanto não exista um reconhecimento exacto deste canal em occasiões de enchente, toda-

via poder-se-ia defendel-o por uma bateria collocada convenientemente. O fôrte, que está bem conservado, carece de uma pequena muralha no sopé da collina sobre a qual assenta, onde sejam montados os canhões para repellirem da margem os navios que, no empenho de evitarem o fogo de cima, pretendessem passar por junto de terra, á sombra do fôrte, pois que ha muito fundo junto á margem. O fôrte possui 6 excellentes canhões de 80, e 5 de 32 nas baterias da collina; e na inferior outro de 32. Desta se tiraram ha pouco dous canhões de 80 que a guarneciam, e que, com mais 2 das baterias superiores, foram reforçar a fortaleza da capital. Restituídos a Obidos, póde esta praça offerecer 10 peças de 80, mais que sufficientes a meu ver, e que dominam perfeitamente todo o canal, além das 6 de 32. Portanto, os navios que escaparem aos canhões de Macapá ou á grossa artilharia ha pouco montada no Pará, não poderão transpôr o canal de Obidos. Além disso, Obidos é um districto bem povoado, abundante de cereaes e gado.

Depois de Obidos não se encontra artilharia senão em Tabatinga, fronteira com o Perú. Não occultarei o desgosto que sente o viajante brasileiro neste lugar. Espera ali encontrar um verdadeiro posto militar e uma fortificação, ao menos assim o indicam alguns documentos officiaes, e depara com uma aldêa onde não ha uma muralha de pedra, quanto mais um fôrte. Gastamos inutilmente al-

guns contos de réis com o chamado fôrte de Tabatinga, e com os do Principe da Beira e do Rio Branco; ahi collocamos commandantes que são quasi sempre o flageiolo da população da fronteira. Entretanto, qual a vantagem real de taes fortificações em fronteiras despovoadas ou desertas, onde o inimigo pôde reduzir os guardas á fome? Si deve haver fôrtes, que os haja reaes. Em Tabatinga serve de quartel ao destacamento uma grande palhoça collocada sobre um monticulo que domina o rio. Na frente fluctua a bandeira brasileira. E' grato vêr aqui, a 1.800 milhas do oceano, a cerca de 30 dias do Rio de Janeiro, no ponto mais occidental do Brazil, no caminho dos Andes, nestes desertos, tremular o pavilhão auri-verde hasteado tambem no nosso paquete. Viva o Brazil! exclama-se involuntariamente. Do extremo sul no Chuy a Macapá ao norte, e de Coimbra a Tabatinga no longinquo occidente, o mesmo pavilhão, o mesmo governo, a mesma lingua, o mesmo povo! — Mas essa bandeira está cercada de quatro canhões assentados no chão primitivo; dous de ferro, calibre 12; 2 de bronze, calibre 4. Estes ultimos trazem a data de 1714, e todos têm a corôa portugueza. Nem siquer poderão dominar o canal ahi. Nem siquer as carretas de madeira, expostas ao tempo, montadas no chão, offerecem segurança. Eis como está rodeada a bandeira nacional! Antes estivesse só. Uma palhoça por quartel da tropa, e canhões do tempo das descober-

tas e conquistas! Quanto a essa fortificação de que fallam alguns documentos, nem uma pedra ao menos. Parece-me que ainda não somos bastante ricos para possuirmos fôrtes em desertos; não vejo que vantagens positivas se possam auferir delles; tenhamos vapores velozes, como os mercantes que já possuímos no Amazonas, e artilharia disponível nos pontos principaes, que não haverá receio sério. O que julgo, porém, incontestavel é a inutilidade dessas colubrinas portuguezas para atacarem navios bem construidos, e de casas de palha para aquarte-lamento de tropa ou deposito de munições.

Entretanto, construidos alli fôrtes considera-veis, á custa de dinheiro a que se poderia dar mais util emprego, o que alcançaremos em resultado, considerando a questão praticamente? Contra quem prepararemos essas fortalezas ou construiremos outras? Contra os europêos e os norte-americanos? cuido que, além de inúteis, si de véras pretendessem elles aggre-dir-nos, taes fortificações pouco signifi-cam desde que se lhes permittir a livre navegação, unico objecto para desavenças. Contra a Bolivia ou Venezuela? é incrível que nenhuma destas repub-licas, dilaceradas e enfraquecidas, venha offender-nos ou pretenda ahí introduzir navios de certa or-dem. Contra o Perú? é pelo menos prematuro qualquer preparativo desse genero: porquanto, 1.º o Perú não possui fortificação *nenhuma* em todo o littoral fluvial; 2.º dos quatro vapores que alli

tem, dous são galeotas pequenas destinadas á exploração dos afluentes, e os outros dous são transportes que não montam artilharia; 3.º porque o Perú não possui actualmente artilharia naquellas paragens; 4.º porque não ha alli nenhuma força militar organizada e seria penosissimo envial-a do littoral do Pacifico pela cordilheira; 5.º porque não existe lá nenhum *arsenal de marinha*, como têm inexactamente affirmado algumas gazetas; e em Iquitos (200 milhas ao oeste de Tabatinga) apenas ha uma serraria, uma olaria, uma ferraria e pequena fundição, além de um dique de ferro que se está montando; 6.º finalmente, porque, nestas circumstancias, nada mais inexacto do que comparar a attitude do Perú, que promette paz e só cuida de desenvolver os seus recursos commerciaes, com a attitude insolente, o armamento perseverante, a permanencia de um exercito superior ás forças do paiz, as grandes fortificações casamatadas desde Humaytá até Assumpção, a centralisação despotica, o mysterio e o systema politico do Paraguay. Parece que, assim como foi erro deploravel e imperdoavel deixar-se o governo apanhar de surpresa pelo Paraguay, quando conhecia ou devia conhecer a realidade da sua situação, que aliás na Europa não se ignorava desde 1857; assim tambem será erro lamentavel phantasiar hoje perigos por toda a parte, e deleitar-nos em despender grandes cabe-daes para defender o que ninguem ataca, excepto

si quizerem com isto ostentar agora uma perspicacia sublime, que se não revelou quando e onde era preciso.

A meu ver, portanto, a livre navegação do Amazonas não depende nem de colónias ou postos militares nas fronteiras, nem de fortalezas inexpugnáveis, bastando as que possuímos, sendo nellas preciso sómente fazer obras secundarias e renovar a sua artilharia. A isto ajuntarei que o serviço de defeza das embocaduras e da policia fluvial e fiscal exige apenas dous ou tres vapores de boa marcha, com dous grossos rodizios cada um, auxiliados por uma linha telegraphica lançada do Pará a Macapá atravez das bôcas do grande rio.

Carecerá a livre navegação do Amazonas de um regulamento especial? Não duvido pronunciar-me pela negativa. O minucioso regulamento das alfandegas, e, quanto á navegação dos estados ribeirinhos, o decreto de 31 de dezembro de 1863, com as ordens do thesouro e avisos posteriores, constitua o nosso codigo de navegação e commercio marítimo applicavel aos portos do Amazonas, como já o tem sido, sem mais providencias particulares, ás alfandegas tambem fluviaes de Uruguayana e Corumbá. Será certamente preciso fazer alguns favores ao commercio directo, como se praticou a respeito de Corumbá, permittindo-se em Manãos, por exemplo, um razoavel abatimento de direitos que compense os onus dos fretes actuaes. Será tambem

necessario, além de uma alfandega em Manáos, habilitar para certos ramos de commercio o porto de Santarém pelo menos. Será finalmente preciso dar aos presidentes e aos chefes das estações fiscaes, em territorios tão longinquos, a faculdade de interpretar benignamente os regulamentos geraes, applicando-os do modo mais accomodado ás circumstancias peculiares do pequeno commercio do Amazonas, resolvendo logo por si mesmos as questões occorrentes sem dependencia da administração central; de sorte que as disposições escriptas sejara subordinadas ás condições locais. Todas essas providencias, e outras que mencionarei no cap. II, podem, porém, ser tomadas isoladamente, umas após outras, por decretos especiaes, devendo-se evitar sempre o embaraço de um regulamento organico.

Pretenda-se ou não amarrar o commercio do Amazonas a mais um novo regulamento, casuistico e sempre defeituoso, ao governo cabe decretar de sua autoridade a liberdade da navegação e crear portos habilitados. No regulamento das alfandegas, expedido por virtude de lei, o poder executivo reservou-se a faculdade de habilitar quaesquer portos necessarios ao commercio (art. 315). Por virtude disto, creou as duas novas mesas de rendas (Manáos e Tabatinga), como já tem creado outras em outros pontos do imperio. Antes desse regulamento o governo fundou duas alfandegas nos portos fluviaes já citados, os de Uruguayana e Corumbá-

Um dos motivos pelos quaes o Sr. Paranhos, na sessão de 27 de junho de 1864, propôz ao senado o adiamento do projecto da camara temporaria sobre a livre navegação do Amazonas, foi justamente esse. Citarei o trecho do discurso em que o nobre senador precisa a questão:

"Entendo, dizia elle, que a abertura do rio Amazonas é uma medida de alta conveniencia para o paiz; que não pôde ser impugnada por todos os que desejam a prosperidade do Brazil, por todos os que comprehendem que não podemos conseguir esse fim sem que por todos os meios ao nosso alcance procuremos desenvolver os grandes elementos de riqueza que encerra o nosso solo: a abertura do Amazonas está neste caso. . .

"... O governo, para franquear a navegação do Amazonas ao commercio de todas as nações amigas, não carece de autorisação legislativa, o pôde fazer, assim como já franqueou a navegação e commercio do alto Paraguay, a navegação e commercio do alto Uruguay, assim como já concedeu essa mesma navegação do Amazonas a alguns dos estados ribeirinhos com quem celebrámos tratados. Temos tratados de navegação e commercio com o Perú e com a Venezuela; temos solicitado ajustes eguaes com os outros estados ribeirinhos do Amazonas, Nova-Granada e Equador. Si, pois, o governo pôde pela legislação vigente, quando ju'gue conveniente, abrir o rio Amazonas, abrir esse commercio a todas

as nações amigas, por que hoje se julga necessaria uma authorisação legislativa?"

Outra questão se tem formulado: a livre navegação do Amazonas deve ser estipulada em convenções com outros governos não ribeirinhos, ou é melhor permittil-a por acto proprio do governo imperial? Quando não sentissemos já os effeitos de tratados dessa natureza, como são as convenções consulares, bastava o facto de não se haver carecido de tal recurso a respeito dos outros rios mencionados para se abandonar essa idéa, que determinaria delongas inuteis, além de outros inconvenientes mais serios. Na camara dos deputados os Srs. Martinho Campos e Carvalho Reis expuseram os fundamentos da opinião contraria ás convenções de reciprocidade, e no senado exprimiu-se no mesmo sentido o Sr. Paranhos por estas palavras:

"O projecto torna dependente a abertura do rio Amazonas de tratados, não só com as potencias ribeirinhas, mas ainda com todas as outras potencias amigas. Mas convirá que esta medida fique dependente de ajustes internacionaes com potencias que não são ribeirinhas? Não convirá antes que, satisfeitos esses interesses de visinhança nos ajustes que temos celebrado e que procuramos celebrar com os estados ribeirinhos, o mais seja decretado por um acto proprio, exclusivo do governo imperial, modificavel a todo tempo, quando e como elle julgar conveniente?"

“Será necessario que tornemos a abertura do Amazonas dependente, para as potencias não ribeirinhas, de tratados com essas potencias? Si ellas não se prestarem á celebração desse accordo? Si não convier ao imperio prender-se por estipulações dessa natureza a respeito de uma medida em que elle deve ter exclusiva soberania?

“Sou inclinado a crêr que não convém que o governo imperial se prenda por tratados ás potencias não ribeirinhas, a respeito da navegação e commercio do rio Amazonas; pelo menos esta tem sido a politica até hoje seguida pelo governo imperial. O seu principio geral, pelo que toca ao commercio e navegação, é a egualdade de tratamento, concedendo por acto proprio aquillo que julga conveniente aos interesses do imperio em suas relações amigaveis com os demais Estados.

“O projecto vem estabelecer uma politica nova a respeito do rio Amazonas; não permite que aquella navegação seja franqueada ás nações não ribeirinhas si estas se não prestarem a celebrar tratados para esse fim, ou si o governo imperial, por sua parte, não julgar isso conveniente”.

A essas reflexões sensatas nada ha que ajuntar. Observarei, entretanto, quanto ás convenções com as potencias ribeirinhas, que essas mesmas não são indispensaveis: nada obsta que permittamos livremente, no uso da nossa soberania, ás embarcações

estrangeiras ribeirinhas ou não ribeirinhas, navegarem em toda a extensão das nossas aguas, cerca de 1.800 milhas, do Pará a Tabatinga.

A tendencia, porém, dos Estados vizinhos é para a plena liberdade. Diversos actos do Perú o demonstram. Quanto á Bolivia, que expedira um decreto em 1853 abrindo portos no Mamoré (Madeira) e no Paraguay, ainda em 1858 celebrou com os Estados-Unidos um tratado de commercio e navegação, ratificado pelo presidente Lincoln a 9 de novembro de 1862, que se exprime do seguinte modo:

“Art. 26. In accordance with fixed principles  
“of international law, *Bolivia* regards the rivers  
“*Amazon and La Plata, with their tributaries*, as  
“highways or channels opened by nature for the  
“commerce of all nations... She will permit and  
“invites commercial vessels of all descriptions of  
“the United States, and of all other nations of the  
“world, to navigate freely in any part of their cour-  
“ses *which pertain to her, ascending those rivers*  
“to Bolivian ports, and descending therefrom to the  
“ocean, etc. etc.

“Art. 27... *All places accessible to... ves-*  
“sels of the United States upon the said Bolivian  
“tributaries of the Amazon or La-Plata shall be  
“considered as ports open to foreign commerce (20).

---

(20) *Annual Report on foreign commerce*; Washington, 1863: pag. 700.

Entretanto, quanto aos estados ribeirinhos, me parece que o melhor é regular cada um a sua navegação, e que nós o façamos a respeito dos nossos vizinhos de motu-proprio e sobre as bases liberaes do decreto de 31 de dezembro de 1863. O exemplo do Brazil será imitado por todos os mais. Acresce uma razão particular. A infeliz republica da Bolivia, devastada pela guerra civil, não teve nos ultimos annos um governo estavel com que pudessemos regular a questão de limites. A pretensão do governo brasileiro tem sido a de regular esta conjunctamente com a da navegação fluvial. Parece-me que, continuando a permittir que os bolivianos subam e desçam o Madeira, e venham commerciar no Amazonas, como o fazem agora independente de regulamentos ou convenções, poderemos forçar a Bolivia a entender-se connosco e a resolver a questão de limites desde que, desembaraçados de convenções, em uma occasião dada, pudermos suspender essa tolerancia de que gozam praticamente a sua navegação e commercio. Por outro lado, creio que nem a isso careceremos recorrer. Qualquer governo intelligente na Bolivia tratará com o imperio logo que o interessarmos na navegação a vapor do Madeira e na estrada para evitar as cachoeiras, assim como na definição dos limites desse paiz com o Paraguay pelo lado do Gran-Cha-

co, questão a ventilar no congresso que deve succeder á guerra actual (21).

Sustentam alguns a necessidade de prévias convenções com os ribeirinhos para o fim de regular-se a questão do numero de vasos de guerra, que cada qual possa ter no Amazonas e a exclusão dos das potencias não ribeirinhas. Quanto a mim, penso de modo diverso. O Brazil, que é o mais poderoso dos Estados do valle do Amazonas, deve não solicitar nem admittir nenhuma cláusula restrictiva em relação á marinha de guerra. Não carece della, seria humilhante diligenciar obtel-a. Demais, não sei qual seja o principio de direito absoluto, que possamos invocar para obter uma tal restricção de parte dos Estados limitrophes. Acrescentarei que no rio Paraná a nossa politica foi outra: foi o governo do Paraguay que exigiu a limitação do numero e porte dos vasos, e o governo imperial pretendeu libertar-se disto, tendo-se em 1858 innovado o principio da convenção anterior de um modo mais favoravel, o que aliás me parece conforme ao nosso direito. Para que, pois, uma politica differente no Amazonas? A nossa defeza não o exige, os outros Estados são fracos, nem dispõem ali dos recursos de portos e estaleiros para sustentarem uma verdadeira marinha de guerra: nós teremos sempre a superioridade, de que já gozamos. Uma

---

(21) V. o § III.

tal limitação seria odiosa, além de inútil: isto deve bastar para repellil-a. Mas, quanto aos navios de guerra das tercciras potencias (as não-ribeirinhas), dever-se-á prohibir-lhes a entrada no Amazonas?

Entendo que uma politica tal seria ridicula. Deixem passar o qualificativo. Porque razão prohibir-lhe a entrada? Durante a paz, podem elles prejudicar-nos? Ao contrario, si algumas canhoneiras norte americanas, inglezas, ou francezas forem ali observar as riquezas do immenso valle, e contribuirem para a revelação das suas maravilhas, não será isso precioso para a sciencia e certamente util para o rapido desenvolvimento das nossas provincias? Durante a guerra, porém, o que é que embarçará o belligerante, que quizer hostilisar-nos no Amazonas, de ali enviar quantos navios puder? Prejudicial durante a paz, essa clausula restrictiva seria pois illusoria para o caso de guerra. Demais, cumpre notar que, em caso de guerra com uma potencia qualquer, não é n'aquelles enormes desertos do Amazonas que ella ha de ir offender-nos: com que proveito e que effeito teriam no resto do imperio algumas granadas lançadas nas florestas do Amazonas ou sobre as pobres povoações das suas margens? Que influencia decisiva teve na guerra actual a invasão de Lopez nos desertos do sul de Mato-Grosso, sob o ponto de vista militar? Não citem o exemplo dos estreitos do Bosphoro e Dardanellos: não são menos ridiculos, como o provou

a guerra da Criméa. Além de que estamos na America: não nos cabe imitar servilmente os exemplos europeos. Façamos nós aquillo que a justiça e a elevada intelligencia dos nossos verdadeiros interesses aconselharem: o mundo faça o que quizer; nós somos soberanos, e responsaveis, perante Deus e a historia, dos erros da nossa politica.

Essa idéa da exclusão dos navios de guerra procede de uma estranha exaggeração da necessidade de defeza, de que é um admiravel representante o governo dos Lopez do Paraguay. Taes clausulas restrictivas estabeleceu-as elle: havemos nós de imital-o? que exemplo nos recommendam! A Republica Argentina seguiu outro; abriu os portos fluviaes a todos, sem reserva alguma. Não é este o verdadeiro espirito de uma politica americana? Si querem o supra-summum da garantia, então ergam tambem por toda a costa do Brazil um fórté; não é menos deserta em muitas paragens e é muito mais accessivel. Si o não fazem cá, porque hão de exagerar as condições de segurança do Amazonas?

Pretender que a medida da livre navegação fique dependente das explorações dos affluentes principaes do Amazonas, que desagoam em nosso territorio, não me parece pratico. Os principaes deos affluentes, que descem dos Estados ribeirinhos, são os seguintes:

Quanto á Bolivia, o Madeira.

Quanto ao Perú, todos ou um dos tres rios Purús, Yuruá, Yavary.

Quanto á Venezuela, o Rio-Negro.

Quanto á Nova Granada, o Içá (ou Potumayo) e o Yaporá (22).

Ora, o commercio do Perú se faz actualmente pelos affluentes do seu territorio, o Ucayali e o Huallaga; só mais tarde serão uteis ao sul da republica, ao departamento de Cuzco por exemplo, um dos tres nossos rios acima indicados. De fórma que, comquanto se devesse já ter organizado as explorações no valle do Amazonas por amor da sciencia e para reconhecimento dos nossos territorios, é, contudo, certo que taes serviços não interessam ainda ao commercio universal, nem delles depende, portanto, a medida da livre navegação. Digo igualmente o mesmo acerca do Potumayo e Yaporá, acrescentando quanto a este que já foi explorado pela commissão de limites brazileira. Finalmente, a respeito do Rio-Negro (Venezuela) e do Madeira (Bolivia), possui o governo antigas e recentes informações, que autorisam a crença de que elles serão o caminho de um commercio consideravel. A

---

(22) O Napo é outro affluente consideravel, mas percorre os territorios do Perú e do Equador. Franqueado o Amazonas, assiste-nos o direito de reclamar que esses governos proclamem egual principio com applicação aos affluentes que lhes pertencem.

estação fiscal existente em Manáos dominará o commercio do Rio-Negro; restará sómente crear outra que sirva ao do Madeira. Este ultimo assumpto será desenvolvido no Capitulo seguinte:

Em conclusão: A medida da livre navegação do Amazonas não depende de regulamento especial, nem de acto legislativo, nem de convenções, mesmo com potencias ribeirinhas, nem de exploração dos affluentes.

### III

Continuação da materia do § antecedente. — A medida da livre navegação depende de convenções acerca dos rios affluentes e limites do Brasil com os Estados vizinhos? — Reflexões sobre a questão de limites com a Bolívia.

Aquelles cuja missão politica neste paiz tem sido enredar as questões pela preguiça de resolvê-las com decisão, exigem que a abertura do Amazonas fique dependente da fixação dos nossos limites com os Estados vizinhos, assim como de regular-se por convenções a navegação dos grandes affluentes por onde aquelles Estados se communicam com os portos brasileiros. Examinemos estas questões.

Cumprе antes de tudo não perder de vista o seguinte: — 1.º que ao governo brasileiro só compete declarar livre a navegação das suas aguas; — 2.º e que, por amor da prosperidade do valle do Amazonas e por bem do commercio geral, convém que estendamos a medida, não só ás agoas do grande rio nas duas provincias do Pará e Alto-Amazonas, como tambem ás dos affluentes que descem dos Estados confinantes.

O livre transito permittido por nossas agoas seria assim desde já aproveitado pelos estrangeiros para irem pelo Rio-Negro á Venezuela, e pelo Madeira á Bolivia, mas não seria de facto para subirem pelos outros rios affluentes, porque ainda não offerecem vantagens nenhuma, como já notei no paragrapho anterior.

Resolvidos a adoptar a medida, não a amesquinhemos; deve ser larga; deverá mesmo em um futuro proximo estender-se aos affluentes que correm exclusivamente pelo territorio brasileiro, por exemplo, ao Tocantins, que prende Goyaz ao Pará, e ao Tapajoz, que approxima Cuyabá de Santarém. Acerca do Tocantins, occorre ponderar que a cidade de Cametá, a mais importante do Amazonas depois de Bélem, aproveitará muito com a navegação estrangeira, si ahi crearem uma estação fiscal depois que, estabelecida a navegação a vapor em projecto, o commercio de Goyaz encaminhar-se pelo Ara-

guaya. Quanto ao Tapajoz, si aceitar-se a idéa de por elle se abrirem communicações regulares para Mato-Grosso, virá a ser um rio muito frequentado, e exigirá uma estação fiscal em Santarém, que assenta na sua magestosa foz.

Consagremos o principio em toda a sua extensão, como o propunha o Sr. Paranhos, no discurso já citado, por estas palavras:

“O projecto limita esta medida ao rio Amazonas e a um de seus principaes afluentes, o rio Negro: não convirá franquear a navegação de algum ou de alguns dos outros mais importantes tributarios do Amazonas, por exemplo, o Tocantins?”

No acto que abrir a todos os pavilhões o commercio do Amazonas, seria extremamente desagradavel uma restricção acerca dos afluentes; serio o mesmo que repellir desse favor quasi todos os povos vizinhos, e especialmente a Bolivia e Venezuela, que não possuem estabelecimentos no littoral do grande rio.

Si, ao contrario, no pensamento desse acto comprehender-se a sua applicação aos afluentes que interessam aos Estados limitrophes, elle recomendar-se-á ao mundo pela sua intelligente liberalidade.

Na prática, porém, é claro que o gozo da faculdade da livre navegação para taes afluentes

communs ficará dependente de duas clausulas necessarias e naturaes: — isto é, quanto ao commercio com os portos brazileiros, da designação (feita ulteriormente pelo ministerio da fazenda) dos portos onde seja permittido o commercio directo e daquelles que servirão só de escala para aquisição de combustivel e munições; — e, quanto ao commercio com os paizes vizinhos, de eguaes designações que fizerem os respectivos governos.

Repito o que já disse: — por agora, e durante alguns annos, não haverá para todos esses rios, com excepção do Madeira e do Rio Negro, outra navegação mais que a de canôas, que actualmente se faz. As estações fiscaes a crear desde já não são, portanto, mais do que as necessarias á navegação daquelles dous rios; ácerca dos outros a experiencia ensinará o que mais convenha (23).

O que é essencial, porém, é que a medida da livre navegação seja larga e comprehenda o pensamento de todos esses desenvolvimentos futuros, de sorte que não venha a oppôr embaraços nem ás necessidades crescentes do commercio, nem ás posteriores solicitações dos governos interessados. Para isso é mister não prendel-a a convenções com os Estados ribeirinhos; porquanto, si a alguns delles não convier, pôde a nós convir-nos permittir a todas as bandeiras a navegação dos affluentes, na

---

(23) V. o cap. II sobre a criação de estações fiscaes.

parte em que nos pertencerem. Sem o embaraço das convenções, guardaremos o nosso livre arbitrio.

A outra clausula relativa á prévia determinação dos limites contestados não pôde ser allegada sinão em relação á Nova Granada, á Bolivia e á Guyana ingleza; por quanto, com a Venezuela já assentámos as bases respectivas na convenção de 1859, e com o Perú, além de outra convenção igual, já entrámos até nos trabalhos da demarcação.

Ora, acerca de Nova Granada, cumpre attender, em primeiro logar, que ella presentemente não offerece recursos que alimentem o commercio estrangeiro pelo Amazonas; a sua rarissima e pequena navegação de canôas no Içá limita-se a traficar com os nossos portos do Solimões; e, em segundo logar, a questão de limites não é complexa, e pôde ser facilmente resolvida si continuar a prevalecer da nossa parte o benevolo espirito que presidiu á convenção de 1853 (não ratificada por Nova Granada); isto é, si, mesmo com abandono do rigoroso *uti possidetis*, não pretendermos mais do que a linha do Apaporis, até o qual já se estenderam os trabalhos de exploração que, em nome da commissão de limites, desempenhou o Sr. capitão-tenente Soares Pinto.

Acerca da Guyana ingleza, o negocio, com quanto sem gravidade, não parece tão simples á vista da ultima pretensão do governo britannico;

mas não será possível uma transacção depois dos favores que fizemos ao seu commercio no Amazonas? Não é elle animado de sentimentos conciliadores? Aberto o Amazonas, alcançado esse grande *desideratum*, medida que elle proprio reclamára, revelará o governo inglez um espirito de discordia e de chicana a proposito da linha divisoria, quando o que elle hoje menos ambiciona é adquirir territorios, e o que mais promove em todo o mundo é o triumpho da liberdade commercial?

Quanto ás Guyannas Hollandeza e Franceza, notarei que as questões de limites com essas possessões não envolvem a da navegação de nenhum dos affluentes do Amazonas. Ainda na hypothese, aliás manifestamente inadmissivel, de ser o Araguay a divisa do Imperio com a colonia franceza, a situação da foz desse rio, que desagoa na extremidade da do Amazonas, não torna a França ribeirinha deste ultimo.

Acreditar-se-á, por ventura, que, conservando fechado o Amazonas, forçaremos essas potencias a se entenderem connosco, a transigirem sobre a linha divisoria? O facto prova que não; ha muitos annos diligenciamos resolver essas questões, mantemos clausurado o Amazonas, e nada conseguimos. Porque? porque a coacção, que se suppunha exercer, era e é phantastica; nem a Nova-Granada, nem a Guyana ingleza, nem a franceza, nem a hollan-

deza, tem, nos territorios da fronteira, povoações e interesses a que aproveite a livre navegação; são desertos, solidões magestosas, que confinam com as nossas solidões. Mas diz-se: o governo inglez, por amor do seu commercio, estimará a abertura do Amazonas, e, para alcançal-a, faria concessões. Engano manifesto.

O commercio inglez ainda não pensa no Amazonas, nem exercerá por isso pressão alguma. Portanto, prolongando o *statu-quo*, nada alcançaremos, como nada temos alcançado; mas, por outro lado, perderemos pela irritação que provoca por toda a parte a nossa politica exclusivista.

Resta a Bolivia. E', com effeito, com ella que pende uma séria questão de limites. Será a falta de convenção com esta republica sobre tal objecto um motivo justificavel para o adiamento da medida da livre navegação?

Si essa medida não fôr acompanhada de restricções, pretendem os nossos adversarios que faremos o papel de gestor de negocios dos outros Estados sem procuração delles, e, o que é peor, em prejuizo nosso.

A primeira objecção é futil: para permittirmos o livre transito até os limites dos Estados vizinhos, não carecemos de accordo com estes e menos de sua autorisação; usamos de um direito, dispomos do que é nosso, regulamos a nossa casa como nos

parece; elles podem fazer o mesmo ou cousa diversa. Mas, em parentheses, cumpre advertir que são elles justamente que mais desejam tal medida larga e generosa, nem sua politica tem tido outra aspiração; e, quando não tivesse, deveria a politica brasileira, em vez de permanecer na caducidade do principio do transito exclusivo para os ribeirinhos, convencel-os da vantagem do principio liberal para a sua e nossa prosperidade.

O proveito é todo para nós, para os nossos portos fluviaes e para o grande porto da foz, emporio natural de todo o Amazonas. Onde estará, porém, a desvantagem? onde o perigo? donde nasce o receio?

Ficaremos prejudicados, dizem, porque dando-lhes com generosidade o exclusivo que possuímos, nem ao menos recebemos em troca a fixação dos nossos limites respectivos.

E' assim que pretendem eternisar no Amazonas a mesma politica que exprobravamos ao Paraguay: — a questão dos limites associada á da navegação. O primeiro Lopez não queria permittir-nos a facilidade do transito para Mato-Grosso sem que determinassemos a mútua fronteira; depois de duas missões especiaes com o fim de resolverem aquellas questões no sentido das nossas conveniencias, acabámos por aceitar uma solução média, que consistiu em regular-se a navegação independente da

fixação definitiva dos limites (24). Si era justo o que reclamámos do Paraguay, como nos collocaremos perante as republicas do valle do Amazonas na posição que elle occupava para conosco?

As pretensões da Bolivia em relação aos seus vizinhos não inspiram menos sympathia que as nossas em relação ao Paraguay.

Para sermos dignos do nosso povo generoso, que não está imbuído das idéas pretenciosas de alguns dos seus estadistas educados na escola do começo deste seculo, cumpre que nos colloquemos acima do interesse exclusivo da nossa patria, ou antes, acima do interesse momentaneo, não esquecendo o interesse maior de apparecermos á frente dos Estados confinantes como os mais liberaes e os mais adiantados.

Ora, a Bolivia occupa no centro da America um territorio murado pelos Andes que o afastam do Grande Oceano, e separado do Atlantico pelos desertos do Gran-Chaco. Pobre republica! O Perú desceu pela costa maritima, e deixou-lhe o deserto da Atacama; o proprio Chile ahi veio disputar-lhe uma nesga de terreno. Resta-lhe Cobija, isto é, não lhe resta nada. O Paraguay atravessou o

---

(24) V. ácerca dessa questão, hoje historica, os discursos proferidos pelo autor na sessão da camara dos deputados de 17 de maio, e pelo Sr. Paranhos na de 11 de junho de 1862; Ann. da C. dos D., 1862, tom. I, pag. 34, e App., pag. 68.

rio, passou ao norte do Pilcomayo, attribuiu-se o dominio de todo o Gran-Chaco até o territorio brazileiro. O Brazil, não disputando a posse do governo da Assumpção, por sua vez repelliu a Bolivia do alto Paraguay, e pretende excluil-a do baixo Madeira. Isto não é digno, isto não pôde ser sancionado pelos espiritos rectos.

Nestas condições, o que pediu a Bolivia? pediu a cada um de seus vizinhos um desaffogo, um respiradouro; pediu ao Brazil um porto no baixo Madeira e um porto no alto Paraguay; nós esperamos que ella renunciasse á sua pretensão natural, que morresse suffocada! Pois bem, para cumulo de males, havemos de arranjar a questão do Amazonas de modo que aproveite a todos, menos á Bolivia?

Não considero agora a questão pelo lado do interesse commercial do Brazil, que receberá do valle do Madeira e da Bolivia larga contribuição para os negocios do Amazonas: considero-a apenas pelo lado da politica internacional. Repito: afastado o nosso immediato interesse no augmento dessas relações commerciaes, é prudente que colloquemos o paiz limitrophe entre a espada e a parede, entre ceder-nos tudo ou nada alcançar?

Lembro a serie de tentativas da Bolivia afim de abrir caminho para o Atlantico. Lembro que já em 1833 um decreto do seu governo concedia premio a quem levasse do oceano rio-acima um vapor, e que em 1853 outros decretos declararam livres as

estrangeiros a entrada e sahida em portos fluviaes sobre o Paraguay e o Madeira, que foram designados. Lembro que, aceitando o convite para o congresso americano em Lima em 1864, essa republica indicava, entre as providencias que exigiam um accordo internacional, a liberdade da navegação dos grandes rios e dos seus affluentes no continente sul-americano. Lembro que ella celebrou em 1858 um novo tratado sobre essa base com o gabinete de Washington. Lembro que a sua aspiração é a aspiração de todo o mundo, e sua causa a mais sympathica. Lembro, finalmente, que é detestavel a politica da indifferença a respeito dos negocios exteriores, que envolvem os interesses do commercio das grandes nações.

Portanto, ainda quando a questão de limites com a Bolivia fosse realmente de grande importancia para o Brazil pelos territorios litigiosos, ainda quando os dous paizes disputassem outra cousa mais valiosa que a posse de terrenos hoje desertos e inutejs, como aliás são esses, parece-me que não se devia tornar dependente da solução disto, que pôde ser adiada, o negocio da livre navegação e transito, que é muito mais interessante e urgente.

Mas será, com effeito, de grande alcance essa questão de limites? Vale a pena examinal-o para se poder medir melhor a sem-razão dos nossos retrogradados adversarios.

No que consiste o pleito entre o Brazil e a Bolivia?

O debate não dáta de muito longe.

A demanda começou com a missão do Sr. Ponte Ribeiro em 1841, a qual não teve exito. Em 1860 é que se mandou novo negociador, o Sr. Rego Monteiro, que nada alcançou egualmente.

O governo brasileiro propunha-se resolver com a Bolivia as mesmas questões discutidas ou ajustadas com outros Estados vizinhos, a saber: — a devolução de escravos, a extradicação de criminosos e desertores, o transito fluvial e a linha divisoria. Nenhum destes assumptos chegou a ser regulado.

Quanto ao primeiro (devolução de escravos) basta o simples senso commum para indicar que é uma pretensão desarrasoada propormos a governos de povos, onde nunca existiu ou foi abolida a instituição servil, que restituam aos brasileiros o escravo foragido, o desgraçado que em uma terra de liberdade foi procurar a garantia da sua liberdade; isto é, que neguem a sua protecção aos miseraveis que fogem da nossa oppressão. Nunca deveríamos ter feito perante as republicas vizinhas as altas diligencias, que se empregaram outr'ora, particularmente em relação ao Estado-Oriental, para alcançarmos inserir no código internacional esses capitulos repugnantes dos tratados de extradicação. Nunca deveríamos ter manchado as mãos da nossa diplomacia, nem gasto e amesquinhado a nossa in-

fluencia e o nosso poder em negociações francamente indecentes. Gritasse embora o Rio-Grande inteiro, não deveramos jámais passar pelas forcas caudinas dessa ignominia. Que os proprietarios de escravos das provincias fronteiras se resignem á sua sorte: si querem manter ahi a escravidão, não esperem nunca que o governo nacional faça no estrangeiro o ignobil papel de *capitão do mato*, de aprisionador dos escravos fugidos! Em summa, a devolução de escravos, dignamente negada pela Bólvia, não é assumpto que deva mais figurar na lista dos nossos pleitos internacionaes: bastem-nos as vergonhas domesticas da escravidão; não as prolonguemos até o exterior.

O segundo assumpto (extradicção de criminosos e desertores) é objecto de sua natureza simpli-cissimo, e, como é de interesse mutuo, não demandará esforços sobrenaturaes, póde ser regulado mais cedo ou mais tarde, sem embaraçar os arranjos das outras questões.

Restam as duas ultimas: navegação e limites. Ora eu acredito que a segunda não foi ainda resolvida por dous motivos poderosos: — 1.º porque as nossas pretensões a territorios eram exageradas, nem podiam sustentar-se em base racional, faltando a base da posse, o *uti possidetis*, não imaginario, mas effectivo; 2.º porque os principios dominantes outr'ora acerca da navegação fluvial fechavam

as portas á Bolivia, e excluíam pelo seu egoismo qualquer transacção.

Com effeito, antes de tudo, o pensamento dos governos anteriores era que não trataríamos sobre a navegação dos rios communs sem accordo simultaneo sobre limites; e, como em ambos os assumptos queríamos que prevalecessem pretensões odiosas á outra parte, nada alcançámos. Poderíamos ter separado as questões; e era esse o nosso interesse real, o interesse nacional apreciado com intelligencia, e não á luz dos prejuizos portuguezes; porquanto, como já disse, a fixação da fronteira em desertos deshabitados e enormes não tinha nem tem nada de urgente; e, por outro lado, impedir a navegação e o commercio pelos rios é antes de tudo prejudicial aos nossos portos fluviaes, que são as chaves e os mercados dos paizes vizinhos.

Dos dous obstaculos oppostos a um arranjo acerca dos limites, o segundo é da maior evidencia. Na verdade, a Bolivia partia da necessidade indeclinavel de procurar sahida para o Atlantico pelos dous grandes canaes, o Amazonas e o Prata, aproveitando ao norte o Mamoré e o Madeira, e ao sul o Pilcomayo, o Bermejo e o Paraguay. O Brazil, porém, partia de um principio diametralmente opposto, isto é, o exclusivo dominio dos grandes rios. Não se diga que exagero. Em 1841 o Brazil pretendia uma linha divisoria, pelo lado do sul (fronteira de Mato-Grosso), que lhe dêsse a posse

exclusiva dos terrenos de uma e outra margem do Paraguay, ficando os bolivianos privados de qualquer estabelecimento ahi na margem direita até á chamada Bahia-Negra, onde começam as pretensões e a posse do governo da Assumpção, o qual por sua vez repellia inteiramente a Bolivia da mesma margem, apoderando-se do Gran-Chaco. Além disso, é sabido que nessa época desejavamos que a linha divisoria, traçada da Bahia-Negra ás elevações que ficam ao oeste de Corumbá e das lagoas Mandioré, Gaíba e Uberava (Serra dos Limites), procurasse o morro da Boa-Vista e caminhasse para o Madeira por uma linha tortuosa que evitasse tornar common a navegação do Guaporé, affluente daquelle rio e divisa natural entre os dous paizes. De modo que, privada de estabelecer-se á margem do Paraguay, a Bolivia seria igualmente afastada do Guaporé. Verdade é que, segundo parece, esta ultima pretensão, relativa á posse exclusiva de ambas as margens do Guaporé, foi abandonada nas negociações de 1860, mas não o foi a que nos adjudica a posse de toda a margem direita do Paraguay até á Bahia-Negra. Ora, na realidade, do morro da Boa-Vista em diante os nossos titulos são meramente imaginarios; o *uti possidetis*, allegado para excluir a Bolivia do Guaporé, consistia em estabelecimentos particulares (fazendas de gado e mineração de sal), que foram transitorios e não tiveram um caracter de povoação nacional. Demais, a pretensão ao uso

exclusivo do mesmo rio não é a que já em 1860 tínhamos sustentado em relação a outros rios; porquanto, já prevalecia e domina nas nossas convenções de navegação fluvial o princípio do uso commum para os ribeirinhos, com exclusão sómente de terceiros não ribeirinhos, princípio certamente mais adiantado que o das metropoles europeas, a saber, o uso exclusivo para cada Estado da parte respectiva do curso de um rio commum.

Adoptada, pois, a base do uso commum do Guaporé, isto é, assentado que a linha divisoria nesse ponto siga pelo meio desse affluente, couvém saber qual a solução a dar quanto ao rio Paraguay.

A nossa pretensão, como vimos, exclue a Bolivia da margem direita deste rio. Ah! o *uti possidetis* nos favorece. Temos á margem direita do Paraguay os seguintes estabelecimentos: Coimbra, Albuquerque, Corumbá, Dourados e Registro do Jaurú. Contra todos elles protestou a Bolivia em 1858; julga-os uma usurpação; o seu fim é tornar-se ribeirinha do Jaurú e do Paraguay. Em verdade, a aspiração da Bolivia é explicavel: quer um respiradouro. Por outro lado, a nossa posse é antiga, e consta de estabelecimentos seculares ou quasi seculares como Coimbra, Albuquerque, Corumbá, etc., nos quaes concorrem os requisitos de uma posse respeitavel. Ora, acerca destes casos, a nossa politica na discussão dos limites tem partido do *uti*

*possidetis*, como base racional e fixa, sempre que o encontra claro e definido.

Mas, pergunto, não haverá meio de solver a difficuldade? O meio é conciliar os interesses mutuos. E elles ficariam conciliados de dous modos. Indical-os-ei.

O primeiro modo consiste em concordar que a linha divisoria, nessa parte visinha do Paraguay, se approxime da margem direita deste rio, designando-se á Bolivia um porto ou portos sobre elle, permittindo-se a navegação commum, e mantendo-se para o Brazil uma certa zona de terreno, em derredor de cada um dos seus actuaes estabelecimentos, como logradouro das povoações e para a sua policia e defeza. Neste caso, assim como facultámos aos navios estrangeiros subirem até á nossa alfandega de Corumbá, assim lhes deveriamos consentir navegarem para os portos concedidos á Bolivia.

Esse primeiro arranjo, entretanto, não parece o mais vantajoso nem á Bolivia nem ao Brazil. O melhor, com effeito, é o que pôde e deve resultar das combinações que felizmente veio facilitar a guerra do Brazil e da Republica Argentina com a Republica do Paraguay.

Na verdade, o governo da Assumpção, sequioso de expandir-se, transpoz o rio, fundou o departamento do Pilcomayo no Gran-Chaco, e declarou seu esse vasto territorio coberto de florestas impene-

traveis desde a Bahia-Negra até o Bermejo (lat. S. 20<sup>o</sup> a 26<sup>o</sup>). Ora, uma parte desse immenso territorio, comprehendida entre o Bermejo e o Pilcomayo, é pretendida pela Republica Argentina, e parece que o tratado da triplice alliança reconhece e consagra esta pretensão; a outra parte, entre o Pilcomayo e a Bahia-Negra, sempre foi disputada pela Bolivia, que, vendo ahi desagoarem dous dos seus rios mais consideraveis, o Pilcomayo e o Bermejo, não pôde resignar-se a perder a esperança de ficar ribeirinha do Prata e de ligar-se ao Atlantico por esses canaes, posto seja duvidosa a sua navegabilidade por vapores.

As declarações do Brazil, feitas aos plenipotenciarios paraguayos em 1856 nesta côrte e em 1858 na Assumpção, segundo as quaes o Imperio não contestava ao governo do Paraguay o seu direito aos territorios situados ao sul da Bahia-Negra, foram impugnadas pela Bolivia como contendo o reconhecimento de uma usurpação que lhe fizera o dito governo. Igual impugnação soffreu o tratado feito em 1852 pelo governador Urquiza com o presidente Lopez, porque tambem admittia a pretensão do usurpador ao mesmo territorio. Ora, o Brazil não tencionava com aquellas declarações invalidar os titulos da Bolivia ao territorio que ella contestava ao Paraguay, nem o podia fazer. Por outro lado, o Imperio nunca pretendeu annexar a costa occidental do Paraguay (ou margem direita) ao

sul da Bahia-Negra, apesar de um protesto que sobre isso em 1852 fizera em Buenos-Ayres o nosso respeitavel ministro Silva Pontes.

Assim, a solução da difficuldade é simples: si, como se diz haver estipulado o tratado da triplice alliança (25), o Apa fôr, pelo lado do norte, o limite da republica do Paraguay, parece justo adjudicar á Bolivia pelo menos toda a extensão do Gran-Chaco comprehendida entre a embocadura do mesmo Apa e a Bahia-Negra, aonde começam a pretensão e a posse do Brazil sobre uma e outra margens do rio Paraguay. Ou, por outra, ficaria pertencendo á Bolivia o Gran-Chaco, até ao Apa, ou até onde começasse a fronteira da Republica Argentina, até ao Pilcomayo, por exemplo, si esta fôr a divisa, sendo o governo do Paraguay repellido do mesmo Gran-Chaco.

Não prosequirei sobre este ponto do assumpto. Resta chegar á sua ultima parte, a questão de limites pelo lado do norte, isto é, no valle do Amazonas.

A terceira parte da fronteira do Brazil com a Bolivia, que limita com a provincia do Alto-Amazonas, é aquella em que parece mais facil um accordo.

Os pontos extremos são, partindo do Guaporé, a confluencia do Beni e Mamoré (onde começa o

---

(25) Art. 16 do tratado de alliança offensiva e defensiva entre o Brazil, a Republica Argentina e a do Uruguay.

rio que se chama Madeira), e o curso do rio Yavary, onde principia a divisa com o Perú.

Ha que traçar ahi uma linha recta léste-oeste; não existem posses que a embarcem ou que exijam uma linha curva. Resta, porém, saber qual o paralelo, qual a latitude por onde deva correr essa linha. Os tratados de 1750 e 1777, celebrados pelas duas metropoles, indicavam o rumo da meia distancia entre a foz do Madeira no Amazonas e a confluencia do Mamoré com o Guaporé. Os geographos da commissão portugueza dos limites fixaram esse ponto médio em  $7^{\circ} 40'$ , que fica abaixo da cachoeira de Santo Antonio, a primeira do rio Madeira subindo, a qual está na latitude  $8^{\circ} 48'$ . Os portuguezes confundiam a confluencia do Guaporé com a do Beni, que entra no Mamoré abaixo daquelle, e é donde o rio começa a tomar o nome de Madeira.

Tem-se considerado inconveniente que a linha comece de um ponto inferior ás cachoeiras. A pretensão do nosso governo é possuir ambas as margens do Madeira até ás cachoeiras, e creio que já indicou a latitude  $10^{\circ} 20'$ , acima de Santo Antonio, como aquella donde deve partir a linha divisoria. Tal tem sido a primeira difficuldade da questão de limites por esse lado: isto é, nós rejeitámos a base dos tratados antigos para alcançarmos um pedaço maior desses desertos.

A segunda difficuldade é menor: consiste em decidir-se a direcção da linha si ella, chegando á altura do Yavary, não encontrar ahi o seu curso, por começar este mais ao sul: mas parece que a questão neste caso se resolveria tirando desse ponto uma obliqua que fosse encontrar a origem principal do mesmo Yavary. Ora não acredito que seja difficil alcançarmos da Bolivia um ajuste razoavel acerca desses pontos, si pela nossa parte formos condescendentes.

Com effeito, na fronteira com Mato-Grosso, a solução da difficuldade depende de se fazerem concessões á Bolivia quanto a portos sobre o Paraguay, sejam estes na secção desse rio onde temos os estabelecimentos de Coimbra, Albuquerque, etc., sejam na parte do Gran-Chaco usurpada pelo governo de Assumpção.

Na fronteira com o Alto-Amazonas, ao norte, a soluçào exige uma concessão egualmente larga, a do livre transito para os navios estrangeiros que subirem ou descerem o Madeira e o Amazonas a fim de traficarem com os estabelecimentos bolivianos.

Assentadas estas soluções, parece que a Bolivia verá preenchidos os seus mais ardentes votos; terá um respiradouro pelo Paraguay, e terá um caminho franco pelo Amazonas. Para conseguirmos, pois, que convenha em ceder-nos o territorio até ás cachoeiras, faremos á Bolivia largos favores. Si

todo esse territorio nos é necessario (posto que não me pareça essencial), o meio de adquiril-o é o de uma transação conveniente aos dous Estados. Entretanto, temos para esse fim recorrido a expedientes pouco legitimos. Ha pouco mandámos crear um destacamento ou posto militar na cachoeira de Santo Antonio sob o pretexto de policiar a navegação, que aliás se faz sem isso; e, por outro lado reclamámos contra qualquer tentativa de colonias bolivianas nessas paragens. Já se fez mais: já invocámos certa portaria de 1849, em que um nosso presidente (o illustre finado Jeronymo Coelho) indicava a dita cachoeira de Santo Antonio como sendo o ponto de partida, para allegar hoje uma posse do Brazil não contestada pela Bolivia! Deixemo-nos, porém, de sophismas. Caminhemos pelo trilho seguro da franqueza; negociemos com bõa fé, comprando um territorio que nos serve nessa fronteira do norte ou com a cessão de outros ao sul, de que não carecemos, ou com o presente generoso da livre navegação.

Uma negociação renovada sobre tal base não falhará.

Estas considerações e as do artigo precedente chegam ao seguinte resultado:

O modo pratico de solver as questões de limites com a Bolivia é renunciar á politica egoistica e mesquinha da metropole, e tomar a livre navegação por base de ajustes conciliadores.

Objecta-se, porém, dizendo que, ainda quando quizessemos fazer-lhe novas propostas, a Bolivia, dilacerada por uma anarchia permanente, não se acha em condições de ouvir-as. Respondo: — a livre navegação é antes de tudo negocio do nosso interesse particular, porque contribuirá para o augmento do nosso commercio do Amazonas; decretamol-a, pois, sem pensar no que farão ou no que podem fazer os outros governos. Quando apparecer a oportunidade, quando firmar-se na republica vizinha um governo estavel, não percamos tempo, argumentemos com a generosidade manifestada praticamente nas concessões feitas a esse paiz, quer pela restituição dos seus limites com o Paraguay, quer pelo facto da livre navegação; e presumo que não faltará na Bolivia um governo sensato que então resolva o pleito da mutua fronteira (26).

O leitor far-me-á a justiça de crêr que entro com decisão no exame destes assumptos, os quaes tem sido apanagio da sabedoria governamental, porque é dever de todo o homem publico advertir o paiz e procurar soluções para as suas difficulda-

---

(26) As notas reversaes trocadas entre o Brasil e a Republica Argentina, por occasião do tratado da triplice alliança contra o governo do Paraguay, resalvam o direito da Bolivia á parte do Gran-Chaco pretendida por esse governo. Isto mesmo foi ha pouco declarado á Bolivia em resposta ao protesto, que essa republica, com a do Perú e do Chile, acaba de dirigir aos alliados a proposito da guerra actual contra o mesmo Paraguay.

des. Sómente a preguiça e a ignorancia pôdem de-  
sejar a continuação do systema anterior, essa pre-  
guiça desdenhosa que só se commove ao ouvir o  
nome de um novo ministro ou a noticia das crises  
de gabinete, e essa misera igncrancia até dos ele-  
mentos da geographia do Brazil, revelada por su-  
jeitos que pretendem ser ou são effectivamente  
estadistas neste paiz.

Simplificar esses empoados debates sobre limi-  
tes é um serviço, me parece, e por isso citei um  
paragrapho de Martin de Moussy, na sua acredi-  
tada obra (27), que, tratando das fronteiras da  
Republica Argentina, precisa claramente os termos  
da nossa questão:

“La limite du Pilcomayo entre la Confédéra-  
tion (Argentine) et la Bolivie, celle du Rio Para-  
guay et du Parana avec la république du Paraguay,  
*celle du Rio Paraguay, du Jaurú et du Guaporé en-  
tre la Bolivie et le Brésil*, enfin celle du Corrientes  
et de l’Ivinheima entre le Paraguay et le Brésil,  
sont certainement les frontières les plus naturelles  
et les moins susceptibles de contestation”.

Invocarei agora para esclarecimento do assum-  
pto as palavras de um illustre senador, que pêsam  
pela sua proficiencia nestas materias. O Sr. Pi-  
menta Bueno disse o seguinte no senado em um dis-

---

(27) *Description de la Confédération Argentine*, tom.  
1.º, pag. 67.

curso de 3 de junho de 1864, quando se debatia o projecto da livre navegação do Amazonas:

“Senhores, a Bolivia, a meu ver, tem alguma razão de queixa contra o Brazil, e é preciso acabar com isso, e estreitar nossa amizade. Até agora havia algum fundamento para divergencias, hoje não ha mais.

“Em quanto não se tinha deliberado a abertura dos rios brasileiros, em quanto se entendia que não se podia defender a nossa fronteira occidental de Mato-Grosso, ou impedir o transito, sinão por meio de fortificações em Miranda, em Coimbra, no Escalvado e em outros pontos fluviaes; emquanto a cidade de Mato-Grosso era a capital que devia ser coberta e resguardada, comprehende-se o que se queria prevenir; hoje, porém, todos conhecemos que á vista dos progressos que tem feito a marinha militar, não ha melhor defeza fluvial do que uma flotilha encouraçada, ou vigorosa fortaleza movel, que tem ubiquidade; hoje em vez de impedir o transito, vamos franqueal-o; a capital da provincia já não é Mato-Grosso, e sim a cidade de Cuyabá que, internada como é, não está exposta a um golpe repentino; o commercio, em vez de continuar mediocre, deve ser animado e desenvolvido amplamente, entre os dous paizes no interesse reciproco; consequentemente, mudadas as circumstancias, os dous Estados devem mudar a sua politica, definir seus limites, estreitar sua amizade.

“Podemos, portanto, dar á Bolivia alguns terrenos da nossa posse sobre as aguas do Paraguay para que ahi estabeleça e abra seus portos.

“A Bolivia diz que o Brasil lhe denega um só porto para o seu commercio tanto no Paraguay, como no Amazonas. Pois offereçamos nós mesmos á Bolivia tanto no Paraguay como no Amazonas mais de um porto: que não fique ella menos favorecida do que as outras nações ribeirinhas, sem razão sufficiente, e o que mais é, contra nossos proprios interesses, que muito tem de lucrar com o desenvolvimento do seu commercio, e com a sua amizade.

“E na minha opinião é preciso abrir a Lagôa Negra, e dizer á Bolivia: cumpre que de mutuo accordo passemos a definir quanto antes os nossos limites, respeitando o *uti possidetis*; mas deste *uti possidetis* nós vos cedemos um porto na Lagôa Negra-abaixo de Coimbra, e um outro na Lagôa Gaiba, ou Uberava no Paraguay. E pelo que respeita ao Amazonas, si o Purús fôr navegavel até o vosso territorio, vos daremos transito. Além disso, habilitaremos uma povoação na praia, que fica abaixo da primeira cachoeira do Madeira, para que do Beni possais por uma curta estrada auferir as vantagens dos rios brasileiros. Creio que a Bolivia, á vista de uma politica tão generosa, chegará conosco a um accordo satisfactorio. Ella tambem não se importa com mais ou menos algumas leguas de

terreno; com o que se importa muito e muito é com a necessidade de ter portos para o seu commercio.”

A 12 de junho de 1865 o mesmo illustre senador voltou ao assumpto proferindo um notavel discurso, de que citarei os seguintes periodos:

“Para mim é fóra de duvida que o Chaco não ficará inteiro pertencendo ao Paraguay; embora este o deseje, não tem titulo algum procedente.

“A Confederação Argentina tambem o querará, mas não lhe reconheço egualmente titulo algum para isso, ao meos além do rio Pilcomayo, ou dahi para o norte.

“A Bolivia de muito tempo reclama parte desse territorio, e eu creio que é o Estado que apresenta mais fundadas pretensões.

“Pois bem: do forte Olimpo até a Lagôa-Negra, vizinha do forte de Coimbra, ha na margem direita do Paraguay um grande territorio; dê-se á Bolivia ou todo ou parte desse territorio.

“Ficando este proximo á sua provincia de Otuguis, ou antes sendo uma continuação della, seria isso um justo meio de proporcionar-lhe a navegação commum pela Bahia-Negra e sobre tudo pelo rio Paraguay, com grande vantagem de todas as nações ribeirinhas e maritimas.

“Ahi abrirá a Bolivia os seus portos, pois que nem um tem; e, em compensação dessa vantagem,

teríamos mais um governo interessado na liberdade e segurança da navegação daquelles rios, mais um paiz que concorreria para augmentar o commercio no Rio da Prata. Ella daria tambem incremento ao movimento commercial da provincia de Mato-Grosso, com o que o Brazil muito ganharia."

O leitor reconhecerá que, além do merito intrinseco desses discursos, a sua citação era necessaria para que não falte á opinião que sustento a sombra de um estadista consummado, que pôde proferir eguaes atrevimentos sem o receio de incorrer no enfado dos nossos estadistas de convenção, classe de gente a mais prejudicial ao progresso do paiz.

Não deixemos agravarem-se as questões internacionaes desse genero.

O que succedeu com o Paraguay, nos sirva de aviso. A Bolivia é fraca; tambem o era o Paraguay; e entretanto ahi estão gastas dezenas de mil contos, ahi está oberado o orçamento, ahi está a questão financeira aggravando uma situação politica e embaraçando o progresso nacional.

A Bolivia será realmente fraca attendendo-se á sua e á nossa posição geographica? Primeiramente, ella pôde invadir Mato-Grosso, e zombar impunemente das nossas aggressões; é mais inacessivel para nós do que o Paraguay. Pôde insultar-nos, e não ser efficazmente punida. Demais, possui esse paiz muitos milhares de indios, e a orga-

nização do seu exercito, como a descreve Gibbon (28), assenta no alistamento dos indios, gente habituada aos climas da cordilheira, soffredora das privações, e que tem a guerra por um habito nacional. Uma guerra por causa de territorios desertos! Si a honra exigil-o, deve-se fazer, ha-de se fazer guerra como ao Paraguay, custe o que custar; mas a boa politica internacional é aquella que preserva sempre a honra dos Estados conciliando os interesses antes de interpôr a espada. Paz duradoura, guerra *in extremis*: eis a maxima politica que resume todas.

Derrotados os ultimos exercitos de Lopez, a diplomacia entrará em campanha. Os alliados têm deante de si uma empreza politica de importancia superior a quantas se tem visto na America do Sul. É natural que as conferencias dos representantes das tres potencias alliadas precedam ás sessões de um congresso americano, em que seja representada a Bolivia, e onde se assente a solução dos interesses communs, como é certamente esse ponto da questão de limites com a Republica do Paraguay, que affecta a identicas questões do Brazil, da Republica Argentina e da Bolivia. Na organização definitiva do Paraguay, nas questões de commercio e de navegação fluvial, a Bolivia tem interesses com-

---

(28) *Exploration on the valley of the Amazon*, part. II, by Lieut. L. Gibbon; Washington, 1854, pag. 130.

muns com os dos belligerantes. Dar-lhe um assento no congresso é nobre e digno. Ora a politica dos alliados inspira-se nos mais elevados sentimentos. Colloque-se o Brazil á frente dos seus vizinhos; poderoso na guerra, forte na paz, desinteressado sempre, scja o primeiro a quebrar o circulo estreito dos interesses de occasião, e de pé corra os olhos por esse largo horisonte das vastas questões americanas, que podem constituir uma verdadeira politica e corôar com os louros da paz a epopéa da guerra.

Não serci impertinente insistindo por uma medida que encontra acolhimento geral. É mister, porém, repellir os preconceitos que ainda a perseguem, e agora que ella se approxima da realisação, evitar que a embaracem, alterem, ou comprometam providencias regulamentares e complementos praticos, quasi sempre tão vexatorios quanto inuteis. Contra esses meios de applicação, contra o espirito exagerado do fisco, contra a tendencia regulamentar, contra o vicio abominavel que consiste em embaracar-se tudo para prevenir-se muito, devia eu protestar; e cuido desempenhar um dever. Não sou tão optimista, que já repute chegada a ultima hora desse inimigo cruel: não é um adversario que se derrote em um dia; muito haverá ainda que caminhar para arrasar essa Humaytá opposta ao progresso do Brazil. Mas havemos derrocal-a. Ahí estão, no centro do commercio do Rio de Janeiro, outr'ora tão indifferente e descuidoso, os pregoei-

ros audazes que, pondo mão resoluta no complexo do nosso systema social, assignalam ao povo os defeitos da sua constituição, que cerceou a egualdade politica dos brasileiros, distinguindo-os por sua naturalidade, e a liberdade religiosa, concedendo a um culto privilegios contra o direito natural dos outros; — os vicios do regimen judiciario, policial militar e eleitoral, que opprimem ao pobre com as violencias habituaes da eleição indirecta, com as scenas medonhas do recrutamento a ferro e fogo, com as prisões arbitrarías, com o serviço militar sob o nome de guarda nacional, e com a onnipotencia da policia; — e o aspecto interessante da questão servil, que ninguem desconhece e que a todos preoccupa. Ah! está a linguagem firme e patriótica, de que usam os representantes do jornalismo brasileiro. Ah! estão, finalmente, actos inequivocos do governo imperial.

Em relação ao Amazonas, já ninguem pôde desconhecer que a politica do uso exclusivo para os ribeirinhos nos tem acarretado verdadeiros damnos:

1.<sup>o</sup> impedindo o maior progresso e proveito, que podia resultar daquella região;

2.<sup>o</sup> exigindo maiores despezas.

Estas despezas, depois que em 1851 se adoptou firmemente a politica exclusivista contraria ás pretensões liberaes do Perú e de outros governos, americanos e europêos, cresceram gradualmente ao pon-

to de subirem nos ultimos annos a mais de 1,000 contos acima dos gastos anterlores, sendo essa quantia proveniente da nova verba da navegação a vapor brazileira e dos serviços administrativos da provincia creada no alto Amazonas. De sorte que, embora tenha havido ali augmento de receita, esse é quasi annullado pelo excesso da despeza. A actual politica brazileira no Amazonas não é só a peor internacionalmente considerada; é tambem a peor quanto á questão financeira. E trata-se de um orçamento mortificado pelo deficit chronico. Tal politica, com effeito, obrigou o paiz inteiro, depois de votada a criação de uma companhia para navegar o rio por vapor, ao sacrificio de um subsidio para isso, que gradualmente se elevou a 720 contos. Uma secção desse serviço de paquetes, a sua segunda linha, pertence aos desertos do Solimões. O que ali consomem os vapores, não é lenha, é ouro. Assim o governo do Brasil diz que faz, a bem dessas provincias, o que era possivel, e diz verdade olhando-se para a subvenção; mas aquellas provincias reclamam que foram doadas, como minas de exploração, a uma sociedade de capitalistas poderosos do Rio de Janeiro, entretanto que se lhes nega o verdadeiro favor de que careciam. a livre navegação, a concurrencia que anima e attrahe o capital e o trabalho, beneficio mais precioso certamente do que a divisão de provincias, dous presidentes, duas assembleas provinciaes, duas administrações separadas,

duas series de deputados, eleições e eleições, delegados e subdelegados, e a sublimidade de combinações *politicas* em territorios quasi desertos.

O professor Agassiz dizia que o Amazonas não é um rio, que nem estes territorios que elle banha são propriamente um continente. É uma grande bacia d'agoa semeada de ilhas, um mar interior de agoa doce. Não pôde ser um continente um paiz que está todo o tempo retalhado pelos rios, canaes, lagos e furos, e metade do anno submergido na sua maior parte. Tal é a constituição *physica* do baixo Amazonas, sobretudo. Com effeito, quem deixa as terras firmes do Maranhão, carece remontar-se aos montes da Guyana e aos Andes longinquos para encontra-las de novo. Os que empregam a palavra rio-mar, usam de um vocabulo que a observação autorisa. É um oceano de agoa doce, dizia-me o Sr. Agassiz sobre o Rio-Negro, quando, defronte do Solimões, olhando á direita e á esquerda, se perdem os horisontes na vasta planicie aquosa; um oceano com phenomenos identicos, até Almeirim com as marés diarias, como no Atlantico, sob a influencia da lua; dahi por deante com as extraordinarias marés semestraes da enchente e vasante, sob a influencia do sol. É, pois, como qualquer dos mares interiores do globo, um systema de communicações a aproveitar entre os povos do mundo, porque os mares pertencem a todos.

“A doutrina que concede a qualquer nação o direito arbitrario de excluir as outras das estradas communs do mundo, é em si mesma monstruosa”, como já o disse um escriptor americano.

O adversario de uma tal politica é o mundo. De que nos vale que a França ou Inglaterra tenham propagado outr’ora, hajam observado ou observem a mesma doutrina? Pois são os seus escriptores e os seus jornaes justamente que mais se deleitam em censurar-nos a imitação. Ainda recentemente um dos mais autorisados orgãos da imprensa européa pôde dizer que o nosso ciume portuguez estremece com a revelação das grandezas do Amazonas, e prefere murar as suas riquezas a vel-as prosperar nas mãos de outros (29).

A historia, porém, não fará aos governos contemporaneos e aos actuaes estadistas do Brasil a injustiça de imputar-lhes tão mesquinho sentimento. Graças a Deos, na atmosphera da nossa sociedade politica, renovada pela imprensa e tribuna livres, vibram de continuo os echos dos progressos que o mundo faz por toda a parte; e ha corações enthu-siastas, liberaes sinceros, espiritos animados de fé viva, a quem os sons do ruido universal agitam, commovem, animam e levantam. A liberdade do individuo como a liberdade dos povos, condições da

---

(29) *Revue des deux mondes*, 1º fev. 1864, pag. 684.

paz na sociedade e da fraternidade entre as nações, são o seu dogma politico, que o christianismo apurou, e que, segundo ensina o grande publicista romano, Cicero, é a verdadeira lei, a razão natural, espalhada por todos os homens, constante e sempiterna; a mesma em Roma, a mesma em Athenas, a mesma hoje, a mesma depois: *Est quidem vera lex, recta ratio naturæ, congruens diffusa in omnes, constans, sempiterna...* *Nec crit alia Romæ, alia Athenis, alia nunc, alia posthac.*

## CAPITULO SEGUNDO

### MEDIDAS QUE DEVEM SUCCEDER AO ACTO DA ABERTURA DO AMAZONAS. ESTAÇÕES FISCAES E PROVIDENCIAS REGULAMENTARES

No Capitulo precedente pretendi mostrar que, das providencias reputadas preliminares da livre navegação do Amazonas, umas não são indispensaveis e outras são inconvenientes.

A meu ver, não ha razão alguma que recomende quanto ao Amazonas um procedimento diverso do adoptado para a abertura dos rios Paraguay e Uruguay na parte do seu curso comprehendida no nosso territorio. Ahí o governo limitou-se a crear uma alfandega em cada um (Albuquerque e Uruguayana), sem tornar isso dependente de providencias ultteriores, que a experiencia fosse aconselhando. Por exemplo, para crear a alfandega de

Albuquerque, não aguardou nem a fixação da fronteira com as Republicas do Paraguay e Bolivia, limitrophes por esse lado, nem a construcção de novas fortalezas, nem o reparo das defezas existentes, nem a presença de uma esquadra em Mato-Grosso. Assim, no Amazonas, a medida que o libertar pôde ser isolada de providencias regulamentares ulteriores, e deve ser ampla, sem clausulas restrictivas.

O Sr. Saraiva, ex-ministro dos negocios estrangeiros, manifestou uma opinião identica no discurso proferido na camara dos deputados, a 8 de maio do 1866. Das palavras que passo a transcrever, vê-se a maneira elevada por que o nobre ex-ministro comprehendia a questão.

“Entendo, dizia elle, que, pleiteando o Brazil desde muitos annos pela abertura do Paraná e do Paraguay, não pôde ter relativamente ao Amazonas uma politica diversa.

“Consequentemente tratei da questão do Amazonas, ouvi a secção do conselho de Estado, a qual opinou pela abertura do Amazonas; porém dous dos membros da secção julgaram conveniente aconselhar ao governo a adopção de medidas prévias, sem as quaes, em sua opinião, a abertura do Amazona não devia ser realisada.

“Parece-me que sem inconveniente podíamos prescindir da adopção das medidas lembradas, e que fazer dependente da sua solução a abertura do Amazonas *era adial-a indefinidamente*.

“Neste sentido dei o meu parecer por escripto, áfim de que os meus collegas examinassem a questão com todo o cuidado, e opportunamente tomará o ministerio uma deliberação a respeito.”

Estas palavras são bastante significativas e autorisadas: nada tenho a acrescentar lhes, limitando-me a consignar aqui o serviço prestado á questão do Amazonas pelo nobre ex-ministro, que a levou ao conselho de Estado e a tratou de um modo tão distincto.

Promulgado o acto da livre navegação, cada ministerio expedirá as providencias que hão de completal-o, ou que a sua adopção exigir. Figuram entre ellas as medidas fiscaes e de policia fluvial, que devem conter-se nos limites razoaveis, sem vexame do commercio, do que temos um exemplo notavel no decreto de 31 de dezembro de 1863.

Passo a referir o que a tal respeito pude observar na recente viagem ao Amazonas. Começarei pelas estações fiscaes creadas por aquelle decreto.

## I

As actuaes mezas de rendas. — A de Manãos deve ser elevada á cathegoria de alfandega com uma tarifa especial. — Gravames do commercio do Alto-Amazonas; carestia dos generos importados; frete dos vapores. — Reflexões sobre a meza de rendas de Tabatinga.

O decreto de 31 de dezembro de 1863 creou duas mezas de rendas no Amazonas, cuja séde são Manãos e Tabatinga.

A de Manãos occupa uma casa proxima do porto, edificio antigo, alugado a um particular, onde funciona tambem a thesouraria de fazenda, acanhado, improprio, e com o infallivel caracter de provisório que sóe distinguir a quasi totalidade dos nossos edificios publicos. Em poucos annos, o aluguel que ali se paga pelas casas que servem de palacio, pelas da thesouraria, da meza de rendas e de outras repartições, representará o capital sufficiente para se construirem á custa do Estado edificios decentes e apropriados.

Falta á meza de rendas, além de espaço, o material indispensavel e a barca que possa servir de armazem fluctuante, segundo prescreve o dito decreto.

Sobra-lhe o pessoal, o que não é raro acontecer no Brazil. Tem ella um administrador, um escripturário, um escripturario, um porteiro, tres guardas e oito marinheiros. Achá-se o trabalho da escripturação regular e em dia; entretanto, não estava em exercicio o respectivo escripturário. O expediente é pequeno, e o serviço dispensa, com effeito, o lugar de escripturario; o de porteiro pôde ser exercido por um dos guardas.

O pessoal da meza é tão sobejo, que ao ex-administrador parecia elle bastante para desempenhar o serviço de alfandega, si fosse a mesma repartição elevada a esta cathegoria, podendo neste caso um dos guardas, como cabo commandante, exercer as funções de guarda mór. Com o pessoal da meza de rendas, sem accrescimo de despeza, ter-se-á, pois, a alfandega de Manáos, si não commetterem o erro de exagerarem o quadro da futura estação.

Devo confessar aqui a minha opinião sobre a conveniencia de estações semelhantes ás mezas de rendas creadas pelo decreto de 31 de dezembro, antes de franqueada a navegação do Amazonas.

Ellas me parecem prejudiciaes ao thesouro, onerosas para o commercio e inuteis para a fiscalisação.

Antes de demonstral-o, careço advertir que, a meu ver, não era preciso crear nenhuma estação fiscal no Amazonas antes de aberta a navegação a todas as bandeiras; e que, si isto não se houvesse de

fazer, era melhor extinguir as ditas estações, repondo as cousas no antigo estado. Realizada a livre navegação, sim, é que será preciso crear em Manãos uma alfandega, e estações fiscaes da natureza das mezas de rendas em outros pontos.

Com effeito, a meza de rendas de Manãos, no exercicio de 1864-65, apenas produziu a receita nova de 8:442\$000; porquanto, tendo sido o total ali arrecadado 16:703\$000, ha que deduzir d'ahi as verbas de receita interior, que d'antes cobrava a thesouraria de fazenda. Aquella sonma de . . . 8:442\$000, proveniente dos impostos sobre a importação e a exportação que o decreto de 1863 mandou arrecadar parece não ter crescido no exercicio actual, o é além disso inferior á despeza da mesma repartição. O mesmo acontece com a de Tabatinga. Nesta ultima a receita é extremamente insignificante. Sommadas as despezas das duas estações desde que começaram a funcionar (1864) e comparadas com as respectivas receitas, vê-se que estas são muito inferiores, deixando um deficit contra o thesouro de 19:990\$000 (30).

---

(30) De uma tabella fornecida pela thesouraria da fazenda da provincia do Amazonas vê-se que:

Durante os exercicios de 1863-64, 1864-65 e primeiro trimestre do seguinte, a receita da meza de rendas de Manãos foi de 22:730\$861, e a despeza 32:097\$394.

Durante o mesmo periodo, a receita da de Tabatinga foi 659\$580 e a despeza 10:673\$268.

Além de prejudiciaes ao thesouro, taes mezas de rendas são nocivas ao commercio, como disse.

Na verdade, a sua receita, procedente dos impostos de importação e exportação, é a que mandou cobrar o decreto de 1863 pelo expediente dos generos estrangeiros e nacionaes, pela armazenagem, e pelo expediente das capatazias. Anteriormente ao decreto taes impostos, lançados sobre o commercio do Alto-Amazonas, não existiam. O referido decreto trouxe os onus seguintes: 1.º obrigou o dito commercio ao pagamento de 1 1/2 % pelo expediente de mercadorias estrangeiras, e ao de 1/2 % pelo dos nacionaes; 2.º prescreveu a cobrança do imposto de capatazias, que, entretanto, não se paga actualmente, por não haver o serviço de capatazias nem em Manáos nem em Tabatinga; 3.º determinou a necessidade de formalidades fiscaes e de despachos, desconhecidos até então; 4.º aggravou ainda por isso o commercio do Alto-Amazonas, pois que a despeza dos despachos no Pará lhe é debitada pelos seus commissarios desta praça na razão de 1 % sobre o valor dos generos, sejam nacionaes, sejam estrangeiros. Li em um documento official que a meza de rendas de Manáos encontrou ahí da parte do commercio grande opposição, entre outros motivos, porque ella cobrava os direitos de expedientes sobre as mercadorias procedentes do Pará, que até então desembarcavam sem onus algum, de bor-

do dos vapores da companhia do Amazonas para as casas dos seus donos.

Emfim, as mesmas estações são inúteis para a fiscalização: porquanto, não ha contrabando no Amazonas. A propria meza de rendas de Tabatinga ou da fronteira é méra formalidade. Não existe, nem existirá o contrabando, por agora ao menos, porque o commercio é feito pelos paquetes da companhia do Amazonas e pelos do governo peruano, cujas administrações offercem a esse respeito todas as garantias desejaveis. Não existe contrabando no Amazonas. Todo o mundo é concorde nisto. Demais, póde tranquillisar-se o nosso fisco. Nada se consome no Amazonas ou nada se exporta por ali, que não pague direitos no Pará que é o unico porto da entrada. Por outro lado, para suppôr que mercadorias estrangeiras despachadas livremente no Pará (entrando no entreposto) e remettidas para o Perú, regressem deste paiz e sejam introduzidas furtivamente por nossa fronteira, é preciso esquecer que as nossas povoações proximas della são quasi deshabitadas, como é todo o Solimões, e pouco ou quasi nada consomem. Ora, o frete desse regresso nos vapores ou mesmo nas embarcações a véla, e os riscos do contrabando, não dariam lucro ás tentativas desse genero. Com effeito, em todo o exercicio de 1864-65, apenas entraram em Tabatinga mercadorias estrangeiras, no insignificante valor de 13\$650, reexportadas do terri-

torio peruano, as quaes pagaram na respectiva meza de rendas os direitos de consumo por não serem de fabrico da republica vizinha; essas mercadorias eram umas varas de lãs e fitas de seda, que pagaram 4\$770 de direitos. Póde bem ser que, augmentando a população e o commercio, augmentem os incentivos e as probabilidades de lucro para o contrabando. Agora, porém, naquelles desertos não ha interesses que o fomentem. Si elle apparecer algum dia, o meio seguro de extirpa-lo, o meio unico, ali no Amazonas, como lá no sul do imperio, é reduzir as nossas tarifas, approximal-as das tarifas dos paizes vizinhos. Ora, quanto ao Perú, cumpre confessar que a sua tarifa, com a taxa geral de 18 a 20 %, é muito mais commoda do que a nossa com a de 35 %. Depois, ácerca da provincia peruana de Loreto, acontece que actualmente as mercadorias entram e sahem dali sem pagar direitos de alfandega ou outros quaesquer. Entretanto, o commercio é tão pequeno, e as povoações da fronteira ou de todo o Solimões tão acanhadas, que não pódem ainda, nem poderão por algum tempo, dar proveito ao contrabando. Por isso não ha paralelo entre o commercio dessa fronteira com as do Rio Grande do Sul, muito mais povoadas e muito mais industriosas.

O decreto de 31 de dezembro de 1863, bem inspirado e util quanto ao commercio de transitio com o Perú e ao entreposto para esse fim creado no Pará, concessões que fizeram dar um grande passo á ques-

tão do Amazonas, não o foi, portanto, na parte do commercio de cabotagem entre o Pará, Manáos e Tabatinga. Si devesse o Amazonas continuar fechado ao commercio das nações, valia mais voltar ao estado anterior, isto é, extinguir as mezas das rendas. Si franquear-se, porém, a navegação do grande rio, como é licito esperar, ter-se-á de conceder o commercio directo a Manáos pelo menos, e de tomar providencias de equidade a bem dos povos situados á tamanha distancia do oceano. Admittindo que em Manáos se crêe uma alfandega modesta (com o mesmo pessoal da meza de rendas, o que será sufficiente), cumpre que vejamos quaes devem ser essas providencias, parte integrante do decreto que organizar a dita alfandega.

Tenho a esse respeito, isto é, acerca de alfandegas em provincias afastadas do oceano (Mato Grosso e Amazonas), uma opinião já emittida na camara dos Srs. deputados; a saber, que nessas provincias se deve permittir livre de direitos a importação de mercadorias; que nellas é preferivel não haver alfandegas, porque estas, sendo ahi estereis para o thesouro, embaraçam o commercio, o vexam, e paralyam; que em taes provincias a creação de alfandegas deve ficar adiada para a época do florescimento do seu mesquinho commercio actual. Não tenho esperança de ver adoptada essa idéa radical, aliás intuitiva; nossos governos giram no circulo tradicional da rotina, e são inclinados á obser-

vancia de uma symetria e de uma egualdade numericas, que não guardam as leis da proporção e são fataes. A mais vulgar das objecções, a da egualdade dos encargos para todas as provincias, não obstante a desigualdade de suas respectivas condições, bastará para repellir-se a medida indicada. Nem hão de valer exemplos estranhos. Já referi o do Perú. Por virtude da lei de 20 de novembro de 1852, confirmada pelo decreto de 5 de abril de 1853, nenhum direito, nem de importação, nem de exportação, se cobra nos dous portos do Amazonas peruano, abertos ao commercio estrangeiro por esse decreto, Nauta e Loreto. Essa lei só exceptua os impostos municipaes, lançados por motivo de utilidade local. Um recente decreto da Bolivia tambem isentou de direitos a importação realisada no seu territorio do Beni por via do Amazonas. Essas providencias parecem razoaveis (31).

---

(31) Napoleão III, na sua viagem á Algeria, supprimiu logo a alfandega da fronteira de Marrocos, porque, dizia o Imperador — "ella custava mais de 100,000 francos e não rendia mais que 8,000". E' justamente o caso das duas mezas de rendas citadas acima. Napoleão III condemnou a applicação á colonia africana do systema de alfandegas e restricções maritimas da metropole; attribue a isso o seu lento desenvolvimento, e, entre outras medidas para tornal-a próspera, estabelece a seguinte com uma notavel decisão: "Declarar em franquia todos os portos da Algeria; supprimir assim todas as alfandegas". (Carta do Imperador ao marechal governador sobre a politica da França na Algeria, § II; *Journal des Economistes*, nov. 1865, pags. 297 e 302). As medidas adoptadas pelo Imperador foram completadas pela lei de 19 de maio de 1866, art. 9.º, que

Pois bem, si não admittirem egual principio, que pelo menos não se faça ao commercio do Alto-Amazonas uma concessão inferior á que não se duvidou fazer ao de Mato-Grosso. Com effeito, segundo bem me ponderou o Sr. ex-administrador da meza de rendas de Manáos, fôra razoavel equiparar este porto a Albuquerque, sinão conceder-lhe maiores vantagens, porque deve de ser o entreposto dos paizes limitrophes. Ora o decreto de 3 de dezembro de 1860, que promulgou a ultima tarifa das alfandegas, diz no seu art. 3.º:

“Na alfandega de Albuquerque se dará o abatimento de *vinete por cento* na importancia dos direitos de consumo e addicionaes (em quanto estes subsistirem) das mercadorias constantes da tabella *D*.

“§ 1.º — Esta disposição terá lugar da data da execução do presente decreto até o fim de . . . 1865-66, e dahi em diante em cada anno financeiro que se seguir se deduzirá-5 % do mesmo abatimento, até que este cesse.

“§ 2.º — As mercadorias constantes da tabella *D*, já despachadas para consumo na referida al-

---

permite aos navios estrangeiros, mediante licença, a propria navegação de cabotagem entre os portos da Algeria, e a liberta do privilegio exclusivo do pavilhão nacional, quer quanto ao commercio entre a metropole e a colonia, quer entre esta e os paizes estrangeiros. As medidas deste genero denotam um trabalho de reforma perseverante, que ha de acabar pela extincção do regimen protector em França.

fandega, que tiverem, por qualquer motivo, de seguir para outra provincia, satisfarão préviamente a importancia do abatimento que na época do seu embarque ou entrega da carta de guia tiver lugar, na fôrma do presente artigo, lançando-se a verba do seu pagamento no despacho respectivo. No caso de falta de verba, na alfandega ou meza de rendas importadora será a referida differença cobrada na razão dupla.”

A tabella *D* contém muitos e importantes artigos.

Esta concessão ao commercio de Mato-Grosso foi feita pelo illustre estadista, o Sr. Ferraz, que reformou a nossa tarifa das alfandegas, e entrou resolutamente no caminho, que não devêra ser abandonado, da lenta redução das taxas. Invoco a autoridade do nobre ex-ministro da fazenda; apoio-me nella para solicitar egual medida a bem do Alto Amazonas.

Manãos se acha, por ventura, em condições mais atterdiveis que Albuquerque. Com quanto este porto do rio Paraguay demore a maior distancia do oceano do que Manãos, navios á vela sobem frequentemente ali com mais facilidade do que no Amazonas. Depois disso, no rio Paraguay (já franqueado a todas as bandeiras) ha uma consideravel navegação fluvial á vela, entretida sobretudo por estrangeiros (hespanhoes, italianos e argentinos). Accresce que Albuquerque é o emporio de uma pro-

víncia mais povoada que a do Alto-Amazonas, mais industrial e mais consumidora. Por outro lado, adiante de Manáos fica a provincia peruana, em cujos portos nada pagam as mercadorias, o que não consente que d'ali as venham buscar em Manáos, que aliás, com direitos mais baixos, bem poderia fornecer alguma coisa aos peruanos. Será licito esperar que Manáos se torne o emporio da Bolivia e de Venezuela, pelo menos, si a tarifa da respectiva alfandega não offerecer o obstaculo de taxas de importação tão elevadas, como as actuaes. Finalmente, sem uma redução, o commercio de Manáos continuará a desfallecer na dependencia do Pará, vegetando na estagnação.

A redução proposta influirá no augmento da renda. Animará o commercio, e a receita prosperará. Veja-se o exemplo de Mato-Grosso. Antes do decreto de 1860, no exercicio de 1858-59, por exemplo, a sua renda de importação foi de . . . 38:715\$000, e no de 1859-60, ella foi de . . . . . 50:498\$000; mas, sob o regimen do mesmo decreto, a renda subiu em 1860-61 á somma de 63:687\$000, no de 1861-62 á de 78:737\$000, e no de 1862-63 á de 73:769\$000.

Por outra parte, concedido que com esse favor não augmente a importação de Manáos, cumpre attender que a dita redução de 20 % sobre os direitos de consumo não determinaria mais que uma insignificante diminuição na renda do Imperio. Com

effeito, os objectos importados em Manáos com carta de guia do Pará pagaram nesta alfandega direitos no valor de 131:047\$000 no exercicio ultimo. Ora 20 % sobre esta somma, apenas seriam . . . 26:209\$000, que o thesouro houvera de perder, no caso em que todas as ditas mercadorias fossem directamente importadas em Manáos. Nesta hypothese improvavel (a de realisar-se em Manáos directamente toda a importação do Alto-Amazonas), perderia tambem o thesouro o producto dos direitos de expediente cobrados actualmente em Manáos sobre as mercadorias remetidas do Pará, a saber, cêrca de 8:440\$000, como já disse. Seria, pois, apenas uma perda total de 34:600\$000, ocasionada por uma medida utilissima. Mas este mesmo insignificante algarismo é exagerado, porque nem toda a importação se effectuará em Manáos, e nem o commercio deste porto se manterá estacionario, antes receberá grande impulso.

A meu vêr, porém, ainda o favor deverá ser maior do que se fez a Albuquerque. Em primeiro lugar, conviria que elle se applicasse a toda especie de mercadorias, e não sómente ás da tabella *D*, já citada. Em segundo lugar, a redução de 20 % é muito pequena em relação aos enormes fretes, que a navegação actual impõe ao commercio, fretes que nos vapores são ás vezes eguaes a um quinto do valor do genero. A differença de 20 % sobre o total dos direitos calculados segundo as taxas da tarifa

é um abatimento insignificante. Por exemplo, em uma factura de 10:000\$000, o negociante de Manáos paga, meio termo, 10 % de frete, isto é, 1:000\$000. Ora, os direitos da alfandega representam nessa factura cêrca de 3:500\$000, tomando-se a taxa média de 35 %, que é a da tarifa-actual. A deducção de 20 % sobre esses 3:500\$000 de direitos, daria sómente 700\$000 em proveito do commerciante de Manáos, que aliás pagaria 1:000\$000 de frete entre Pará e Manáos. A deducção, portanto, deverá ser maior, e nunca inferior a 50 %, não sendo justo que o commercio do Alto-Amazonas pague mais de metade das taxas que se cobram nos portos do litoral, que ha muitos annos traficam directamente com o estrangeiro (32). O thesouro não perderá com isso: verá Manáos centralisar o commercio das republicas vizinhas, prosperar e retribuir prodigamente os favores que se lhe fizerem.

Hoje esses favores são da maior equidade. A provincia do Alto-Amazonas não pôde dispensal-os, nem contentar-se com o commercio directo em Ma-

---

(32) O parlamento reconheceu a justiça de uma redução semelhante em favor da alfandega de Albuquerque, permitindo até a isenção de direitos durante um certo periodo. Eis a autorisação contida no art. 8.º da lei de 19 de setembro ultimo:

"Fica o governo autorizado para reduzir, como fôr conveniente, as taxas da tarifa especial da alfandega de Corumbá, na provincia de Mato-Grosso, podendo conceder por espaço de cinco annos, depois de terminada a guerra actual, completa isenção dos direitos de consumo e de exportação".

nãos, si o sujeitarem á uniformidade da exagerada tarifa das nossas alfandegas. Com effeito, á vista dos livros de uma das casas que mais transacções fazem em Manãos, verifiquei o seguinte:

O commerciante do Pará cobra 10 % de juro sobre o valor de cada factura remettida aos de Manãos, a pagar no prazo de um anno. Na falta de pagamento exige letras com o juro de 1 1/2 a 2 % ao mez.

Cobra mais 1 % pelos despachos da alfandega na remessa dos generos, e esta mesma porcentagem é exigida das mercadorias consignadas de Manãos ao Pará.

O commerciante de Manãos paga na meza de rendas 1 1/2 por cento pelo expediente dos generos estrangeiros e 1/2 por cento pelo dos nacionaes.

Os fretes nos vapores são, meio termo, 10 % do valor das mercadorias; mas ha artigos que até pagam 100 % de frete; os generos de estiva (vinhos, farinha, aguardente, etc.) pagam até 20 %; as proprias fazendas, remettidas em caixas e bahús, pagam 8 %. Não se pôde contestar que seja essa tarifa de fretes exagerada, mesmo na sua taxa média de 10 %.

Reunidas essas parcelas, temos que em Manãos os generos ficam cerca de 22 % mais caros que o preço do mercado do Pará, e alguns (os generos de estiva) muito mais, talvez 30 %.

O preço do mercado em Manáos é, porém, ainda mais elevado do que isso; por quanto, cumpre lembrar que esse mercado é menor, e deixam menos lucro as transacções de detalhe; que ha ainda ali os impostos locais sobre casas de commercio e canoas de regatão, que encarecem as mercadorias; que acrescem as avarias nas cargas e descargas; e que tudo isso se ajunta para exagerar o valor dos objectos. É assim que alguns generos, viveres por exemplo, se vendem 100 % mais caros no Solimões; taes são o café moído, o assucar, etc.

Que em taes condições possa facilmente augmentar o consumo, é o que ninguem acreditará. Abaixar os direitos será um allivio proveitoso aos consumidores, e auxilio indirecto para a elevação da receita pela elevação da importação. Permitta-se a Manáos o commercio directo com um abatimento de 50 % nos direitos, e a capital do Solimões tornar-se-á o emporio de toda essa redondeza, de Venezuela e Perú até á Bolivia, do Rio-Branco e do Rio-Negro, do Ucayali e do Huallaga, do Napo e do Potumayo, do Madeira e do Mamoré.

Elevando Manáos á cathegoria de alfandega, é, pois, necessario conceder-lhe:

1.<sup>o</sup> — a reduccão dos direitos de consumo, em favor da importação directa, até 50 % pelo menos dos das demais alfandegas;

2.<sup>o</sup> — a faculdade de ahi entrarem por transito, como no entreposto do Pará, mercadorias desti-

nadas quer á Venezuela, quer á Bolivia, quer ao Perú, ou antes, todas as mercadorias destinadas aos paizes limitrophes. Esta formula geral é a melhor. As excepções seriam mesquinhas.

Resta fallar de Tabatinga.

O que vale a meza de rendas de Tabatinga em uma fronteira quasi deserta? Já se viu que ella nada ou quasi nada produz para o thesouro; isto é, apenas cobrou 659\$580, tendo aliás gasto . . . . 10:673\$000 desde a sua installação.

Occupando uma palhoça estreita, com duas salinhas, um corredor e uma varanda, baixa, suja e indecente, essa meza de rendas não tem o character exterior de uma estação publica. Já lamentei a falta de decóro de taes estabelecimentos (Cap. I § II); como o quartel do destacamento, outra palhoça maior, a meza de rendas não inspira esse sentimento de respeito, que se devêra ostentar nos estabelecimentos creados nas fronteiras, sendo preferivel não os ter quando não podem ser fundados convenientemente.

Tabatinga não tem commercio, a não ser o de transito para o Perú, que se realiza directamente de bordo do paquete mensal da companhia do Amazonas para o vapor peruano, que ahí vem encontrar-se com o da linha brasileira.

Os despachos se fazem sobre agoa, baldeando-se os volumes de um para outro navio, com assistencia dos empregados da meza de rendas.

Não ha ali mais que tres insignificantes vendas ou tabernas, cujo capital não excederá de . . . 5:000\$000. A povoação inteira não tinha, quando ali passei, mais que 50 pessoas, inclusive 30 guardas nacionaes destacadas.

O terreno á margem do rio é alto, o lugar é salubre, e domina a navegação.

Como o trabalho é quasi nenhum, e reduz-se á conferencia dos volumes nas baldeações mensaes de um para outro paquete, o pessoal marcado pelo decreto de 1863 é superior ao necessario. É o mesmo da outra meza de Manáos. Em setembro de 1865, apenas ali estavam, segundo um relatorio do ex-administrador, este funcionario e um guarda; e elle accrescentava não obstante que o "serviço se tinha feito regularmente e a escripturação andava em dia." É fóra de duvida que não são precisos mais que o administrador e dous guardas; quanto a marinheiros, basta que o commandante do destacamento forneça os necessários quando forem reclamados. Os lugares de escrivão, escripturario e porteiro são inteiramente superfluos. A meu vêr, o cargo de administrador da meza de rendas devêra em Tabatinga ser accumulado pelo official commandante da fronteira, que tambem exerce o de subdelegado de policia.

O ponto escolhido para a meza de rendas parece o melhor. Verdade seja que, si a linha divi-

soria, tirada da verdadeira foz do Yavary ao Apoporis, corta o Solimões em uma diagonal mui obliqua (sudoeste a noroeste, como parece), acontecerá que as canoas (ainda que não os vapores por demandarem mais fundo) poderão atravessar por trás do *igapó* (terra baixa inundada na enchente) fronteiro a Tabatinga, dentro do territorio peruano, e sahir abaixo desse *igapó* junto ás ilhas da foz do Yavary, fóra do alcance de Tabatinga. Para evitar isso já se indicou a conveniencia de transferir-se a meza de rendas para um logar, que fica 20 milhas rio abaixo, á margem direita, junto ao *igapó* do Capacete, onde houve uma situação e ainda existem de pé dous ranchos, ponto situado em terra firme, um dos raros lugares em que o Solimões não é dividido por ilhas, sendo abrangido inteiro pela vista. Uma canoá percorre a distancia entre o Capacete e Tabatinga em 7 horas subindo e em 3 1/2 descendo. É porém um logar deserto. Não ha por agora receio algum de contrabando. Quando haja o seja preciso guardar a passagem das ilhas situadas á foz do Yavary, bastará que, conservada a meza de rendas em Tabatinga, esta destaque para o Capacete um escaler com armamento para signaes; como o rio tem ahí meia milha de largura, não seria difficil exercer-se a fiscalisação. Durante a enchente, si as bocas orientaes do Yavary offerecem navegação, são precisas outras precauções;

mas só a experiencia poderá aconselhar os meios mais adequados contra o contrabando, quando elle apparecer nesses desertos do Solimões.

## II

### Estações e registros fiscaes no Amazonas.

Além das estações fiscaes de Manáos e Tabatinga, será preciso crear outras?

Si o Amazonas continuar fechado, o meu parecer é, como disse, que nenhuma é necessaria, que mais vale permittir livremente ao commercio dos ribeirinhos o commercio interior, sem dependencia de fiscalisações vãs e vexatorias.

Si, porém, se permittir a entrada aos navios estrangeiros, a resposta é differente.

Nesta hypothese, o essencial é haver alfandega em Manáos, com o accessorio de um entreposto para os generos importados por transito com destino a Venezuela, ou aos outros paizes limitrophes, como indiquei acima (§ I).

A Alfandega de Manáos (modesta, com o mesmo pessoal da actual meza de rendas) é indispensavel. A mesma alfandega bastará para o commercio que um dia se estabelecer pelo Rio-Branco com a Guyana ingleza.

No Solimões (33) bastaria por agora habilitar a collectoria da cidade de Teffé para os despachos de embarcações e mercadorias, que por ventura se destinem ao territorio de Nova-Granada, pelo Içá, e mesmo pelo Yaporá, si para este não se preferir um registro especial em Tonantins.

Além disso, conviria conservar o posto militar de Tabatinga, incumbindo-o de fiscalizar o commercio do Perú, não sendo ahi necessaria uma meza de rendas, ou ficando esta estação com um pessoal menor. Quanto a esta república nada mais é necessario, pois que o commercio actualmente apenas se faz pelos affluentes do seu proprio territorio, e, quando venha a fazer-se pelo Yavary, Yuruá ou Purús, me parece que são sufficientes as estações fiscaes de Tabatinga para o primeiro, de Teffé para o segundo, e de Manáos para o terceiro.

*Finalmente, seria preciso uma collectoria em S. Gabriel no Rio-Negro, para conferir os despachos das embarcações destinadas a Venezuela.*

Quanto ao Amazonas propriamente dito (abaixo do Rio-Negro), seria necessario crear a meza de rendas encarregada da fiscalisação do commercio do Madeira e Bolivia. Poder-se-ia fundar essa estação ou em Serpa, defronte da foz daquelle rio, ou em Santo Antonio, a primeira das suas cachoeiras subindo, ou em Borba, á margem do mesmo rio e

---

(33) Nome que recebe o Amazonas depois da confluença do Rio Negro.

perto da sua confluencia. Cuido que o melhor ponto para collocal-a é Borba, villa de certo movimento commercial. Havendo navegação a vapor no Madeira, esse ponto tornar-se-á notavel em pouco tempo. Elle centralizará o commercio da Bolívia, e será o intermediario entre o Pará e esta republica. Cumpre reflectir que esse commercio do Madeira não deve ficar dependente da alfandega de Manáos, porquanto fôra grande onus obrigar as mercadorias destinadas a Borba a virem solicitar despacho em Manáos, e dahi regressarem para subirem aquelle rio. Com effeito, a foz do Madeira fica cerca de 100 milhas áquem de Manáos; seria extremamente penoso para as embarcações a vela subirem contra a corrente dessa foz até Manáos, no que perderiam 5 dias ou mais, tendo de retroceder depois rio-abaixo. É indeclinavel, portanto, a meza de rendas especial para o commercio do Madeira.

Quando decretou as mezas de rendas de Manáos e Tabatinga, o governo pareceu preoccupar-se com a necessidade de outras em diversos pontos. O aviso de 11 de janeiro de 1864, dando instrucções ao presidente do Pará para a execução do decreto de 1863, pede informações sobre a conveniencia da creação de estações semelhantes em Santarém, Obidos e Gurupá. Não me parece manifesta essa conveniencia quanto aos dous ultimos no estado ainda embrionario do commercio do Amazonas. Mas, acerca de Santarém, cabe fazer uma reflexão.

Esta cidade é o porto principal que encontrarão os navios que entrarem no Amazonas pela bôca septentrional, a de Macapá; essa entrada por Macapá deve ser franqueada, como adiante mostrarei; neste caso Santarém deve ter uma estação que verifique os despachos trazidos de Macapá. Demais a posição geographica daquelle cidade, dominando o commercio de Mato-Grosso pelo Tapajoz (veja-se o § I do Cap. VI) e o do Solimões, de que é um entreposto natural, aconselhará mais tarde que seja ella habilitada até mesmo para as operações do commercio directo. Santarém fica a 466 milhas de Macapá e a 546 do Pará.

É manifesta a necessidade de permittir-se aos navios a entrada pela verdadeira foz do Amazonas, onde existe Macapá. Hoje a navegação estrangeira, inclusive a do Perú, só frequenta a bôca do sul, ou o braço do Pará, em que se acha a alfandega.

Macapá fica a 30 horas de viagem do Pará, em um vapor de marcha regular, fazendo-se a viagem por dentro dos canaes da bôca do Amazonas e pela chamada bahia de Marajó; sahindo do Pará ao oceano e entrando pelas ilhas da foz, a distancia é maior. Situada em uma planicie extensissima e muito fecunda, Macapá attrahe a attenção pela sua vizinhança dos estabelecimentos francezes da Guyana, e do territorio contestado, o Amapá, aonde se refugiam os nossos desertores, criminosos e escla-

vos. Ao norte lhe ficam a nossa colonia militar Pedro II e o curso do Araguay. O seu fundeadouro não é bom; áquem do canal é o rio muito baixo. Mas a navegação nada tem de arriscada. Um navio, com a carta dos canaes, acossado pelos ventos de léste, tem sempre o recurso de correr para dentro do Amazonas, rio acima, até á bahia de Macapá, pouco adeante da povoação, que offerece perfeita segurança. Para a navegação de longo curso, para os navios que do occano demandem, não o porto do Pará, mas os territorios dos paizes limittrophes, ou os nossos portos de Santarém e Manáos, será muito mais commodo entrar pela fóz do Amazonas, passando á vista do forte de Macapá, do que entrar pelas Salinas e subir pelo canal do referido porto do Pará. A primeira derrota é a mais curta e a mais facil para os navios a vela. Segundo os trabalhos hydrographicos do Sr. Costa Azevedo, entre as duas viagens ha a seguinte differença:

De Macapá a Almeirim . . .	129 milhas
Do Pará a Almeirim . . .	292 "
	———
Differença . . . . .	163 "

Almeirim é uma povoação, em que as duas derrotas se encontram, situada no baixo Amazonas entre Gurupá e Santarém. Comquanto de Macapá ao oceano, fóra da influencia das agoas do rio, se-

jam 120 milhas, e só 80 do Pará ao oceano, a viagem por Macapá é pelo menos 120 milhas menor para quem demanda o Alto-Amazonas.

Mas, para navios a vela, a preferencia tem um motivo mais forte que a distancia. Subindo por Macapá o navio tem sempre a favor os ventos de leste, que ahi sopram constantemente, e chegam a levantar ondas no Amazonas. Do oceano para o Pará, e muito adeante até Santarém, o navio encontra o mesmo vento, com que actualmente navegam os barcos a vela, ás vezes até Manaós; porém, cumpre advertir que, logo depois da cidade do Pará, a começar do furo de Breves, o canal estreita-se muito; em um delles, o Aturiá, furo extremamente pittoresco, verdadeiro corredor cujas paredes formam duas linhas densissimas de uma floresta soberba, não ha mais que 10 braças de largura em certos pontos. Ora, nesses canaes em que se subdividem as agoas da bôca meridional, o vento é fraco, e a linha de navegação tortuosa. Demais, de Macapá a Almeirim é a viagem favorecida pelas marés de enchente, que até ahi chegam em toda a força; de Almeirim por deante a corrente das marés diarias só se faz sentir pela intumescencia das aguas, mas já não ha correnteza que apresse a marcha do navio. Ao navio que sóbe do Pará aproveitam as mesmas correntes das marés, mas são comparativamente fracas (34).

---

(34) Informações do Sr. capitão-tenente Costa Azevedo.

Assentado que se permitta a navegação por Macapá, será preciso collocar pharol no cabo ou ponte de Magoary, o qual servirá egualmente aos navios que, vindo do norte, demandem o Pará pelo oceano, e outro na contra-costa de Marajó ou nas ilhas Caviana e Mexiana, fronteiras a Macapá. É por estas ilhas que corre um outro canal, que se diz praticavel por grandes navios, e fica fóra do alcance das baterias do forte de Macapá. No capitulo I, § II, já dei a descripção desse forte e indiquei os meios de defeza.

Resumindo, pois, chegamos ao seguinte resultado:

Actualmente, fechado o Amazonas, não ha crear novas mezas de rendas.

Franqueada a navegação a todas as bandeiras, será necessario:

1.º Elevar a meza de rendas de Manáos á categoria de alfandega, dando-lhe a faculdade do entreposto para o commercio de transito com os Estados vizinhos;

2.º Considerar Tabatinga um simples registro, mais militar que fiscal;

3.º Submetter á collectoria de Teffé a fiscalisação do commercio que por ventura haja de fazer-se para a Nova Granada pelo Iça e pelo Yaporá;

4.º Crear em Borba a meza de rendas fiscalisadora do commercio com o Madeira e com a Bolivia;

5.<sup>o</sup> Habilitar a collectoria de Macapá, ou o commando da fortaleza, para o registro e fiscalisação das embarcações que demandarem o Amazonas pela bôca do norte, sem carecerem tocar no Pará, si isto fôr permittido, com convém (35);

6.<sup>o</sup> Crear em Santarém uma meza de rendas para fiscalisar essas embarcações, e habilitar a a despachar para consumo, ou receber por transitio, mercadorias destinadas aos portos que lhe ficam além, sejam brazileiros, sejam dos Estados ribeirinhos, assim como a expedir despachos de exportação para mercadorias de procedencia dos mesmos portos.

O mais urgente, porém, é a alfandega de Manaus, mas cumpre não perder de vista as reflexões que sobre a respectiva tarifa e a indispensavel redução de direitos fiz no paragrapho precedente.

Além dos portos habilitados para o commercio directo, e dos que serão apenas dotados de mezas de rendas, ha ainda que indicar, pela natureza peculiar da navegação fluvial, aquelles que devem servir de escala ou lugares de refresco e transitio. Esta ques-

---

(35) O decreto de 31 de dezembro de 1863, já reconheceu, no § 4.<sup>o</sup> do art. 19, que em logares onde não houver collectorias, ou onde fôr conveniente, devem haver simples agencias, postos de fiscalisação e registros, creados pelos presidentes das provincias, com os guardas ou vigias precisos e os escaleres necessarios. Esta disposição pôde ser applicada a Macapá, não obstante ahi haver collectoria; á Tonantins (commercio do Iça), a S. Gabriel (commercio do Rio-Negro), e a todas as povoações pequenas, logares de transitio para os Estados vizinhos.

tão envolve a do commercio de cabotagem no Amazonas. A minha opinião a esse respeito já é conhecida. Demonstrando a necessidade de se permittir livremente á marinha mercante estrangeira os transportes costeiros, tenho por vezes manifestado a aspiração de ser isso concedido sem reserva nem restricção alguma, quer no littoral do Atlantico, quer no littoral dos grandes rios. Mas, infelizmente, prevalecem escrúpulos que não permitem adoptar-se a tal respeito uma medida geral e uniforme. Ser-me-á preciso, pois, indicar sobre este assumpto medidas de accordo com o pensamento da politica dominante, politica certamente adiantada e digna dos applausos que já mereceu o utilissimo decreto de 27 de março ultimo, que acaba de executar, por uma medida geral, o pensamento da lei do orçamento de 1862 (36).

No Amazonas, portanto, os navios das potencias ribeirinhas ou não ribeirinhas, poderão fazer não só o commercio directo, como tambem o de cabotagem, a saber:

---

(36) A lei do orçamento de 1862 autorizou o governo, no art. 23, §§ 4.º, 5.º e 6.º, para alterar as disposições vigentes acerca da navegação de cabotagem; o governo usou dessa autorização expedindo o decreto de 27 de março ultimo. Este decreto permite, até ao fim de dezembro de 1867, ás embarcações estrangeiras (de qualquer nacionalidade e sem dependencia de reciprocidade) o serviço do transporte costeiro entre os portos do Imperio em que houver alfandegas. Esta faculdade abrange expressamente, segundo a phrase do decreto, generos e mercadorias de qualquer origem.

1.º O commercio directo nos portos do Pará (onde já existe alfandega) e nos de Manáos e Santarém, os quaes devem ser alfandegados, como acima expuz, ou o primeiro pelo menos.

2.º O transporte por cabotagem entre esses portos alfandegados (principio do decreto de 27 de março já citado). Cumpre ajuntar:

3.º A escala, ou simples transito em franquia, para se proverem de combustivel e munições, por todos os portos principaes, devendo ser obrigatorias as seguintes:

A escala de Macapá para os navios que demandarem o Amazonas pela bôca septentrional.

A de Santarém para os navios procedentes de Macapá, quer se destinem ao mesmo porto de Santarém, quer aos portos do Madeira, quer a Manáos, quer aos portos do Perú.

A da cidade do Pará para os navios que entram no Amazonas por este lado, quer se destinem a esse porto, quer prosigam a viagem em direcção a outros interiores.

A de Borba para os que demandarem o Alto-Madeira.

A de Manáos para os que se encaminharem ao territorio de Venezuela.

A de Santa-Isabel ou S. Gabriel, no alto Rio-Negro, para os que tiverem o mesmo destino, ou descerem dessa republica.

A de Santa-Isabel ou S. Gabriel, no alto Rio-Negro, para os que tiverem o mesmo destino, ou descerem dessa republica.

A de Teffé para os que se dirigirem a Nova-Granada pelo Içá (Potumayo) e pelo Yaporá, podendo designar-se para este especialmente a de Tonantis.

A de Tabatinga, enfim, para os que buscarem os portos peruanos.

Taes devem ser as escalas obrigatorias, as escalas fiscaes, por assim dizer, segundo o destino dos navios.

Resta dizer quaes os pontos onde as embarcações possam arribar e obter combustivel e munições.

### III

Escalas de transito no Amazonas. — Favores especiaes ás embarcações dos Estados ribeirinhos. — Liberdade do commercio de viveres. — Vantagens da liberdade da pequena cabotagem no Amazonas.

A navegação a vapor exige, por agora, o uso da lenha na falta de depositos de carvão de pedra; ora a lenha occupa demasiado espaço sobre o convez do navio e debaixo d'elle. Um vapor mediano, carecendo de 300 a 400 achas por hora, ou 4 a 6.000 por dia, não póde deixar de parar de 24 em

24 horas para de novo receber combustivel. Felizmente, quer no baixo Amazonas, quer no Solimões, ha actualmente pontos em que se encontra a lenha de 24 em 24 horas de navegação, meio-termo. Por outro lado, si não obedece a essa exigencia do combustivel, a navegação a vela supporta outra, a demora das viagens fluviaes contra a corrente ou contra o vento: viagens em um clima aspero, durante um, dous e tres mezes, exigem certamente escalas periodicas, lugares de repouso e refresco. Portanto, será preciso, quer para os navios a vela, quer para os vapores, permittir que façam escala e se provejam de munições e combustivel, e reparem avarias, seja nos lugares de escala obrigatoria, seja em outros intermedios.

Quaes devem ser este? Já o governo os indicou, quando estabeleceu as escalas para as embarcações peruanas, em virtude do decreto de 1863.

Com effeito, não ha razão alguma para que mesmo aos navios dos estados não ribeirinhos se negue fazerem escala pelos pontos onde hoje é isso permittido aos da republica do Perú.

Estes pontos de escala das embarcações peruanas, que devem ser os das de outras quaesquer nacionalidades, foram designados, depois do referido decreto, pelas presidencias do Pará e Alto-Amazonas. São os seguintes: Breves, Tagipurú, Gurupá, Prainha, Santarém e Obidos, na provincia do Pará; e Villa Bella, Serpa, Coary, Teffé, Fonto-

Boa, Tonantins (este ultimo por um acto do anno proximo passado), e S. Paulo de Olivença, na do Alto-Amazonas. Em Tagipurú é só permittido receber lenha. No Cap. III citarei as distancias entre os mais importantes desses pontos e o tempo de effectiva navegação a vapor.

Segundo o art. 19 § 3.º do decreto de 31 de dezembro de 1863, os portos de escala deveriam ser pelo menos os frequentados pelos vapores da companhia do Amazonas; e effectivamente elles são todos os da escala da 1.ª e 2.ª linhas da mesma companhia, com excepção, na primeira, do porto de Moz, porque não está situado no litoral do Amazonas, mas sobre o Xingú, algumas milhas acima da sua foz; e, na segunda linha, de Cudajaz, ainda não designado. Convém que aos estrangeiros se permita igualmente fazer escala neste ultimo ponto, collocado em frente á foz do Purús; e tambem, no baixo Amazonas, em Monte-Alegre e Almeirim. A este respeito existe uma reclamação do governo peruano, que não ha inconveniente em ser attendida (37).

---

(37) A nota de 25 de agosto de 1865 do Sr. Seoane, ministro do Perú, reclamava do governo imperial: 1.º, designação de outros logares mais, além dos já designados, para os navios peruanos communicarem com a terra; 2.º, permissão para os passageiros desses navios poderem desembarcar e ficar, independente de licença das autoridades locais, em todos os portos de escala, não o podendo fazer sem essa licença nos de arribada. (V. o Relat. do Min. dos Neg. Estrang. de 1865, pag. 126). A nota do Ministerio dos Negocios Estrangeiros de 12 de setembro, fazendo aliás

Todos os logares acima indicados se acham no litoral do Amazonas. Quanto a eguaes pontos de escala nos affluentes, observarei que só a experiencia pôde aconselhar o melhor. Acerca de dous delles, o Madeira e o Rio-Negro, já fallei das respectivas escalas obrigatorias em Borba e S. Gabriel. No primeiro, ainda ha um ponto, o Crato, que serviria de registro fiscal, si não se preferisse creal-o na cachoeira de Santo Antonio, qualquer que seja

---

outras concessões solicitadas naquella, declara, quanto ao 2.º ponto, que nos portos de Belém (Pará), Manáos e Tabatinga é que podem os passageiros desembarcar e demorar-se independente de prévia licença da autoridade local, sendo nos mais necessaria essa licença. Pergunto: para que esta exigencia quanto aos passageiros, só porque viajaria em um navio peruano? Quantas razões podem exigir a interrupção de uma viagem, e obrigar o passageiro a ficar em um porto intermedio? Demais, attendendo ao clima rigoroso daquello rio, á natureza da viagem e ao tempo necessario para percorrer tão grandes distancias (a saber, de Belém a Manáos seis dias, e de Manáos a Tabatinga oito, em vapor de boa marcha, sendo mais do triplo em navio a vela), me parece manifesta a necessidade de dispensar-se a exigencia da licença, conforme reclamára a legação peruana. Quanto ao primeiro ponto da reclamação, o ministerio de estrangeiros disse que pedia informações acerca da conveniencia de serem designados outros portos em que os navios da republica vizinha possam comunicar com a terra. Segundo exponho no texto, na provincia do Amazonas só ha um porto que resta comprehender na designação; é o de Cudajaz (defronto da foz do Purús), onde já tocam os vapores da companhia brasileira. Quanto á provincia do Pará, entre outros logares, convém designar os de Monte-Alegre e Almeirim, notando-se que o primeiro é importante. Feitas estas concessões, e revogada a exigencia de licença para o desembarque de passageiros nos portos de escala, nada mais haverá a acrescentar por agora.

a direcção da linha divisoria, de accordo com o governo boliviano. No Rio-Negro, entre os dous extremos, Manãos na foz e S. Gabriel na fronteira, ha ainda Tapessassú, Barcellos e Santa Isabel; mas parece-me que ahí bastam os dous collocados nas extremidades. Emfim, quanto aos demais rios, como o Içá e o Yaporá, onde não ha absolutamente povoação alguma, arterias desse gigante-deserto que apenas servem de estrada, a escala deverá ser aquella que o navegante preferir, a seu arbitrio, o sem limitação nenhuma. A experiencia, repito, e o desenvolvimento desses territorios, indicarão depois o que convenha fazer.

Não descubro inconveniente em haver grande numero de escalas. Aos paquetes da companhia brasileira é licito transportarem mercadorias de ou para cada um dos portos de escala, carregarem e descarregarem em cada um delles, como praticam habitualmente. Aos navios peruanos, por ser a cabotagem reservada á bandeira nacional, não é permittido isso sinão em Manãos e Tabatinga. Não obstante a liberal disposição do art. 19 § 2.º do citado decreto, ainda não se facultou aos mesmos navios peruanos exercerem actos de commercio nos outros portos. Além disto, esta mesma disposição limita-se a prometter a descarga (em taes portos de escala) do generos peruanos e a carga de generos nacionaes; não abrange as mercadorias de outra procedencia, as de importação estrangeira no

Pará. Ora, aos paquetes da companhia do Amazonas, e ás embarcações brasileiras em geral, é que ficaram reservadas a carga e descarga destas ultimas mercadorias. Por virtude do decreto de 27 de março citado, será, como disse, permittido a quaesquer navios estrangeiros, aberto o Amazonas, transportarem mercadorias de qualquer natureza de uns para outros portos que forem alfandegados nesse rio; mas não é natural que então se permita, pelo menos aos não-ribeirinhos, egual transporte entre os portos de simples escala, nem mesmo o de mercadorias nacionaes. A referida disposição do art. 19 § 2.º, ficará, pois, circumscripta ás embarcações dos ribeirinhos. Ainda assim, e ainda com a sua limitação aos generos de producção do Brazil ou dos mesmos ribeirinhos, será esse um favor consideravel e uma medida util. Com effeito, o principio que dantes prevalecia era o da cabotagem fluvial exclusiva para cada Estado. O tratado com Venezuela, de 5 de maio de 1859, exprimia este principio declarando, no art. 8.º, que na navegação commum “não se comprehende a de porto a porto da mesma nação, ou de cabotagem fluvial, que as altas partes contractantes reservam para os seus respectivos subditos e cidadãos”. Na verdade, essa promessa do art. 19 § 2.º deve de ser posta em pratica desde já para os navios peruanos a respeito de certos portos, estendendo-se ulteriormente aos dos outros Estados limitrophes.

Acerca de um desses portos de escala, o de S. Paulo de Olivença, no Solimões, acaba de ser permittido que a elle possam os vapores peruanos vir expressamente para comprar e carregar o gado, de que ali existe criação e de que ha falta na vizinha provincia de Loreto (38). Para o sustento dos operarios, marinheiros empregados de Iquitos, por exemplo, pôde a administração peruana contar com o recurso valioso do nosso gado que não encontra consumidor no paiz (sabe-se que no Solimões a tartaruga substitue a carne de vacca). O consumo da provincia limitrophe animará os nossos raros criadores, os quaes se devem fomentar em um paiz cujas industrias são a pesca e a colheita de drogas.

A legação peruana, em 1864, pedira que aos respectivos vapores se concedesse carregar e descarregar em quaesquer portos. Negou-se-lhe então esta medida ampla, e só ha pouco é que se permittiu a todos os vapores da republica apenas o transporte de gado em S. Paulo de Olivença. O meu parecer é que, por amor de nós e dos nossos vizinhos, se deve alargar o favor, abrangendo todos os portos de escala nos termos da promessa do § 2.º do art. 19 do decreto citado, que ainda não teve execução. Pelo menos ha tres pontos, além de S. Paulo de Olivença, onde seria indispensavel facultar ás em-

---

(38) São recentes os actos do governo a tal respeito; datam do fim do anno passado.

barcações do Perú desde já a carga de mercadorias nacionaes e a descarga dos generos do mesmo paiz: são elles a cidade de Teffé (provincia do Alto-Amazonas), situada quasi a meia distancia entre Manãos e a fronteira do Perú, em cujo districto ha gado e viveres; a cidade de Santarém e a villa de Obidos (provincia do Pará), pontos intermedios entre Manãos e Belém, nos quaes ha egualmente bastante gado e generos de primeira necessidade. A maior procura, augmentada pelos consumidores limitrophes, de farinha e outros cereaes, alimentará a nossa pequena lavoura apenas na infancia. Da mesma sorte, é nos nossos portos fluviaes que se consome uma parte dos chapéos de palha peruanos, mórmente os das qualidades inferiores (5 a 10\$000), producto principal do territorio vizinho, e mercadoria de retorno com que o seu pequeno commercio paga ao do Pará. Assim, pois, com a applicação do § 2.º do art. 19 a todos, ou pelo menos aos mencionados portos de escala, serão attendidos os interesses do nosso paiz e os do Estado vizinho, consumidores e productores reciprocamente.

Parece-me que esse commercio e transporte de viveres deveria ser permittido em todos os portos, e sem distincção quanto a generos nacionaes e estrangeiros. Que os navios dos povos limitrophes os comprem e carreguem, de qualquer natureza que sejam, brazileiros ou não, é interesse nosso, interesse do nosso commercio, e pde ser um meio

de soccorro no caso de fome no paiz limitrophe. Quer continúe o estado actual da navegação, quer seja franqueada a todas as bandeiras, penso que as dos paizes limitrophes, a peruana, a venezolana, a boliviana, a granadina, devem gozer de isenções especiaes para esse commercio de generos brazileiros, como permite o decreto de 1863, com o accrescimo de generos alimenticios de qualquer qualidade e procedencia, mórmente nos mencionados portos de Santarém, Obidos e Teffé. Nesta hypothese, os direitos seriam cobrados pelas collectorias, enquanto não houvesse mezas de renda, sendo que actualmente já as mesmas collectorias cobram os direitos de exportação para fóra das respectivas provincias.

Cabe aqui observar que, ao menos ás embarcações dos Estados ribeirinhos, fóra util conceder o transporte de pequena cabotagem, isto é, o transporte de generos de qualquer natureza e procedencia, entre os portos de escala, ou entre alguns desses portos. Esta medida seria o complemento das do decreto de 1863. Com effeito, comquanto o referido decreto permitta ás embarcações do estado limitrophe a importação e exportação em Manãos e Tabatinga, é certo que os seus vapores não se tem prevalecido desta faculdade, nem parece que lhes seja vantajoso emprehender uma viagem para do Pará trazerem mercadorias a Manãos sómente, ou vice-versa, lutando demais com a competencia dos

paquetes da companhia do Amazonas. Entretanto, nas viagens que os ditos vapores peruanos fazem algumas vezes do Pará ou para o Pará, poderia acontecer que nessa cidade, ou em Teffé, ou Obidos, ou Santarém (si lhes permitisse embarcar e desembarcar generos de importação ou exportação, nacionaes ou estrangeiros), fossem preferidos pela commodidade do frete, pela necessidade de rapidez, pelo melhor acondicionamento, ou por outro motivo. Não dissimulo, pois, que a meu ver, no Amazonas, a maior vantagem está em permittir-se o transporte entre os pequenos portos fluviaes a quaesquer bandeiras, sem reserva alguma, porquanto: 1.<sup>o</sup> todas as facilidades dadas a estas redundam a bem da nossa mesquinha producção actual, traduzem-se em proveito nosso, maior que dos estrangeiros; 2.<sup>o</sup> porque não temos no Amazonas marinha propriamente dita, com excepção dos vapores da Companhia, a que prejudiquem taes facilidades; 3.<sup>o</sup> porque, ainda que existisse, o interesse dos donos de alguns pequenos barcos, que ali navegam, não deve preferir ao interesse geral, e, quanto a esses vapores, pertencem a uma empresa largamente favorecida; 4.<sup>o</sup> porque a concorrência augmentaria os meios de transporte; 5.<sup>o</sup> porque o monopolio de facto daquella companhia não a instiga a servir bem ao commercio dos pequenos portos, que carecem de incentivo.

Habilitada Manáos para a importação directa, não creio que desde já se conseguisse ahi o commercio directo em escala consideravel. A vantagem immediata resultante, para as povoações brazileiras, da abertura do rio e do commercio directo, não será desde logo tamarha como para as povoações dos estados limitrophes, e principalmente da Bolivia e do Perú. Continuarão todas, mesmo Manáos, a fornecer-se por intermedio do Pará, d'onde lhes virão as mercadorias estrangeiras despachadas para consumo. Mas obteriam as nossas povoações uma vantagem incontestavel: as embarcações estrangeiras, que fizerem o commercio do Perú e da Bolivia, poderão carregar e descarregar em Manáos por exemplo (em virtude do decreto sobre a livre cabotagem entre portos alfandegados) generos remettidos para o Pará ou vice-versa, fazendo concorrência aos vapores brazileiros, abaxando o frete, e melhorando o transporte. Do mesmo modo, si ás mesmas embarcações estrangeiras facultar-se tocarem em alguns dos maiores portos intermedios, podendo fazer o commercio de grande e pequena cabotagem no territorio brazileiro, será muito mais notavel a vantagem para essas nossas povoações, como Santarém, Obidos, Teffé, etc.

O projecto sobre a navegação costeira, adoptado pela camara temporaria e pendiente do senado, previu esta hypothese, quando faculta ao governo

permitted aos vapores estrangeiros a cabotagem entre os portos dos rios Paraguay, S. Francisco e Amazonas.

#### IV

Observações ao regulamento de 31 de dezembro de 1863. — Entreposto do Pará. — Formalidades dos despachos nas estações fiscaes do Amazonas.

A livre navegação do Amazonas não carece de um casuístico regulamento especial; as disposições fiscaes existentes pôdem bem regular-o com aquellas providencias particulares que a experiencia fôr aconselhado. E' o que já disse no Cap. I, § II. Com effeito, cumpre fazer aos autores daquelle regulamento, expedido para reger a navegação do Amazonas por embarcações peruanas, a justiça a que tem o direito o espirito liberal que nelle domina. A meu vêr, não tem o governo outras providencias a adoptar, abrindo o Amazonas, a não serem as seguintes:

— Estender as disposições desse decreto, não só á Venezuela, segundo promettêra o relatorio do ministerio de estrangeiros de maio de 1864, como a cada um dos Estados ribeirinhos:

— Crear as estações fiscaes indicadas no § II. Entretanto, algumas alterações, já aconselhadas por dous annos de experiencia, podiam ser e estão sendo adoptadas. E' assim que, reclamando

a legação peruana contra a exigencia do art. 29, que obrigava as embarcações dessa nacionalidade ao registro na meza de rendas de Manáos, não obstante já serem submettidas ao da de Tabatinga, o decreto de 3 de janeiro ultimo dispensou o dito registro em Manáos, que era duplicata inutil e vexatoria, pois que obrigava os navios peruanos a uma escala desnecessaria (Manáos não demóra, como se sabe, na margem do Amazonas, mas pouco acima da foz do Rio-Negro), e a perder tempo por esse motivo.

Fallei do espirito liberal do decreto de 31 de dezembro. Eis um exemplo: segundo os seus arts. 8.º § 4.º e 9.º § 1.º, os portos de Manáos e Tabatinga (onde elle creou mezas de rendas) ficaram habilitados para a importação e exportação directas (isto é, para a importação e exportação sem despacho no Pará) de algumas mercadorias estrangeiras (39). Mas, além da restricção quanto ás classes de mercadorias, cumpre advertir que o transporte só se poderá fazer, segundo o decreto, em embarcações brasileiras e peruanas. Comtudo, o

---

(39) São ellas: — Sal commum, carne secca, farinha de trigo, carvão de pedra, pedra calcarea, machinas de vapor, utensilios da lavoura, instrumentos e materias para obras publicas, animaes, peixes salgados, frutas, gèlo, pedra para construcção, e outras.

Em retorno poderão as mesmas embarcações exportar directamente por ditos pontos generos do producção e manufactura nacional.

mesmo decreto deu o primeiro passo para o principio da livre navegação. Accrescentarei que nenhuma embarcação ainda se prevaleceu dessa faculdade, nem é licito esperal-o pela quantidade limitada das mercadorias cuja importação directa é permittida, pois que aquelles artigos não abrangem as classes de mais consumo (fazendas, por exemplo); nem as que comprehendem, bastam para compôr os pequenos e variadissimos carregamentos destinados ao embryonario commercio do Alto-Amazonas.

Esse decreto organisou o entreposto para as mercadorias de transito, creado na alfandega do Pará. Esse entreposto funcçãoa bem. O edificio da alfandega dispõe de espaço sufficiente e accomodado para o actual commercio. O regulamento é observado com discrição e intelligencia pela administração da alfandega.

No exercicio de 1864-65 entraram no entreposto mercadorias no valor de 128:539\$000, das quaes só 71:945\$000 foram effectivamente despachadas por transito, sem pagar direitos alguns, para o Perú. O movimento do entreposto tende a augmentar. No primeiro semestre do ultimo exercicio (1865-66) foram dahi despachados por transito para o territorio peruano 83:799\$000, e a somma desse exercicio inteiro eleva-se a cerca de 200:000\$000, o que é um augmento consideravel. A creação do entreposto está, pois, aproveitada e correspondendo á expectativa. O augmento do movimento por tran-

sito não foi aliás em prejuizo do commercio de re-  
exportação, que no mesmo exercicio subiu a ....  
160:000\$000, tendo sido só de 69:584\$000 no de  
1864-65.

De maio de 1864 a setembro de 1865 tinham  
entrado no entreposto 2.476 volumes, e sahido 2.205.

A renda do entreposto no exercicio de 1864-65  
foi de 327\$958. A taxa da armazenagem é, para  
os generos estrangeiros, 1/2 %, calculado sobre a  
importancia dos direitos de consumo, dentro dos  
primeiros seis mezes, e dahi por diante 1 % ao mez.  
As mercadorias nacionaes pagam 1/2 % mensal-  
mente, sobre os direitos de exportação; a polvora,  
armamento, etc., 1 % sobre os direitos de con-  
sumo. A tabella que isso regula, cobra as despesas  
de embarque, conducção, e outras. As taxas dessa  
tabella não parecem exageradas; mas, augmentado  
o commercio, ella devêra reduzir-se, não devendo  
produzir mais que o necessario para o custeio do  
entreposto.

O prazo de seis mezes para o gozo da armaze-  
nagem de 1/2 % parece, porém, curto; e a exigencia  
de 1 % por cada mez posterior deve ser abandonada.  
Longe de se aggravarem as taxas dos entrepostos,  
devêra-se diminuil-as extremamente, porque a sua  
modicidade é um incentivo para attrahir o commer-  
cio, para facilitar os depositos, e para augmentar  
o movimento dos portos. O Estado ganha com esse

movimento muito mais do que perde com as taxas pequenas sobre a armazenagem.

Em minha opinião, deveriam ser abandonadas igualmente:

— a exigencia da caução dos direitos de consumo sobre as mercadorias que entram no entreposto. Essa exigencia determina delongas, dependencias e formalidades onerosas, como se sabe;

— a obrigação da abertura e conferencia dos volumes destinados ao entreposto, actos que se praticam para a avaliação dos direitos de consumo, que não de ser caucionados, e para o calculo da taxa de armazenagem. Já disse que a dita caução é escusada e onerosa, mas, si contudo a desejam manter, permittam ao menos que o calculo dos direitos de consumo se faça á vista das facturas, e o calculo da armazenagem quer sobre essa base, quer por uma taxa certa segundo a medida cubica ou de peso.

Foi contra essas duas exigencias que ouvi queixas de varios commerciantes do Pará, que aliás todos rendiam justiça á discreta applicação da lei e á rectidão manifestada pelo actual Sr. inspector da alfandega. Com effeito, os volumes de mercadorias destinadas ao Perú contém geralmente uma grande variedade de objectos; em uma só caixa, ha artigos de differentes classes, industrias e valores. Como esses volumes têm de atravessar pessimos caminhos, sendo em alguns carregados pelos

indios, e de soffrer muitas baldeações, são elles na Europa encaixotados e arrumados de modo particular. O desarranjo que occasiona a conferencia no Pará, traz avarias e prejuizos. O art. 8.º de outro decreto de 31 de dezembro de 1863 (n.º 3.217) já previu essa hypothese dizendo que “na conferencia dos generos destinados a entreposto, poder-se-á dispensar uma verificação rigorosa, conforme as circumstancias”. No entreposto do Pará, porém, pelo motivo exposto, deve-se dispensar inteiramente a conferencia das mercadorias, sendo recebidas pelas facturas, base para o calculo dos direitos.

Pelos arts. 217, 218 e 219 do regulamento das alfandegas, confirmados pelo art. 2.º § 2.º do decreto 3.217 de 31 de dezembro de 1863, a concessão de entrepostos particulares depende do ministro da fazenda. Do Pará e de Corumbá se ha de vir ao Rio de Janeiro para isso! Não sei como não se exigiu que o negocio seja sujeito ao conselho de Estado e decidido por decreto imperial. O senso commum mostra que taes negocios devem de ser tratados e resolvidos perante os inspectores das alfandegas, que são os chefes responsaveis deste ramo de serviço publico, com appellação para os inspectores das thesourarias de fazenda, ou para os presidentes de provincia em conselho com essas autoridades, e vocalmente, sem mais papelada alguma.

O art. 27 do regulamento de 31 de dezembro citado submete as embarcações peruanas, nos portos de Manáos e Tabatinga e nos outros em que carregarem ou descarregarem, ao imposto de 80 rs. por tonelada e por cada dia de estada ou demora, accrescentando que isto se cobra para as despezas de pharóes e balisas. Essa taxa da ancoragem é exagerada. Nas doze viagens annuaes, que os vapores peruanos fazem a Tabatinga para ahi receberem as cargas do paquete da companhia do Amazonas, elles teriam de pagar, demorando-se só dous dias de cada vez, cerca de 1:000\$000. Não conto as viagens extraordinarias. Com augmento do commercio, a taxa da ancoragem devêra ser reduzida. A legação peruana já reclamou a este respeito. Seria mais razoavel uma taxa fixa pela entrada de cada navio nos portos habilitados do Amazonas.

O processo dos despachos na alfandega e mezas de rendas exige algumas reflexões.

Este assumpto é um daquelles em que o commercio merece ser attendido sem demora. As formalidades actuaes são vexatorias e inuteis. A papelada no Pará é tal que os despachos de um dos vapores da companhia do Amazonas, em uma recente viagem do Pará a Manáos, pesavam 8 libras. Esses enormes papeis são designados ali pelo nome de *papagaios*. As cartas de guia do Pará, que acom-

panharam o manifesto do paquete *Tapajoz* na viagem do mez de novembro ultimo, foram 29, das quaes 17 de generos estrangeiros, e 12 de nacionaes. Os despachos processados pela meza de rendas de Manáos, em consequencia daquellas cartas de guia, foram 37, por primeiras e segundas vias, e produziram a receita seguinte: — Expediente dos generos estrangeiros, 95\$352; — idem dos nacionaes, 11\$672; sommando 107\$024, producto de toda essa papelada, ou menos de 3\$000 por cada despacho!

Os manifestos e cartas de guia vêm por primeira e segunda vias do porto da procedencia do genero, assim como é egualmente por duas vias que no porto de destino se processam os despachos para a sahida dos generos. Cada uma das vias deve de conter minuciosamente a quantidade e o valor de cada artigo, exigencia penosissima, pois que succede commumente que cada volume contém muitos artigos de classes e natureza diversas. A bem do commercio de cabotagem do Amazonas, mórmente do que fazem os paquetes da companhia, que devem inspirar perfeita confiança ao fisco, dever-se-ia permittir o seguinte:

1.º que no porto da procedencia se faça uma só guia, a qual seja archivada na estação fiscal respectiva, e por ella se organise o manifesto que acompanha as mercadorias;

2.º que no porto de destino se faça um só despacho;

3.º que estes despachos contenham simplesmente o numero dos volumes e o seu valor, sem especificação de cada artigo, ficando a estatística de taes mercadorias a cargo da estação fiscal que expedir as cartas de guia.

Sabe-se que o nobre ex-ministro da fazenda, o Sr. Souza Franco, em 1857, dispensára as cartas de guia, restabelecidas ao depois de 1860, sem que disto provenha grande utilidade. Ao menos no Amazonas poderiam ser dispensadas sem inconveniente.

Em Manãos e em Tabatinga os despachos se fazem sobre agoa, em virtude da portaria da thesouraria de fazenda de 23 de julho de 1864. Como não ha ali nem armazens nem pontes de descarga, deve essa concessão continuar. Habilitada Manãos para o commercio directo e para o de transito, bastaria por agora haver uma embarcação de grande bojo, onde atracassem os navios, a qual servisse de deposito e de barca vigia, com alojamentos para os guardas, etc.

Accrescentarei que, nas notas das mercadorias de entreposto, se deveria supprimir a nota especial de sahida, bastando que nas de entrada se indiquem á margem os volumes effectivamente retirados.

Não ajuntarei palavras para encarecer as providencias que aponto. Presumo haver observado cuidadosamente, durante algum tempo, o que mais interessava ao commercio do valle do Amazonas. Acredito que o resultado desse estudo consciencioso não passará desaperebido da administração central.

## CAPITULO TERCEIRO

### COMMERCIO E NAVEGAÇÃO

Para avaliar-se bem do movimento commercial do valle do Amazonas, darei um resumo da população que se presume espalhada por aquella immensa superficie.

Eil-o:

No Brazil, 256.480 habitantes, dos quaes 215.609 na provincia do Pará e 40.880 na do Alto-Amazonas, algarismos que considero moderados;

No Perú (provincia de Loreto), 51.000;

Na Bolivia (departamento do Beni, bacia do Madeira), 30.000;

Em Venezuela, 16.000.

O total pouco excede de 363.000 habitantes. Não inclui, porém, nem os raros habitantes das fronteiras do Equador, de Nova Granada e dos Guyanas, que se julgam desertas, nem, quanto á Bolivia, os departamentos meridionaes da bacia do Madeira (Santa Cruz e Cochabamba), que com o

do Beni possuem 600.000 habitantes. Com estes, o total da população derramada no valle do Amazonas sóbe a perto de 1.000.000.

Essa população é, na maior parte, semi-barbara. Os seus habitos, os seus costumes, as suas industrias, a propria lingua (pois que em muitos dos povoados a lingua geral ou *tupi* é a unica conhecida), denunciam a raça dos aborigenes ainda não transformada pelo contacto com os europeus.

Isto posto, o facto de um activo movimento commercial no Amazonas deve surprehender.

## I

### Commercio do Amazonas.

Aquelles que, percorrendo o grande rio, o encontram na maxima parte deserto, sem povoados e sem navegação, perguntam naturalmente onde é que se consomem os 7.000 contos de mercadorias importadas annualmente pelo Pará, ou onde é que são produzidos os outros 7.000 ou 8.000 contos, que essa região exporta? A resposta é facil. Não é só nas margens do rio principal, é nos afluentes, nos furos, nos igarapés, onde ha terras firmes e a residencia fixa é possivel, é nessas paragens, encobertas pelas ilhas e pelas florestas, que abundam os generos de exportação, que se colhem os productos es-

pontaneos, que se preparam as drogas; é ahi que o tapuyo ignaro e semi-selvagem produz e consome, na obscuridade, na solidão dos bosques, longe dos povoados, os objectos que figuram nas estatisticas do Pará. As miseraveis choupanas, as desertas aldeias e as villas do Amazonas fazem com a cidade do Pará esse importante commercio de 15.000 contos, que assignam áquelle porto o quinto logar na escala da exportação do Brazil, o quarto ou o quinto na da sua importação.

E, cousa notavel! si algumas povoações estão decadentes ou estacionarias, o commercio progride. Porquanto, assim como a população, em busca das drogas e no preparo dos productos da pesca, vive errante e movediça, assim o commercio se dissemina por uma superficie immensa. Por exemplo, em quanto o Rio-Negro, outr'ora mais povoado, é hoje quasi deserto, o Madeira, que o era ha 13 annos quando por ahi desceu Gibbon, conta hoje muitos sitios e feitorias; o Purús começa a attrahir trabalhadores e regatões, e como elle o Coary, o Teffé, o Yuruá, etc.

O porto do Pará cresce constantemente na escala do nosso commercio. D'antes era o do Maranhão que remettia por cabotagem ao Pará grande quantidade de mercadorias estrangeiras despachadas naquella alfandega. Hoje é o Pará que pelo contrario já suppre por cabotagem ao Maranhão e ao Ceará algumas dessas mercadorias superabun-

dantes no seu mercado. Assim, a exportação do Pará por cabotagem (para outros portos alfandegados) de mercadorias estrangeiras, que em 1860-61 foi só de 65:853\$000, subiu em 1864-65 á somma de 779:366\$070, destinadas ao Maranhão, Ceará, etc. Por outro lado, diminue no Pará a importação por cabotagem das mesmas mercadorias estrangeiras, a qual, tendo sido de 419:834\$000 no primeiro daquelles exercicios, foi só de 247:782\$000 no ultimo.

Eis-aqui um resumo dos valores do commercio do Pará no exercicio de 1864-65, segundo os quadros da alfandega.

IMPORTAÇÃO — Total . . .	7.883:536\$000
O total é distribuido do seguinte modo:	
1.º Importação directa no Porto do Pará . . .	4.757:317\$000
No exercicio de 1860-61, que teve maior, a mesma importação foi de . . .	6.704:745\$000
2.º Importação de generos estrangeiros já despachados para consumo em outras alfandegas . . .	247:782\$000
No dito exercicio fôra de . . .	419:834\$000
3.º Importação de generos nacionaes das outras provincias . . . . .	1.457:099\$000

Ainda não teve superior nos  
exercícios anteriores.

4.º Importação especial de productos da provincia do Alto-Amazonas, ve- rificada no porto do Pará . . . . .	857:783\$000
---	--------------

Esta somma comprehende: — 1.º os generos sujeitos ao direito de expediente de 1/2 %; — e 2.º os sómente sujeitos ao de capatazias, no valor de 468:206\$000. Entretanto, me parece que esse algarismo é inferior á somma real das mercadorias remettidas dos portos do Alto-Amazonas para o Pará. Facil é que se confundam as designações das procedencias. Comtudo, não altera isso o resultado geral, porque o que não figura no calculo parcial dessa verba da importação, hade ser representado na somma da exportação total do valle do Amazonas, que se faz inteira pelo Pará.

5.º Importação de generos do Perú no Pará . . . . .	562:554\$000
--	--------------

Desta somma apenas 4:340\$  
entraram por transito  
com destino a paiz es-  
trangeiro.

EXPORTAÇÃO. — Total . . . . .	7.953:686\$000
-------------------------------	----------------

Esta somma é destribuida  
assim:

1.º Exportação para fóra do  
Imperio . . . . . 5.850:371\$000

A dos quatro exercicios pre-  
cedentes foi pouco in-  
ferior.

2.º Exportação para dentro  
do Imperio . . . . . 833:988\$000

Desta somma foram 56:621\$000 de generos na-  
cionaes, e 777:366\$000 de mercadorias estrangei-  
ras, que figuram na navegação com carta de guia  
para outras alfandegas do littoral.

3.º Exportação do Pará pa-  
ra a provincia do Alto-  
Amazonas . . . . . 860:905\$000

Desta são: generos nacionaes, 199:780\$000; e  
estrangeiros já despachados para consumo . . . . .  
661:125\$000.

Notarei que a importação do Alto-Amazonas  
parece ser, á vista de outros dados, um pouco  
maior do que a desse algarismo, que aliás é só  
o das remessas da cidade do Pará, sem comprehen-  
der as dos portos intermedios.

4.º Exportação para o Perú . . . . . 408:412\$000

Distinguem-se aqui: generos nacionaes remet-  
tidos para o Perú, 60:080\$000; — estrangeiros já

despachados para consumo, 206:801\$000; — reexportados, que pagaram os respectivos direitos, 69:584\$000; — navegados em transito na fórma do decreto de 1863, e que entraram no entreposto, 71:945\$000.

REEXPORTAÇÃO E BALDEAÇÃO . . . . . 7:254\$000

As mercadorias desta classe figuram sempre em quantidade insignificante. Fallo da reexportação para fóra do Amazonas, ou para outros portos do Brazil; porque para o Perú, ella já foi consideravel: no exercicio de 1862-63, foram para o Perú reexportados 154:761\$000, e no de 1864-65 foram 69:584\$000, como já mencionei; mas a mesma reexportação para o Perú declina com o augmento do commercio de transito livre por via do entreposto.

Resumindo, temos que o movimento commercial do porto do Pará foi no exercicio de 1864-66:

Importação . . . . .	7.883:535\$
Exportação . . . . .	7.953:686\$
Reexportação . . . . .	7:254\$
	<hr/>
Total . . . . .	15.844:475\$

Dos paizes limitrophes, só está discriminado o movimento commercial com o Perú (40). Não

---

(40) No exercicio de 1865-66 o commercio do Perú augmentou como se verá no Cap. V.

mencione os valores procedentes da Bolivia ou para ella remetidos pelo Madeira, porque não figuram com designação especial nas estatisticas officiaes; o commercio com a Bolivia confunde-se com o commercio nacional, e é sujeito aos mesmos impostos e á mesma fiscalisação. Outro tanto acontece com o de Venezuela. Mas, acerca do exercicio 1864-65, tenho presente uma nota dos productos desta republica entrados em Manãos por via do Rio-Negro. E' uma estatistica da respectiva meza de rendas, por onde se vê quanto insignificante ainda é esse commercio, que só poderá augmentar com a regularidade das viagens de um vapor até S. Gabriel. Advertirei que não consta ali o valor exacto das mercadorias que os venezuelanos compram e levam de retorno. Eis a nota da importação de Venezuela em Manãos no referido exercicio de 1864-65:

<i>Mercadorias</i>	<i>Quantidades</i>	<i>Valor</i>
Corões imperiaes de pennas de ave . . . . .	25	200\$000
Maqueiras (redes) de merety . . . . .	360	1.800\$000
Ditas de tucom com franjas . . . . .	220	4.000\$000
Ditas de dito emplumadas . . . . .	25	1.000\$000
Plassaba em obra (amarra): pollegadas . . . . .	2,000	1.960\$000
Dita em raras: arrobas . . . . .	960	750\$300
Taboas diversas . . . . .	200	200\$000
		9,310\$000

Inclho aqui essa noticia como curiosidade para a historia do commercio do valle do Amazonas.

Para dar uma idéa dos paizes com que o porto do Pará entretém maiores relações commerciaes, pu-

blicarei a seguinte nota, relativa ao exercicio de 1862-63, extrahida de documento official:

IMPORTAÇÃO NO PARÁ <i>Procedencias</i>		EXPORTAÇÃO DO PARÁ <i>Destinos</i>	
Grã-Bretanha . .	2.151:588\$000	Grã-Bretanha . .	1.929:715\$000
Estados - Unidos .	863:182\$000	Estados - Unidos .	1.633:177\$000
França . . . . .	451:122\$000	França . . . . .	1.325:649\$000
Portugal . . . . .	731:057\$000	Portugal . . . . .	576:631\$000
Allemanha . . . .	148:186\$000	Allemanha . . . .	74:149\$000

O commercio para os Estados-Unidos foi sempre alimentado e continúa a sel-o pela exportação de gomma-elastica, que naquelle paiz é a materia prima de muitas officinas. A importação procedente dos mesmos Estados cresce com a facilidade das communições introduzidas pela nova linha de paquetes a vapor entre New-York e o Rio de Janeiro, com escala pelo Pará. Entretanto, parece que não diminuirá o commercio com a Grã-Bretanha: uma linha de paquetes de Liverpool se acaba de estabelecer, em competencia com aquella; estes paquetes partem mensalmente do grande porto inglez para o Pará, Maranhão e Ceará no Brazil.

Indicarei adeante quaes as differentes mercadorias que figuram quer na importação, quer na exportação de tres grandes regiões, as provincias do Pará e do Alto Amazonas e a republica do Perú (Caps. IV e V).

Resta-me fazer o leitor considerar a carreira brilhante do commercio do Amazonas durante os ul-

timos quinze annos. Elle talvez encontrará nisso o mesmo motivo de animação que sempre me acompanhou na esperança de um rapido e constante progresso para aquelle paiz. Eis aqui os dados de tres exercicios financeiros:

COMMERCIO DO PARÁ	1859 — 61	1861 — 62	1866 — 68
Importação directa de mercadorias estrangeiras . . . . .	2.456:109\$	2.299:697\$	2.866:239\$
Importação das mesmas por cabotagem . . . . .	856:200\$	269:663\$	228:503\$
Importação de mercadorias nacionaes por cabotagem . . . . .	272:690\$	109:842\$	126:997\$
Exportação de generos nacionaes . . . . .	1.991:943\$	1.846:797\$	2.605:287\$
Reexportação e baldeação . . . . .	2.755\$	15:820\$	17:789\$
Totales . . . . .	5.070:252\$	4.651:799\$	5.844:529\$

Ora, no exercicio de 1864-65, a somma do commercio do Amazonas pelo porto do Pará excedeu de 15.000:000\$000, como acima se viu. Logo, no periodo de 15 annos, elle triplicou, isto é, augmentou na razão de 300 %. Tão rapida carreira, devida principalmente ao vapor, é mais que muito lisongeira, e recorda os exemplos fascinadores da prosperidade de algumas cidades dos Estados-Unidos e da Australia.

Poder-se-iam ajuntar outros algarismos; os que mencionei, porém, não de satisfazer á curiosidade do leitor.

## II

Navegação a vela. — Navegação a vapor. — Vapores existentes no Amazonas. — Distancias entre os portos frequentados pelos vapores.

A navegação de longo curso do porto do Pará accusa o mesmo movimento ascendente. Eis aqui os algarismos de dous exercicios:

NAVEGAÇÃO	1851 — 52		1853 — 54	
	<i>Entrada</i>	<i>Sahida</i>	<i>Entrada</i>	<i>Sahida</i>
Navios de longo curso . .	55	85	158	133
Toneladas . . . . .	11,600	16,766	38,440	27,122
Equipagem . . . . .	909	859	1,703	1,600

Uma estatistica publicada pelo ministerio da marinha (Relatorio de 1860) contém os seguintes algarismos sobre o numero dos navios registrados no anno de 1859 na provincia do Pará:

<i>Embarcações</i>	<i>Numero</i>	<i>Tripulação</i>
De cabotagem . . . . .	16	485
Do trafico dos portos e rios .	433	1.995

A tripulação toda, excepto 45 homens, era gente livre, a saber: indios e mestiços.

Acerca da do Alto-Amazonas, dizia o relatorio da respectiva presidencia em 1865:

"Si não tem crescido o numero dos transportes, têm estes pelo menos augmentado de capacidade, accomodações e rapidez.

"Os antigos barcos a vela, accrescentava, acanhados e morosos em vencer a distancia que separa as duas capitaes (Pará e Manáos), têm sido abandonados a pouco e pouco pelos carregadores. De 57 que se registraram em 1860, com 1.614 toneladas e 359 tripulantes, sómente 37 se empregaram no commercio de cabotagem entre o Pará e esta provincia, no exercicio de 1863-64, arqueando 1.057 toneladas, e tripulados por 247 pessoas".

O porto de Manáos conta ás vezes um numero de embarcações, que muito agrada ver naquellas paragens. Ali eu vi quatro vapores fundeados durante alguns dias. Eis um quadro da moza de rendas contendo o movimento da navegação no exercicio de 1864-65:

## EMBARCAÇÕES ENTRADAS (41)

PROCEDENCIA	A VELA			A VAPOR			TOTAL		
	Numero	Equipagem	Tonelagem	Numero	Equipagem	Tonelagem	Numero	Equipagem	Tonelagem
Pará . . . . .	78	683	991	21	1.152	3.696	97	1.785	4.690
Peró . . . . .				4	556	613	4	696	613
Venezuela . . . . .	9	88	474				9	88	474
Tabatinga . . . . .				12	360	1.620	12	360	1.620
	82	721	1.478	40	2.078	5.929	122	2.819	7.897

(41) O numero de embarcações sahidas é o mesmo.

Eis aqui uma estatística do porto de Tabatinga, no segundo semestre de 1864-65, conforme os mapas da respectiva meza de rendas:

## EMBARCAÇÕES ENTRADAS (42)

NACIONALIDADES.	PROCEDÊNCIAS.	A REMOS			A VAPOR.		
		Numeros.	Equipagem.	Tonelagem.	Numeros.	Equipagem.	Tonelagem.
Brasileiras, .	Perú . . .	5	50	230	...	...	...
	Mantos . .	...	...	...	6	315	401
Peruanos . . .	Perú . . .	7	70	352	0	360	1,600
		12	120	582	15	695	1,994

A navegação a vela no Amazonas é possível fazer-se com regularidade e brevidade, por barcos de todas as dimensões, até Santarém (a 466 milhas do Pará). Até ahí aproveitam os navios o vento de léste, sendo que até Almeirim, pouco antes, alcançam ás marés diarias da enchente e vazante. Ao navio a vela que entrar por Macapá, a subida é ainda mais favoravel, por seguir o rumo geral de léste-oeste (V. p. 130).

A navegação a vela é tambem praticavel, e faz-se até muito acima de Santarém, ás vezes em pouco

(42) O numero de embarcações sahidas é o mesmo.

tempo. Recordo-me de haver encontrado no porto de Coary, acima de Manáos e a 1.116 milhas do Pará, o barco *Vingador*, que em uma de suas ultimas viagens subira do Pará a Manáos em 12 dias (862 milhas). O mesmo barco viera até Coary com 40 dias de navegação effectiva. E' do porte de 6.000 arrobas, e foi construido no rio Trombetas perto de Obidos. Um barco ligeiro, melhor fabricado, é certo que vencerá mais depressa as distancias do rio.

O vapor é um verdadeiro meio de locomoção no Amazonas ou ao menos no Alto-Amazonas, onde faltam as marés diarias e o auxilio das brizas do oceano.

O Amazonas é actualmente percorrido por vapores desde a foz de Yurimaguas (sobre o Hualaga) no Perú, a saber: 2.430 milhas. Era esta a extensão percorrida outr'ora pelos barcos brasileiros da Companhia de Navegação e Commercio, cujos paquetes foram os primeiros a penetrar no Solimões e no Marañon (Amazonas peruano). Hoje os barcos dessa companhia param em Tabatinga, e o resto do serviço até Yurimaguas, que elles dantes faziam, é desempenhado por vapores do proprio governo do Perú.

O Amazonas, porém, é navegavel a vapor acima da foz do Huallaga até o Pongo de Manseriche, na estação das agoas; assim, o rio principal (Amazonas, Solimões, Marañon, tres denominações que cor-

respondem a tres secções do seu curso) tem da foz até o Pongo de Manseriche cerca de 2.450 milhas navegaveis a vapor. Não conto aqui as grandes extensões igualmente navegaveis em diversos tributarios.

Vejamos quaes os paquetes que actualmente frequentam o grande rio.

VAPORES DA COMPANHIA DO AMAZONAS.

NOMES	FORÇA. (Cavallos.)	LOTAÇÃO. (Toneladas.)	TRIPULAÇÃO	LIÑAS EM QUE SERVEM
<i>Mundos</i> . . . . .	200	681	52	1. <sup>a</sup> linha, a saber: do Pará a Manaus, uma viagem quinzenal.
<i>Belém</i> . . . . .	200	681	52	Idem
<i>Tapajoz</i> . . . . .	280	751	52	Idem
<i>Inca</i> . . . . .	100	627?	46	2. <sup>a</sup> linha, a saber: de Manaus a Tabatinga, uma viagem mensal
<i>Ycamiaba</i> . . . . .	100	627?	46	Idem
<i>Tabatinga</i> . . . . .	60	180	32	Em disponibilidade
<i>Explorador</i> . . . . .	16	80	?	Idem
<i>Soure</i> . . . . .	100	?	46	Este fazia ultimamente o serviço da 3. <sup>a</sup> linha, do Pará a Cametá (ao Tocantins), e mais as viagens a pontos proximos do Pará.

Além daquellas tres linhas, subvencionadas pelo governo geral, ha mais tres á custa do governo provincial, do Pará a Chaves, do Pará a Tapera, e do Pará a Soure.

Os oito paquetes acham-se escripturados no valor de 1.030:000\$000. (Relatorio da Companhia, 1866).

## VAPORES DO GOVERNO PERUANO.

NOMES.	CAVALLOS.	LOTACÃO (Toneladas.)	LINHAS EM QUE SERVEM.
<i>Morona</i> . . . . .	150	649	Tabatinga a Yurimaguas.
<i>Pastaza</i> . . . . .	150	648	Idem.
<i>Napo</i> . . . . .	?	?	3 <sup>ros</sup> pequenos barcos muito velozes,
<i>Pelumayo</i> . . . . .	?	?	destinados a explorações

Ha, além desses, dous pequenos vapores pertencentes a particulares, que navegam pelos arredores da cidade do Pará. Da esquadra brasileira diversas canhoenciras têm percorrido o Amazonas. Agora ali estaciona a *Ibicuby*. Finalmente, a presidencia do Pará, á custa dos cofres provinciaes, fez construir em Inglaterra dous pequenos vapores, que acabam de chegar, e devem funcionar no Tocantins.

Sobem, pois, a 17 os barcos a vapor que presentemente possui o Amazonas.

O quadro seguinte indica as distancias e o tempo gasto nas viagens entre os pontos principaes das escalas da primeira e segunda linhas da Companhia do Amazonas.

ESCALAS PRINCIPAES.	DISTANCIAS. (Milhas.)	TEMPO DE EFFECTIVA NAVEGAÇÃO A VAPOR.	
		Subindo.	Descendo.
		h. m.	h. m.
Gurupá . . . . .	232 do Pará.	27 40 do Pará.	21 45
Santarém . . . . .	466 "	50 "	37 17
Obidos . . . . .	535 "	57 45 "	41 32
Serpa . . . . .	756 "	83 "	57 42
Manáos . . . . .	892 "	95 45 "	63 42
Tefé . . . . .	973 de Marabá.	49 13 de Marabá.	31 55
Totóanga . . . . .	859 "	124 13 "	74 25

Eis aqui as distancias entre os portos de escala situados no littoral do Amazonas:

1.<sup>a</sup> linha:

Belém a Breves . . . . .	150 milhas.
Breves a Gurupá . . . . .	102 "
Gurupá a Prainha . . . . .	123 "
Prainha a Santarém . . . . .	91 "
Santarém a Obidos . . . . .	69 "
Obidos a Villa Bella . . . . .	91 "
Villa Bella a Serpa . . . . .	130 "
Serpa a Manáos . . . . .	106 "
	<hr/>
	862 "

2.<sup>a</sup> linha:

Manãos a Coary .....	254 milhas.
Coary a Teffé .....	119 "
Teffé a Fonte Bôa .....	149 "
Fonte Bôa a Tonantins .....	136 "
Tonantins a S. Paulo .....	95 "
S. Paulo a Tabatinga .....	107 "
	<hr/>
	859 "

A linha de navegação a vapor sustentada pelo governo peruano (Tabatinga, na fronteira, a Yurimaguas, porto do Huallaga) é menor que cada uma das nossas; percorre a extersão de 709 milhas, faz uma só viagem redonda por mez, em connexão com o paquete da segunda linha brasileira.

Haverá talvez curiosidade em conhecer as distancias entre cada um dos pontos de escala da linha peruana: eis alguns dados. Segundo as distancias indicadas pelo viajante Raymondi, de Tabatinga a Yurimaguas não haveria mais que 453 milhas. Os seus calculos, porém, são visivelmente vagos, o que se reconhece pelo tempo que gastam os vapores. Com effeito, acima de Nauta o Amazonas, tomando o nome de Marañon, offerece muitas voltas que se não percebem nas cartas. O commandante de um dos vapores peruanos, o *Pastaza*, que mais vezes tem feito a mesma navegação, pôde calcular a distancia approximada pela marcha do navio (cerca de 8 mi-

lhas uteis, descontadas as da corrente). Eil-a, segundo uma nota que devo á obsequiosidade do Sr. Wilkens de Mattos, consul do Brazil em Loreto:

PORTOS DE ESCALA.	TEMPO.		DISTANCIAS.
	<i>H.</i>	<i>M.</i>	<i>Milhas.</i>
Tabatinga a Loreto . . . . .	4		32
Loreto a Maucallacta . . . . .	13	29	110
Maucallacta a Pevas . . . . .	4	30	26
Pevas a Iquitos . . . . .	14		112
Tabatinga a Iquitos . . . . .	35	50	290
Iquitos a Nauta . . . . .	10		80
Nauta a S. Reyes . . . . .	4	15	310
S. Reyes a Paramari . . . . .	5		40
Paramari a Ucarinas . . . . .	11		88
Ucarinas a Laguna . . . . .	8	30	68
Laguna a Santa Cruz . . . . .	6		48
Santa Cruz a Yurimaguas . . . . .	7	40	61
De Iquitos a Yurimaguas . . . . .	52	25	419
Tabatinga a Iquitos . . . . .	35	50	290
De Tabatinga a Yurimaguas . . . . .	68	15	709

Temos, portanto:

Naveg. a vapor no territorio do Brazil.	1.721 m.
"    "    "    "    do Perú .	709 "
Total.....	<u>2.430 "</u>

São 800 legoas do curso do enorme rio, que o vapor domina atravessando a America.

A politica do direito exclusivo dos ribeirinhos, que tão cára nos fica, obrigando-nos a sustentar uma dispendiosissima linha de vapores, não é menos penosa ao governo peruano que ali mantém outra no

seu territorio. Segundo me informam, esse governo gasta com 4 vapores, 2 navios a vela e as officinas de Iquitos cerca de 300.000 piastras, ou 540:000\$000 (1 p. = a 1\$800). Ha que deduzir dahi o lucro deixado pela navegação a vapor, que é feita á custa do Estado.

## III

Trafego dos paquetes da Companhia do Amazonas. — Elogio do seu serviço; melhoramentos indispensaveis. — Subvenção; refórma do respectivo contracto.

Do relatorio da Companhia do Amazonas, publicado em 1866, reproduzo os seguintes dados sobre o seu movimento em 1865.

LINIAS.	PASSAGEIROS.	PASSAGENS.	FRETES.	TOTAL.
1.a . . . . .	7,377	107.503\$757	214.111\$064	321.918\$421
2.a . . . . .	1,197	16:170\$704	41:564\$868	57:744\$572
3.a . . . . .	2,693	11:064\$628	3:226\$637	14:288\$265
4.a . . . . .	1,405	11:512\$500	16:801\$067	28:414\$467
5.a . . . . .	407	1.230\$626	2\$630	1:233\$256
6.a . . . . .	600	2:134\$500	14\$170	2:148\$670
Total. .	13,625	149:722\$715	270:024\$936	425:747\$651

Eis aqui agora o valor approxinado das mercadorias transportadas pelos paquetes no mesmo anno:

LINHAS.	IMPORTAÇÃO.	EXPORTAÇÃO.	TOTAL.
1.a	2,859,028\$950	2,670,694\$000	5,469,713\$550
2.a	765,395\$500	757,414\$520	1,542,810\$020
3.a	51,960\$900	125,578\$900	177,558\$800
4.a	218,541\$000	937,100\$800	855,641\$800
Total . . . .	3,914,919\$550	4,150,779\$220	8,055,727\$770

Na 5.<sup>a</sup> e 6.<sup>a</sup> linhas só se transportaram encomendas.

A Companhia de Navegação e Commercio do Amazonas foi organizada por virtude da lei de 6 de setembro de 1850, art. 2.<sup>o</sup> § 1.<sup>o</sup>. Esta lei preceituava que os vapores se prestassem á rebocagem, o que não se verificou, e admittia que para realizar a navegação a vapor se empregassem embarcações do Estado. O decreto, que organisára a empresa, concedia-lhe privilegio exclusivo, mas posteriormente foi este rescindido em compensação das subvenções e outros favores que depois se fizeram.

A Companhia do Amazonas é a melhor das empresas do mesmo genero no Brazil. O seu serviço é perfeitamente regular. Os seus paquetes têm boa marcha, boas accomodações, aceio e serviço dignos do elogio. São mais proprios para essa navegação que os vapores peruanos. A sua direcção, desempenhada no Pará pelo Sr. M. A. Pimenta Bueno,

cavalheiro dotado de grande actividade, energia e aptidão administrativa, nada deixa a desejar. A Companhia do Amazonas é superior á companhia costeira (Brazileira de Paquetes), e honra o Brazil. Cabe aqui referir que ella prestára, com zelo intelligente, bons serviços á commissão scientifica do illustre sabio norte-americano Mr. L. Agassiz; e eu folgo de render-lhe homenagem por este facto, recommendavel certamente para todos os brazileiros que conhecem a reputação do professor Agassiz, e avaliam o dever do bom acolhimento de um hospede tão distincto, cuja viagem marcará, com a de Humboldt, a segunda data memoravel na historia do valle do Amazonas.

Farei algumas observações a bem do melhoramento do serviço.

I. — A companhia não possui em ponto algum da sua escala, a não ser no Pará, armazens para as mercadorias; e estação para viajantes, assim como escriptorio, ella só os tem nas duas capitães de provincia (Pará e Manáos). Quanto a pontes de descarga, nenhuma absolutamente, excepto a do Pará. Em nenhum dos ditos pontos de escala das duas primeiras linhas, com-excepção das capitães, a companhia não possui nem uma casa sequer. Facil lhe fôra construir em cada um uma pequena ponte coberta; isso não exigiria grande despeza; mas não o tem feito, nem em Manáos, pelo menos. Entretanto,

o decreto de 10 de outubro de 1857 (na condição 18.<sup>a</sup>) concedeu á companhia terrenos de marinhas para se edificarem *pontes, telheiros e edificios necessarios ao abrigo dos passageiros, acondicionamento, embarque e desembarque dos generos*. Cumpre acrescentar que nem ao menos ha depositos fluctuantes em todos os pontos. Com effeito, taes depositos (batalhões com um guindaste) só existem em Santarém e Manãos. A administração deveria ter compellido a companhia a construir pontes cobertas, cuja necessidade é escusado demonstrar.

II. — Os commandantes dos paquetes não attendem muitas vezes aos interesses do commercio. Eu achava-me em Manãos quando um delles foi suspenso por haver recusado receber ahi cargas de certo negociante, não obstante havel-as despachado a agencia respectiva. Este facto foi discutido nas folhas. Quando passei em Serpa, ouvi referir o facto de haver outro commandante largado do porto, em que sómente se demorara cerca de meia hora, não obstante solicitar o delegado de policia que esperasse o tempo necessario para receber 36 recrutas e a correspondencia official, o que não excederia das horas de escala. A condição 11.<sup>a</sup> do decreto de 1857 torna *o despacho dos vapores dependente das autoridades locais*. Este facto deu logar a correspondencia entre a administração provincial e a agencia. Ultimamente, foi objecto de longa discussão o transporte da caldeira de um locomovel, que a presidencia do Alto

Amazonas mandára buscar para o serviço de uma olaria projectada em Manáos. A caldeira achava-se no Pará ha mezes; a companhia escusava-se de mandal-a nos seus paquetes allegando diversos embaracos, não obstante reiteradas solicitações da presidencia de Manáos. Foi o vapor *Pastaza* (peruano) que effectuou o transporte do machinismo.

III. — Em alguns dos portos de escala a carga e descarga se effectuam durante a noite, mesmo a deshoras, como eu proprio vi. Os commandantes querem apressar a viagem, seja como fôr. Por esse motivo, tambem o serviço se faz debaixo de chuva, e com uma precipitação que não pôde evitar as avarias. Referirei um factó. Fonte-Bôa, pequena povoação do Solimões, que é uma das escalas, fica dentro de um lago; nós chegámos no *Icamíaba* á embocadura desse lago ás 9 horas da noite de 14 de novembro. Largámos na mesma noite, ás 4 horas. Do ponto em que ficámos, aquem da bôca do lago, até Fonte-Bôa, ha tres horas de viagem em canôa. O vapor a faria em meia hora. Pois bem: além de chegar e sahir á noite, o vapor não entrou no lago, e seguiu largando na margem do Solimões tres passageiros de 1.<sup>a</sup> classe, que foram dormir em uma cabana e esperar o dia para subirem á povoação. Dos passageiros um era o proprio vigario da freguezia, deputado provincial. Conquanto nos mezes da maior vazante, agosto a outubro, a bôca do lago não tenha agoa sufficiente para o paquete *Icamíaba*,

aliás de 5 pés de calado, — nessa occasião já o rio estava de meia enchente e havia fundo bastante. No regresso da fronteira, chegámos a Fonte-Bôa ás 11 horas da noite, e largámos ás 2 1/2 da manhã, repetindo-se a mesma en'rada e sahida nocturnas, comquanto desta vez houvessemos subido até á povoação.

Quanto ao tempo das demoras nos portos de escala, parece-me que em geral é sufficiente. Na subida, o tempo que se gasta em receber a lenha (4 a 5 horas pelo menos) é bastante para a carga e descarga. Na descida, é que convém que seja maior, porque se recebe menos lenha.

IV. — Nos recibos de carga lançam os commandantes a seguinte cóta: "Ignoro o conteúdo". Nisto se baseam para não responderem pelas avarias. Ora, em primeiro logar, a cóta é inexacta; porquanto, nos manifestos explicam-se a quantidade e a natureza da carga, com os nomes e marcas dos consignantes e consignatarios. Em segundo logar, as leis não reconhecem tal meio de isenção da responsabilidade. E' por isso que, si se rasgam as saccas de cacáo ou castanha, si se extraviam algumas arrobas, perdem os donos. Assim, não obstante ser o frete nos vapores inferior ao dos barcos a vela, estes ainda são preferidos: por exemplo, de Santarém ao Pará, os barcos transportam uma arroba de cacáo por 400 réis, e os vapores por 290 réis; entretanto, parte des-

tas mercadorias de Santarém desce nos barcos a véla. O mesmo acontece de Breves ao Pará, distancia percorrida pelos paquetes em 14 horas, e em 5 dias pelos navios a véla: a agoardente sóbe até Breves nas canôas e barcos, e nelles desce o cacáo; entretanto, o cacáo paga 242 réis por arroba nos paquetes e 320 nos barcos.

V. — Ouvi queixas contra a taxa dos fretes. Com effeito, entre Pará e Manáos, as mercadorias de estiva pagam de 18 a 20 %; o meio termo dos fretes das mercadorias de uma factura variada é de 10 %. Do Pará a Tabatinga os fretes sobem ás vezes a 30 % sobre o valor das mercadorias. Assim, do Pará a Tabatinga, uma barrica de cerveja (custo, 17\$600) paga 4\$700, e uma de farinha de trigo (custo, 18\$000) paga 5\$000. Acresce que de Manáos a Cudajaz, por exemplo, as mercadorias pagam o mesmo frete que para Coary e vice-versa, achando-se aliás aquelle ponto a quasi meia distancia. Cudajaz é o centro do commercio do Purús.

As tarifas actuaes não podem deixar de ser reputadas provisórias. Como o movimento commercial tem augmentado muito, deve a administração conseguir que sejam reduzidas(43). Entretanto, accrescentarei que todavia a tarifa dos paquetes da companhia é mais razoavel que a dos vapores pe-

---

(43) Isto é reconhecido no ultimo relatório do ministerio das obras publicas: 1866, pag. 133.

ruanos, que se reputa exagerada. Eis o paralelo que fazia ha pouco um correspondente do Pará, no *Jornal do Commercio*:

“Deste porto (Pará) ao de Manáos uma passagem de 1.<sup>a</sup> classe custa 100\$000, egual passagem de Manáos até Tabatinga vale 80\$000. A distancia percorrida pelos vapores da 1.<sup>a</sup> linha, entre este porto e o de Manáos, é, si não estamos em erro, de 862 milhas inglezas; sendo a de Manáos até Tabatinga de 859 milhas. Paga portanto um passageiro de 1.<sup>a</sup> classe daqui para Manáos 116 rs. (fracções desprezadas) por cada milha de effectiva navegação, e 93 rs. de Manáos a Tabatinga. Até Yurimaguas (extremo da linha peruana), distancia 710 milhas, uma passagem de 1.<sup>a</sup> classe custa 70 pesos ou 126\$000, e uma milha de navegação 176 rs.; 60 % mais do que do Pará a Manáos, e 83 % mais do que de Manáos a Tabatinga!

“De Tabatinga a Loreto, 32 milhas, pagam-se 3 pesos por uma passagem de 1.<sup>a</sup> classe e conseguintemente 168 rs. por cada milha de navegação. De Tabatinga a Iquitos, a mesma passagem custa 28 pesos ou 40\$400, e a distancia é de 290 milhas, o que dá para cada milha a somma de 139 rs. De Tabatinga a Nauta, distancia de 370 milhas, a quota é de 36 pesos ou 64\$800, e por isto custa cada milha 175 rs. A mesma desproporção e injustiça que se encontra na tabella de passagens, existe na de fretes.

“Um garrafão de uma frascueira de cachaça, a que se dará o valor de 4\$000, paga deste porto ao de Manãos o frete de 1\$200; 1\$320 de Manãos a Tabatinga, isto é, 30 % no primeiro caso e 33 % no segundo. De Tabatinga a Yurimaguas o frete é de 3\$375, ou 84 %.

“Uma arroba de assucar, que custa 5\$000, paga 300 rs. até Manãos e 270 rs. até Tabatinga. De Tabatinga a Yurimaguas o frete é de 792 rs!

“Uma arroba do arroz pilado na 1.<sup>a</sup> linha paga 300 rs. e 330 rs. na 2.<sup>a</sup>, sendo o seu valor 2\$500; de Tabatinga a Yurimaguas o frete é 371 rs.”.

VI. — A Companhia do Amazonas é accusada de não servir a portos, que aliás têm direito a navegação a vapor.

No Baixo-Amazonas, deviam os paquetes tocar no de Monte-Alegre, á cuja vista passam, e que é um dos logares de mais futuro da provincia do Pará. No Alto-Amazonas, deixam de subir a Maués, villa florescente, centro de um interessante districto agricola: para ali chegarem, entrando pelo Paraná-mirim, por onde acaba de navegar a *Ibicuhy* e onde ha 12 palmos de agoa em qualquer estação, os paquetes não retardariam sua viagem mais que 8 horas. A companhia deveria fazer taes serviços espontaneamente, sem que os exija a administração, e sem o accrescimo de novas subvenções por isso. É, com effeito, estranhavel que, para tocarem os paquetes

no Porto de Moz, pouco acima da foz do Xingú, fosse preciso uma subvenção adicional da provincia do Pará. A companhia recebe tão largas subvenções do governo geral, e tem fruido tantos favores, que fôra licito esperar vel-a empenhada em prestar serviços não retribuidos nem exigidos. O seu procedimento, porém, excede de toda a expectativa. Nem siquer se tem ella incumbido de explorações nos tributarios do Amazonas, não obstante dispôr de vapores apropriados, que estão em descanço no porto do Pará. Nem ao menos organisou uma comissão de pessoas competentes para esse serviço e para a construcção de cartas fidedignas. Nem siquer sustenta uma colonia das muitas que ao principio promettêra fundar. Nem um estabelecimento, nem uma escola industrial, nem um esforço intelligente a bem do progresso no Solimões! Eu já disse que no Solimões ella nem possui uma casa, um armazem, uma ponte. Isto parece-me significativo.

Não será escusado dizer alguma cousa sobre o contracto com a Companhia do Amazonas, começando pela subvenção.

Que essa subvenção é exagerada, mostram claramente os seguintes dados comparativos, que me forneceu o Sr. capitão-tenente Costa Azevedo. A Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor tem uma subvenção excessiva em relação á de outras empresas semelhantes, como é a linha norte-americana de

New-York ao Rio de Janeiro; entretanto, a da Companhia do Amazonas é muito superior.

Os vapores da referida Companhia Brasileira recebem, por 24 viagens redondas na linha do norte, a somma de 768:000\$000 annualmente. Navegam as seguintes distancias:

Rio de Janeiro a Bahia . . . . .	720	milhas
Bahia a Maceió . . . . .	270	"
Maceió a Pernambuco . . . . .	113	"
Pernambuco a Parahyba . . . . .	66	"
Parahyba ao Rio-Grande do Norte . . . . .	75	"
Rio-Grande do Norte ao Ceará . . . . .	240	"
Ceará ao Maranhão . . . . .	390	"
Maranhão ao Pará . . . . .	400	"
	<hr/>	
	2,274	"

Percorrem elles por anno 109,152 milhas e navegam effectivamente 540 dias.

Os paquetes da Companhia do Amazonas recebem pelas viagens das tres linhas uma subvenção do thesouró nacional na importancia de 720:000\$000, e navegam as seguintes distancias, como se viu no § II:

1.<sup>a</sup> linha; duas viagens redondas por mez: 862 milhas;

2.<sup>a</sup> linha; uma viagem redonda por mez: 859;

3.<sup>a</sup> linha; duas viagens redondas por mez (Bellem a Cametá no Tocantins): 100.

Os paquetes da mesma Companhia percorrem, portanto, 65,792 milhas, e navegam effectivamente 263 dias, cada anno.

Comparemos agora as subvenções.

	SUBVENÇÃO.	MILHAS NAVEGADAS.	TEMPO DE EFFECTIVA NAVEGAÇÃO
Companhia Brasileira de Paquetes . . . . .	768:000\$	109,152	640 dias.
Companhia do Amazonas . . . . .	720:000\$	66,792	263 ..
Differenças . . . . .	48:000\$	42,360	277 ..

Este quadro mostra claramente quanto esteja a Companhia do Amazonas superior á outra; esta navega por mais do dobro do tempo, e percorre quasi o dobro da distancia, mas apenas recebe uma subvenção quasi equal. O mesmo resulta desta outra comparação:

	SUBVENÇÃO RECEBIDA.	
	For milha.	Por dia de navegação.
Companhia Brasileira de Paquetes . . . . .	75000	1:4225000
Companhia do Amazonas . . . . .	105700	2:5475000
Differença . . . . .	35700	1:225000

Entretanto, apesar dessa enorme desproporção, cumpre advertir que a subvenção da Companhia Brasileira de Paquetes é muito elevada á vista da de outras empresas nacionaes. Eis aqui algarismos do relatorio do ministerio das obras publicas em 1866 (pag. 184).

Na linha do sul, a citada Companhia Brasileira de Paquetes percorre do Rio a Montevideo 58,320 milhas annualmente, e recebe a subvenção de . . . 288:000\$000, ou 4\$938 por milha.

A Companhia Maranhense, navegando 20,136 milhas nas costas septentrionaes do Imperio, percebe 120:000\$000, ou 5\$975 por milha.

A Bahiana, com 36,912 milhas, e a Pernambucana com 47,124, gozam da subvenção de . . . 84:000\$000 a primeira, e de 134:000\$000 a segunda, ou 2\$275 por milha para uma, e 2\$843 para a outra.

Finalmente, a Companhia Americana que mensalmente liga o Rio de Janeiro a New-York (*United-states and Brazil mail steam ship C<sup>o</sup>*), navegando 129,600 milhas, com um serviço muito mais dispendioso que o das linhas costeiras e fluviaes, apenas recebe 200:000\$000 do governo brasileiro e 300:000\$000 do norte-americano; o que faz 3\$935 por milha de navegação.

Si procurarmos exemplos em empresas de Inglaterra ou dos Estados-Unidos, veremos que a differença é muito maior. No primeiro daquelles paizes o meio termo da subvenção por milha é de 2,10 dollars, e no segundo de 1,85 dollars, isto é, cerca de 4\$000 quanto ao primeiro, e ainda menos quanto ao segundo.

Devo ajuntar que a Companhia do Amazonas ainda recebe outros auxilios pelos cofres provinciaes do Pará, a saber: subvenção pela linha entre Arary, Soure, Chaves e Macapá, 60:000\$000; e, por tocarem no Porto de Moz (sobre o Xingú) os vapores da 1.<sup>a</sup> linha, 6:000\$000. (Lei do orçamento de 1864, art. 13, §§ 6.<sup>o</sup> e 7.<sup>o</sup>). Total do subsidio provincial, 66:000\$000. Reunido ao geral, produz a somma de 786:000\$000.

O capital primitivo da Companhia de Navegação e Commercio do Amazonas era de 1.200:000\$. No ultimo balanço, elle representa o effectivo de 3.000:000\$, correspondentes a 15,000 acções de ... 200\$000 já emittidas. O activo, porém, é, sem contar as acções por emittir, 3.839:888\$000. Por diversos actos tem o governo permittido a elevação do capital. Mas não se pense que essa elevação se fez ou por emissão real de novas acções, ou por emprestimos, ou novas chamadas sobre as acções emittidas. O capital se ha elevado da seguinte ma-

neira: *computando-se no mesmo capital todas as sobras de receita accumuladas.* Quem o diz textualmente é o decreto de 11 de setembro de 1863, que permittiu a elevação do capital, que era de 2.000:000\$, á somma de 4.000:000\$. Ora, esta somma preencheu-se depressa, ou quasi ficou preenchida daquelle modo (pelas sobras da receita) em menos de dous annos. Não conheço empresa alguma, que goze de tão extraordinaria faculdade, que, tendo tão grande subvenção, possa com os saldos desta augmentar o capital. Com effeito, sendo este de 1.200:000\$ ha doze annos, no começo da empresa, e havendo triplicado nesse periodo por meio das sobras annuaes, resulta que estas regulam por 300:000\$ cada anno, o que corresponde a cerca de  $\frac{3}{8}$  da subvenção. Esta somma, portanto, deve ser supprimida na refórma do contracto. Ainda mais: além de tão avultadas sobras, os accionistas têm auferido sempre um juro consideravel, isto é, o dividendo de 12 %. Mas, para os accionistas do capital primitivo, hoje triplicado sem novas emissões de acções ou sem novas chamadas, esse dividendo deve-se reputar triplo, ou é realmente de 36 %. As acções da companhia, que são de 200\$000, tem o valor real de 300\$000, ou 50 % de premio.

Innovando o contracto anterior, diz o decreto de 10 de outubro de 1857: "A subvenção poderá

ser reduzida, passados 15 annos contados daquelle data, mas essa redução deverá deixar sempre salvo o dividendo de 12 %." Esta clausula é applicavel, não só á subvenção que esse decreto concedia . . . (35:000\$000 mensaes), como tambem á adicional de 16:000\$000, concedida pelo de 20 de fevereiro de 1858, e á de 9:000\$000 pelo de 9 de maio de 1860. A dita redução poder-se-á tornar effectiva, segundo o decreto de 1857, a começar de 10 de outubro de 1872. Por outra parte, o prazo da duração dos favores do mesmo decreto, prazo dentro do qual companhia goza de uma subvenção, ainda que seja reduzida em 1872, é de 20 annos, e só terminará em 1877. A providencia da redução da subvenção depois de certo prazo, era prudente; mas a companhia já soube evitar esta difficuldade solicitando periodicamente novas elevações do capital. O governo as foi concedendo sem advertir que, devendo a redução das subvenções fazer-se de modo que deixe livre o dividendo de 12 % (na fórmula do decreto citado), tinha a companhia interesse na conversão das suas sobras (as sobras da receita, ou da subvenção, que é o mesmo) em capital, de modo que, augmentado este, a somma destinada a dividendo nunca excedesse de 12 %, e tornasse impracticavel a redução estipulada. Nem exigiram ao menos um fundo de reserva mais largo, nem reforma nas tarifas e na subvenção, nem augmento do serviço! Fi-

zeram o favor sem se advertirem da causa que motivava o pedido (44).

Entretanto haverá ainda um meio juridico para reduzir a subvenção, findo o prazo estipulado: é o de entender-se que o dividendo de 12 %, que o decreto de 1857 manda resalvar, deve ser calculado sobre o capital daquella época (1.200:000\$000), e não sobre o actual, tanto mais que este não foi augmentado por novas contribuições dos accionistas, mas pelas sobras de receita como já disse.

A Companhia do Amazonas carece de ser fiscalizada por amor dos interesses do thesouro. Nos seus proprios documentos publicos ha cousas que carecem de esclarecimento e parecem estranhas.

---

(44) Um recente decreto de 21 de abril de 1866 acaba de permittir á companhia a faculdade de realizar a transferencia de suas acções em qualquer praça estrangeira. Por este decreto, como a transferencia não tem limites, a companhia pôde passar inteira a capitalistas inglezes, por exemplo. Assim, ella obtem indirectamente a licença, que debalde impetrára para transformar-se em companhia estrangeira vendendo o seu contracto. Imagine-se o Amazonas fechado ás outras bandeiras, mas usufruido por uma empresa ingleza (por exemplo) com a enorme subvenção do Brazil. Parece-me que a occasião de conceder-se esse ou outro favor semelhante era muito opportuna para se alcançarem reformas no actual contracto.

Devo acrescentar que o nobre ex-ministro das obras publicas, o Sr. Paula Souza, no citado Relatorio, pag. 133, reconheceu a necessidade de "obrigar a companhia a apresentar um balanço *explicativo* e *exacto* do seu estado, afim de que não possa illudir a disposição estabelecida na condição 5.<sup>a</sup> do contracto de 1857, augmentando por ventura ficticiamente o seu capital".

Por exemplo, no balancete que acompanha ao relatório do anno de 1862, se lê a somma por que se achava então escripturado cada um dos paquetes; nos outros posteriores só se encontra o total; mas esses mesmos totaes excitam reparos pela sua grande differença. Assim em 1862, sete paquetes estavam escripturados com o valor total de 480:000\$000. No balancete do anno seguinte, porém, supprimindo-se as verbas do valor de cada paquete, só apparece uma verba geral, mas esta é de 900:000\$000, algarismo redondo. Como é que duplicou esta verba? Entretanto, neste ultimo anno (1863), só ha novos dous paquetes mais (*Belém e Icamiba*), cujo valor total, cerca de 300:000\$000, não preenche a differença. Ainda mais: o balancete de 1865 eleva o valor dos paquetes a 1.030:000\$000, sem egualmente dar os valores parciaes; a differença é muito maior, emquanto que na lista só figuram dous vapores novos, o *Soure* e o *Explorador*, pequenos barcos, cujos preços não podem explicar o excesso. Esses algarismos divergentes talvez sejam um jogo de escripturação para autorisar o pretendido augmento de capital; mas por isso mesmo merece a companhia uma fiscalisação attenciosa.

Para se elevar a subvenção estipulada em 1852, prevaleceu em 1857 o motivo allegado de prejuizos soffridos pela companhia nas tentativas de colonisação: mas esses ficaram compensados pela concessão de 92 leguas quadradas de terras devolutas. Si

o governo pudesse prever então que o movimento, commercial dos paquetes se elevaria rapidamente, na escala em que se tem verificado, não teria certamente concedido tão largos favores. Com effeito, a somma das mercadorias exportadas pelos paquetes das tres linhas foi em 1856 (o anno anterior ao da innovação do contracto) de 1.186:000\$000, mas em 1865 subiu a 4.150:778\$000, isto é, mais do triplo. As mercadorias importadas representaram em 1856 o valor de 837:000\$000, mas em 1864 elevaram-se a 3.914:949\$000, isto é, mais do quadruplo. Os lucros provenientes dos fretes e passagens subiram, portanto, em egual proporção. Disto resulta que o governo deve obter da companhia uma consideravel redução nas tarifas de fretes e passagens a bem do publico, que se queixa das taxas actuaes, e tratar com ella sobre a immediata redução da subvenção. Na verdade, não se tendo verificado os rezeios e as previsões desanimadoras, que autorisaram as concessões de 1857, 1858 e 1860, e pelo contrario tendo subido os lucros da companhia acima de toda a expectativa, é licito considerar o contracto vigente um negocio, em que cabe ao Estado a acção de lesão enorme. As clausulas seguintes: — a reversão ao thesouro de toda a renda liquida superior a 12 %; — fiscalisação por um agente do governo; — obrigação de construir pontes e armazens; — de só empregar braços livres; — e de estabelecer trens fluviaes rebocados a vapor no Madeira e outros af-

fluentes, são medidas que, a meu vêr, se deve contemplar na reforma do contracto, que reputo justa e necessaria.

Objecta-se, porém, dizendo: — o que o Estado paga á companhia lhe é indemnizado pelas rendas da alfandega do Pará, que cresceram rapidamente com a navegação a vapor. Não contesto o facto, mas noto o seguinte: em 1852-53, começo da navegação a vapor, a renda dessa alfandega foi de ... 926:043\$000. Em 1864-65 (uma das maiores) foi de 1.978:547\$000. A differença, ou o augmento é de 1.053:504\$000. Abata-se a despeza com a subvenção, ou 720:000\$. Restam 333:504\$000. Ora, esta pequena receita liquida não se alcançaria, mesmo sem o vapor, pelo augmento extraordinario das transacções em todo o paiz do anno de 1856 por deante, pelo crescimento da população, pela maior procura e maior valor da borracha? Certamente que sim. Entretanto, tendo coincido com a criação da companhia a da nova provincia do Alto-Amazonas, e fazendo o Estado com essa provincia uma despeza que tem excedido á respectiva receita na importancia de 300 a 400 contos annualmente, bem se vê que aquelle saldo de 333:504\$000 fica absorvido. D'onde resulta que actualmente não ha lucro liquido algum para o thesouro nacional.

Seja como fôr, por mais caro que custe ao contribuinte, abençoemos o vapor que sibila nas soli-

dões do Amazonas; rendamos graças aos autores da lei de 1850!

Quem se recorda de que outr'ora, antes dos paquetes a vapor, a descida de Manãos ao Pará consumia um mez, e a subida podia demandar mais; quem considera que hoje isto se faz em menos de uma semana; que no Pará toca mensalmente o paquete da linha norte-americana que liga o valle do Amazonas aos mercados dos Estados-Unidos, e outro de uma linha de Liverpool que o põe em directa comunicação com os portos de Inglaterra e da Europa; quem considera que uma carta pôde ir hoje em 16 dias de Manãos a New-York, de Manãos ao centro da America do Sul, em uma longitude ao oeste de Cuyabá, a 1.000 milhas do oceano, no coração desse Eldorado mysterioso; — ha de certamente scismar com delicia no porvir magnifico que os novos meios de comunicação reservam ao nosso territorio occidental do Equador, e aos vastos paizes dos nossos vizinhos.

Collocado entre dous oceanos e entre a Asia e a Europa, o valle do Amazonas será o centro do commercio do mundo, como nas visões de Colombo a America lhe apparecia, entre duas grandes massas de agoa, equilibrando a terra.

## CAPITULO QUARTO

### BRAZIL: PROVINCIAS DO PARA E ALTO-AMAZONAS

O espirito publico, que já condemnou outros erros, decidiu soberanamente da questão do Amazonas. Os interesses economicos de uma vasta região do Imperio e a physionomia da nossa politica exterior encontrarão no livre commercio do grande rio, os primeiros um auxiliar poderoso, e a segunda um caracteristico saliente que deve accentual-a. Taes são em resumo os motivos que actuam sobre a consciencia publica. Mas, si todos aceitam e muitos proclamam o principio, não fallam astuciosos rotineiros, que na discussão dos meios praticos esmaguem a idéa capital sob o pezo de reticencias ardi-losas, ou entre as paredes de uma regulamentação casuistica. Porquanto, tanto vale conservar o Amazonas fechado, como tornar esta medida dependente de mil providencias cautelosas, convenções, fortes,

artilharia, frotas, desse arsenal de chaves e ferrolhos velhos, com que trancamos a porta á civilisação do seculo. Presumo haver assignalado o erro fundamental: dessa doutrina funesta, que é a historia do cão na mangedoura. Não voltarei a essa discussão geral, porque não ha quem se proponha domar a rotina ou convencer a má fé; a primeira esmaga-se, e a segunda pune-se arrancando-lhe a mascara. Para assignalar, porém, o outro lado da questão, pretendo agora indicar a importancia actual das nossas provincias ribeirinhas; vêr-se-á do quadro ligeiro da sua situação que o que mais reclama a medida do livre commercio do Amazonas, é o proprio interesse do Brazil, e que pois essa medida deve ser decretada como cousa sua, como acto da sua soberania, necessario ao bem estar dos povos e ao desenvolvimento da riqueza publica.

## I

Provincia do Pará. — População e commercio. — Rendas geraes e provinciaes. — Produções. — Reflexões sobre os productos naturaes e o futuro economico do Amazonas.

Em um dos ultimos documentos officiaes da provincia do Pará avaliava-se em mais de 200.000

almas a sua população. Eis aqui os dados de dois annos:

ANNOS	POPUL.	POPUL.	TOTAL
	LIVRE	ES CRAVA	
1854	167.909	30.847	198.756
1862	185.300	30.623	215.923

Não deve escapar ao leitor a proporção de 1 escravo sobre 6 livres. Todavia, eu julgo que ha exaggeração no algarismo de 30.623 escravos. Na provincia vizinha, a do Alto-Amazonas, a proporção é 1 por 45. Essa raridade de escravos é a maior vantagem economica daquellas regiões. Demais, é difficil conservar a propriedade sobre o homem ali, nas vizinhanças de desertos e de florestas vastissimas, sendo possivel a fuga para os territorios limitrophes, em nenhum dos quaes se permite a escravidão, que foi abolida ha pouco no ultimo que a tolerava, a Guyana hollandeza. A industria mais productiva do Amazonas, a extracção e fabrico da gomma elastica, não é o producto do trabalho escravo; é o indio ou o mameluco, que a preparam e vendem nos portos fluviaes aos mercadantes do Amazonas. O escravo existe em algumas povoações, em engenhos de assucar, e na pequena lavoura de generos alimenticios.

Além da capital, bella cidade de mais de 30.000 almas (45), e de Cametá (sobre o Tocantins), centro agricola de uma importancia consideravel, o Pará possui dous pontos no littoral do Amazonas dignos de menção: Santarém e Obidos. Os outros não passam de pequenas villas; taes são Breves, com 380 habitantes, e Curupá com 250, centros de districtos extensos, mas despovoados: o de Breves apenas contém cerca de 2.500 habitantes. De Macapá já falei no Cap. I, p. 23.

Mas Santarém, na confluencia do Tapajoz, 450 milhas ao oeste do Pará, é uma cidade cujo aspecto risonho agrada ao viajante. Segundo o Sr. Costa Azevedo, que em 1863 recolhêra cuidadosamente muitas informações estatisticas, Santarém possui em toda a extensão da parochia 7.568 habitantes; destes eram escravos 243. O districto contém cerca de 790 fogos. A cidade tem mais de 1.000 almas; alguns lhe attribuem 2.000. Ha ahi estrangeiros exercendo o commercio. Possui sobrados de boa apparencia. Santarém é um porto commercial que mui-

---

(45) A cidade do Pará é igualmente conhecida pelo nome de Belém. A sua situação é muito vantajosa. Os seus arredores, cujas ruas são sombreadas pelas arvores alterosas representantess das florestas amazonicas, impressionam ao viajante de um modo extremamente agradavel; elles revelam gosto e perseverança nos administradores municipaes. Não ha outra cidade no Brasil que mereça igual elogio. Cumpre acrescentar que esse aformoseamento dáta do tempo colonial. Belém é illuminada a gaz. Ha ahi o arsenal de marinha e as officinas da Companhia do Amazonas.

to promette, mormente pela navegação e commercio com Mato-Grosso, donde desce o Tapajoz. A este respeito darei algumas informações no Cap. VI, § I.

Santarém planta e colhe o cacáo; colhe tambem a castanha e a gomma-elastica, etc. Crêa muito gado, e já possui um engenho de assucar movido a vapor. O gado, que ahi encontra bons pastos, poderia constituir um excellente ramo de commercio, si fosse o transporte facil; entretanto já os paquetes o levam regularmente para Manáos e para Belém. Mas o futuro de Santarém é o de um verdadeiro paiz agricola. Já se experimentou ali o plantio do algodoeiro, cujo producto pareceu bom. A duas leguas ao sul de Santarém correm as montanhas que, começando adiante de Gurupá, á margem esquerda do Xingú, se prolongam até o Tapajoz. Essas montanhas são ainda mais ferteis que as outras da margem septentrional do Amazonas, no municipio de Monte-Alegre. São magnificas para a cultura. Estão cobertas de vastas florestas. Ao sul dellas estendem-se immensas planicies de espessas mattas e arvores gigantescas, desertos que ainda não devassou nem conhece o homem civilizado. Situada em *terra-firme* (não alagada na enchente), que gradualmente se eleva até ás montanhas de que fallo, á beira de dous grandes rios, pois que uma parte está voltada para o Amazonas e outra para o Tapajoz, em um lugar varrido por brizas frescas

e constantes, Santarém goza de um clima reputado saluberrimo. Nas vizinhanças da cidade reside ha muitos annos uma familia, cujos chefes são um allemão e uma norte-americana, emigrantes dos Estados-Unidos; ainda vigorosos, vivem com seus filhos uma vida semelhante á dos naturaes.

Obidos é pouco inferior, mas o seu districto é talvez mais povoado. Tem cerca de 150 casas, quasi todas cobertas de telha; é dividida em 4 ruas, 7 travessas e 2 praças. Dão-lhe 1.000 habitantes, e 11.130 ao districto inteiro. E, ahi que se encontra o forte, guarnecido de artilharia de 80, de que já fallei (Cap. I., p. 53).

Perto de Obidos entra no Amazonas o rio Trombetas; nas suas florestas existem muitas centenas de escravos fugidos. Os *mocambos* do Trombetas são diversos; dizem que todos contêm, com os criminosos e desertores foragidos, mais de 2.000 almas. Os negros, industriados talvez pelos outros companheiros de desterro, vivem ali debaixo de um governo despótico electivo; com effeito, elles nomeam o seu governador, e diz-se que os delegados e sub-delegados são tambem electivos. Imitam nas designações de suas autoridades os nomes que conheceram nas nossas povoações. Os mocambos atrahem os escravos; nomcaram-me uma senhora que viu em pouco fugirem para ali 100 dos que possuia; outros proprietarios ha que contam 20 e 30 perdi-

dos desse modo. Os negros cultivam a mandioca e o tabaco (o que elles vendem passa pelo melhor); colhem a castanha, a salsaparrilha, etc. Às vezes descem em canôas e vêm ao proprio porto de Obidos, á noite, commerciar ás escondidas; com os regatões que sobem o Trombetas, elles o fazem habitualmente. Diz-se que tão bem permutam com os holandezes da Guyana os seus productos por outros, e principalmente pelos instrumentos de ferro e armas. Os mocambos tem sido perseguidos periodicamente, mas nunca destruidos. Eu acredito que elles hão de prosperar e augmentar. O terreno contestado do Amapá, a leste, na fronteira com as possessões francezas, para onde tambem se refugiam escravos e desertores, e estes mocambos do Trombetas são, a meu ver, dous serios impedimentos para a introducção de mais braços escravos no Amazonas (46).

A cidade do Pará é uma das que promettem maior e mais rapido florescimento. O commercio que se faz por este porto, excede hoje de ..... 15.000:000\$000. Tem tido sempre um movimento ascendente: em 1863-64 a sua importação era 23,7 %

---

(46) A pretendida colonia militar de Obidos, que figura no orçamento, na realidade não existe, nem é necessaria. Quando passei por ali, a colonia apenas tinha o seu medico, pago pelo ministerio da guerra; quanto a colonos, não havia nenhum: ella é uma superfluidade, havendo já o forte e a sua guarnição,

superior ao termo medio do quinquenio anterior; e a exportação 22 % mais que a de igual termo médio. O mercado do Pará será não só o lugar de transitio obrigado, como principalmente um verdadeiro emporio do Amazonas, o armazem dos paizes limitrophes.

Sem o recurso do credito, limitada ao auxilio restricto da caixa filial do Banco do Brazil, a praça do Pará não pôde alargar o circulo das suas operações. Um movimento commercial tão importante poderia justificar um banco de emissão especial do Amazonas, ou a concessão dessa faculdade á caixa do Banco Mauá. Estou certo de que o alargamento das transacções, e o movimento ascendente do commercio com os Estados-Unidos aconselharão bem depressa esta medida, sendo manifesta a insufficiencia da caixa provincial do Banco do Brazil, e reconhecida a impraticabilidade da boa direcção e livre movimento de taes filiaes a tamanha distancia e sob condições tão differentes. Não insistirei, porém, nas considerações que a respeito do credito para as provincias estampou no *Correio Mercantil*, em 1863, o respeitavel estadista que no senado representa com tanto lustre a provincia do Pará, o Sr. Souza Franco.

O progresso do Pará avalia-se pelo das suas rendas.

A receita geral subiu do seguinte modo :

1852-53 . . . . .	936:011\$000
1854-55 . . . . .	1.435:752\$000
1856-57 . . . . .	1.420:483\$000
1858-59 . . . . .	1.442:827\$000
1860-61 . . . . .	2.092:746\$000
1862-63 . . . . .	1.549:259\$000
1863-64 . . . . .	2.185:891\$000
1864-65 . . . . .	1.978:547\$000

Na renda propria da alfandega a marcha do progresso é ainda mais notavel. Eis aqui o termo médio de sete quatriennios :

1836-40 . . . . .	228:603\$000
1840-44 . . . . .	277:178\$000
1844-48 . . . . .	454:902\$000
1848-52 . . . . .	635:077\$000
1852-56 . . . . .	1.131:993\$000
1856-60 . . . . .	1.320:557\$000
1860-64 . . . . .	1.960:121\$000

Em relação ao periodo de 1836-40 a renda da alfandega foi dupla em 1848, tripla em 1852, quintupla em 1856, e sextupla em 1860. Estes algarismos officiaes (Relatorio da presidencia, 1864, pag. 60) dispensam reflexões.

As finanças provinciaes tem igualmente prosperado. Em 1853 os cofres da provincia recolheram

220:543\$000; em 1860 alcançaram 793:955\$000. O algarismo da receita arbitrada na lei do orçamento para o anno de 1865 é 799:016\$000. O termo medio dos exercicios anteriores é, comtudo, menor. Para essa extraordinaria receita provincial contribuiu em 1863 a gomma elastica (47) com cerca de 200:000\$000, arrecadados sobre uma somma official exportada de 228.268 arrobas, no valor de . . . . 3.695:338\$000.

Para avaliar da força productiva do Pará, reproduzirei aqui um quadro official da quantidade e valor dos generos da mesma provincia exportados da capital no exercicio de 1863-64:

<i>Qualidade dos generos</i>	<i>Unidades</i>	<i>Quantidade</i>	<i>Valor</i>
Algodão . . .	arrb.	5.586	107:515\$375
Arroz pilado . .	"	98	231\$100
Dito com casca .	"	126.431	113:195\$505
Assucar bruto .	"	24.871	47:425\$511
Cacáo . . . .	"	234.537	1.132:441\$305
Castanha . . .	alq.	55.451	196:849\$600
Couros zeccos. .		42.572	113:342\$000
Ditos verdes . .	lib.	1.134.000	117:803\$950

(47) Borracha, seringa, gomma elastica e enoutchouc, são synonymos, como todos sabem. A arvore chama-se serigueira.

Gomma elastica			
fina . . . . .	arrb.	169.571	3.112:517\$270
Dita entrefina,			
grossa e ser-			
namby . . . . .	"	58.697	582:821\$455
Grudes de peixes .	"	1.825	40:839\$425
Oleo de cupaiba .	lib.	151.384	63:027\$960
Pelleteria diversa	"	117.960	69:842\$650
Piassaba . . . . .	arrb.	11.325	24:039\$850
Salsaparrilha . .	"	2.269	36:304\$000
Urucú fabricado .	"	3.190	15:797\$625
Generos diversos			53:248\$503
			<hr/>
			5.827:243\$124

A pequena quantidade de assucar exportado não representa a producção total da provincia, onde cresce o numero de fabricas ou engenhos, nas quaes se estão propagando as machinas de vapor, graças ás facilidades prestadas pelas officinas da Companhia do Amazonas. Além disso não figuram no quadro anterior os generos alimenticios produzidos e consumidos na provincia, como sejam a farinha e outros cereaes, o peixe salgado, etc.

O cacão, que representa uma sonma consideravel na exportação, não é no Pará, como é na provincia do Alto-Amazonas, um producto meramente espontaneo. Elle é em geral cultivado, desde o tempo da metropole, nas margens do grande rio, onde se

vêm os bosques de cacaoal, e nos lagos e igarapés. Constitue uma occupação regular dos habitantes dos municipios de Cametá, Obidos e Santarém. Das . . . 239.717 arrobas colhidas em 1863, pertencem ao municipio de Cametá 110.714, e ao de Santarém 96.813.

Infelizmente os productos naturaes, e a borracha particularmente, enchem quasi todo o quadro da producção do Amazonas. Ninguem ignora que a extracção das drogas, sendo mais e mais distantes as florestas que as contém em abundancia, determina a disseminação da população. D'ahi resulta que os povoados ficam desertos na estação da colheita, e que para isso, assim como para o preparo da manteiga da tartaruga, por exemplo, se improvisam no leito dos rios, sobre as ilhas ephemeras da vazante, povoações provisórias, de um aspecto tão interessante por seu lado pictoresco, como deploraveis por sua condição economica. Esse transtorno da vida social, essa depravação moral alimentada pelo trabalho em commum e ausencia de todas as regras da decencia, essa existencia nomada, preocupam a todos os que observam as cousas do Amazonas (48). Mas não ha recurso algum efficaz que possa remover o inconveniente. Só o tempo o conseguirá. Com effeito, emquanto os productos naturaes, como a borracha, artigo de applicações variadas, no qual o

---

(48) V. o relatório do Sr. major Coutinho sobre o Purús, annexo ao do ministerio das obras publicas de 1865, pag. 85 e seguintes.

Amazonas exerce um monopólio apenas contestado pela ilha de Java e poucos logares da Índia, em quanto esses generos puderem remunerar pelo seu preço elevado os gastos de produção e compensar os fretes, a extracção das drogas continuará como até agora. Entretanto, é certo que o desenvolvimento moral do povo e principalmente o exemplo do imigrante conseguirão alterar gradualmente os hábitos da população e melhorar os processos da sua industria. Acerca da gomme elastica, hoje obtida pelos mesmos methodos primitivos, é licito esperar que se propague o cultivo regular da seringueira, em terrenos e ilhas vizinhas das cidades e villas. Ouvi fallar em Belém de um proprietario de certas ilhas da foz do Amazonas, que está ensaiando esse cultivo. A administração parece que se preocupa com isto, e muito agradaria vê-la alcançar que o exemplo fosse imitado. A lavoura da seringa poderá ser uma industria séria e valiosissima para o Amazonas: é nos grandes lucros do productor desse artigo tão caro, que se deve depôr a esperança de uma proxima transformação nos processos actuaes.

Comquanto me pareça da maior urgencia que o governo e os particulares se empenhem em conseguir que a seringa, a salsa e outros artigos sejam produzidos por uma plantação regular, como já é o cacáo, outr'ora tão-bem sylvestre, — não temo da sorte do Pará, nem receio o despovoamento e a aniquillação, que tenho visto prophetisada áquella re-

gião. Pelo contrario, o que se vê é que a população se condensa em certos pontos, mormente nos arredores das duas capitaes, Belém e Manáos; e, posto não haja infelizmente registros fidedignos da população em épocas anteriores, que sirvam de base a estudos comparativos, é certo o seu crescimento, como se pôde avaliar pelo augmento geral da riqueza, pelo extraordinario desenvolvimento da circulação dos productos, da navegação, do commercio, das rendas do bem-estar geral. Por outro lado, voltando á reflexão acima exposta, o interesse dos productores e compradores, ajudado pela maior illustração do povo, aconselhará a adopção de outros processos e a gradual transformação da industria extractiva em industria agricola. Finalmente, o Amazonas e os seus tributarios, quando a seringa cessasse de figurar nos quadros do seu movimento commercial, poderiam ainda offerecer mil outros objectos á exploração dos seus habitantes. Não deixarei a proposito de lembrar a curiosissima *arvore de leite*, de que falam certos viajantes, isto é, a massaranduba (*mimusops excelsa*, Freire Allemão), de tão variadas applicações, e donde principalmente se extrahе um producto egual á gutta-percha da India (49), se-

---

(49) Obtem-se da seiva da massaranduba: — leite que substitue o animal; — colla e calafeto para a marcenaria; — uma materia impermeavel propria para ferro; — o leite congulado, que é egual á gutta-percha. (Relatorio do Sr. secretario Penna, annexo ao de 1864 da presidencia, pag. 15.)

gundo se deduz de exame e estudos feitos recentemente em Inglaterra.

Ainda mais: si o receio de grande retrocesso no desenvolvimento commercial do Amazonas não me parece fundado, cumpre comtudo acautelar-nos e promover quantos meios forem uteis para equilibrar a cessação dos lucros actuaes e modificar os resultados de uma situação estacionaria por alguns annos, emquanto se não operar a transformação do trabalho e dos habitos economicos do povo. Com effeito, esse estado estacionario não é improvavel, e tanto basta para que seja afflictiva a condição do Amazonas. Ora, além dos indicados, um desses meios é contribuir para o alargamento das transacções no centro mais povoado, a cidade do Pará, attrahindo para ahí o commercio do mundo com as republicas ribeirinhas. No augmento do commercio desses Estados, por meio da livre navegação, ha para as nossas povoações do Amazonas dous lucros simultaneos: ganham com o simples transitio o lucro que deixa mesmo o navio que apenas passa, e o lucro maior auferido da concentração em seus portos, e mormente no grande mercado de Belém, das transacções com os territorios vizinhos. Mas, além dessa vantagem obtida como intermediario quasi obrigado, ha para o Pará e para toda aquella região outro ganho em perspectiva: a da introduc-

ção de braços estrangeiros, talvez uma corrente de imigração para o Amazonas, em summa, um augmento na somma dos productores e dos consumidores. Haverá, pois, uma compensação infallivel: se cessarem ou ficarem estacionarias as industrias actuaes, outros recursos, aberto o Amazonas, virão preencher a lacuna.

Eu não pertenco ao numero daquelles pessimistas ou timidos, que enxergam sempre o futuro atravez das sombras da sua imaginação abatida. Como o Brazil inteiro, tem o Amazonas certeza do seu progresso. Adopte-se uma politica firme ácerca dos grandes interesses da nação, e a confiança restabelecer-se-á: onde dominava o pavor, reinará a coragem; onde a melancolia da descrença emmudecia os espiritos, resplandecerá a vida agitada de uma sociedade em marcha. Adopte-se a politica generosa de um patriotismo sincero, e sentir-se-á gradualmente succeder a esta impertinente atmospherá de desanimo que nos oprime, o ar aquecido do enthusiasmo geral. Mas quantos motivos, quanta decepção, quanto descuido, quanto desprezo, quanta incuria, quanta injustiça, não têm alimentado ali no Pará essa longa descrença e esse abatimento, o mais desagradavel traço physionomico das nossas populações do norte? Neste paiz, nesta nossa sociedade constituída sob a influencia do estúpido despo-

tismo portuguez, e dos prejuizos e usos da metropole ainda mais estupidos e detestaveis, não é só o governo o unico culpado; talvez não seja o mais culpado. Mas é certo comtudo que ministros e presidentes ignaros, indolentes e incapazes não são raros na historia do nosso governo, ou são muito communs.

Á nullidade da administração corresponde a nullidade dos melhoramentos reaes. Eu não fallarei só da instrucção popular; dir-se-á que esse fôra commettimento ousado de mais e impraticavel para os tempos de outr'ora; devo, porém, lamentar que, ainda acerca das cousas mais simples, das medidas mais vulgares, se tenha de sentir a frouxidão, inconsistencia e desidia de certos governos. O Pará reclama ha muito tempo uma ponte de descarga para a sua excellente alfandega; a obra já foi uma vez (em 1858) autorisada, e é da maior justiça, attento o progresso da renda. Pois bem: moveu-se duvida, suspendeu-se a ordem, e nem sim nem não, até agora. Os baixos de Bragança difficultam a entrada do porto; o navio que o demanda tem de aguardar o dia claro para fixar o ponto perigoso, e os ventos e as correntes não raras vezes o fazem perder a opportunidade: pediu-se uma barca-pharol para esse logar, uma despeza pouco superior a 40:000\$000: ora um só navio inglez que ali se perca,

causa ao thesouro uma perda de direitos igual a essa despeza. Pois bem, ainda nada se deliberou (50).

Entretanto, não basta que os governos zelem o progresso material das provincias, cumpre que não aggravem o mal das dissensões partidarias e da politica pessoal, tão esteril quanto incomprehensivel. A melancolia domina o espirito, quando descobre na vida politica das provincias um aze-dume e uma vehemencia de paixões que abrem por toda a parte desavenças inconciliaveis. A ostentação do odio politico é a mais desanimadora enfermidade de um povo. Porque tanta paixão no vencedor, e tanto odio no vencido? Nada existe em nossa vida social que justifique tamanho excesso na luta. A nossa situação politica é a esse respeito identica á da Inglaterra: ahi, como adverte Montalembert, não se disputando mais sobre certos principios fundamentaes, preciosos bens já adquiridos, não se deplora esse envenenamento das lutas como em França, paiz em que tudo está em discussão, e todas as liberdades ainda por alcançar.

Cumpra cada um o seu dever; seja cada qual fiel á sua bandeira; mas ninguem esqueça, e antes de tudo o governo, que as disputações politicas devem resolver-se no bem publico, e não alimentar-se dos odios e das vaidades.

---

(50) O governo acaba de ordenar a construcção desse pharol (outubro de 1866),

## II

Provincia do Alto-Amazonas. — População; registro estatístico por parochias. — Povoações do littoral do Alto-Amazonas. — Estatística das principaes; porto de Manáos. — Exportação e importação. — Rendas geraes; rendas provinciaes.

O Amazonas é uma esperança; deixando as vizinhanças do Pará penetra-se no deserto.

A sensação de profunda melancolia, que se apodera do espirito, nes adverte de que estamos dentro das mais densas solidões do mundo.

No Alto-Amazonas principalmente domina esse amargo sentimento, que obriga a alma a dobrar-se sobre si mesma. Assim como no carcere do poeta o braço que se estendia tocava á muralha glacial, assim o olhar lançado ali para qualquer ponto do horisonte só encontra o infinito, a enormidade, o silencio, a ausencia do homem e a presença da natureza, grande mas triste.

Um deserto não tem historia; mas, como elle contém a semente do futuro, vale a pena, siquer para satisfazer a curiosidade dos vindouros, siuão para precisar os pontos da nossa argumentação, de-

finir as condições actuaes da parte menos conhecida do grande rio (51).

A provincia do Alto-Amazonas é a menos povoada do Imperio, todos o sabem, mas é talvez a unica de cuja população haja registros dignos de fé. Um dos ultimos chefes de policia (52) conseguiu que os agentes policiaes lhe remetterssem listas nominaes dos habitantes dos respectivos districtos, com as indicações mais necessarias, fazendo-se na repartição central o calculo do censo sobre essa base positiva. O trabalho parcial por cada districto é renovado todos os annos; é assim que já existem os recenseamentos de 1862, 63, 64 e 65. Devo á obsequiosidade do Sr. secretario da policia, uma cópia do mappa estatistico da população em 1865, com as especificações essenciaes a saber: a condição, a naturalidade, o sexo, a idade, o estado, a residencia, as casas e os fogos.

Segundo o mappa, a população rustica e urbana da referida provincia não passa de 40.443 habitantes. Não se comprehende, porém, neste algarismo o dos indios não cathequisados: dos que são assim reputados cumpre confessar que não se pôde

---

(51) Esta consideração determinou o autor a ser mais extenso sobre esta parte do valle do Amazonas e o contiguo territorio do Perú, do que sobre a provincia do Pará, a qual é geralmente bem conhecida.

(52) O Sr. Estellita Pessôa, condrvado pelo seu habil secretario, o Sr. Barros Pessôa, em 1862, durante a presidencia do Sr. Carneiro da Cunha.

ter uma noticia exacta, visto como se acham muito afastados do litoral ou em paragens mal conhecidas. O relatorio do presidente em 1863 dizia haver cerca de 17.000 indios de varias tribus, em diferentes aldêas.

Comquanto se deva considerar aquelle total de 40.443 almas como o da população conhecida, aldeada ou cathequisada, com excepção das tribus com que não ha prática habitual de commercio, é elle, contudo, manifestamente insignificante. É uma gotta naquelle oceano.

Eis-aqui como está distribuida a população pelos districtos:

Capital (Manãos) . . . . .	6.404
Taupessassú . . . . .	1.398
Canuman . . . . .	529
Borba . . . . .	2.335
Crato . . . . .	5.998
Moura . . . . .	707
Rio Branco . . . . .	268
Barcellos . . . . .	646
Thomar . . . . .	824
Marabitanas . . . . .	618
São Gabriel . . . . .	1.223
Serpa . . . . .	1.533
Silves . . . . .	3.426
Alvellos . . . . .	1.433
Teffé , . . . .	1.894

Fonte Boa . . . . .	651
São Paulo de Olivença . . . . .	1.007
Tabatinga . . . . .	624
Villa Bella . . . . .	4.333
Andirá . . . . .	1.097
Maués . . . . .	3.609

Esses districtos formam os seguintes municipios e comarcas:

<i>Municipios.</i>	<i>Comarcas.</i>	<i>População.</i>
Capital . . . . .	Capital . . . . .	26.655
Barcellos . . . . .	Idem . . . . .	4.186
Serpa . . . . .	Idem . . . . .	1.533
Silves . . . . .	Idem . . . . .	3.426
		————— 25.800
Teffé ou Ega . . . . .	Teffé . . . . .	5.609
Villa Bella . . . . .	Villa Bella . . . . .	5.430
Maués . . . . .	Idem . . . . .	3.604
		————— 14.643

O total decompõe-se do seguinte modo:

Livres . . . . .	39.561
Escravos . . . . .	882
(Proporção: 1 escravo por 45 livres).	
Estrangeiros . . . . .	529
Habitantes urbanos livres . . . . .	1.946
"    rusticos    "    . . . . .	37.615
Casas . . . . .	5.414
Fogos . . . . .	6.298

O total de 40.443 é inferior ao que figura em diversos relatorios. No de 1861 eleva-se a população a 46.187 almas; mas então não havia ainda os registros parochiaes, que só naquelle anno começaram. Em outros documentos arbitra-se um algarismo muito maior baseado sobre os calculos de probabilidade, que infelizmente ainda são o modo de computar a população das outras provincias. Na do Amazonas, porém, comquanto seja uma das menos ricas e a menos povoadas, o zelo dos mesmos funcionarios a que acima me referi alcançou o que é possível e muito mais facil conseguir em todas as demais, isto é, uma base positiva para o censo da população. Repito que o dessa provincia é o resultado arithmetico das adições parciaes de cada parochia; e que estas são por sua vez a somma exacta dos nomes de cada habitante, tomados por cada fogo, e lançados no respectivo caderno de censo por inteiro, com as designações do estado, naturalidade, condição e sexo, sendo que em alguns districtos até se mencionam a profissão, os diversos grãos da idade e a raça, como adeante se verá no quadro da população de Manãos.

Desço a estes detalhes para confirmar o conceito em que se deve ter a fidelidade do censo do alto Amazonas, organizado pela sua policia, e para que tambem se reconheça a praticabilidade de igual trabalho em todas as demais provincias. O serviço

prestado por esse censo renovado annualmente não escapará ao illustre Sr. ministro das obras publicas. O resultado obtido ali é o mais satisfactorio possível. Por elle se attinge ao seguinte dado precioso: — fica-se conhecendo, graças a essas listas nominaes, o *minimum* dos habitantes de uma provincia inteira. Já isto é alguma coisa. Trabalhos ulteriores, com outros recursos e outro systema, determinarão um dia a somma completa, assim como as classificações da fortuna, dos bens, dos valores, das industrias, etc. — Entretanto, nem pôdemos ainda saber qual seja a população *arrolada* do Brazil! Nem ao menos a população arrolada das cidades e povoações! Nem a das capitães de provincia! Nem a da capital do imperio! Isto, pura e simplesmente, é vergonhoso: não tem, nem se lhe pôde dar outro nome. E' vergonhoso, com effeito, que a nossa *bureaucracia* ainda não cuidasse d'isso. Felizmente, nem o exemplo do Amazonas será esquecido, nem faltam esperanças de vêr-se em breve alguma coisa já feita. Já o muito illustrado estadista que ha pouco exercia com a sua habitual superioridade, o cargo de ministro da justiça, o Sr. Nabuco, acaba de organizar de um modo efficaz o serviço da estatistica judiciaria completa, ramo precioso do censo. E' de esperar que as outras administrações não tardem em imitar um exemplo tão digno de elogio. Estou convencido de que este assumpto não será preterido

por mais tempo: o elevado pensamento que dictou os decretos de 18 de junho de 1851, suspensos pouco depois, não deve ter cedido perante as difficuldades oppositas á execução desses actos intelligentes.

Notarei que não é a policia a unica repartição aproveitavel para a estatistica. Os presidentes de provincia poderiam propor ás assembléas que accumulassem nos empregados das suas secretarias, que na maior parte do anno pouco serviço têm, o trabalho do censo provincial. Em quanto se não organisasse a commissão do censo nacional, como nos Estados-Unidos, bem poderia haver em cada provincia um censo particular, á imitação do que faz desde 1858 com perfeita regularidade a administração da provincia de Buenos-Ayres na republica Argentina (53). Sem se crear mais uma nova repartição, e apenas gratificando os actuaes empregados das suas secretarias, podiam as assembléas provinciaes centralisar nellas o registro estatistico. Para chegar a um trabalho completo será preciso marchar gradualmente, começando primeiro pelo registro da capital, passando ao das maiores povoações, destas ás menores, e por fim aos habitantes rusticos. No primeiro periodo o censo limitar-se-á á estatistica da população sómente nas suas clas-

---

(53) V. as publicações sob o titulo *Registro Estadístico de Buenos-Ayres*, dous volumes cada anno.

sificações mais geraes: estado, sexo, naturalidade, condição e cultos. Depois abrangerá as industrias, depois as rendas, depois os bens, depois a condição das terras e da propriedade immovel; e assim progressivamente a estatística do paiz passará a ser o seu retrato, ou, na phrase do grande mestre Schloezer, a historia do presente. Só por si o conhecimento exacto da população urbana, em suas classificações mais largas, será de um alcance immenso para grandes medidas de administração, de politica e de finanças. A ninguem escapa a multidão de embaraços e de incertezas que cercam o legislador e o governo na falta de dados positivos sobre a população livre e escrava, nacional e estrangeira, etc. Conhecida exactamente a população urbana, ainda quando a rustica só o possa vir a ser mais tarde, teremos uma base importante para os calculos approximativos acerca da totalidade dos habitantes do Imperio, calculos que hoje nao assentam sinão em inducções vagas e em fantasias pouco sérias.

A provincia do Amazonas, dizia eu, é um deserto. Esses 40.000 habitantes pertencem a um territorio que, no littoral do grande rio, do morro de Parintins (divisa com o Pará) a Tabatinga (fronteira do Perú), mede 370 leguas. Em toda essa extensão apenas se encontra nove povoações: Villa Bella, Villa de Serpa, aldêa de Cudajaz, paro-

chia de Coary, cidade de Teffé, parochia de Fonte Boa, povoação de Tonantins, parochia de S. Paulo de Olivença, e o posto militar de Tabatinga, também parochia. Para se avaliarem agora as extensões deshabitadas, basta notar as distancias desses diferentes pontos entre si. A menor é de 30 leguas (Cudajaz a Coary), e ha uma de 54 (Manãos a Cudajaz). No seio desta natureza virgem, no silencio dessas agoas immensas, longe dos ruidos do mundo civilisado, no centro da America, percorrendo lentamente os espaços desse *equador visivel*, sente-se bem a energia da exclamação do viajante Gibbon no cume dos Andes: "Parcia-me estar ouvindo o globo gyrar sobre o seu eixo".

Darei uma breve noticia de algumas das povoações da provincia.

Serpa (antigo aldeamento Itacotiára) é um ponto destinado talvez a ser o centro do commercio do Madeira, que lhe fica defronte. Tem 27 casas cobertas de telha e 30 de palha, distribuidas por 7 ruas, 7 travessas e uma praça. Continha essa povoação 200 habitantes apenas em 1863. A parochia possuía cerca de 200 casas. Havia ahi 75 escravos e 42 estrangeiros. Os bolivianos, descendo pelo Madeira, deixam em Serpa as suas canoas (*ubás*, construidas ás vezes de um só tronco), e descem nos paquetes até ao Pará, onde vendem o cacáo, o fumo, couros e outros productos, e compram os objectos

de que carecem (ferro em vergas, machados, instrumentos agricolas, polvora, espingardas, licores, quinquilharias, etc.). A viagem de retorno, nas canôas, é penosissima; exige ás vezes tres mezes e mais.

Teffé (ou Ega) é um dos pontos mais risonhos do Alto-Amazonas; é uma cidade, porém, que não possui mais de 400 almas! A parochia, segundo o censo ultimo, tem apenas 1.894. Teffé é a cabeça da terceira comarca, que abrange cerca de metade da área da provincia: o censo não lhe dá mais que 5.609 habitantes. E' a comarca da fronteira, e por isso a mais despovoada. Os seus habitantes são quasi todos indios, e se exprimem na lingua geral. Em todo esse territorio ha apenas 88 escravos. O indio, porém, cumpre dizel-o, é ali um verdadeiro servo, e muito ha que providenciar a tal respeito, como direi no Cap. VII. Para se formar idéa daquellas solidões primitivas, imagine-se que essa metade da enorme provincia do Amazonas apenas contém, sem contar as cabanas dos indios selvagens do interior, 928 casas!

A pequena aldêa de Tonantins merece um momento de attenção. A proximidade do Içá (ou Potumayo) promette-lhe futuro. Por elle sobem regatões até aos primeiros portos de Nova-Granada, um dos quaes, onde ha commandante, se acha a poucos dias de viagem da foz do Içá. Escravos de Tonan-

tins e de Fonte-Bôa têm fugido para o alto-Içá, nos domínios daquelle republica. Alguns granadinos descem ás vezes em ubás, e vêm a Teffé ou a Fonte-Bôa comprar ferro, instrumentos, armas, vinhos, sal, etc. Nova-Granada, pois, tem dous caminhos para o Amazonas: o Rio-Negro, que serve principalmente a Venezuela e estende um braço para o territorio daquelle paiz, e o Içá.

No districto de Tabatinga apenas se contam 624 habitantes. Em S. Paulo de Olivença, que fica pouco antes dessa fronteira, ha pouco mais de 1.000. Entretanto, S. Paulo, situada na margem direita do Solimões, é afamada por seus excellentes pastos, grande fertilidade, e bom gado. Situada sobre uma collina, cercada de outras, com valles profundos, é um sitio ameno e fresco.

Toda a importancia do Alto-Amazonas, porém, se resume em Manãos.

A cidade de Manãos (antiga villa da Barra do Rio-Negro) cresce todos os dias. Era em 1852 uma aldêa insignificante; o censo de 1865 lhe dá 2.080 habitantes. Neste total ha 157 escravos. Distinguem-se ahi 844 brancos, 700 indios, 280 mestiços e 256 pretos. Para autorisar o que já disse sobre a estatistica do Amazonas, transcreverei o seguinte quadro fornecido pelo secretario da policia:

POPULAÇÃO DA CAPITAL DO AMAZONAS ARROLADA  
EM 1865

			SEXO	ESTADO	CON- DIÇÃO	CÔR							
<i>Casas.</i>	<i>Fogos.</i>	<i>Numero dos habitantes.</i>	<i>Masculino.</i>	<i>Feminino.</i>	<i>Solteiros.</i>	<i>Casados.</i>	<i>Viuuos.</i>	<i>Livres.</i>	<i>Escravos.</i>	<i>Branca.</i>	<i>Parda.</i>	<i>India.</i>	<i>Preta.</i>
300	318	2050	1084	966	1673	339	69	1923	137	844	460	700	66

NACIONA- LIDADE	IDADE							PROFISSÃO (*)							
<i>Brasileiros.</i>	<i>Extranjeiros.</i>	<i>De 1 a 10 annos.</i>	<i>De 10 a 20.</i>	<i>De 20 a 40.</i>	<i>De 40 a 60.</i>	<i>De 60 a 70.</i>	<i>De 70 para cima.</i>	<i>Agregados.</i>	<i>Artes.</i>	<i>Aprendizes de officio.</i>	<i>Commerciautes.</i>	<i>Caixeiros.</i>	<i>Empregados publicos.</i>	<i>Militares em serviço activo.</i>	<i>Serviço domestico.</i>
1912	168	562	562	676	274	61	12	238	95	117	76	88	126	266	344

Attendendo para a proporção entre o numero de habitantes e os de idade superior a 40 annos, deduz-se um resultado favoravel ao clima e á salubridade do Amazonas, e particularmente de Manáos.

(\*) Ignorada, 710.

O numero de casas de commercio não é pequeno, mas os seus capitaes não são grandes. Segundo um mappa da meza de rendas, que tenho presente, das 73 casas de commercio lançadas nessa repartição, 43 eram portuguezas e apenas 27 brazileiras; havia mais 2 outras estrangeiras.

A importação e exportação que se fazem por Manáos, são quasi a metade do commercio da provincia inteira, mas não excederam no exercicio de 1864-65 da pequena somma de 887:511\$000. A importação foi de 744:656\$000. Nesta somma ha 4:035\$000 de productos do Perú, a saber, 512 chapéos de palha e 395 arrobas de peixe secco, e 9:910\$000 de artigos de Venezuela, a saber, rêdes, piassaba, etc. Com excepção dessas parcelas, o mais foi procedente do Pará. A exportação é que ainda foi menor; não passou de 142:856\$000, representados pelos productos da provincia, sendo que só a insignificante somma de 652\$000 se destinou ao Perú. O mais foi remettido para o Pará.

Pequena embora, Manáos occupa uma situação extremamente pictoresca e um ponto geographico da maior importancia. Como S. Luiz no Mississipi, ella domina o largo espaço da nevegação interior pelo Solimões e pelo Rio-Negro, vê o Madeira inter-nar-se pelo coração da Bolívia, o Purús cortar o Perú, e tem a quatro dias de distancia o porto do Pará. Creando a capital de uma provincia, lança-

va-se talvez a primeira pedra de um grande Império, em que não sonha o presente, mas que por ventura está escripta nos destinos do futuro. Ora, o traço dessa capital deveria revelar um plano, uma idéa grande, um pensamento elevado. Mas, ao contrario, que ausencia de gosto e que despropositos em uma cidade inteiramente nova! Não digo que, como Alexandre, lançássemos ali os fundamentos grandiosos de uma rival de Tyro, ou que com a perspicacia e o gosto de Pizarro em Lima, traçássemos o plano de outra cidade real, *la ciudad de los Reys*. Quizera que projectássemos uma cidade modesta, porém elegante, que attestasse a nessa civilização de 1850 (a criação da provincia é dessa época), e fosse na historia um protesto vivo contra o máo gosto e brutalidade com que os portuguezes edificaram esses ridiculos montões de cazaria, a que chamavam *ciñões* nas colonias, estragando quanta situação linda lhes offerecia a natureza. Pois bem: imitaram a metropole, descobriram para a capital do Alto-Amazonas o nome barbaro de uma tribu já esquecida, e com palhoças, curvas e cazebres desaproveitaram uma magnifica posição. O que ficou, ficou; quem foi nomeado presidente, deixou-se estar, e, emquanto um cuida da sua eleição, outro da do seu compadre, o mal aggravou-se difficultando a emenda.

Será curioso no futuro conhecer a somma e a natureza dos artigos que constituem agora o com-



Eis-aqui um quadro contendo todos os artigos da exportação, suas quantidades e valores, em um dos ultimos exercicios:

GENEROS.	UNIDADES.	1863-64	
		TOTAES DOS GENEROS.	IMPORTANCIA
Azeite vegetal . . . . .	Potes.	40	260\$000
Algodão . . . . .	Atrobas.	45	118\$000
Brão . . . . .	"	50	22\$551
Cacão . . . . .	"	14,140	67,80\$450
Cravo . . . . .	"	41	108\$210
Cumará . . . . .	"	2	22\$690
Couros de boi . . . . .	"	1,039	2,960\$800
Café . . . . .	"	221	1,588\$570
Castanha . . . . .	Alqueires.	18,682	36,651\$100
Eslopa . . . . .	Atrobas.	14,997	1,716\$000
Guaraná . . . . .	"	299	8,572\$000
Madeiras . . . . .	Numero.	200	8\$000
Manteiga de tartaruga . . . . .	Potes.	1,923	10,686\$000
Mexira . . . . .	"	260	1,421\$000
Óleo de copanyba . . . . .	Canodas.	4,076	44,622\$200
Peixe secco ou salmoura . . . . .	Atrobas.	49,500	221,223\$400
Piassaba em rama . . . . .	"	20,186	26,421\$200
Dita em obra . . . . .	Polegadas.	9,281	10,894\$100
Peltes de diversos animaes . . . . .	Numero.	946	607\$100
Puxery . . . . .	Atrobas.	134	1,957\$000
Rédes de maqueira . . . . .	Numero.	100	634\$200
Salsaparrilha . . . . .	Atrobas.	3,678	32,142\$000
Sebo . . . . .	"	17	76\$000
Seringa . . . . .	"	36,674	512,575\$000
Tabaco . . . . .	"	778	10,814\$625
Total . . . . .			993,206\$749

Estes quadros conduzem ás seguintes reflexões:

O producto expontaneo da natureza, que demanda na colheita menos industria e capitaes, é o que abunda no commercio do Alto-Amazonas. Seguem-se em importancia os productos da pesca.

Vêm por ultimo os artefactos de certas pequenas industrias, o fabrico de oleos, o preparo de couros, o corte de madeiras, os tecidos de rêdes, etc. Isto dá uma idéa precisa do estado semi-selvagem da população. Treze annos de uma administração especial e de consideraveis auxilios pecuniarios do governo central ainda não conseguiram apressar a transformação. E' que só ha um remedio efficaz: a introdução do capital e do braço estrangeiros por meio da livre navegação. No litoral peruano, Iquitos, cidade nascente, está-se levantando sob a influencia do operario inglez. O que não será bem depressa o Alto-Amazonas permittindo-se que por ali transitem todos os pavilhões?

No relatorio de 1864, o Sr. presidente Adolpho de Barros bem assignalou a situação economica da provincia com os seguintes dados sobre o augmento da exportação de productos expontaneos e o decrescimento da dos outros:

ANNOS	PRODUCTOS AGRICOLAS. DECRESCIMIENTO.		PRODUCTOS EXPONTANEOS. AUGMENTO.			
	<i>Café</i>	<i>Tabaco</i>	<i>Salsa</i>	<i>Cacdo</i>	<i>Peixe</i>	<i>Gomina elastica</i>
	Arrobas	Arrobas	Arrobas	Arrobas	Arrobas	Arrobas
1850 . . .	6,200	6,633	.....	2,300	19,469	.....
1860 . . .	270	2,270	.....	11,975	67,200	.....
1861 . . .	630	1,157	1,703	9,936	66,740	16,777
1863 . . .	616	927	3,092	14,100	49,500	36,625

A parte da provincia do Amazonas, que mais exporta, é a confinante com o Pará. Borba (porto do rio Madeira), Serpa (fronteira á embocadura deste), e Villa-Bella (proxima da divisa) concentram quasi metade, ou mais de metade da exportação. Em 1862, sobre o total exportado de . . . . . 702:966\$000, contribuíram aquelles trez portos com 412:092\$000, a saber: Borba, — 215:731\$000; — Serpa, 136:064\$000; — Villa Bella, 50:298\$000. Nesse mesmo anno a exportação particular de Mannãos apenas subiu a 162:945\$000, e, segundo os mappas da meza de rendas, ainda no exercicio de 1864-65 ella não excedeu de 142:856\$000.

Passarei á importação.

Não posso extrahir dos differentes mappas que tenho á vista a somma precisa da importação da provincia do Amazonas. Presumo, porém, que não é inferior á sua exportação, e que orça por 1.000:000\$000.

Eis os dados em que se apoia este calculo.

Segundo os mappas que o inspector da alfandega do Pará, o Sr. Gama e Silva, se serviu fornecer-me, no exercicio de 1864-65 foram d'ahi despachados com destino ao Alto-Amazonas valores na somma de 860:995\$000. As mercadorias estrangeiras, já despachadas para consumo na mesma alfandega, representavam nesse total o algarismo de

661:125\$000. Segundo os quadros da meza de rendas (de cujo intelligente chefe, o Sr. Honorio Ferreira, obtive muitos esclarecimentos), no referido exercicio a importação verificada nesse porto subiu a 744:656\$000; e, segundo os da outra meza de rendas, situada na fronteira de Tabatinga, que igualmente tenho á vista, houve ahi no mencionado anno a importação de generos avaliados em 31:655\$000, tambem procedentes do Pará. Ora, além disso, cumpre advertir que em Villa Bella se realiza directamente, sem dependencia da meza de rendas de Manãos, que fica além, a importação destinada a esse e ao importante municipio de Maués, e em Serpa a que pertence ao lago Uatás e aos rios Madeira e Purús. Na verdade, são os paquetes da Companhia do Amazonas que geralmente transportam as mercadorias do Pará, e seria vexatorio não permittir que descarregassem n'aquelles seus pontos de escala (Villa Bella e Serpa) os generos destinados a elles e aos arredores sem irem a Manãos fazer novos despachos. Portanto, como a importação de Villa Bella e Serpa não figura nas estatisticas da meza de rendas de Manãos, cumpre saber qual fôsse ella. Um trabalho feito na thesouraria de fazenda de Manãos sobre os despachos remettidos pelas collectorias dessas duas povoações, deu o seguinte resultado:

1864—65.	COLLECTORIA DE SERPA	COLLECTORIA DE VILLA-BELLA.
Generos estrangeiros que pagaram 1 1/2 % de expediente . . . . .	199:148\$032	98:692\$500
Generos nacionaes . . . . .	342:193\$200	12:656\$000
Generos livres dos direitos de con- sumo e de expediente . . . . .	14:789\$377	41:765\$038
Generos livres dos direitos de con- sumo e sujeitos aos de expediente . . . . .	.....	13:746\$000
Total . . . . .	239:157\$109	167:060\$183

A importação, portanto, de ambos esses pontos elevou-se a 406:217\$542. Reunindo-lhe a de Manáos e Tabatinga, deduz-se que a importação total da provincia do Amazonas subiu a 1.182:528\$000, algarismo superior ao que se conclue da estatistica da alfandega do Pará.

Resta indicar quacs sejam as principaes mercadorias estrangeiras e nacionaes importadas na provincia do Amazonas. Para informação do commercio citarei os seguintes algarismos dos mappas da importação em Manáos, no exercicio de 1864-65:

Fazendas de algodão brancas . . . . .	140:132\$000
"          "    de côr . . . . .	85:086\$000
"    de linho brancas . . . . .	36:100\$000
"          "    de côr . . . . .	21:330\$000
"    de lã . . . . .	18:000\$000
"    de seda . . . . .	8:787\$000
Roupas feitas . . . . .	12:066\$000
Armas de fogo e brancas (5.200) . . . . .	15:600\$000

Obras de ouro (52) . . . . .	19:460\$000
Calçado (2.839 pares) . . . . .	15:800\$000
Peixe e carne em conservas (9.899 latas) . . . . .	14:267\$000
Artigos culinarios (29 arrobas) .	41:800\$000
Paos, presuntos, etc., (896 barris) .	16:200\$000
Aguardente e vinhos (597 barris)	11:400\$000
Farinha de trigo (2.360 barricas) .	85:000\$000

Dos generos nacionaes importados no mesmo exercicio foram:

Cachaça ou aguardente (39.823 ca- nadas) . . . . .	46:569\$000
Sabão (2.855 arrobas) . . . . .	26:000\$000
Tabaco (980 arrobas) . . . . .	12:000\$000
Café moido (772 arrobas) . . . . .	5:376\$000
Assucar fino e grosso (4.579 arr.)	25:684\$000

Estes e os algarismos anteriores pertencem ao porto de Manáos sómente. Para melhor comprehender-se o movimento commercial do resto da provincia, reproduzirei um quadro indicativo de todas as mercadorjas, nacionaes e estrangeiras, que em 1865 os paquetes da segunda linha da Companhia do Amazonas conduziram para os portos da respectiva escala, situados além de Manáos (Cudajaz, Coary, Tefé, Fonte-Bôa, Tonantins, S. Paulo e Tabatinga):

Armamento . . . . .	4:334\$000
Arroz . . . . .	5:166\$000
Assucar . . . . .	11:189\$000
Azeite doce . . . . .	1:178\$000
Bebidas espirituosas . . . . .	42:140\$500
Bolacha . . . . .	5:215\$600
Café . . . . .	4:413\$500
Carnes salgadas . . . . .	7:578\$000
Cêra em velas . . . . .	7:480\$000
Cobre em artefactos . . . . .	6:445\$100
Chumbo . . . . .	1:276\$000
Comestiveis . . . . .	15:125\$000
Diversos . . . . .	17:806\$900
Farinha de mandioca . . . . .	4:845\$000
Farinha de trigo . . . . .	7:638\$000
Fazendas diversas . . . . .	518:715\$000
Ferragens . . . . .	65:434\$800
Ferro em bruto . . . . .	802\$500
Louça . . . . .	4:144\$000
Oleos . . . . .	2:440\$800
Papel . . . . .	1:400\$000
Polvora . . . . .	1:568\$000
Sabão . . . . .	4:074\$000
Sal . . . . .	4:297\$500
Stearina em velas . . . . .	5:125\$000
Tabaco . . . . .	1:116\$000
Vinagre . . . . .	731\$500
Vinho . . . . .	33:719\$000
Total . . . . .	<u>785:398\$700</u>

Podemos, pois, affirmar que o commercio de importação e exportação da provincia do Amazonas attinge ao algarismo de 2.000:000\$000. Ora, por sua parte, o littoral do Perú importa e exporta mais de 1.000:000\$000, como veremos adeante. Em 12 annos, portanto, formou-se ahi, no Solimões brazileiro e peruano, um commercio que quasi não existia d'antes. O mais interessante é que elle cresce de anno para anno, que se acha em via de progresso. Cumpre advertir que em 1863 o transporte dos paquetes do Amazonas na segunda linha foi de 251:345\$000, no seguinte anno subiu a 429:529\$000, e em 1865 a 785:398\$800, como acima se viu.

A questão, na verdade, não é saber qual a somma presente do gyro commercial, mas verificar si o commercio augmenta e em que razão progride. Ora, elle quadruplicou em 10 annos; e, si não ha de caminhar sempre na mesma progressão, é certo que crescerá sempre. Na época da nossa independencia o Rio de Janeiro apenas exportava 600.000 arrobas de café, e o commercio do paiz inteiro era apenas um terço do actual deste porto sómente. Quem poderia precisar então o progresso da producção de um e a marcha veloz do outro? O mesmo se pôde agora dizer do Amazonas.

Completarei estas noticias com informações acerca das rendas publicas.

A renda geral da provincia do Amazonas tem augmentado gradualmente. Foi, em 1852-53, de

10:219\$000; em 1860-61 subiu a 27:683\$000; em 1861-62 ficou em 21:575\$000; em 1862-63 tornou a subir elevando-se a 39:429\$000; em 1863-64 declinou para 23:599\$000; mas em 1864-65 elevou-se a 40:122\$000, a maior de todas. O progresso, portanto, foi rapido. Ora a renda geral dessa provincia não pôde avultar, porque é na cidade de Belém que se cobram os direitos de importação das mercadorias consumidas em todo o valle, e os 7% na exportação dos productos da mesma provincia. Esses direitos hão de orçar por cerca de 300:000\$000. somma correspondente aos supprimentos que a thesouraria do Pará faz á administração de Manãos na importancia de 300 a 400:000\$000 cada anno. A provincia do Amazonas, porém, não deixa renda liquida nenhuma, sempre que ali existem corpos do exercito. Com effeito, desde 1851-52 (época da inauguração) até o primeiro trimestre do ultimo exercicio (1865-66), haviam sido:

A receita total . . .	264:874\$000
A despeza effectiva . .	3.381:417\$000
O deficit, supprido pela thesouraria do Pará	3.116:542\$000

Está, pois, o thescuro nacional directamente interessado em todas quantas medidas concorrerem para fazer prosperar aquelle dominio esteril, sob o

ponto de vista da renda. É uma propriedade que, com o regimen adoptado, nada produz liquido, ou só produz para o seu custeio. A medida do livre commercio hade ser para o thesouro um processo fertil de magnificos resultados.

A renda provincial, como a geral, accusa progresso constante. Foi apenas de 29:454\$000 em 1853; mas em 1856 já era de 53:734\$000; em 1858 elevou-se a 69:512\$000; em 1860 a 94:300\$000, e em 1864 passou a 112:386\$000. São algarismos officiaes.

A paciencia do leitor, já fatigada por tantos detalhes, não me acompanhará em minudencias. Entretanto, cuido não ser impertinente rogando que lance os olhos para os seguintes algarismos acerca da instrucção publica no Amazonas; são tambem officiaes: — em 17 escolas primarias do sexo masculino, havia apenas 407 alumnos; e em 3 do sexo feminino (unicas providas) sómente 36 meninas! E destas frequentavam 23 a escola da capital. Eis ahi, pois, um assumpto proeminente: não ha para o Amazonas inteiro negocio mais grave que o derramamento da instrucção elementar. Felizmente, quanto ao ensino profissional, por mais socialistas que sejam e são taes instituições, já a provincia conta um estabelecimento util, proveitoso e efficaz, o dos Educandos de Mauáos. Ainda que modesto, elle revela, pelos resultados obtidos, quanto póde a perseverança. Instrucção elementar, instrucção

popular, instrucção leiga, instrucção profissional, isto é, ensino util sem latim, sem rhetorica, sem clericalismo, mas abundante de noções práticas e de conhecimentos physicos, — eis a alavanca do nosso progresso.

Não objectem que aquella região, povoada por uma raça decadente, resistirá á civilisação, e que essa raça será antes aniquilada que melhorada. Ha factos que protestam contra tanto desanimo. Acabo do ler, com verdadeira emoção, a carta em que uma respeitavel pessoa, que acaba de visitar o interessante municipio de Maués, na parte mais oriental da provincia, se exprime do seguinte modo: “Por amor do futuro do Amazonas, deverieis ficar bem contente vendo aqui um *districto agricola* que tanto promette como este (Maués), mais povoado que outros, e povoado de uma classe de homens mais intelligente, mais industriosa e mais moralisada, segundo se diz, de que a que vimos em outras partes”. Si, embora afastado da linha da navegação a vapor, ha um districto assim que tanto promette, porque serão os outros, aliás melhor situados, menos felizes? Ao contrario: em Manãos pelo menos o progresso é evidente.

Ah! mas eu me esqueço do inimigo commum, do grande desbaratador de todas as combinações, a infernal intriga de aldêa elevada á dignidade de politica! *Ao menos por piedade e compaixão*, como pe-

dia o preclaro publicista maranhense (54), ao menos por piedade e compaixão não applicuemos a esses desertos o ferro em brasa da nossa politica. Não são as nossas livres instituições, não é o jogo democratico de um systema baseado sobre a eleição e a liberdade individual, as causas verdadeiras dos lamentaveis abusos da politica provincial: é a tendencia commum dos governos geral e local para se apoderarem dessas armas e dessas instituições em seu proveito, ou no de seus amigos; é a organização administrativa, a judiciaria e a policial combinadas para comprimirem ou corromperem a vida popular. De modo que assim a immoralidade acompanha ás instituições democraticas para perturbal-as e desacredital-as. *Post hoc, ergo propter hoc*: da coincidência das duas cousas conclue-se contra os inconvenientes do systema liberal. Não declamemos, porém, contra o regimen constitucional applicado ao paiz inteiro, sem distincção entre provincias e territorio. Mas protestemos contra o procedimento dos governos, e principalmente contra certas escolhas de funcionarios e certas condescendencias criminosas.

Já que o governo aspira á omnipotencia, que lhe pertença inteira a responsabilidade. Que elle não esqueça que o Amazonas tem fome de justiça e de policia. O juiz politico ou corrompido e a po-

---

(54) J. F. Lisboa tom. I: *Eleições no Maranhão*.

licia commerciante, instrumentos ambos do governo onnipotente e insaciavel, prejudicam o melhoramento moral da população, affectam á tranquillidade do proprietario e prolongam o obscurantismo.

Quando se considera nas immensas necessidades meraes daquella região, quasi se perde a esperanza de vel-a melhorada; mas cumpre buscar alento nos sonhos de futuro, que por toda a parte acommettem o espirito no meio de tantas grandezas. Com o prestigio da sciencia, Humboldt prophetisou esse magnifico futuro: — é alli, disse elle, que mais cedo ou mais tarde se hade concentrar um dia a civilisação do globo". Que a esperanza nos indemnisse do abatimento do presente!

## CAPITULO QUINTO.

### ESTADOS RIBEIRINHOS: PERÚ, BOLIVIA, VENEZUELA

Tanto como o Mexico, o Perú fere a imaginação dos que reflectem sobre a organização social existente ao tempo da conquista hespanhola. Havia ali, com effeito, um imperio com o seu governo hierarchico, e uma sociedade com o seu regimen patriarchal. Havia um culto official: o sol, pendulo do relógio dos seculos, na linguagem épica do poeta dos *Natchez*, era ali, nos templos magnificos de prata e ouro, o symbolo rutilante da divindade, e a sua imagem mais fiel nessas regiões ardentes do Equador, throno do astro do dia. O imperio foi sepultado com o cadaver de Atahualpa, o ultimo dos Incas; o culto desapareceu com os ornatos dos templos. Mas a tradição e a raça ficaram. Os indios do Perú e da Bolivia, e os da Bolivia principalmente, dedicados ao trabalho, não inuteis e nomades como a mór-parte dos nossos, attestam o passado da forte e despótica organização sob que viviam.

Não ha no Perú nem na Bolivia escravos; havia no primeiro e ha ainda na segunda o serviço obrigatorio para os indios como até ha pouco as companhias de trabalhadores no Pará e Amazonas. O trabalho, porém, é hoje livre no Perú, e quando não seja realmente nas povoações centraes ou nas longinquas aldêas do Solimões e dos outros rios, ao menos o é em nome da lei nos maiores centros de população. O presidente Ramon Castilla, que aboliu a escravidão dos negros no Perú, tambem supprimiu o tributo pago pelos indios ao Estado desde o tempo dos Incas, tributo conservado pelos conquistadores até os nossos dias, e por muito tempo depois da independencia.

Os Incas successores de Manco Capac, fundador do imperio de Cuzco derrubado por Pizarro, governavam como conquistadores a raça indigena, os indios, á qual pertencem os habitantes dos campos, das montanhas e das pequenas povoações do Perú e da Bolivia. Os monumentos de Cuzco, o templo do sol, o palacio dos Incas, a fortaleza do cerro Sacsahuaman, etc., attestam o immenso trabalho dos indios sob o governo dos Incas. Garcilasso de la Vega, descendente dos soberanos de Cuzco, pretende que 20.000 trabalhadores fossem empregados durante 50 annos na construcção daquella fortaleza. O indio, com effeito, é dotado de uma paciencia inexcedível. As missões correntinas e paraguayas ao sul do Brazil revelam o mesmo. O indio, es-

creve Grandidier, trabalha lentamente, sem desanimar diante das difficuldades, nem com a duração da obra que começára. “Eu vi na Paz, accrescenta elle, um operario boliviano, que, trabalhando todos os dias, não tinha gasto menos de um anno na esculptura apenas de um capitel para a cathedral... Tal é o character desse povo. Demais, sabe-se que o governo dos Incas era já baseado sobre o trabalho constante e forçado da classe baixa. Os impostos que cada cidadão tributado devia ao Estado, pagavam-se em prestações de objectos em ser: cada indio devia cultivar os campos pertencentes quer á divindade protectora, quer ao monarcha” (55). E’ assim que se explica a incrível perseverança dos bolivianos que fazem a navegação dos rios e particularmente a penosa travessia das cachoeiras do Madeira, e a não menos penosa travessia dos Andes, que elles passam tomando sobriamente a *chicha* e mastigando a *cóca*.

Certamente o trabalho forçado, ou o regimen servil dos indios sujeitos nos commandantes, ao arbitrio, ás sevicias e expoliações dos brancos é um systema deploravel; si elle mantêm certa ordem exterior e certa symetria despotica, impede a formação das pequenas fortunas, o crescimento do bem-estar geral, a criação de capitaes, o desenvolvimento da civilização, e eternisa o embrutecimento das massas, a

---

(55) *Voyage dans l'Amérique du Sud*; 1801.

maior das tristezas sociaes e o maior dos perigos politicos. Mas, entretanto, é licito suppor que um regimen sustentado por tantos seculos habituaría o servo ao serviço de cada dia, crearia o habito do trabalho, assim como que o commercio e as industrias encontrarão grande auxilio nessa gente acostumada ás mais rudes occupaões.

A historia secular do regimen do trabalho no que foi o imperio dos Incas, explica a constituição economica dos territorios centraes do Perú e Bolivia. Ahi, com effeito, a população indigena não ha de desaparecer; ella adapta-se á civilisação, produz e consome, importa e exporta. São esses povos tributarios do commercio do mundo. Mas uma cousa lhes fallece: um caminho curto e barato para os grandes mercados do globo. Esse caminho é o valle do Amazonas.

## I

Republica do Perú. — População; commercio; rendas. — Preferencia das communicações fluviaes para uma grande parte desse paiz. — Caminhos da cordilheira para o valle do Amazonas; departamentos a que interessa a navegação fluvial. — Departamento de Moyobamba; provincia de Loreto; população; producções; principaes povoações; officinas de Iquitos. — Commercio peruano pelo Amazonas, quintu-

plicado em dez annos; importação e exportação; industria dos chapéos de palha. — Os indios, animaes de carga; necessidade de caminhos.

O Perú não contém muito mais de 2 milhões de habitantes, a quarta ou quinta parte da população do Brazil. A sua exportação foi em 1859 de 16.715,672 pesos, além de 6 milhões representados pelo ouro e prata exportados. A importação foi de 15.819,222 pesos(56). Eis ahí um commercio talvez de 38 milhões de pesos, somma que proporcionalmente não é inferior ao do Brazil inteiro (270 mil contos). O commercio exterior do Perú cresce e crescerá. Apesar das suas guerras civis, a república prospéra. Uma população viva e intelligente não é ali embaraçada nem pela centralisação, nem pela rotina. Suas alfandegas (Iquique, Arica, Islay, Calláo, Huanchaco, San José e Payta) são regidas por um código singelo e liberal, onde abundam os favores á marinha estrangeira, que facilita o transporte costeiro e permite ao commercio preciosas franquezas (57). Sua tarifa, que isenta de direitos muitos objectos, não os grava com mais de 25 por

---

(56) *Geografia del Perú*, por M. Paz Soldan (Paris, 1862), publicada á custa do governo peruano por F. Soldan: pag. 42 e segs.

(57) *Reglamento de commercio* de 16 de dezembro de 1864, expedido pelo ex-presidente geral Pezet: vide cap. 1, arts. 11, 12, 15, 20, 24, etc.

cento, sendo tão modica a base das taxas que na realidade esses direitos ficam muito aquém. E' assim que, segundo o citado Paz Soldan, até artigos de luxo e phantasia não pagam mais de 20 % (58).

A razão principal de tão modicas tarifas é talvez a circumstancia de ser o guano o ramo fecundo da receita, para a qual pouco contribuem as alfandegas. E' assim que, na receita total de 1859, na importancia de 20.016,401 pesos, figura o producto do guano (monopolio do Estado) com a somma enorme de 14.711,526 pesos, enquanto que as alfandegas só renderam 3.391,942. No projecto de orçamento para 1862, que Paz Soldan transcreve, e onde se arbitra a despeza de 20.000,000 de pesos e a receita em 19.300,000, ainda o guano figura com 14.850,000, e as alfandegas com 3.400,000 sómente. Essa feliz situação do thesouro peruano, que o libertou das grandes dividas, e permittiu ao governo entrar no caminho funesto dos armamentos navaes construindo em Inglaterra navios dispendiosos como a fragata couraçada *Independencia*, será nas épocas de paz, quando cessarem as vertigens das luctas intestinas, uma condição lisongeira e um estímulo poderoso para os vastos melhoramentos materiaes e os trabalhos de viação, de que dependem a prosperidade e a ordem publicas, e cujo adiamento os

---

(58) Na secção 4.<sup>a</sup> dessa tarifa (*Aranzol de la republica del Perú, 1857*), os direitos sobre artigos de seda são taxados, com raras excepções, em 20%.

peruanos exprobram com justiça aos politicos do seu paiz, absorvidos nas disputações pessoaes, na intolerancia das paixões e nas luctas anti-patrioticas.

A prosperidade do Perú está, com effeito, ligada a taes melhoramentos, e sobretudo á facilidade de communicações entre as povoações da encosta oriental dos Andes e o curso dos affluentes do Amazonas. Um navio a vela carece de 70 a 100 dias para fazer uma viagem directa dos portos do Perú aos da Europa, pelo cabo de Horn. A viagem pelo isthmo de Panamá, interrompida pelas baldeações, não exige menos de 30. A esse numero de dias, no primeiro e no segundo caso, cumpre ajuntar o tempo necessario para ir dos portos do Pacifico ás cidades da cordilheira e especialmente ás povoações das vertentes orientaes, a saber, um a dous mezes mais. Entretanto, a viagem directa de um ponto do curso superior de um dos affluentes do Amazonas (o Ucayali, por exemplo) aos mesmos portos da Europa pelo Pará não exigirá mais de um mez. Segundo resulta de explorações recentes no alto Ucayali, um vapor da força do *Morona* poderia vir do porto de Mayro (sobre um confluente daquelle grande tributario), na base dos Andes, á cidade do Pará em uma dezena de dias, gastando até á Europa cerca de 30. Ora, o Mayro fica proximo de grandes povoações da cordilheira, do Cerro de Pasco, por exemplo; e d'ahi a Lima, com bons cami-

nhos, não são precisos mais de 10 dias, pois o Mayro dista cerca de 100 legoas de Lima. O resultado dessas explorações pareceu tão importante que um dos jornaes de Lima, de outubro de 1864, pôde dizer o seguinte:

“O vapor *Morona* fez uma viagem de Iquitos ao Pará em quatro dias e 22 horas. A distancia entre esses dous pontos é de 720 legoas, ou de 2.160 milhas, de modo que o *Morona* venceu, descendo, 18 milhas por hora. — Do Mayro a Iquitos ha 180 legoas, e o *Morona* bem pôde fazer esta viagem em dous dias, rio abaixo, de modo que toda a distancia de Mayro ao Pará ficará reduzida a sete dias de viagem, para cerca de 900 leguas. — Melhorados os caminhos actuaes de Mayro ao Cerro de Pasco, e deste logar a Lima, facilmente se poderá vencer a distancia de Mayro a Lima em outros sete dias. E, portanto, serão precisos 14 dias para uma viagem de Lima (littoral do Pacifico) ao Pará (littoral do Atlantico). Calculando doze dias mais para a travessia do Pará a Inglaterra (em paquetes a vapor, cujas viagens sejam concertadas com as dos vapores do Perú), teremos que a viagem de Lima a Inglaterra, atravez de todo o continente sul-americano, pelos Andes, o Amazonas e o Atlantico, poderá effectuar-se em 26 dias. — Si fosse licito esperar o estabelecimento de um caminho de ferro que, partindo das costas do Pacifico (Calláo), chegasse a Mayro, principio da navegação fluvial trans-

andina, neste caso a viagem reduzir-se-ia mais, supprimindo-se seis dias. Então Lima achar-se-ia a 20 dias de distancia da Inglaterra ou da Europa occidental”.

A communicação da parte oriental do Perú, onde correm os numerosos afluentes do Amazonas, com a cidade do Pará é um facto, e irá augmentando de anno para anno. Com effeito, o maior e mais povoado departamento do Perú é Cuzco, e este tem a sua capital a 189 leguas de Lima, sendo a viagem através da cordilheira (por Ayacucho e Huancavelica) das mais penosas: entretanto que a mesma cidade de Cuzco fica nas vizinhanças de pontos navegaveis dos confluentes do Ucayali. Verdade é que ha outro tracto mais facil para Cuzco, si demandar-se por Arequipa, em vez do grande mercado de Calláo e Lima, o porto de Islay; mas é este um mercado menor, e além disso de Cuzco a Arequipa ha 95 legoas, segundo o viajante Gibbon.

A lei suprema do frete, portanto, desviará dos mercados do Pacifico os consumidores e productores da cordilheira, ou ao menos os da sua encosta que olha para o Brazil e o Amazonas. Resta para apressar isso que o vapor circule pelos grandes tributarios peruanos da margem meridional, e que melhores caminhos offereçam as commodidades indispensaveis.

As linhas de communicação da cordilheira para o valle do Amazonas peruano (Marañon) reduzem-

se a tres caminhos principaes: o do norte, o do centro, e o do sul.

Caminho do norte. — Os seus pontos mais notaveis são: Chachapoyas (sobre a cordilheira), Moyobamba (idem), e Yurimaguas (porto do Hualлага). Da primeira á segunda cidade (que é capital do departamento de Loreto) ha sómente 40 legoas. Segundo a memoria de Raimondi, annexa á *Geographia* de Paz Soldan (pag. 620), era esse caminho pessimo em grande parte. Ha logares em que um animal não póde passar facilmente. O viajante carece aprear. Só os indios desde a infancia se habituam a essas fragosidades da cordilheira. Mas cumpre notar que de Chachapoyas ao porto alfandegado de San-José no Pacifico, que é o que lhe fica mais proximo, ha cerca de 100 legoas sempre pela cordilheira, e essas são demasiadamente asperas. Comprehende-se, pois, a razão por que a Chachapoyas, a Cajamarca e ás povoações vizinhas muito importa ligarem-se aos portos do Amazonas de preferencia ao Pacifico.

Caminho do centro. — E' o que vai da cidade de Huánaco (sobre a cordilheira) a Tingo-Maria, porto do Huallaga, acima de Yurimaguas, onde termina a navegação por canoas. E' melhor que o de Chachapoyas a Moyobamba, e de igual extensão (40 legoas). Tem o caminho central menos des-

povoado que esse do norte; encontram-se muitos *tambos* ou antes ranchos deshabitados que servem de refugio aos viajantes, e que são mais raros nos outros; só as 10 legoas que precedem a Tingo-Maria através de florestas, são despovoadas. Como de Tingo-Maria ao porto de Yurimaguas, até onde sobem os vapores, ha 120 legoas só transitaveis por canôas, parece que não será esse caminho o mais favoravel ao commercio, que preferirá encurtar a viagem descendo pelo Ucayali, o qual admittre vapores em uma extensão muito maior que o outro affluente, seu paralelo.

Caminho do sul. — E' o que da grande cidade de Cuzco desce, pelas gargantas da cordilheira coberta de neve, á margem do rio Sant'Anna (ou Urubamba), que é um braço do Ucayali, em um ponto chamado Echarate, porto de embarque do mesmo Sant'Anna. A distancia de Cuzco á Echarate é 40 legoas. Abaixo desse porto do Sant'Anna, cerca de 30 a 40 legoas, fica o Mayniqui, até onde é possivel subirem os vapores. Assim a linha do navegação a vapor do Ucayali pôde ficar a 70 ou 80 legoas de Cuzco, das quaes 30 ou 40 são transitaveis por canôas. Esse caminho não é bom, mas admittre passagem a animaes em todo elle; é bastante povoado; encontram-se por ahi muitas plantações de cóca, cacáo, café, etc. Offerece, porém, o inconveniente sério da neve e frio em certos pontos da

cordilheira; mas, melhoradas as estradas, a travessia será rápida.

Ha diversos caminhos secundarios, mais ou menos praticaveis. O mais notavel é o que de Cuzco se dirige ao valle do Paucartambo, e dahi por uma senda ao valle do famoso rio Madre de Dios, cujo curso é desconhecido, mas que leva suas agoas ao Amazonas ou a um dos seus maiores tributarios.

Estes esclarecimentos, extrahidos do livro de Soldan e da memoria de Raimondi, servem para avaliar-se quanto util seja a navegação fluvial a uma parte consideravel da republica vizinha, de preferencia ás communicações terrestres para o litoral do Pacifico.

Sendo preciso estimar a grande somma de valores com que o Perú poderá contribuir bem cedo para o commercio do Amazonas, mencionarei os districtos ou territorios situados nas direcções indicadas e o algarismo da respectiva população.

Os districtos do Perú, sobre ou aquem dos Andes, que podem communicar-se com a provincia fluvial de Loreto, são os mencionados pelo mesmo Raimondi nas seguintes linhas:

“No departamento de Cajamarca, a provincia de Jaen, situada justamente sobre o Marañon, onde a unica difficuldade que o grande rio offerece á navegação é o Pongo de Manseriche, pelo qual sem

embargo passou La Condamine em 1743, e em 1850 a expedição dirigida pelo bispo de Chachapoyas, e por onde passam continuamente os índios.

“Para o departamento do Amazonas haverá facil communição com a estrada que a *Sociedade dos Patriotas* projectou para abrir caminho até o Marañon.

“No da Libertad, diz Raimondi que a provincia de Pataz estava abrindo uma porta para o Huallaga, fazendo um caminho desde a povoação de Tayabamba.

“No de Ancachs, a provincia de Huari tem a sua entrada para o Huallaga pelo caminho das montanhas do Monzon.

“O departamento de Junin communica-se com o Huallaga pelo caminho de Huacrachuco, pelo das montanhas de Monzon e pelo de Huánaco. Além disso, pôde communicar com o Ucayali por meio do caminho que se está actualmente abrindo de Huánaco ás montanhas de Puzuzo e porto do Mayro. Seria de grande utilidade continuar tambem o caminho que se começára do Cerro de Pasco ao dito porto de Mayro, sendo este o mais curto entre Lima e o Amazonas. Tambem Jauja e Huancayo pôdem communicar-se muito depressa com o Ucayali abrindo-se de novo o antigo caminho para Pangoa e o rio Tambo.

“O departamento de Huancavelica abrixa passagem para o rio Tambo por meio de um caminho que se começou na provincia de Tayacaja.

“O departamento de Ayacucho tem sua entrada para a provincia litoral de Loreto pelas montanhas de Huanta.

“O de Cuzco pôde communicar-se por meio do rio de Santa-Anna ou Urubamba, porém carece abrir uma estrada de 17 legoas para evitarem-se os máos passos deste rio.

“Emfim, o departamento do Puno, posto que menos conhecido, tem tambem rios navegaveis, que vão parar no Amazonas.

“Assim, não ha departamento desse lado dos Andes que não tenha sua porta de sahida para o Amazonas”.

Resta, accrescenta Rainondi, que se construam ou se melhorem essas vias interiores de communição, como aliás já se começou a fazer. (Mem. cit. pags. 712 e 713).

O Perú está dividido em 14 departamentos, subdivididos em provincias e estas em districtos, além de duas provincias littoraes situadas no Pacifico. A nove desses departamentos interessa a navegação do Amazonas. Ellos, com o algarismo da população que lhes attribue Paz Soldan no seu livro já citado:

Amazonas .....	28,000	habitantes
Huancavelica .....	76,000	"
Ayacucho .....	130,000	"
Cuzco .....	800,000	"
Cajamarca .....	120,000	"
Libertad .....	80,000	"
Ancachs .....	190,000	"
Junin .....	210,000	"
Puno .....	246,000	"
<hr/>		
Total .....	1.880,000	"

Ora, como o total da população do Perú era avaliado em 2.355,000, resulta que só uma pequena parte della não é interessada no desenvolvimento das *communicações pelo grande rio e seus tributarios*. Disto convencer-se-á quem examinar com *atenção* a carta da republica, que acompanha o livro de Soldan.

Não está comprehendido naquelle algarismo o territorio banhado pelo Amazonas, designado até ha pouco pelo nome de provincia litoral de Loreto, que é o que effectivamente entretém, desde longa data, relações habituaes de commercio com os nossos portos fluviaes. Darei, por isso, informações particulares a respeito delle.

Tambem conhecido pelo nome de provincia de Maynas, com que é designado nas cartas antigas,

esse territorio é tão vasto como a nossa provincia do Amazonas, tão despovoado e tão pouco explorado. Segundo Raimondi, que o percorreu e escreveu em 1861 depois de estabelecida a navegação a vapor, elle tem alguns habitantes mais que a mesma nossa provincia, isto é, cerca de 90,000, comprehendidos os indios *infieis* (não reduzidos ou selvagens) das margens do Yavari, Napo e Pastaza, e cujo numero se arbitra em 40,000. A população regular, porém, não vai muito além de 50,000 almas, como se vê do quadro junto, cópia de uma informação prestada pelo secretario da prefeitura ao Sr. consul do Brazil.

DISTRICTOS.	HOMENS.		MULHERES.	TOTALS.
	<i>Maiores.</i>	<i>Menores.</i>		
Mayobamba (capital) . . . . .	1,974	2,520	4,112	8,606
Rioja . . . . .	474	607	1,003	2,084
Soritor . . . . .	248	325	536	1,109
Hahana . . . . .	283	324	623	1,080
Calzada . . . . .	171	370	458	699
Imias . . . . .	1,469	2,226	3,588	7,283
Saposa . . . . .	696	1,116	1,779	3,590
Tarayuto . . . . .	1,652	2,406	4,725	9,483
Pachiza . . . . .	742	806	1,455	3,003
Tingo-Marín . . . . .	44	41	67	152
Yurimaguas (extremo da linha peruana de navegação a vapor) . . . . .	652	795	1,403	2,688
Alto-Amazonas . . . . .	1,209	1,015	2,608	5,133
Catrina . . . . .	68	85	120	274
Sarayacu . . . . .	251	266	511	1,028
Nauta . . . . .	620	714	1,269	2,603
Iquitos . . . . .	145	177	326	648
Pebas . . . . .	306	299	646	1,151
Loreto . . . . .	213	229	452	688
Total . . . . .	11,392	15,016	25,461	51,594

Todo esse territorio era, sob o titulo de provincia litoral de Loreto, administrado pelo prefeito de Moyobamba. O actual governo do Perú reconheceu os inconvenientes dessa centralisação administrativa, que nenhum movimento podia imprimir ás povoações fluviaes tão afastadas de Moyobamba. Um decreto de 7 de fevereiro de 1866 acaba de elevar esse vasto territorio á dignidade de departamento, subdividindo-o em quatro provincias com as seguintes denominações:

Provincia de Moyobamba, capital a cidade do mesmo nome, composta dos districtos de Moyobamba, Calzada, Habana, Soritor e Rioja;

Provincia do Huallaga, capital a cidade de Tarapoto, comprehendendo os districtos de Tarapoto, Catalina, Sarayácu, Lamas, Saposoa, Juanjui e Pachiza;

Provincia do Alto-Amazonas, capital Balsapuerto, formada dos districtos de Balsapuerto, Yurimaguas, Santa Cruz, Laguna, Cahauapanas, Jevéros e Andoas;

Provincia do Baixo-Amazonas, capital Iquitos, comprehendendo os districtos de Iquitos, Nauta, Parinari, Pevas e Loreto.

O districto de Tingo-Maria, com os povoados que comprehendia, foi aggregado á provincia de Huanaco, no departamento de Junin.

Cada provincia é administrada por um sub-prefeito. A do Baixo-Amazonas, além dessa autoridade, tem em Iquitos um commandante naval.

A fertilidade prodigiosa desse departamento, o qual reúne ás condições geraes que constituem a grandeza do valle Amazonas a circumstancia de possuir maiores extensões de *terras firmes* ou terrenos seccos e elevados, tem sido bem apreciada por diversos viajantes. O facto da recente colheita de optimo algodão ahí plantado confirmou a sua fama. Os seus productos principaes são: a salsaparrilha, a baunilha, a tartaruga e o oleo, o peixe salgado, madeiras innumeradas.

Nas minas proximas das margens do Huallaga, e mesmo nas suas margens, extrahese optimo sal. A industria da pesca e da venda do peixe salgado torna estas salinas de immediato proveito. Entretanto, os vapores do Pará, que até levam ao Alto-Amazonas farinha e cereaes, ainda transportam tambem o sal! As salinas de Pilluana e Callanayacú, situadas na margem direita do Huallaga, são tão abundantes, diz Raimondi, que por si sós poderiam abastecer de sal a toda a America (59). Ficam ellas sobre a margem, algumas legoas acima do porto de Chasuta. Nessas minas do Huallaga se vão prover os indios das margens deste, do Ucáyali,

---

(59) Memoria annexa á *Geographia* de Paz Soldan; pag. 674.

e até os do Solimões. São de pouca despesa de custeio, pelo facil transporte fluvial.

Cultivados são os seguintes productos:

Platanos (bananas) de muitas variedades, alimento commum e pão daquellas populações.

Yuca (ou mandioca) e suas especies, egualmente commum.

Canna, que dá cada seis mezes.

Arroz, milho e até o trigo.

Coca, de uso commum.

Algodão. Este cresce nas immediações de todas as casas; e delle fabricam o tecido, que servia de moeda de troca no interior.

Café, magnifico.

Cacão, não só cultivado, como expontaneo.

Bombanassa (bombonaje), não só cultivada, como expontanea, que dá a palha empregada no fabrico dos chapéos.

Não passarei adiante sem dar alguma noticia dos maiores centros de população, segundo Raimondi.

Moyobamba, capital. Industria: chapéos de palha de bombanassa. Custam lá de 1 a 2 pesos fortes, os ordinarios. Chegam pelo duplo do preço ao Pará.

Tarapoto. Augmenta com a navegação do Amazonas. Fabrica tecidos de algodão. No dis-

tricto cultivam-se o algodão, café, tabaco, cacáo, canna de assucar, etc. E' a passagem do commercio do Brazil pelo Amazonas e Huallaga a Moyobamba.

Yurimaguas, sobre a Huallaga: ponto extremo da actual navegação a vapor durante a enchente.

Laguna, os seus habitantes são indios quasi todos: fica a 4 ou 5 leguas da embocadura do Huallaga; ahi param os vapores na vazante.

Jevéros, com excellentes indios, dedicados ao trabalho. Moyobamba fica a 30 leguas de Jevéros. Jevéros vai ao Huallaga pelo Aipena, affluente de facil navegação; no Aipena, atravessado um isthmo, encontram-se furos ou canaes que vão ao Marañon, encurtando o caminho.

Balsapuerto, fica a meio caminho entre Jevéros e Moyobamba.

Nauta, á margem esquerda do Marañon, quasi defronte da embocadura do Ucayali, antigo centro commercial. Ahi havia mais objectos de importação e mais variedade de comestiveis do que na propria capital, Moyobamba.

Loreto, a primeira povoação que se encontra acima de Tabatinga, apenas possui algumas casas e pouco mais de 80 a 100 pessoas dentro do povoado.

Iquitos, porém, é hoje o logar mais próspero do departamento. Algumas casas altas e pintadas, com portas e janeiras de madeira preparadas nas officinas que ali se montaram, e cobertas de telha,

dão-lhe boa apparencia. Ha casas ladrilhadas, e outras assoalhadas. Tinha 654 habitantes em 1864, inclusive a gente dos navios do porto em numero de 200. Havja ahi recentemente 39 operarios mechanicos, em geral inglezes, sendo 10 peruanos, engajados pelo governo para o serviço das officinas (factorias), as quaes não constituem propriamente um arsenal, nem um estaleiro. Dessas officinas uma é a olaria, que se diz poder preparar 30,000 tijolos por dia: tem 10 operarios e um machinismo que ia funcionar, movido a vapor, em novembro passado. Sem o auxilio do vapor, já se tinham feito ali tijolos e telhas, vendidos aos particulares de Iquitos e de Nauta. Cumpre notar que em toda a nossa provincia do Amazonas só ha olarias em Teffé (insignificante) e em Manãos, para a qual acaba de chegar o machinismo a vapor; a falta de tijolos e telhas é sensivel; em Tonantins, perto da fronteira, a 1,400 milhas do Pará, eu vi desembarcarem potes de barro para manteiga de tartaruga remettidos desta capital, donde chegam com um frete consideravel. Um milheiro de telhas do Pará vende-se em Manãos por 80 a 100\$000. A officina de Iquitos pôde vende-lo por 24\$000; e o transporte, rio abaixo, é insignificante. Além da olaria, ha em Iquitos uma serraria, que funciona desde dezembro de 1864, tambem movida a vapor, e dirigida por 4 operarios. Estavam em novembro ultimo montando a serra para prepa-

rar grandes peças destinadas aos trabalhos de construção naval. Note-se que a provincia do Amazonas não tem nenhuma serraria; a Companhia de Navegação acabou com a que pretendeu fazer funcionar em Serpa. Ha mais em Iquitos uma fundição de ferro com um martinete tocado a vapor, que se ia montar, quatro forjas e uma fundição de cobre. A mesma machina de vapor, que move as outras officinas, serve a esta. Finalmente, Iquitos possuirá em breve o seu dique fluctuante de ferro, com capacidade para tomar vapores como o *Morona* e *Pastaza*, os quaes tem 180 pés de comprimento sobre 25 de largura: a base sobre que descança o dique já estava prompta, e o trabalho adiantado. Tudo isso se fez em pouco mais de dous annos, e revela perseverança digna de elogio.

Com taes recursos, preparados em um ponto conveniente como é Iquitos, deve a provincia de Loreto desenvolver-se bem depressa. Felizmente para a paz da America e para o progresso do Amazonas, é lisongeiro vêr que o governo do Perú procura crear ali os recursos da civilisação e promover o progresso material, em vez de despender dinheiro com fortes, artilharia, canhoneiras de guerra e regimentos militares. Não ha ali, com effeito, fortificações algumas, e de artilharia só existem 2 peças de calibre 12 de cada um dos dous vapores *Morona* e *Pastaza*, as quaes não estão a bordo. Ha algum armamento de infantaria para um corpo de marinha

que ali se pretendeu organizar com 300 homens, mas não se executou o projecto. De foça regular tem Iquitos apenas 20 homens do batalhão de marinha, e o serviço militar é feito pelas guardas civis designadas pelo commandante de cada povoação. Attenda-se, pois, que a olaria, a serraria, a fundição e o dique de Iquitos são estabelecimentos de um character mais civil que militar, são officinas que o Estado dirige na ausencia dos capitães particulares que ainda não existem, são recursos indispensaveis para o desinvolvimento material daquellas regiões. Não se trata, pois, de um *arsenal* nem de uma *fortaleza* no territorio limitrophe, como têm adrede espalhado novelleiros levianos, os interessados na interrupção das relações pacificas entre os dous paizes, os adeptos da escola fatal do exclusivismo, esses funestos espiritos cheios do ciume e odio portuguezes para com o vizinho e o estrangeiro em geral, esses beatificos sebastianistas que óram pela volta do bom regimen das velhas idéas, simulando dirigir adorações aos principios liberaes das sociedades modernas. Não ha em Iquitos arsenal nem fortaleza. Fiquemos bem certos disto. O governo do Perú não está ali preparando uma Humaytá ou uma Assumpção. Não se confundam paizes e cousas tão differentes. E, si o Perú não tem até agora revelado a intenção aggressiva que lhe emprestam, o que aliás seria justificavel si teimássemos em conservar fechado o Amazonas, ou si repetíssemos as

scenas de 1862 repellindo os vapores do nosso vizinho, como ha de elle mover-nos guerra, como ha de apparellhar-se para hostilizar-nos quando acabamos de dar ao seu commercio de transito plena liberdade pelo decreto de 1863, e quando nos comprometemos a franquear a todos os povos a navegação fluvial?

Para concluir estas informações sobre a republica limitrophe, darei alguns esclarecimentos acerca do seu actual commercio pelo Amazonas.

Segundo as estatisticas da alfandega do Pará, o commercio do Perú ou para o Perú subiu, no exercicio de 1864-65, á somma total de 970:965\$000.

Esse total é distribuido pelas seguintes verbas, que correspondem cada uma a um ramo especial do commercio:

Exportação do Perú para o porto do

Pará ..... 562:554\$000

Importação do Perú pelo Pará ... 408:412\$000

Segundo eguaes estatisticas relativas ao semestre de julho a dezembro de 1865, e informações prestadas pelo mesmo Sr. consul do Brazil em Loreto, o exercicio de 1865-66 elevou-se acima daquelle, tendo subido o commercio total a 1.111:706\$000; a saber:

Exportação .....	493:724\$000
Importação .....	617:982\$000

Ora em 1855, por exemplo, não obstante já haver a linha brasileira de paquetes, o total da importação e exportação não excedeu de 180:000\$000. Dez annos depois elevou-se a 1.000:000\$000. Quintuplicar dentro de tão estreito periodo é um resultado certamente lisongeiro.

Cumpre deter-nos um momento sobre cada uma das duas verbas do commercio, começando pela exportação.

A maior exportação conhecida do Perú foi a do exercicio de 1864-65.

Eis aqui a sua marcha ascendente:

<i>Annos</i>	<i>Valores</i>
1857 .....	490:541\$100
1858 .....	493:550\$000
1859 .....	474:111\$125
1860 .....	318:579\$000
1861 .....	311:485\$720
1862 .....	367:476\$000
1863 .....	505:925\$843
1864 — 65 .....	549:498\$540

O seguinte quadro contém a lista dos productos, suas quantidades e valores:

## EXPORTAÇÃO EM 1864-65

<i>Productos.</i>	QUANTIDADE E VALORES TOTAES.	
Algodão em lã (libras) . . . . .	9,048	4:090\$300
Arroz em casca (al picutes) . . . . .	8	28\$500
Aves domesticas . . . . .	54	16\$600
Breu em pães (libras) . . . . .	246	10\$000
Chapéus de palha . . . . .	120,112	629:266\$059
Carne de salmoga (libras) . . . . .	335	53\$963
Farinha de mandioca (alqueires) . . . . .	54	216\$000
Fio de borra (libras) . . . . .	1,512	667\$000
Fructas . . . . .	2,000	8\$200
Gado vaccum (numero) . . . . .	4	100\$000
Gomma elastica (libras) . . . . .	3,156	1:601\$400
Peixe secco (idem) . . . . .	82,606	6:260\$470
Redes de fio de tuam . . . . .	812	92\$5900
Redes de pescar . . . . .	4	70\$000
Salsa (libras) . . . . .	4,320	1:691\$459
Taboas . . . . .	6	10\$800
Tabaco em rolos . . . . .	2,403	1:180\$475
Tartarugas vivas . . . . .	39	35\$100
Diverso . . . . .		1:150\$300
<b>Summ . . . . .</b>		<b>619:553\$143</b>

Os chapéus de bombanassa absorvem a quasi totalidade da exportação, deixando sómente . . . . . 20:000\$000 para os demais artigos. São 120,112 chapéus, algarismo superior ao dos melhores annos. O preço de cada chapéu, que varia entre 6\$000 e 7\$000, desceu em 1864 ao termo medio de 4\$425: si elle se houvesse mantido, o valor exportado seria mais consideravel. A abundancia do producto fê-lo descer no mercado; entretanto a producção é constante, constitue uma industria popular e antiga de Moyobamba e outros districtos.

Encontra-se no relatório de 1865 (do Sr. presidente do Alto-Amazonas, Adolpho de Barros), uma noticia por onde se vê que a exportação dos chapéus de palha do Perú, no periodo decenal de 1855 a 1864, subiu ao algarismo de 593,478, representando um valor de 3.687:887\$000. E' essa, pois, uma industria séria, e muito recommenda a arte e a aptidão das populações de Moyobamba e do literal, que nella se occupam. Eis a noticia:

ANNOS.	QUANTIDADES.	VALORES.	PREÇO MEDIO DE CADA CHAPÉO.
1855	20,250	121.500\$000	6\$000
1856	33,450	320.890\$000	•
1857	80,716	484.200\$000	•
1858	66,870	464.500\$000	7\$800
1859	66,088	452.616\$000	•
<b>1.º quinquennio.</b>	<b>296,904</b>	<b>1.853.882\$000</b>	<b>6\$100</b>
1860	39,781	278.467\$000	7\$000
1861	52,793	229.531\$000	•
1862	47,111	329.777\$000	•
1863	76,774	467.416\$000	•
1864	129,112	523.267\$000	4\$406
<b>2.º quinquennio.</b>	<b>306,571</b>	<b>1.834.480\$960</b>	<b>6\$401</b>

No exercicio de 1865-66 o numero de chapéus exportados desceu a 106,221, no valor de ..... 424:884\$000.

Passo á importação.

A importação do Perú pelo Amazonas, no dito exercicio de 1865-66, decompõe-se nestas verbas principaes:

Mercadorias que pagaram direitos de consumo no Pará .....	154:670\$000
Mercadorias estrangeiras que pagaram direitos de reexportação do Pará para o Perú .....	169:670\$000
Mercadorias estrangeiras que entraram no entreposto do Pará, e d'ali foram exportadas por transito, livres de direitos, segundo o decreto de 1863 .....	197:469\$000

A estas sommas ha que ajuntar as seguintes:

Generos do Brazil .....	28:708\$000
Moedas de ouro e prata .....	76:386\$000

Entre differentes artigos importados no departamento limitrophe, os principaes são os seguintes:

Manufacturas de algodão .....	225:518\$000
"    "    lã .....	17:127\$000
"    "    seda .....	7:133\$000
"    "    linho .....	4:133\$000
"    "    mixtas .....	1:314\$000
Roupa feita .....	14:000\$000
Ferragens (principalmente norte-americanas, facas, ferçados, machados) .....	31:052\$000

Vinhos .....	13:784\$000
Cerveja .....	14:000\$000
Bebidas espirituosas .....	11:517\$000
Conservas alimentares .....	10:000\$000
Carnes salgadas em barricas .....	10:000\$000
Calçados .....	7:000\$000
Stearinas .....	5:000\$000
Cêra em velas .....	5:000\$000
Kerosene .....	5:000\$000
Papel .....	5:000\$000
Bolacha commum, doces, etc. ....	5:000\$000
Obras de cobre .....	4:000\$000

As manufacturas de algodão occupam o primeiro lugar entre os generos de consumo do departamento limitrophe. Segundo o Sr. Wilkens de Matos, a quantidade desses tecidos importados no ultimo exercicio foi 826,064 jardas, das quaes são: chitas, 504,718; algodão fino, 86,940; madapolões, 77,044; riscados, 50,525; algodão grosso liso,.... 43,795.

Dizem que de Santarém e de outros portos brasileiros são expedidos para o Perú os objectos superiores ao consumo desses portos, sendo na maior parte mercadorias estrangeiras importadas no Pará, onde pagaram os direitos de alfandega. E' natural que este commercio entre os portos do Amazonas, brasileiros e peruanos, se desenvolva de par com o commercio directo de todos elles pelo Pará. Isto

estabelecerá no grande valle um systema particular de intimas relações commerciaes.

Para convencer-nos de que o caminho natural de grande parte do Perú é pelo Amazonas, bastia reflectir que as mercadorias enviadas do Pará não vão ser consumidas sómente em Loreto, Nauta, Iquitos e outros portos fluviaes, mas que são remettidas para as montanhas, para Moyobamba e outros pontos, transitando pelos mesmos portos. Ora essas mercadorias vêm da Europa em pequenos volumes de tres e quatro arrobas, expressamente arranjados para esse fim. Ao sahirem do ultimo porto de navegação, de Balsapuerto por exemplo, começam a ser carregados, não em carroças, nem em bestas ao menos, mas nas costas dos indios por grandes extensões de pessimos caminhos. Os indios, desde a mais tenra idade, habituam-se a esse serviço de animaes de carga. Transportam um peso de 3 a 4 arrobas por um pequeno salario, 4 a 5 piastras, durante 10 e mais leguas. E' quasi incrível a dedicação desses homens; recorda os Incas, e a submissão despotica a que elles por seculos acostumaram o povo. O atrazo dessa região avalia-se considerando que a falta de braços é aggravada em parte pela distracção dos indios para serviços de bestas de carga! Ainda assim o commercio prospéra. Supponde que se construem pontes, que se lançam aterros, que se rasgam montanhas, que se facilita a passagem a animaes de carga (não se trata de estradas

de rodagem), e dissei-me si o commercio da parte oriental do Perú não se encaminha todo para o Amazonas.

Segundo Raimondi, o principal cuidado do governo do Perú deveria ser melhorar os tres principaes caminhos que descem dos departamentos da cordilheira para as margens do Huallaga e do Ucayali, assim como as vias interiores do departamento de Moyobamba que sobem dos portos fluviaes para as povoações das montanhas. Entre esses caminhos interiores ha um que merece attenção especial; é o de Moyobamba a Balsapuerto, pouco maior de 12 legoas, e entretanto tão ruim que parece ter mais de 20. É intransitavel por animaes; forçoso é transpô-lo a pé, e assim o fazem os viajantes e os miseros indios carregando volumes para a cordilheira. Balsapuerto é o porto de um confluente do Parana-puras, affluente do Huallaga. As canôas e barcos, não podendo transpôr o Huallaga acima do Pongo de Aguirre, entram pelo Parana-puras e vão descarregar em Balsapuerto, donde os indios transportam os volumes destinados a Moyobamba. Era horrivel esse caminho; dizia Raimondi em 1861 que por elle "no puede pasar un perro si no se le carga". Li, porém, no *Registro Oficial* de 30 de setembro de 1865, folha publicada em Moyobamba, que uma nova estrada para animaes está concluida, mas que o povo não quer abandonar a antiga senda por ser um pou-

co mais curta, pondo-se em luta com o prefeito, que pretendeu abolir o transporte pelos indios (60). Pois bem, não obstante todos esses embaraços, o commercio travou-se por ahí, existe, prospéra e cresce, quintuplicando em 10 annos. O que não seria si alcançasse algumas estradas!

O quadro destas notas não permite descer a muitos detalhes. Do que fica dito deduzirá o leitor uma consequencia manifesta, a saber: que, posto não seja insignificante o commercio actual dessas regiões, mal se póde conceber a velocidade que lhe imprimirão a livre navegação, a exploração de riquezas occultas, a industria e o capital estrangeiros applicados ao desenvolvimento dos seus prodigiosos recursos.

## II

**Bolivia. — Departamentos ribeirinhos; suas produções; commercio. — Distancias entre elles e os portos do Pacifico.**

Tanto como o Perú, a Bolivia contribuirá em breve para o rapido augmento do commercio do Amazonas.

---

(60) A actual administração do Perú parece empenhada em melhorar as condições do seu territorio fluvial. Um recente decreto organisou o serviço postal creando agencias do correio em diversos pontos.

“Metade pouco mais ou menos do seu territorio, observa Maury, está dentro do valle do Amazonas; uma quarta parte dentro do valle do Prata; e o resto que não é ermo ou montanha, acha-se no valle do lago Titicaca, onde tiveram origem os Incas e a civilisação do Perú”.

A Bolivia divide-se em tres regiões: a do sul, fria, improductiva, pouco povoada, pobre, e com as cidades em decadencia; a de Cochabamba a léste, onde o clima é temperado, o sólo mais productivo, e a raça hespanhola acha-se em todo o seu vigor; a de Chiquitos, ou paiz dos Mojos, ao norte, na bacia do Madeira, despovoada, mas de um grande futuro para a industria, o commercio, a agricultura e a navegação.

Esse immenso territorio é occupado apenas por 1.500,000 habitantes. Destes a metade pertence á raça indigena, sujeita ao trabalho forçado e pagando tributo ao governo, como no tempo dos Incas, regimen despotico, posto seja mais dôce que a escravidão, a qual aliás foi abolida na Bolivia em 1851 por uma lei da convenção nacional.

A importação e a exportação da Bolivia fazem-se actualmente pelos portos do Pacifico, e principalmente pelo de Arica, na republica do Perú. Diz-se que o movimento commercial da Bolivia ascende a 10.000:000\$, cuja maior parte passa pelo dito porto, e o resto por Cobija e Islay.

A despeito das cachoeiras do Madeira, o commercio da Bolivia pelo Amazonas, que ha quatro annos não existia ou era representado por um algarismo quasi nullo, sóbe constantemente. Em 1864 cerca de 70 *ubás* desceram pelo Madeira com mercadorias avaliadas em 120:000\$000. Esses . . . . . 120:000\$000 eram representados por generos agricolas e productos da criação, figurando entre elles assucar, cacáo, charutos, xarque, couros, graxa, gado em pé, etc.

Podem desde já commerciar pelo Amazonas tres departamentos bolivianos, aos quaes interessa de perto a navegação a vapor do Madeira e a estrada marginal que deve substituir a penosa travessia das cachoeiras desse grande tributario (61). São elles os seguintes:

Beni, capital Trinidad, sobre o Mamoré.

Santa-Cruz, capital, a cidade do mesmo nome.

Cochabamba, idem (62).

Sua população diz-se que é de 622,000 homens, sem contar as tribus errantes que percorrem o Beni principalmente. Ha ahi, segundo Gibbon, . . . . 30,000 indios, inteiramente domesticados e promptos para o trabalho.

---

(61) V. o § II do Cap. VI sobre a navegação do Madeira.

(62) Não possui informações acerca de todos os departamentos da Bolivia. No de Cochabamba, Gibbon em 1853 contava 231,188 creoulos ou descendentes europeus, e 43,747 indios. A sua capital, que é uma cidade notavel e bem edificada, segundo o mesmo viajante, continha 30,396 habitantes.

Segundo informações obtidas pelo presidente do Amazonas em 1865 (o Sr. Adolpho de Barros), esses departamentos produzem: — cacão (cêrca de 25,000 arrobas); — xarque; — couros; — arroz; — milho; — mandioca; — cereaes diversos; — as-sucar; — algodão: criam o gado de que possuem grandes rebanhos, fiam e tecem o algodão, e os seus tecidos são os que se consomem no paiz. O mesmo Sr. presidente foi induzido a crêr, á vista de taes informações, que os tres departamentos citados (que contêm o duplo de população das duas provincias brazileiras ribeirinhas) poderão exportar generos no valor de 3,000:000\$000, logo que ali appareça o vapor e se construa a estrada das cachoeiras. Calcula-se que a sua importação actual, por via do Pacifico, não é inferior a essa somma. Trata-se, pois, de um commercio de 6,000:000\$000 a addicionar aos actuaes 15,000:000\$000 de todo o valle. E o referido presidente pretendia que, a exemplo do que já se tem visto, alguns annos de tranquillidade e de commodo e livre transito por nossas aguas, farão dobrar a somma do commercio da Bolivia, tanta confiança inspiram a população daquellas paragens, a sua indole e habitos de trabalho.

Esses departamentos não estão debaixo do equador; estendem-se para os tropicos e ainda além, de sorte que gozam de um clima temperado.

Nessas regiões do Madeira a navegação fluvial é constante todo o anno, e o é tambem no seu braço

principal, o Mamoré, e nos maiores confluente deste. Canôas que carregam 50 a 200 arrobas os percorrem em todas as estações.

Segundo o Sr. major Coutinho, que fez em 1864 uma viagem de exploração ás cachoeiras do Madeira, a agricultura vai-se desinvolvendo nos mesmos departamentos, e é industria mais exercida ali que no Alto-Amazonas. O tabaco, que colhem os bolivianos, é reputado egual ao de Havana, o café ao do Rio e Ceará, e o assucar ao de Pernambuco. O Sr. Coutinho trouxera amostras desses generos que em Manáos foram qualificadas de boa qualidade. Acredita elle que o gado do departamento do Beni contribuirá para augmentar depressa a exportação da Bolivia. Ha nos campos do Mamoré muitas fazendas de criação, e o xarque boliviano poderá ser vendido por 6\$000 a arroba em Manáos, onde se sente carencia de carne de vacca.

Segundo Maury, só de quina, extrahida da parte do seu territorio comprehendido no seu illuvial de Amazonas, triplicaria a produção de opostas do Brasil, em 1861, a partir de 4 milhões de libras. E parece possível na zona de ocupação possível para Amazonas, e para não esquecer por identidades essas terras ás da que a Bolivia ha de receber da Missão de Amazonas para o Langinqua porto de grande fozes e terras da cordilheira, e para a foz que se cria, adiante com

a neve e com o frio, contornando abysmos, subindo até as nuvens para descer ao nivel do mar.

Isto quanto á exportação; pelo que respeita á importação dos mesmos territorios ribeirinhos, eis aqui alguns ligeiros esclarecimentos. Os generos remetidos dos portos do Pacifico chegam ás povoações centraes na Bolivia, á sua propria capital, por um preço fabuloso, por causa das distancias, dos caminhos e das baldeações. Além disso, a Bolivia só possui um insignificante porto maritimo, Cobija, surgidouro pouco frequentado; o seu commercio faz-se pelos portos do Perú, de que é dependente. A população dos departamentos do Beni e Santa-Cruz é forçada a vestir-se com tecidos grosseiros fabricados no paiz, segundo informa Gibbon. A louça e o ferro são ahí extremamente caros. O mesmo viajante diz que o transporte de uma tonelada de carga de Cobija a Chuquisaca (ou Sucre, capital da Republica) custava uma somma igual a 500\$000, ou mais de 7\$000 por cada arroba. Mas da Europa a Cobija, observa o Sr. Coutinho, o frete de uma tonelada é apenas cerca de 42\$000. "Em 1851, acrescenta este ultimo senhor, os generos importados em Chuquisaca avaliam-se em 11,000 contos. O frete representava nesse total a somma de 8,000 contos". Em Chuquisaca, observa o Sr. presidente Adolpho de Barros, quatro quintos do preço dos objectos representam o frete do transporte das mercadorias remetidas de Cobija ou Arica. Imagine-

se o preço por que não hão de ellas ser vendidas no Beni, departamento mais distante, aliás collocado na linha fluvial do Amazonas, no caminho da Europa pelo Pará, caminho muito mais curto e muito mais comodo. Donde se póde concluir com segurança que, si a viagem pelo Amazonas reduzisse o frete, não a uma quinta parte, como é possível, mas sómente á metade nos primeiros annos, pois que a mesma viagem será metade menor pelo menos, é certo que esse commercio consideravel se encaminhará todo para os nossos portos fluviaes. Donde se conclue tambem que, feitas as primeiras tentativas com exito feliz, esse commercio augmentará sempre em uma razão progressiva e de um modo espantoso. Elle produzirá para a Bolivia, como já o disse alguem, a revolução que no commercio do mundo operou a descoberta da passagem para as Indias pelo cabo da Boa-Esperança, ou a que ha de fazer, no seculo actual, a navegação directa pelo isthmo de Suez e Mar-Vermelho.

Eis aqui noticias das distancias:

De Cochabamba a Tacna, cidade do Perú, por onde se vai a Arica, porto preferido pelo commercio da Bolivia, ha cêrca de 14 dias de viagem, através da cordilheira. Pela distancia a que ficam dos portos marítimos, os habitantes de Cochabamba, como os nossos de Minas-Geraes e Goyaz, applicam-se a certas industrias manufactureiras; tecem o al-

godão, e até já houve quem ali fabricasse pianos (Gibbon, pags. 144 e 145).

Santa-Cruz fica além de Cochabamba, no rumo de léste; entre as duas cidades ha 107 legoas, que demandam 30 dias de viagem para mulas carregadas. De Santa-Cruz a Arica ha cerca de 40 dias; e a Cobija, por Cochabamba e Potosi, não ha menos de tres mezes, porque é uma distancia de 345 legoas. O regresso exige outro tanto. A viagem redonda, pois, consome seis mezes, e é duvidoso, acrescenta Gibbon, que por anno se possam fazer duas (pag. 160). Por isso é que esse departamento procura produzir tudo, ainda que de má qualidade, e caro, desde os objectos de ouro ou prata e os tecidos, até os generos alimenticios proprios de climas diferentes.

A necessidade de attrahir o commercio cis-andino para o Amazonas resulta de tudo isso. Veremos, na parte destas notas relativa aos affluentes do grande rio, as vantagens e as facilidades que se encontrarão no baixo e alto Madeira.

Cumprê que, pela nossa parte, nos apressemos em attrahir para os portos brasileiros esse valioso commercio dos territorios aquem dos Andes, quer na Bolivia, quer no Perú, quer em Venezuela, quer em Nova-Granada. Temos concurrentes nesse empenho, relativamente á Bolivia.

Já o Perú traçou, construiu e pretende construir uma série de pequenas estradas de ferro, que sobem

dos portos do litoral para as primeiras avançadas da cordilheira, como sejam a de Calláo a Lima e a de Arica a Tacna.

Já a propria Bolivia pensa em uma estrada de ferro que vá de Chuquisaca a Tacna encontrar as locomotivas de Arica, na navegação a vapor do Desaguadero e lago Titicaca e em um *tram-road* d'ahi para o Pacifico.

Já ella olha para os affluentes do Paraguay, o Bermejo e o Pilcomayo, e em Assumpção mandou propôr uma estrada pelo Gran-Chaco que devia ligar os dous Estados centraes.

Os bolivianos, porém, não encontrarão nessas direcções vantagens eguaes ás que offerece o Amazonas. Introduzido o vapor no Madeira, o que depende sómente da livre navegação do Amazonas, porque não faltará empresario estrangeiro que o tente logo; e rasgada a estrada marginal das cachoeiras que deve ligar a navegação do Madeira á do Mamoré, não resta dúvida de que os melhoramentos introduzidos nas vias de communicação para o Pacifico ou o Paraguay não arrebatarão da linha do Amazonas aquillo que ha de ser o seu tributario forçado, isto é, o commercio do norte e do centro da Bolivia.

A necessidade urgente de abrir caminho para os portos do Atlantico é ha muito sentida pelos bolivianos. Por um decreto de 27 de dezembro de 1837 do celebre ex-presidente Santa Cruz, poderão as

mercadorias estrangeiras entrar nas duas provincias de Chiquitos (limitrophe de Mato-Grosso e do Paraguay) e Moxos (ou Beni, sobre o Madeira), livres de quaesquer direitos; assim como serão livres de quaesquer taxas as producções exportadas dessas provincias. Entretanto, ainda nada, nada absolutamente fizeram os governos brasileiro e boliviano afim de encaminharem o commercio do Beni para os portos do Amazonas, seus mercados naturaes. Como acontece quasi sempre, o interesse particular andou mais depressa que a providencia dos governos; já as canôas bolivianas sobem e descem regularmente o rio Madeira; já os negociantes do Beni, deixando em Serpa as suas ubás, vão ao Pará vender os seus generos e prover-se de artigos necessarios, enquanto os vigorosos indios das suas tripulações vão a Manáos esperal-os e empregar-se em trabalhos publicos. Mas não é licito suppôr que a livre navegação permittiria a algum ousado yankee ou a um corajoso bretão lançar um pequeno vapor no Mamoré, outro no Madeira e construir a estrada que deve evitar as cachoeiras? Si isto não é improvavel, porque não decretaremos a livre navegação do Amazonas de um modo amplo e sem restricções, de sorte que aproveite á propria Bolivia, posto que com ella não tenhamos convenção fluvial ou commercial? Trata-se de acudir a um interesse brasileiro, e é preferivel que nos decidamos a abrir o Amazonas por motivos da politica brasileira.

## III

Venezuela. — Provincias a que aproveita a navegação do Amazonas; districto limitrophe. — Navegação do Rio Negro. — Entrepasto no Pará e em Marnãos para o commercio venezuelano.

Poucos esclarecimentos possui sobre o territorio meridional da republica constituida recentemente em uma federação denominada Estados-Unidos de Venezuela (63).

Desse interessante paiz ha quatro territorios a que aproveita o commercio do Amazonas, a saber:

As provincias ou Estados de Barinas e Apure, cujos habitantes são descendentes de hespanhóes; a de Guayana, atravessada pelo Orinoco, que é a maior da republica, e onde existem indios, mas predomina a raça européa; e o districto chamado do Amazonas, povoado em geral por indios e mestiços.

Este districto, que é limitrophe com a nossa provincia do Alto-Amazonas, administrado como territorio sem os direitos de Estado, contém mais de 30 povoações com cêrca de 16,000 habitantes. São

---

(63) Constituição do 1.<sup>o</sup> de março de 1864.

Nova-Granada já tinha adoptado egualmente a fôrma federaliva, sob o titulo de Estados-Unidos de Colombia, pela constituição de 25 de abril de 1863.

Carlos e Marôa, sobre o Rio-Negro, e São Fernando, pouco ao norte de São Carlos, são as suas povoações principaes, com cêrca de 500 habitantes cada uma.

A grande provincia de Guayana, que lhe fica adjacente, tem duas povoações importantes, Urbana, que dizem ser maior que Santarém (no Pará), e Caixare, egual a Manãos (no Alto-Amazonas).

O Orinoco, que atravessa Guayana, e liga-se pelo Cassiquiare ao Amazonas, tem perto da sua foz, a 150 milhas, o importante porto de Ciudad-Bolivar, mercado consideravel. De Ciudad-Bolivar sobem ainda os vapores pelo Orinoco, e pelo Meta e Apure, seus afluentes, até ás provincias de Barinas e Apure, na extensão de 250 milhas. Esta navegação, porém, faz-se sómente na estação das aguas. Só durante tres mezes, junho a setembro, é que se torna facil a navegação do baixo Orinoco. Elle, além disso, não admite sinão vapores de fundo chato. De Ciudad-Bolivar para cima, mesmo na época da enchente, a navegação a vapor é extreiramente lenta: diz-se que exige ás vezes 12 dias. Nas cachoeiras do Orinoco, gastam *os estafetas do correio* cêrca do 12 dias pelo menos, e pequenas canôas carregadas levam ás vezes dous mezes a transpôr essa longa serie de difficuldades. Ora de Ciudad-Bolivar são remettidos generos, quer para o interior da provincia de Guayana, quer para o vizinho districto do Amazonas, quer para as mais proximas

povoações de Nova-Granada. Imagine-se com que despeza e com que fretes não se fazem taes viagens do valle do Orinoco para o do Rio-Negro! Entretanto, o Rio-Negro offerece navegação fluvial, e por elle deviam todos esses territorios ser tributarios do commercio do Amazonas, que é o seu caminho natural.

Com effeito, o Rio Negro, um dos mais consideraveis do mundo, em cuja foz se assenta Manáos, offerece desta cidade á povoação de Santa Izabel 110 ou 130 legoas de facil navegação, em qualquer estação do anno; apenas nos mezes de setembro e novembro, durante as agoas mais baixas, alguns passos razos exigem um calado diminuto, mas ainda assim é sufficiente o de tres pés, que não é o menor.

Antes de Santa Izabel entra o confluyente Rio Branco, cuja foz se acha a 50 legoas acima de Manáos, quasi á meia distancia. Esse confluyente offerece 60 leguas de facil navegação, na maior parte do anno, para vapores de pouco fundo; nas grandes vazantes admite os batelões. A cachoeira do Rio Branco, que nas agoas baixas interrompe a navegação, evita-se nas enchentes por um furo, que dá boa passagem. Nove legoas adiante da cachoeira encontra-se uma correnteza, aliás pouco consideravel. Mais acima, cerca de 22 legoas, fica o forte de São Joaquim, que guarnece a fronteira com a Guyana Inglesa e por onde se estendem os famosos campos

de criação. O Rio Branco é, pois, com o alto Rio-Negro, um contribuinte importante do commercio do Amazonas. Elle tem cerca de 60 legoas navegaveis a vapor, e o Rio-Negro 110.

As falladas cachoeiras do Rio-Negro, existentes acima de Santa Izabel, reduzem-se a correntezas, que desaparecem ou se modificam durante a maxima parte do anno. Sómente pouco abaixo e pouco acima da nossa povoação de São Gabriel, em uma pequena extensão de 5 legoas, é que essas cachoeiras apresentam maior obstaculo. Para quem desce, ellas não offerecem difficuldade séria. Sem ter havido ainda melhoramento algum no leito do rio, nem sequer a remoção de uma ou outra pedra que o embaraça, o que aliás seria facil e util, grandes batelões de Venezuela descem constantemente por ahi; quando em me achava em Manáos, chegaram duas dessas curiosas embarcações de grande bojo, cobertas de palha, barcos maiores do que as ubás bolivianas e do que as nossa igarités. Diz-se que, cortadas as pontas de algumas ilhas e destruidas assim as sinuosidades que estreitam o canal, um vapor de boa machina poderia galgar as cachoeiras.

No relatorio da presidencia do Amazonas, de 1865, encontra-se uma noticia sobre o Rio-Negro, baseada nas informações do intelligente e laborioso Sr. major Coutinho, que passo a transcrever para que se faça idéa exacta das pretendidas cachoeiras desse magestoso rio:

“A cidade de Manãos fica em sua margem esquerda; 7 milhas distante da embocadura. Neste ponto o Rio-Negro tem uma milha de largura e é o lugar mais estreito. Na fôz contam-se duas milhas e acima da cidade 4 legoas e mais, em consequencia das ilhas que tem este rio em grande numero. Em alguns logares, de uma das margens não se pôde avistar a outra.

“Observam-se tambem aqui magestosos golphos, como nos canaes que affluem no Purús. O que dá ao rio uma feição curiosa e sem equal. A corrente é por esta razão muito fraca. Na vazante, ao contrario do Amazonas, é quando ella augmenta. Na enchente as agoas ficam represadas por este rio, e correm lentamente.

“O Rio-Negro foi sulcado pelos vapores da Companhia do Amazonas durante 3 annos, estando por isso fóra de duvida a sua navegabilidade. A navegação terminava no ponto de Santa Isabel, 130 legoas acima da foz. Pouco abaixo desse porto, chegou em o anno de 1861 o vapor *Pirajá* no mez de setembro.

“Pôde-se estabelecer constante navegação a vapor entre esta capital e a povoação de São Gabriel, e d’ahi á fronteira do Cucuhy pelo inverno sómente, sendo a distancia até Manãos estimada em 250 legoas.

“Ultimamente têm descido grandes batelões de São Carlos, que fica acima do Cucuhy, na republica de Venezuela. A passagem pelas cachoeiras não apresenta grandes difficuldades. Muito maiores, quasi

insuperaveis, encontram esses nossos vizinhos seguindo pelo Orinoco, por causa dos grandes saltos que tem este rio. Na descida, a passagem das cachoeiras do Rio-Negro não é muito perigosa; mas não acontece o mesmo na subida, particularmente nos saltos de Camanáos, Furnas, Cucuhy e São Gabriel. A difficuldade não provém da falta de profundidade, porém das correntes fortes e desconhecidas, que formam redemoinhos perigosos. Talvez a remoção de algumas pedras attenuasse muito esse embarço; talvez tambem a abertura de um canal franqueasse a passagem.”

Vejamos agora o tempo necessario para uma viagem do centro do districto do Amazonas (em Venezuela) para Manáos (no Brazil). Eis aqui o numero de dias descendo:

De Marôa a São Carlos (Venezuela) ha 2 dias de viagem. De São Carlos a São Gabriel (Brazil) 3 a 4. Para passar as cachoeiras de São Gabriel, 1 dia. De São Gabriel a Manáos descem os batelões em 17 dias; os expressos consomem só 14, com a demora em varios pontos. Total, para a descida de batelões de Marôa a Manáos, 24 dias. Quando sopra vento do sul a viagem é um pouco mais demorada.

Subindo, porém, são precisos dous mezes para fazer a mesma viagem nas actuaes embarcações a vela.

A subida de Manáos a Marôa seria muito mais rapida si ali houvesse um pequeno vapor, que, ao

menos de dous em dous mezes, navegasse entre Manáos e São Gabriel rebocando canôas e lanchões. D'antes vapores da Companhia do Amazonas iam regularmente de Manáos até Santa Isabel, mas essa linha ficou supprimida, porque não dava lucro á empreza, visto não se ter ainda desenvolvido o commercio. Mas não é necessario ali um paquete, basta um simples rebocador.

Eis aqui agora o cálculo dos dias necessarios para a mesma subida havendo um vapor:

De Manáos a Santa Izabel cêrca de tres dias, que era o tempo gasto pelos paquetes da referida companhia; o vapor da armada *Pirajá*, que apenas deitava 5 milhas, consumiu sómente 80 horas de effectiva navegação para fazer a mesma viagem. De Santa Izabel a São Gabriel, apenas um dia a vapor. Ahi começaria a navegação por canôas; estas atravessariam as cachoeiras de São Gabriel (que se estendem por 5 legoas, como acima disse) em 3 dias. Da ultima cachoeira a Marôa, ainda em canôa, são precisos cerca de 15 dias. De sorte que, estabelecido um vapor entre Manáos e São Gabriel, ainda que não vencesse elle as cachoeiras, a viagem de Manáos a Marôa (Venezuela) exigiria apenas cerca de 22 dias subindo, e apenas 10 descendo. Ora, de Manáos ao Pará ha apenas 5 dias. Donde resulta que, navegando um vapor o Rio-Negro, a fronteira de Venezuela e o nosso porto do Pará ficariam á distancia de 15 dias descendo, ou de 27 subindo. Como

as communições de Ciudad-Bolivar com o centro da provincia de Guayana exigem dous mezes subindo, resulta que seria muito vantajosa para essa provincia e para o districto vizinho a via do Amazonas.

Actualmente mesmo, sem haver o vapor, para o districto limitrophe, isto é, para Marôa, São Carlos, São Fernando, é mais commodo commerciar com Manãos do que com os portos maritimos de Venezuela. Além de que a viagem de Ciudad Bolivar a esses logares demanda tanto tempo quanto hoje se gasta de Manãos para ahí, cumpre notar que pelo Rio-Negro é mais facil transportar grandes volumes ou objectos pesados, os quaes se arranjam nas canôas e batelões, em quanto que pela via do Orinoco é preciso caminhar por terra uma parte consideravel da distancia ao começarem as cachoeiras.

Portanto, é licito suppôr que, funcionando o vapor no Rio-Negro, e concedido um abatimento de direitos sobre as mercadorias importadas em Manãos. logo que se crear a alfandega e se franquear o Amazonas, será Manãos o mercado exclusivo dos povos da fronteira de Venezuela e da parte contigua de Nova-Granada.

Adoptada a medida da livre navegação, nada obsta, portanto, que, habilitado o nosso porto de Manãos, seja permittido a navios estrangeiros subirem dahí até o ultimo ponto navegavel, seja Santa Izabel, seja São Gabriel, onde descarreguem as mercadorias destinadas á republica vizinha, navegadas

em transitio e como taes isentas de direitos. Nada impede egualmente que applicuemos ao commercio de Venezuela os favores concedidos pelo decreto de 31 de dezembro de 1863, que creou no Pará um entreposto para mercadorias que derem entrada por franquía com destino ao Perú. Neste caso, parece que muito conviria ao commercio de Venezuela que o deposito em entreposto lhe fosse permittido não só no Pará, como tambem em Manãos, porquanto este será naturalmente o ponto central das suas transacções.

Acredito que taes providencias não encontrarão embaraços. No relatorio do ministerio dos estrangeiros de maio de 1864, expressamente já se disse que os favores do referido decreto eram applicaveis á Venezuela. Com effeito, para com este paiz não prevalece o obstaculo da falta de ajuste acerca dos limites, que ficaram regulados pelo tratado de 5 de maio de 1859.

## CAPITULO SEXTO

### AFFLUENTES DO AMAZONAS

Não é uma dissertação acerca de todos os afluentes do Amazonas, que pretendo escrever. O leitor não exigirá uma noticia geographica minuciosa, mas esclarecimentos uteis ao commercio e conducen-tes ao fim deste trabalho.

Assim, não me occuparei de rios que excitam um grande interesse scientifico ou admiraveis pela vasta navegação que offerecem.

O Trombetas, que com o Rio-Branco liga a provincia do Pará ás Guyanas;

O Rio-Negro que desce de Venezuela, o Içá de Nova Granada;

O Morona, o Pastaza e o Napo (64), que ligam os territorios septentrionaes do Perú aos de Nova Granada e Equador;

---

(64) O Napo é um dos mais importantes affluentes do Amazonas. Diz-se que tem 100 legoas de curso navegaveis por vapor. E' navegavel sem interrupção até um lugar chamado Puerto del Napo, distante de Quito onze dias de

São linhas fluviaes da margem septentrional de muito alcance para o futuro, mas que não exigem observações particulares, além do que já ficou dito acerca de uma dellas, o Rio-Negro, no Cap. V, § III.

Na margem meridional diversos tributarios at-trahem a attenção.

Em nosso territorio, o Tapajoz (65);

---

viagem, que, com algum trabalho, se poderia reduzir a quatro ou cinco. Quito e os seus arredores contém uma população consideravel. Nessa capital apparecem ás vezes os indios das margens do Napo. (V. a *Viagem á Venezuela, Nova Granada e Equador* pelo Sr. conselheiro Lisboa; capitulos XIX e XX: Bruxellas, 1866.) — Esse rio percorre a provincia do Canelos, territorio disputado pelo Perú ao Equador; o governo deste a cedêra em pagamento de dívida a uma companhia ingleza, que ali se propunha cultivar o algodão e explorar minas, trabalhos para os quaes se contava com a exportação rio-abaixo pelo mesmo Napo e Amazonas.

(65) O Tocantins, considerado como affluente da baía amazonica, é um rio digno de menção especial. O seu curso é já bem conhecido; estudos recentes demonstraram a practicabilidade da navegação a vapor no seu ramo principal, o Araguaya, na extensão de mais de 200 legoas, entre os presidios de Santa Maria e Santa Leopoldina na provincia do Goyaz. Segue-se a secção das cachoeiras e correntezas, que se estendem por 80 legoas, entre as quaes se pretende que ha um espaço intermedio de 40 legoas, onde é admissivel um trem fluvial rebocado por fortes vapores. Da ultima dessas cachoeiras (Tapaiuna-quara) até á cidade do Pará ha cêrca de 60 legoas perfeitamente navegaveis a vapor. Estou convencido de que se ha de levar ao Araguaya o vapor que deve sulca-lo, e se ha de em breve regularisar a navegação na zona das cachoeiras, abrindo-se a Goyaz novos caminhos e novos horisontes. Os leitores sabem que, com uma perseverança digna de elevado apreço, o Sr. ex-presidente Couto de Magalhães acaba de conduzir até ás cachoeiras um dos dous vapores construidos especialmente para essa navegação do Tocantins.

Nelle e no da Bolívia, o Madeira;

Nelle e no do Perú, o Purús, o Yuruá, o Yavary;

E no do Perú, o Ucayali e o Huallaga.

São rios consideraveis, são grandes vias de comunicação internacional ou interprovincial, a respeito dos quaes pareceu-me util agrupar aqui alguns esclarecimentos.

## I

### Tapajoz.

Começarei pelo Tapajoz.

E' nas margens do Tapajoz que se encontra a interessante cidade de Santarém, que já entretêve commercio regular com Mato-Grosso. Ella occupa uma posição admiravel, no fundo do que se pôde chamar um pequeno mar, pois que ahi as agoas do Amazonas, com as daquelle grande tributario, estendem-se por uma circumferencia de muitas legoas. Ainda hoje canôas do Diamantino, povoação de Mato-Grosso, a trinta legoas ao norte de Cuyabá, descem até ahi para carregarem o excellente guaraná fabricado pelos indios Maués e outros, que se vende em Cuyabá, onde é tão apreciado. Antes de crear-se a linha de vapores do Paraguay, os cuyabanos vinham regularmente a Santarém prover-se de sal, ferramenta, ferro, vinhos, etc Ha pouco, dous mezes antes

de minha passagem em Santarém (17 de outubro de 1865), canôas do Diamantino tinham vindo comprar o sal, que em Cuyabá custava, por causa da guerra, mais de 100\$000 por alqueire. Entretanto, o frete dessas canôas não é menor de 40 a 50\$000 por alqueire.

O Tapajoz é perfeitamente navegavel a vapor desde Santarém na foz até á cachoeira chamada Itaituba, que fica cerca de 50 ou 60 legoas acima. Das cachoeiras, as de Apuhy e Coatá offerecem grandes embarços. A maior parte dellas consiste em corredeiras, que podem ser vadeadas algumas, mas em outras é preciso varar por terra as canôas.

As margens do Tapajoz e as suas vizinhanças são occupadas por muitos indios cathequisados; e destes as tribus Maués e Mundurucús são bem conhecidas. Os Mundurucús, tribu numerosa, avaliada em 20,000 individuos por um viajante inglez (66), são os melhores indios do Amazonas por seus excellentes habitos, por seu amor ao trabalho, sua industria e cultivo do sólo.

A navegação no Tapajoz, como disse, não apresenta difficuldade até ás cachoeiras. Passadas estas, as canôas podem subir ainda até um ponto que dista poucas legoas do Diamantino. Dahi as mercadorias podem seguir por terra, e a cavallo, até Cuyabá, por uma extensão de 30 legoas sómente.

---

(66) Mr. Bates, *The naturalist on the river Amazons*; 1863: vol. 1.<sup>o</sup>, pag. 130.

Eis o que a respeito destas interessantes commu-  
nicações entre o Tapajoz e o Paraguay dizia o  
Sr. senador F. Penna, ex-presidente de Mato-Grosso,  
no seu relatorio de 1862:

“Quatro são os varadouros que têm sido effecti-  
vamente aproveitados para passar objectos pesados  
e volumosos das vertentes do Tapajoz para as do  
Paraguay.

“O primeiro foi o que abriu em 1746 o sargento-  
mór João de Souza Azevedo, para passar as suas  
canôas do Sepotuba para o Sumidouro. Tinha este  
varadouro tres degoas de extensão. Nunca mais foi  
praticado, nem tão pouco a navegação, muito custosa,  
do mesmo Sumidouro.

“Em 1820, o tenente Peixoto conduziu pela nave-  
gação do Tapajoz, Juruena, Arinos e Rio Preto  
quatro peças de guarnição, de ferro, de calibres seis  
e nove, que foram posteriormente varadas do Rio  
Preto para o de Sant’Anna, e por este e pelo Pa-  
raguay transportadas á Villa Maria.

“Em 1814, o capitão Bento Pires de Miranda  
abriu um varadouro de seis a sete legoas, do Rio  
Preto para o Ribeirão dos Nobres que desagoa no  
Cuyabá, e por esta via transportou uma ou mais  
igarités vindas do Pará.

“Em 1846, o capitão José Alves Ribeiro abriu  
outro varadouro, de um ponto do Arinos, acima da  
confluencia do Rio Preto, até o Cuyabá no lugar do

Baixio, logo abaixo do Salto, e um pouco acima da foz do Rio Manso. Tem vindo canôas e igarités pelo dito varadouro, que tem de 9 a 10 legoas de extensão, e, segundo se diz, poder-se-ia encurtar sem muita despeza. Dista 38 legoas, e o antecedente 24 legoas do porto da cidade de Cuiabá.

“Cabe aqui dizer o que me occorre ácerca da navegação desta parte do Cuyabá. Naquellas 38 legoas encontram-se, além de alguns baixios e itaipavas, sete cachoeiras, contando como uma só um grupo de cachoeiras que se succedem quasi sem interrupção no espaço de tres legoas acima da freguezia da Guia, e bem assim abaixo da mesma freguezia outro semelhante grupo de 1 1/2 legoa de extensão. Estas cachoeiras, transitaveis, tão sómente por canôas, são mais ou menos custosas de vencer-se na subida; porém na descida passam-se, não sem perigo, mas, como vulgarmente se diz, de remo batido, e com muita velocidade. Homens peritos poderiam talvez, sem grande custo, melhorar a passagem de uma ou outra cachoeira; porém, para tornar facil e seguro o transito de outras, e principalmente dos dous grupos de que acabo de fallar, seriam precisos, ao meu vêr, trabalhos de arte que devem ser adiados por muito tempo, por não haver quem os execute, e por exigirem dispendio fóra de proporção com os meios da provincia, e ainda mais com o limitado trafego que se pôde fazer por aquella via.”

Por maiores que sejam as difficuldades da navegação, a meu ver, deve-se proceder a um estudo sério dessa linha interna de communicações. Os acontecimentos acabam de assignalal-a como um recurso, de que se deve tirar partido. Está hoje demonstrado que as communicações por terra do Rio de Janeiro com Mato-Grosso, qualquer que seja a direcção, desde a provincia do Paraná até ao sul de Minas, offerecem obstaculos gravissimos. As recentes expedições de tropas para Mato-Grosso perderam tempo precioso, e luctaram com embaracos difficeis de superar. A linha do Tapajoz, porém, offerecerá tantos? Não vale a pena exploral-a, e verificar por um estudo minucioso a natureza das communicações apontadas no relatorio acima transcripto?

Dever-se-ia, pelo menos, ter experimentado essa linha para o correio de Mato-Grosso durante a guerra; as noticias viriam com pontualidade. Parece egualmente que, podendo um vapor chegar até á primeira cachoeira, seria muito mais breve a remessa de tropas por ahi. Os corpos do Pará poderiam ter marchado dahi para Cuyabá. Ter-se-ia evitado assim a deploravel mortandade que os aniquilou no sul, visto como na região do Tapajoz e do Cuyabá não encontrariam a mesma rapida mudança de climas.

Outr'ora Santarém suppria de generos as povoações circumvizinhas; ella está destinada a ser o entreposto de Monte-Alegre, Almeirim, Prainha,

Obidos, dos povoados do Tapajoz, e por ventura de Cuyabá, melhoradas as communicações actuaes, isto é, estabelecido um reboque a vapor de pranchas no Tapajoz até ás cachoeiras, construidos alguns ranchos para estação dos canoeiros durante a travessia das cachoeiras, e creado um posto policial aquem do Diamantino. Isto feito, é provavel que o commercio das margens do Cuyabá, do São Lourenço e do Alto-Paraguay frequente essa linha de communicações. Em primeiro logar, porque no Pará os generos estrangeiros lhe ficam mais baratos do que no Rio de Janeiro; em segundo logar, porque os fretes seriam menores. Na verdade, a viagem nos paquetes do Pará a Santarém é apenas de dous dias e meio, e de Santarém a Cuyabá em canôa (como se faz actualmente, sem se aproveitarem as 60 legoas navegaveis a vapor), 30 dias, estando leves as canôas, e 40 a 50 com ellas muito carregadas. Ora a viagem do Rio a Cuyabá, por São Paulo, que é a mais curta, demanda muito mais tempo, e é toda terrestre. Por outro lado, a viagem do Rio de Janeiro ao Prata, de lá ao Paraguay e dahi a Cuyabá, exige a vapor cêrca de 30 dias, incluindo os das baldeações e demoras nos portos, sendo que só de Montevidéo a Cuyabá os paquetes, aliás ronceiros, não gastavam menos de 24 dias.

Uma exploração das cachociras e o estudo dos melhoramentos necessarios ao caminho terrestre, são, portanto, indispensaveis. Para não fallar em outros

valiosos productos, basta indicar a ipecacuanha, artigo de grande preço no mercado, e que muito conviria ser exportado pela via fluvial do Arinos e Tapajoz.

Partindo do porto Tatú sobre o rio Carauahy, braço do Maués, chega-se por uma travessia de 14 legoas á margem do Tapajoz. Em 1863 o Sr. major Coutinho fizera essa viagem em 4 dias e meio, e disse que poderia encurtar a distancia uma estrada traçada por esse terreno, que é elevado, posto que se alague em parte durante o inverno. Como o Maués é a região do fabrico do guaraná, a estrada facilitaria aos cuyabanos (grandes consumidores desse caro e precioso producto dos indios) a passagem do Alto-Tapajoz para o Maués, em vez de carecerem descer aquelle rio e supprir-se em Santarém, na foz.

Estes esclarecimentos, que não contêm novidade alguma, justificam, me parece, a importancia que attribuo á navegação do Tapajoz. Aberto o Amazonas, não será razoavel suppôr que venha Santarém a ser um ponto commercial consideravel, e que se torne preciso um pequeno vapor, ou um rebocador de canôas e pranchas, para economisar o tempo nas 50 ou 60 legoas perfeitamente navegaveis entre a foz e a primeira cachoeira? Não será então preciso habilitar Santarém para o commercio directo? Em todo o caso, deve o governo encaminhar as providencias fiscaes sobre o Amazonas de sorte que se não

opponham ás crescentes exigencias dos territorios ligados ao grande rio pelos seus numerosos confluente.

## II

### Mamoré, Guaporé, Madeira.

Ao Ucayali, no Perú, corresponde o Madeira na Bolivia. São dous grandes canaes do commercio, que bem cedo hão de ser frequentados por muitos vapores. Darei aqui uma rapida descripção do Madeira no Brazil e na Bolivia.

Gibbon estudou este paiz e o percorreu durante mais de dous annos, tendo dos Andes baixado a Cochabamba e ao valle do Mamoré, e descido por este ao do Madeira e Amazonas. Guiar-me-ei, pois, pelo seu roteiro (67), trabalho recommendavel por diversos motivos.

O territorio banhado pelos tributarios do Madeira, ou o que se póde chamar a sua bacia, comprehende uma área de 475,200 milhas quadradas, quasi tamanha da bacia do Nilo, ou mais extensa que a do Danubio.

Tem o Madeira tres grandes braços: o Beni, o Mamoré e o Guaporé. Este ultimo é antes um con-

---

(67) *Exploration on the valley of the Amazon*, feita sob a direcção do ministerio da marinha: Parte II, pelo tenente L. Gibbon; Washington, 1854.

fluente do segundo, que é o principal. E' o Mamoré que, depois de receber o Beni, toma o nome de Madeira.

Do Beni, que é o braço occidental, pouco se sabe. Algumas das suas secções são navegadas por balsas. Tem muitas cachoeiras, rochas e aspera corrente. Acredita-se que não é navegavel por vapores (Gibbon, pag. 108). Suas margens têm muito raras povoações, e vagam por ellas indios selvagens.

O Mamoré e o Guaporé, porém, são já conhecidos, e ha muito tempo frequentados por commerciantes brasileiros e bolivianos.

O primeiro, recebendo diversos confluentes, começa a ser navegado de um ponto muito proximo da interessante cidade de Cochabamba, collocada no centro da Bolivia. Com effeito, sobre o Chaparé, braço esquerdo do mesmo Mamoré, acha-se Vinchuta, povoação que marca o começo da navegação fluvial, e fica 30 legoas ao sul de Trinidad, que é a capital do departamento do Beni, limitrophe da nossa provincia do Alto-Amazonas. Vinchuta fica a 40 legoas, pouco mais ou menos, de Cochabamba, situada a sudoeste, e de Santa Cruz de la Sierra, collocada a sudeste. Por isso Vinchuta será o emporio do commercio da Bolivia com o Amazonas. Entretanto, ainda hoje, as mercadorias estrangeiras vêm a Vinchuta e ás cidades mencionadas por via do Pacifico e da Cordilheira, em vez de subirem pelo Madeira. Do litoral

do Pacifico a Vinchuta são nada menos que 800 milhas, que se hão de atravessar ás costas de animaes por caminhos pessimos. Basta reflectir sobre isto para se confessar a preferencia das communicações fluviaes.

Junto a Vinchuta, esse affluente do Mamoré (o Chaparé) tem 12 pés de profundidade, e 30 pés nos mezes de enchente. Gibbon, na sua carta, indica a profundidade verificada por meio de sondagens repetidas. Desobstruido em certos logares, mas poucos, o Chaparé prestar-se-ia logo á passagem de vapores. A sua profundidade vai augmentando á proporção que se desce. O rio é largo até 200 varas, e a corrente não é poderosa, nem excede de milha á milha e meia por hora.

E' á margem de outro braço do Mamoré, o Piray, que se acha a cidade de Santa Cruz de la Sierra. O Piray, da sua confluencia com o Mamoré até o Porto de Jerez (ou Quatro-Ojos), é frequentado por canôas. Dahi a Santa Cruz ha pouco mais de 20 legoas transitaveis por animaes. De maneira que Santa Cruz fica a 75 leguas de Trinidad (220 milhas), das quaes cerca de 40 se fazem pelos rios.

A'baixo da confluencia do Chaparé, tem o Mamoré 20 a 30 pés de fundo, e a largura média de 400 varas. A corrente continúa a mesma, com o maximum de 1 1/2 milha por hora.

A cidade da Trinidad, capital do vasto departamento do Beni, ou provincia de Mojos, é a principal

povoação do Mamoré. Não está situada sobre a margem deste rio exactamente, mas a uma pequena distancia: na estação das chuvas, porém, sobem canoas até á cidade; é então que grande parte da provincia fica debaixo d'agoa, offerecendo os rios muito maior e mais facil navegação. A enchente do Mamoré corresponde á vazante do Amazonas; o mez de maio é neste o da maior enchente; mas é então que o Mamoré se acha vazando. Trinidad é uma cidade quasi inteiramente povoada de indios quichua e de mestiços; é bem policiada, e os indios são reputados muito trabalhadores, pacificos e activos. É construída em linhas rectas e em quadras eguaes, medidas pelos jesuitas, que ensinaram aos indios a edificação regular de uma cidade. O departamento tinha, segundo Gibbon, 30,140 habitantes, indios domesticados e descendentes dos hespanhões (brancos ou mestiços). Trinidad, que então contava 3,000 habitantes, parece maior que a nossa cidade de Manãos. não obstante achar-se no começo da facil navegação do Mamoré. Trinidad ainda faz a maior parte do seu commercio pelos Andes, apesar das enormes difficuldades da sua travessia. O Beni é um paiz pacifico, aonde não tem repercutido sinão de longe as repetidas commoções da Bolívia meridional. É administrado patriarchalmente, com usos especiaes, mas com habitos de ordem tão regulares como os nossos.

Logo depois de Trinidad, a sonda dá a profundidade de 33 pés no Mamoré; e Gibbon diz que assim uma náó de linha poderia fluctuar na bacia do Madeira mesmo durante a estação secca. A corrente conserva a velocidade já indicada. Pouco abaixo, junto a um ponto chamado Trapiche, Gibbon encontrou engenhos de assucar, onde se proveu de algum de boa qualidade, e ahí se fabrica tambem a cachaça. A canna, plantada uma vez, continúa a produzir durante 20 annos nesse paiz dos Mojos. A materia saccharina só decresce dos 12 annos em deante.

Exaltacion é outra povoação abaixo de Trinidad; desta áquella Gibbon gastou 6 dias; é quasi a mesma distancia que de Trinidad a Vinchuta. Passada Exaltacion, o rio conserva 400 varas de largo, e tem 54 pés de profundidade, com a mesma corrente já referida. Pouco adiante, Gibbon encontrou 63 pés; depois o rio estreita-se até 350 varas para offerecer a notavel profundidade de 100 pés. Deste ponto em deante ha pedras que diminuem o fundo, mas conservando 45 pés, e em um certo logar apenas 15 pés, ainda assim muito sufficiente espaço para grandes vapores. A corrente não excede de 1 1/2 milha por hora.

Abaixo da Exaltacion entra no Mamoré o Guaporé ou Itenez. Gibbon fez a viagem entre esses dous pontos em 6 dias descendo, encontrando 33 pés de fundo. Da bôca do Guaporé ao forte do Principe da Beira (provincia de Mato-Grosso) ha uma dis-

tancia de 55 milhas, que Gibbon percorreu subindo em 9 dias. A navegação é facil até esse ponto em qualquer estação, dahi para cima difficulta-se muito durante a vazante, sendo que do forte para Villa Bella (antiga Matto-Grosso) um bote de tres pés não poderá então subir. Do forte á Villa Bella subindo em canôa, gasta-se um mez de viagem. Notarei a proposito que, por agora, é manifesto que não carecemos de vapores no Guaporé. Ahi nada temos que defender; essa fronteira é quasi deserta. Bastará a navegação de canôas por ora; no futuro faremos, si fôr preciso, estacionar uma pequena canhoneira; hoje nada é necessario, nem mesmo conservar guarnição no chamado forte da Beira. Da bôca do Guaporé a Villa Bella de Mato-Grosso, é uma viagem de 39 dias, subindo em canôas; dahi a Cuyabá por terra, gastam-se 22. Cumpre ajuntar a viagem da foz do Madeira ás suas cachoeiras, e destas á embocadura do Guaporé. O caminho mais curto para Cuyabá é pelos rios Tapajoz, Arinos e Cuyabá. Mas, como o Guaporé se clava a 30 pés na estação das chuvas, seria possivel ir um vapor até Villa Bella, o que diminuiria muito a viagem para Cuyabá. Segundo o Sr. major Coutinho, um vapor de 6 palmos faria essa viagem, na enchente, em 4 dias. E', pois, o Guaporé um recurso mais para nossa defeza contra uma aggressão da Bolivia, porque em qualquer estação podem canhoneiras percorrel-o até o dito forte e mesmo até mais 15 legoas acima, no ponto chamado

Porto das Pedras. Foi pelo Guaporé, finalmente, que subiram operarios e materiaes para a construcção do mesmo forte. Governadores de Mato-Grosso, na época colonial, foram ao territorio dessa provincia pelo Madeira e Guaporé. O commercio, outr'ora, tambem se fazia por ahi. Os canhões daquelle forte foram conduzidos pelo Amazonas, Madeira e Guaporé. Até se estabeleceram postos para a defeza dessa linha de communicações. Não é ella, portanto, para desprezar, ainda que não exija agora sacrificio algum.

Abaixo da bôca do Itenez (ou Guaporé) o Mamoré tem 500 varas de largura, 30 a 60 pés de profundidade, e 1 milha de corrente. Já é um rio de primeira ordem. A dous dias de viagem dessa embocadura fica a primeira cachoeira, chamada Guajará-merim, que é antes uma correnteza aspera, por onde um vapor poderá subir e descer, segundo Gibbon (pag. 281). Segue-se a cachoeira Guajará-assú, perfeitamente intransitavel, e por onde as proprias canôas só passam descarregadas. O mesmo dá-se na cachoeira seguinte, a da Bananeira. Acontece nessas cachoeiras ser preciso perder um dia para romper duas milhas sómente. Nas do Páo-Grande e Lagens, se passa menos mal. Depois desta ultima entra no Mamoré o Beni, e da sua junção começa aquelle a tomar o nome geral de Madeira. A embocadura do Beni fica cerca de 100 milhas abaixo da do Guaporé. O Beni, logo acima da sua foz, assim como depois

de Reys, cidade da rica provincia de Yungas, onde se colhe café magnifico e afamado, é cortado por diversas cachoeiras. Depois do Beni, seguem-se no Madeira, além de outras, as cachoeiras Misericordia, Ribeirão, Araras, Paredão, Girão, Caldeirão do Inferno, Morrinhos, Theotônio e Santo Antonio, mais ou menos difficeis para a navegação das canôas. A de Theotônio, verdadeiro salto, é insuperavel.

Transpostas as cachoeiras, isto é, abaixo da de Santo Antonio, o Madeira offerece até 25 braças de fundo, e tem 1,000 varas de largura. E' nessa extensão até á foz, isenta de quaesquer obstaculos, que se encontram a aldêa brasileira Crato, e a povoação Borba, que tem 300 habitantes, segundo a ultima estatistica. Quando Gibbon por ahi desceu, ha 13 annos, todo esse territorio, desde o Crato ao Madeira até Exaltação no Mamoré, era só habitado por temiveis selvagens. Hoje ha estabelecimentos regulares, e muitos habitantes pela margem do rio, que se tornou um dos mais frequentados pelos commerciantes de drogas.

Para se avaliarem as distancias e o tempo necessario para percorrel-as, darei um resumo segundo a viagem de Gibbon rio abaixo:

De Vinchuta a Trinidad são precisos 6 dias, descendo;

De Trinidad a Exaltacion, igualmente 6;

Da Exaltacion á foz do Guaporé, o mesmo tempo;

Do Guaporé a Guajará-merim, 2 dias;

De Guajará a Santo Antonio (o espaço das cachoeiras), 12 dias.

Total do tempo gasto de effectiva navegação em canôa, na descida de Vinchuta (Mamoré) a Santo Antonio (Madeira), 33 dias. De Trinidad (capital de Beni) a Santo Antonio são, portanto, 26 sómente. Subindo, a viagem em canôa exige cêrca do duplo do tempo, ou dous mezes. Ella pôde ser abreviada pelos navegantes acostumados a frequentarem esses rios.

Da cachoeira de Santo Antonio á sua foz no Amazonas, tem o Madeira 500 milhas, ou cerca de 170 legoas, desembaraçadas de quaesquer obstaculos, em todas as estações, para um navio de seis pés de calado, e de muito maior na enchente. Da cachoeira de Guajará a Vinchuta (Mamoré e Chaporé) a extensão navegavel é quasi igual, e um vapor poderia tambem percorrel-a do mesmo modo. São, pois, 1,000 milhas para a navegação a vapor desse grande tributario.

As duas secções navegaveis, a do baixo-Madeira e a do Mamoré, ficam separadas pelo espaço das cachoeiras, cerca de 50 legoas em linha recta.

Aquella enorme extensão de 1,000 milhas, dividida pelas cachoeiras em duas secções eguaes, é tanto como da costa do oceano Atlantico a Manáos. Admi-re-se por esta desmedida navegabilidade a vapor do Ucayali, do Purús, do Yuruá, do Madeira, a enormi-

dade do valle do Amazonas e a grandeza dos seus destinos!

Eis aqui, aproveitadas as informações de Gibbon, uma noticia do tempo necessario para a subida, dada a navegação a vapor:

Do Pará a Santo Antonio (primeira cachoeira) sete dias;

Para atravessar por terra a região das cachoeiras (50 legoas), em linha recta traçada de Santo Antonio a Guajará, cerca de 10 dias, calculando 5 legoas por dia de viagem;

De Guajará a Vinchuta, cerca de 4 dias, calculando que o vapor vença 5 milhas por hora sómente.

São, por tanto, 21 dias de commoda viagem do Pará ao coração da Bolivia.

Ora, de Vinchutas a Cochabamba, que fica na base dos Andes, ha apenas uma viagem de 10 dias, segundo o mesmo Gibbon. Total: do Pará a Cochabamba, centro commercial da Bolivia, 31 dias. De Cochabamba a Chuquisaca (ou Sucre, ou La Plata), capital da republica e outro centro importante de população, são precisos 8 dias. Do Pará á capital da Bolivia, pelo Amazonas, havendo o vapor, bastariam, portanto, 39 dias. Mas, partindo da altura do porto do Pará, navegando pelo Cabo d'Horn e pelo Pacifico e atravessando os Andes, têm as mercadorias de fazer a viagem de 100 dias pelo menos, quasi o triplo da outra pelo Amazonas, e isto mesmo entrando no porto peruano de Arica, sem procurarem o boliviano

de Cobiça, que fica mais distante de Cochabamba, do que aquelle. Demais, a natureza da penosissima travessia dos Andes exclúe toda a comparação com o transporte pelo Amazonas, quer quanto aos fretes, quer quanto ás dimensões dos volumes.

O Madeira, com as suas 170 legoas de facil navegação no Brazil em todas as estações para os navios de seis pés d'agoa, e com outras tantas no territorio da Bolívia, deve, pois, attrahir a attenção dos respectivos governos.

No relatório de 1865 do Sr. presidente do Alto-Amazonas, a que já me tenho referido, lêem-se noticias que combinam com as de Gibbon publicadas 11 annos antes, ainda que divirjam em alguns pontos: por isso vou reproduzil-as. Segundo esse funcionario, depois de Guarujá, a ultima das cachoeiras subindo, ha sempre agoa, na maxima parte do anno, para vapores de 5 a 6 palmos de calado até Trinidad, capital de Beni. Cochabamba, accrescenta ele, dista de Tinidad 100 legoas. Destas 60 se fazem pela navegação do Mamoré e Chaporé, e só 40 por terra. Santa-Cruz, outra importantissima cidade, dista de Trinidad 92 legoas, a saber, 60 navegaveis, pelo Mamoré, Sará e Piray, e 32 de via terrestre. Donde conclue que muito facil é a esses departamentos proverem-se de recursos e expedirem os seus productos por essa linha de communicações, superior, quanto á brevidade e commodidade, ás communicações actuaes pelos Andes, Pacifico e Cabo d'Horn, ou pelos Andes

e Panamá. Tanto estão disto convencidos os homens influentes da Bolivia que, segundo infôrma o mesmo funcionario, uma lei recente do congresso isenta de direitos, durante 10 annos, os generos ali importados do Brazil.

O Sr. major Coutinho, em uma memoria sobre o Madeira (68), egualmente confirma as noticias anteriores. Arbitrando em 50 legoas a extensão de uma estrada, que evitasse as cachoeiras, traçada em linha recta de um ponto aquem da primeira a outro depois da ultima, calcula o Sr. Coutinho que seis dias bastariam para percorrer essa estrada. Arbitra em oito dias o tempo necessario para ir a vapor do Pará á primeira cachoeira (Santo Antonio). Diz que seriam precisos dous ou tres dias para da ultima (Guajará) subir, ainda a vapor, até Trinidad. Em summa reputa sufficientes 16 a 17 dias para ir do Pará a Trinidad, da capital brazileira á capital boliviana. E, como calcula 5 a 6 dias de Guajará á Villa Bella de Mato-Grosso, em vapores de força mediana, conclue que bastarão 19 a 20 para a viagem até á extremidade-oeste da nossa provincia central. Ora, do Pará ao Rio de Janeiro gastam-se 16 dias nos paquetes a vapor brazileiros, e 10 nos norte-americanos. Sommados aos 20 dias do Pará á Villa Bella de Mato-Grosso, temos 30 a 35 dias de viagem fluvial e maritima (excepto seis na estrada das cachoeiras) entre o Rio de Janeiro e os pontos

---

(68) Relat. do min. das obras publicas de 1865, ann. Q.

mais longinquos do occidente do Imperio! Demais, a viagem nessa direcção é ainda mais curta que a mais breve das terrestres. Emfim, as estradas que de São Paulo, Minas ou Goyaz vão a Cuyabá, assim como a navegação pelo Prata e Paraguay, servem apenas á parte meridional e á oriental da provincia de Mato-Grosso; para ir de Cuyabá á parte occiden-tal, ou ao litoral do Jaurú e do Guaporé, isto é, á fronteira com a Bolivia, ainda é preciso viajar muitas legoas por terra. Não se verá pois, em um futuro mais ou menos remoto, navegado o baixo Madeira a vapor e aberta a estrada das cachoeiras, fluctua-rem no Guaporé um ou dous pequenos vapores, como o que se lançou no Tieté e Alto-Paraná?

As correntezas asperas e as cachoeiras do Ma-deira, em numero de 18, estendem-se por 70 legoas, pouco mais ou menos, contadas pelas tortuosidades do rio. Este, porém, descreve ahí uma grande curva para o occidente; e, segundo as observações de Gibbon, a corda desse arco ou a linha recta não excederá de 50 legoas. Das cachoeiras a maior e a mais bella é o salto de Theotônio, com uma quéda de 50 a 65 palmos de altura; das outras nem todas, como já disse, impedem a travessia das canôas, mas em geral pôde-se reputar essa extensão de 50 legoas inteira-mente perdida para a grande navegação. O Sr. major Coutinho gastou 19 dias para fazer essa tra- vessia em canôas subindo, e 7 1/2 descendo, viagem que diz ser a mais rapida que se tenha feito: a sua

canôa, porém, não transportava sinão mantimentos e ligeira bagagem. Uma estrada, portanto, é indispensavel, ainda que não seja no começo mais que um picadão pela floresta, como a que em São Paulo se começou a abrir entre as colonias Avanhanda e Itapura, á margem do Tieté, para evitar as 30 legoas obstruidas deste rio.

Para a abertura desse caminho deveriam concorrer os governos dos dous paizes egualmente interessados, na hypothese em que não haja uma empresa de navegação a vapor do Madeira e Mamoré, que se incumba deste serviço, complemento das linhas fluviaes.

Tal estrada seria a verdadeira arteria do centro da America do Sul. Só a pôde exceder em importancia a linha do Purús ou a do Yuruá, si estes rios forem navegaveis até ás vizinhanças dos Andes.

A sua construcção, porém, depende ainda de bem se conhecer a condição dos terrenos que ella hade atravessar.

Ha ahi alagadiços ou pantanos que exijam grandes despezas?

Ha rios ou arroyos confluentes que transpôr, e que demandem pontes numerosas?

As obras de arte serão dispendiosas?

Ha florestas ou montanhas que atravessar?

Ha rochas, que seja preciso cortar para reduzir o caminho?

Trabalhadores, é seguro que se hão de encontrar; numerosos e robustos indios bolivianos do departamento do Beni, dos que tripulam as canoas do Madeira e ficam nos intervalos das viagens trabalhando nas obras publicas de Manãos, estão ahi disponiveis e se hão de obter por um salario modico. Tecidos, roupas, armas, etc., bastam para attrahir outros. Finalmente, o prefeito do Beni e os commandantes dos districtos desse departamento, pela autoridade de que gozam, pôdem destacar indios para tal serviço.

Que a estrada se deve abrir pela margem direita (a brazileira), por ser mais elevada que a outra, descobrindo-se montes á pequena distancia de diversos pontos do curso do rio e florestas espessas; que a margem oposta é alagadiça, ficando submergida durante metade do anno; que esta é cortada pelo Beni; e que a estrada por ahi exigiria pelo menos uma grande ponte para atravessar esse affluente do Madeira: é o que se deduz de varios trechos do relatorio de Gibbon, particularmente a paginas 282, 283, 292, 295, 301 e 302. Acredita elle que não ha na margem direita recio de inundações.

O que é fóra de duvida, á vista de noticias antigas e recentes, é a impraticabilidade da navegação na região das cachoeiras. Cumpre renunciar a ella, e, haja ou não haja vapores nas duas grandes secções desimpedidas, fazer a estrada.

Mas o vapor é necessario. O commercio do Madeira é hoje dos mais activos que se fazem nos affluentes do Amazonas; é uma grande esperanza. Acima se viu (pag. 231) que em 1862 a exportação feita por Borba (porto do mesmo Madeira proximo da foz) fôra de 215:731\$000, havendo sido a de toda a provincia do Alto-Amazonas nesse anno de 702:966\$000 sómente. Temos, pois, ahi uma base positiva quanto á exportação. Acerca da importação pode-se calcular que não será inferior. Mas o commercio do Madeira tambem se faz pelo porto de Serpa, cujos negociantes dahi remettem generos para Borba e Crato, e os vendem aos bolivianos. Ora Serpa tem um movimento commercial maior de 800:000\$000, sendo em 1864-65 a sua importação de 339:970\$000, e a sua exportação de 494:226\$000, conforme os dados da alfandega do Pará.

Calculando sobre essa base não será exagerado dizer que actualmente passam pelo Madeira cêrca de 500:000\$000, remettidos do litoral do Amazonas ou exportados para elle, quer do territorio do Brazil, quer da Bolivia. Não é um algarismo enorme; mas cumpre não esquecer que essa navegação a vapor seria o meio de apressar o desenvolvimento do commercio por aquella parte do Imperio, do qual tanto se deve esperar.

Ora esse commercio se faz hoje de um modo muito penoso. O que se destina a Borba e ao Crato

sóbe contra a corrente do rio; o que se encaminha á Bolivia, carece atravessar as 70 legoas das cachoeiras. Quanto a este, cumpre ainda notar que as embarcações bolivianas, para fazerem a travessia das mesmas cachoeiras, precisam ser demasiadamente tripuladas; algumas contêm 20 pessoas para carregarem 200 arrobas apenas, nos pequenos intervallos dos bancos dos remadores. Verdade essa que o salario não é grande: dous pesos fortes por mez e comida; os tripulantes são índios do Beni, gente docil e dedicada ao serviço, sóbrios, ligeiramente vestidos de uma curiosa camisola feita da casca da palmeira, homens válidos, quaes os vi em Manãos. Todavia, sendo a embarcação pequena, muitos os tripulantes, e insignificante a carga, o negocio não pôde deixar lucro animador. Comprehende-se que assim mal progride o commercio do Madeira (69). O vapor

---

(69) Eis que a este respeito se lê no ultimo relatório da Companhia do Amazonas (pag. 22):

"As relações commerciaes com a Bolivia pelo Amazonas, apesar da perigosa travessia das cachoeiras do Madeira, vão-se desenvolvendo, tendo já o anno passado (1865) subido a 64:004\$150 o valor da importação e exportação. Para fazer esse commercio desceram do Cuatro Ojos no rio Piray e da Exaltacion no rio Marmoré 98 embarcações lotando 32,000 arrobas e tripuladas por 1,276 indios! A simples enunciação destes algarismos dá uma idéa da despeza a que está sujeito esse nascente commercio, e da imperiosa necessidade de ser lançado no Marmoré um vapor para substituir a navegação actual, na qual se occupam tantos braços que mais productivamente poderão ser empregados na agricultura e na colheita de drogas".

virá, porém, communicar-lhe a expansão, que produziu no baixo Amazonas desde logo, e que está produzindo no Solimões.

E, pois, como effectuar a navegação a vapor do Madeira?

O que acima se disse responde a esta questão. Trata-se de um interesse commum aos dous paizes limitrophes, Brazil e Bolivia; não é um interesse exclusivo do Brazil. Para que se faça um serviço completo, será preciso estabelecer um vapor regular abaixo das cachoeiras no territorio brasileiro, e outro acima dellas, no alto-Madeira ou Mamoré, territorio boliviano; será tambem preciso abrir o caminho que permitta a baldeação por terra, dispensando a travessia por meio de canoas, travessia penosa, arriscada e muito cara. Essa estrada de 50 legoas ligará os dous vapores, as duas secções de 500 milhas cada uma navegaveis em todas as estações. Uma tal empreza tem o character internacional dos serviços que presta. Foi como empreza internacional, que começou a navegação a vapor do Amazonas, subsidiada pelo Brazil e pelo Perú. Que se proceda do mesmo modo quanto á Bolivia. Promovam os dous respectivos governos a incorporação de uma empreza, auxiliada por ambos, que rasgue a estrada das cachoeiras e lance no curso inferior e no superior do grande affluente dous pequenos vapores, dous rebocadores de

pranchas carregadas, porquanto por agora não é preciso mais (70).

Dir-se-á que não se offerecerá por agora nenhuma proposta de empresarios que pretendam fazer o serviço do Madeira, ou que, si apparecer, faltará a coadjuvação da Bolivia, sempre perturbada por commoções intestinas. Pois bem, si assim fôr, é razoavel que o governo brasileiro adie a incorporação de uma linha de vapores para o Madeira, que não se comprometta em um contracto pesado aos cofres publicos, procurando habilitar-se primeiro para julgar acertadamente do sacrificio que mereça o commercio do grande affluente. Nesse intuito conviria adoptar um expediente. A saber: — dos pequenos vapores de diferentes classes, que hoje possui a armada, ou

---

(70) Isto é o que tambem se deve ter em vista quando se tratar da navegação do Paraguay. Não deverá ser renovada a dispendiosa linha de Montevideó a Cuyabá, superflua na sua maior parte até Assumpção visto como, havendo vapores argentinos regulares até Corrientes e paraguayos até Assumpção, é mais razoavel um contracto internacional, garantido pelas tres potencias interessadas na navegação a vapor do Paraná, Paraguay, S. Lourenço e Cuyabá. Medante um pequeno auxilio (pagavamos 200:000\$000 á extincta companhia do Paraguay), teremos navegação mensal entre Assumpção e Cuyabá. Enquanto a grande linha internacional se não effectuar, vale a pena empregar no serviço de paquetes alguns dos pequenos vapores que hoje ali possui a esquadra. Este expediente não é uma idéa nova. A lei de 6 de setembro de 1850, que autorisou o governo a estabelecer no Amazonas a navegação por vapor, admittiu a hypothese de effectuar-se o serviço empregando embarcações do Estado (art. 2.º § 1.º).

d'entre as canhoneiras que hão de compôr a divisão naval do Amazonas, seja uma empregada provisoriamente na navegação mensal do Madeira, partindo de Serpa, onde tocam os vapores da Companhia do Amazonas, até á cachoeira de Santo Antonio. Estou convencido de que, pelo menos, o custeio deste serviço não deixará deficit, si não produzir lucro (71).

---

(71) A despeza mais consideravel seria a de combustivel. A julgar por outros, a de um pequeno vapor entre Serpa e Santo Antonio, que vencesse 7 milhas por hora na subida e 10 na descida, seria, por viagem redonda (cinco dias), 1:000\$000, a saber; 5,000 achas de lenha por dia de navegação, á razão de 40\$000 o milheiro.

Este calculo do consumo de combustivel é autorizado pelos seguintes exemplos:

O paquete *Belém*, um dos maiores da Companhia do Amazonas, com uma machina de 200 cavallos, gasta 9 dias na viagem redonda do Pará a Manáos, e consome cêrca de 50,000 achas, e um pouco de carvão de pedra. A sua machina queima até 500 achas por hora, ou 12,000 por dia, que custam 480\$000. O *Ycamiba*, da mesma companhia, com uma machina de 120 cavallos, consome 350 achas por hora, e cêrca de 7,000 por dia, meio termo (280\$000).

O primeiro, consumindo só carvão, exigirá cêrca de 22 toneladas e o segundo cêrca de 13 por dia.

Cada tonelada de carvão custa 22\$000 á Companhia no Pará, e equivale a 540 achas de lenha.

O *Morona*, vapor peruano, da força de 150 cavallos, e que deita 12 a 13 milhas, consome 300 a 350 achas por hora, ou cêrca de 7,000 por dia.

O preço da lenha varia; os fornecedores a compram aos indios, no Pará e no Alto Amazonas a 20\$000 e 22\$000 por milheiro de achas. Geralmente a vendem á Companhia por 40\$000; só em Coary (Alto-Amazonas), o preço é menor, 35\$000.

A devastação das mattas visinhas dos povoados vai encarecendo o preço da lenha. Parece que uma emprezá no Madeira encontraria vantagem em montar o seu serviço de

Reputo esse um serviço provisório, e tão justificavel como o do governo peruano que, para livrar-se de um contracto oneroso com a nossa Companhia do Amazonas, emprega na navegação, dentro do seu territorio, vapores do Estado. Mas, tanto como este do Perú, será o do Madeira um serviço preliminar de exploração e reconhecimento. Aberto o Amazonas, estudados os seus recursos, encaminhada para ali maior somma de valores da Bolivia, não faltará empregario que se proponha realizar uma empresa mais vasta, como acima descrevi. Não serão precisos grandes capitaes no começo: quatro pequenos vapores, dous para cada uma das linhas, não exigirão, com as respectivas pranchas, mais de 200:000\$000; o duplo desta quantia será sufficiente para abrir a estrada das cachoeiras, para ali construir pontilhões, ranchos de abrigo dos viajantes e mercadorias, e para comprar animaes de carga. Calculemos, pois, um capital de 600:000\$0000. Não é demasiado para ser levantado com o auxilio dos dous governos interessados, que poderão conceder, em vez da garantia de juros ou de subsidio annuo, subvenção por uma só vez.

---

\_\_\_\_\_

cutte de lenha, com mais proveito para os pobres indios, hoje defraudados pelos fornecedores desse combustivel. Parece igualmente que seria conveniente experimentar a substituição da lenha pelo carvão de pedra, estabelecendo-se depositos em pontos principaes. Para a navegação do Madeira, cuja viagem redonda exigiria apenas cinco dias, bastaria haver um deposito em Serpa, começo da linha.

O corpo legislativo votou, na lei do orçamento de 1865, a quantia de 96:000\$000 para subsidio annual da navegação a vapor no Madeira. Basta ponderar que no valle deste rio, dentro do territorio brasileiro, apenas se contam 8,862 habitantes, a saber: 2,335 no districto de Borba, 529 no de Canuman, 5,998 no Crato, e que além disso ha apenas mais algumas praças no destacamento de Santo Antonio, para se reconhecer que uma tão pequena população não justifica uma despeza tão avultada. Com effeito, o essencial é estabelecer a navegação simultaneamente no Mamoré e no Madeira, e ligal-os por uma estrada soffrível, trazendo aos portos brasileiros a contribuição do commercio boliviano. Para isso é que seria justo um auxilio consideravel (72).

### III

#### Purús, Madre de Dios, Yuruá.

Muito mais navegavel que o Madeira, o Purús, seu paralelo, é um dos mais admiraveis rios do mundo. Não tem cachoeiras. Presta-se á navega-

---

(72) O auxilio pecuniario reciproco dos governos interessados na navegação a vapor de rios communs foi estipulado na convenção entre o Brasil e o Perú de 23 de outubro de 1851, art. 2.<sup>o</sup>, e no tratado entre o Brasil e Venezuela de 5 de maio de 1859, art. 22. A linha de puquetes brasileiros foi effectivamente subvencionada, durante cinco annos, pelo governo da primeira daquellas republicas.

ção de barcos de 10 a 12 palmos de calado, durante a maior parte do anno, na extensão de 400 legoas, e em todo o tempo admitte embarcações de menor mando d'agoa. Até 250 legoas da foz, na enchente, a não mais alterosa poderia sulcal-o, e em todo o anno essa parte do rio admitte grandes navios, por que tem sempre 12 a 20 palmos de profundidade no canal. Algumas pedras, que se encontram em certos pontos, em nada embaraçam á navegação. Não ha na foz do Purús os cachopos que E. Grandidier, guiado por outros viajantes, presume que estorvam a sua entrada. A foz tem a largura de 1 milha. A sua situação é excellente: demora a 45 legoas de Manáos.

As margens do Purús, como as do Madeira, contêm drogas preciosas em abundancia: a seringa, a salsa, a copahyba, o cacáo; e os terrenos podem produzir café, algodão, canna, milho, feijão, mandioca (73).

Pretendeu-se por algum tempo, e ainda se diz, que em certo ponto do curso do Purús ha um canal por onde este rio se communica com o alto-Madeira acima das cachoeiras deste, circumstancia que seria de immenso alcance, pois que neste caso, para se ir ao Mamoré, e á Bolivia, fôra preferivel subir pelo Purús, evitando a travessia das cachoeiras do Ma-

---

(73) Memoria sobre o Purús pelo Sr. major Coutinho, ann. no Rel. do min. das obras publicas de 1865.

deira. Manoel Urbano, homem audaz que inspira grande confiança por seu zelo, conhecimento dos lugares e trato com o gentio daquellas regiões, subiu em 1864 pelo Mucuí, affluente que entra na margem direita do Purús a 160 legoas da sua foz, e passou das cabeceiras do mesmo Mucuí para um ponto do curso do Madeira na região das cachoeiras inferiores, isto é, perto de Santo-Antonio. Mas o Mucuí, na parte final do seu curso, não é facilmente navegavel. Manoel Urbano me disse que outro confluyente do Purús, o Ituxi, se aproxima mais do Alto-Madeira pelo braço chamado Puciary. A hypothese de semelhante canal é aliás inconcebivel, porque seria preciso que elle cortasse o valle do Beni, o qual entra no Mamoré entre as cachoeiras, como já mencionei (§ II). Só ultteriores explorações é que poderão verificar si realmente o confluyente Ituxi, ou outro qualquer do Purús, se aproxima tanto do Alto-Madeira, e com uma profundidade satisfatoria, que mais valha fazer-se por ahí o commercio da Bolivia, traçando-se uma pequena estrada do Mamoré a tal affluente, de sorte que se dispense a estrada muito maior das cachoeiras do Madeira, a qual não terá menos de 50 legoas de extensão em linha recta. E' essa hypothese que torna interessante a exploração do Purús para a Bolivia.

Taes explorações hão de reproduzir-se em larga escala, quando as mover o interesse particular. Na Australia não é o governo que tem promovido as

preciosas, perseverantes e audazes explorações através do deserto, de uma a outra extremidade do continente; é a curiosidade scientifica e a ambição dos colonos. Ali acontece o que já se viu em nosso proprio paiz com as antigas correrias dos paulistas. O mesmo acontecerá no Amazonas, si o franquearem, si o colono europeu lá apparecer com a sua sêde de ouro e a sua perseverança. Entretanto, bem poderá o governo auxiliar eguaes trabalhos no Amazonas. Acerca do Purús, o que já se conhece é extremamente animador e curioso. O interessante relatório do Sr. Coutinho acima citado contém a esse respeito informações que reclamam um complemento. Era, por exemplo, admittida geralmente a insalubridade do Purús, que gozava de uma triste reputação: o Sr. Coutinho informa que isso não tem fundamento; sustenta que ali, como succede no Amazonas, as molestias não são assustadoras, mas procedem de desregramentos habituaes da população e da absoluta falta de hygiene. Antes, porém, dessa exploração, já um audacioso commerciante do Pará, o estimavel Sr. Pereira Carneiro, emprehendêra por vezes viagens ao Purús, aonde foi o primeiro a passar acima da foz, e depois disso não se pôde mais duvidar da praticabilidade de uma vasta exploração no Purús.

Não é só porque possa interessar ao commercio da Bolívia, si se verificar a hypotheese acima alludida, que o Purús merece estudo. Elle é o primeiro tributario que demanda o territorio do Perú; talvez

mesmo seja o que mais curto caminho offereça para o vasto departamento de Cuzco. Com effeito, o pratico Manoel Urbano subiu pelo Purús até ao Rixala, ponto acima daquelle até onde chegára no vapor *Pirajá* em 1862 o Sr. major Coutinho, o qual ficára nas barreiras de Hyutanaham, logar que se presume ser a 700 milhas da foz. Mas em 1865 um viajante inglez, o Sr. W. Chandless subiu em canôa muito além daquelles pontos, no intuito de verificar as cabeceiras do Purús e de resolver o problema da sua identidade com o famoso Madre de Dios. Chegou até á latitude sul  $10^{\circ} 5'$ , que determinou, calculando haver percorrido pelas voltas do rio, que é muito sinuoso, 1,620 milhas acima da foz, mais do duplo da viagem do *Pirajá*. Segundo elle, até á embocadura do Curumaha, que desagoa na margem esquerda, á distancia de 1,430 milhas da foz, tem o Purús a largura de 60 a 100 braças, e duas a duas e meia de profundidade, o que é admiravel (74). Em outra viagem, que de novo comprehendêra ao alto-Purús, o mesmo viajante, deixando o rio principal, seguiu pelo Aquiry, seu affluente da margem direita, cuja foz demora a 958 milhas da bôca do Purús, na lat.  $8^{\circ} 45' S.$ , e long.  $24^{\circ} 16' O.$  do Rio de Janeiro. Por esse affluente navegou 460 milhas até que elle se estreitou tornando-se razo. A ultima

---

(74) Rel. do presidente do Alto-Amazonas, o Sr. Adolpho de Barros: 1865, pag. 30 e 31.

posição geographica do Aquiry, que elle determinou, foi a do rio Maloca:  $11^{\circ} 3' 17''$  lat. S., e  $27^{\circ}$  long. O. do Rio de Janeiro. Mas o mesmo viajante acrescenta que o Purús propriamente dito ainda se estende até  $12^{\circ}$  lat. S; e que elle tem outro grande affluente do lado direito, o Ituxy, que, como acima disse, se inclina para as cachociras do Madeira (75).

O mesmo viajante muito recommenda a tribu dos indios Hypurinás, ribeirinha do Purús, da qual se pôde colher o mesmo proveito que dos Mundurucús do Tapajoz. Falla dos Manetenerys, que cultivam o fumo e delle fazem uso, colhem a salsa e o algodão, o fiam, tecem e colorem admiravelmente. Do tecido fazem camisolas cumpridas de que se vestem e capuzes com que se cobrem. Diz que os Canamarys têm ainda melhor indole: tambem fabricam o panno de algodão e fazem as mesmas camisolas. Acrescenta que os Catianas, outra tribu ribeirinha, têm os mesmos usos e industria, e colhem os mesmos productos que os Manetenerys.

O Purús é dos mais importantes affluentes do Amazonas.

E' lamentavel que os conhecimentos geographicos ainda estejam muito atrasados acerca da longitude de diversos pontos do curso dos tributarios. Ha numerosas observações sobre a latitude; poucas,

---

(75) Memoria do Sr. Chandles, publicada com o Rel. do min. das obras publicas de 1866, ann. NN.

porém, quanto á longitude. Dahi alimenta-se a antiga controversia sobre o Madre de Dios, esse rio curioso, que descendo das vizinhanças de Cuzco, a cerca de 40 legoas, se perde no deserto de florestas virgens, e não se sabe que direcção toma, nem si é um dos afluentes directos do Amazonas. A hypothese de confundir-se elle com o Purús ainda não parece fóra de discussão depois dos reconhecimentos feitos por Chandles. Na carta do Perú por Soldan (1862), vê-se que o Madre de Dios corre a leste do departamento de Cuzco, a leste do valle do Paucartambo, entre  $13^{\circ} 50'$  e  $12^{\circ}$  lat. sul. Soldan não dá a continuação do curso do Madre de Dios além de  $12^{\circ}$  lat. S. Presume-se, que o Madre de Dios, formado por outros rios menores que correm do departamento de Puno, ajunta-se com o Paucartambo, tomando o nome de rio Mano. Que o Madre de Dios é um rio consideravel na lat. S.  $12^{\circ} 30'$ , já sabiamos pelas explorações de Gibbon. Este viajante, que acreditava na confusão desse com o rio Purús (pag. 52), determinou a posição astronomica de um ponto a que chegou no Madre de Dios (pag. 50), a saber: long. O. G.  $70^{\circ} 26'$ , e lat. S.  $12^{\circ} 32'$ . Ora esse ponto quasi coincide, quanto á longitude, com aquelle a que chegou Chandles no Aquiry, mas, quanto á latitude, ha entre elles a distancia de 1 gráo e meio. Chandles presume que o Purús não nasce dos Andes, attenta a formação geologica dos terrenos que atravessa; e,

si não nasce dos Andes, não se pôde confundil-o com o Madre de Dios que tem nelles a sua origem (76). Demais, da lat. 10° S. em deante o Purús, segundo Chandles, ramifica-se em diversos braços pouco volumosos, quasi razos, nenhum dos quaes pôde ser o Madre de Dios, que a 12° 32' Gibbon já encontrou volumoso e consideravel. Uma exploração do outro grande braço do Purús, o Ituxy, que parece prolongar-se na direcção que se presume ser a do Madre de Dios, talvez resolva a questão.

Com effeito, para onde se dirige este importante curso d'agoa que, descendo dos Andes, é denominado Amaru-mayú (rio-serpente) pelos indios quichua, Madre de Dios pelos hespanhóes e tambem Mano ou Marcapata por diversos geographos?

Corre elle para o Beni e o Madeira, é o mesmo que o Beni, como suppõem outros viajantes?

Ou será o curso superior do Yuruá e do Yutahy, rios ainda desconhecidos na sua parte mais remota?

A solução do problema é de grande empenho para o commercio, e para o do Perú principalmente. Com effeito, comq todos esses rios, Purús, Yuruá, Yutahy, Yavary, são mais orientaes que o Hualaga e o Ucayali, e como alguns delles, o Purús e o Yuruá, tem mais agoa e offerecem mais facil na-

---

(76) Rel. do Sr. presidente do Alto-Amazonas, citado: pag. 31.

vegação que o proprio Ucayali, parece que, si as suas cabeceiras são um desses rios numerosos que descem dos Andes e ficam a poucas legoas de Cuzco, é preferivel commerciar por elles do que pelos outros affluentes, Huallaga e Ucayali.

Acerca do Yuruá, que corre pelo meio dos dous grandes affluentes, Purús e Ucayali, sabe-se que é um rio de primeira grandeza, um dedo gigante desse Centimano, que se chama Amazonas. Atribuem-se ao Yuruá mais de 300 legoas de franca navegação. Segundo as opiniões mais communs, o seu curso superior inclina-se para oeste, isto é, para os Andes, para o departamento de Cuzco. E' assim que não bastará determinar as posições astronomicas do curso do Beni e as do Purús; será preciso, a fim de se determinar o melhor e mais directo caminho para os departamentos da cordilheira peruana, reconhecer o curso superior do Yuruá, e pelo mesmo motivo os do Yutahy e do Yavary (77). Todos esses volumosos cursos d'agoa disputam a precedencia ao Purús. O Yuruá, porém, é o que mais prende a attenção. Suas margens são habitadas por indios de indole excellente. Distinguem-se entre elles os

---

(77) O Sr. capitão-tenente Soares Pinto, ajudante da nossa commissão de limites da fronteira, com outros membros da commissão peruana, acaba de subir o Yavary para levantar a sua carta. Será este o seu segundo serviço desta natureza nos affluentes do Amazonas, tendo sido o mesmo official que em 1864 explorou o Yaporá.

Conibos, que são bonitos e attractivos. As suas florestas contêm salsa, cacáo, copahyba e algodão que os indios tecem, como os do Purús e Ucayali. Alguns navegantes pretendem que seja o Yuruá o rio mais abundante de drogas preciosas, aquelle onde é mais facil colhel-as. À este respeito ouvi eu referir verdadeiras maravilhas. Tem o Yuruá a mesma feição que o Purús, e affirma-se que a 300 legoas da foz se communicam ambos por uma ramificação consideravel. Será, pois, o Yuruá o Mano tão celebrado, o Amaru-Mayu, o rio serpente, o Madre de Dios em summa?

A um homem singelo e verdadeiro, regatão de Fonte Boa no Alto-Amazonas, e ao velho Guerreiro de Coary, antigo navegante, ouvi eu affirmar que o Yuruá, segundo se acredita, se communica não só com o Purús, mas tambem com o Ucayali. Aquelle regatão, o alferes Borges, me referiu que, depois de navegar tres mezes em canóa pelo Yuruá acima, no anno de 1864, chegára a um ponto, pouco além do qual lhe diziam os indios da sua tripulação haver um furo (braço ou affluente), chamado Taruacá, que vai ter ao Ucayali acima de Sarayácu. Diversos indios, acrescentou, tem feito essa curiosa viagem, entrando pelo Yuruá e surgindo no Ucayali. Quando Manoel Urbano explorava o Purús, aonde chegou até o Rixala, encontrou indios que lhe disseram terem vindo de Sarayácu por um affluen-

te. Isto pareceu-lhe engano dos indios, mas pôde ser exacto, si é verdade que o Ucayali se communica com o Yuruá pelo Tarauacá, e este com o Purús. Ora é certo que os dous rios, Yuruá e Purús, correm muito proximos; ha ponto em que o curso de um não dista do outro mais de tres dias de viagem por terra, ou cerca de 20 legoas. Phenomeno extraordinario, pois que não ha ahi montanhas elevadas, nem valles profundos, mas uma planicie vastissima que se estende até á Bolivia!

Traçai na imaginação o quadro grandioso dessas enormes correntes d'agoa, que se despejam no Amazonas, que descem do centro da America do Sul em linhas parallelas e proximas! Pesai na phantasia os designios do Creador que dotou esse immenso paiz de tantos recursos! Não é realmente o paraizo das gerações futuras, como disse Humboldt?

E, entretanto, graças á ferrenha politica de cão na mangedoura, graças ao admiravel principio do uso exclusivo para os ribeirinhos, graças á porta fechada do Amazonas que nos priva do navio estrangeiro e da especulação européa e norte-americana, ainda nem conhecemos bem as noções elementares da geographia de tão formoso territorio! As fontes do Nilo, que têm devorado fortunas e devorado existencias preciosas, os torrados plainos da Libia ardente, o Sahára, Tomboctou, o coração da Africa, os gelos dos pólos, são devassados e revela-

dos á sciencia e ao mundo, apesar de um milhão de vezes mais aterradores e repulsivos; mas o centro da America Meridional, aonde se póde ir a vapor, com todas as commodidades necessarias mesmo a um *touriste*, ainda é um *mysterio*, ainda está coberto de problemas, ainda figura nos mappas como certas constellações longinquas nas cartas astronomicas!

Maravilhosa concepção dos estadistas europeus, o principio do uso exclusivo dos grandes rios merece bem ser venerado pelas jovens nações da America!

#### IV

### HUALLAGA E UCAYALI.

O Ucayali e o Huallaga são dous grandes afluentes exclusivamente peruanos.

O Huallaga, por si e por seus tributarios, como o Mayo ou Moyobamba, offerece uma importante linha de communicações com a cordilheira. É extensissimo, mas só aproveitavel em uma quarta parte do seu curso. Até Laguna, a cinco legoas da foz, é navegavel por grandes vapores em todas as estações; até Yurimaguas (109 milhas acima de Laguna) só durante a enchente; e em canoas d'ahi até Tingo Maria, que é um ponto cerca de 40 legoas

aquem da cidade de Huánaco (sobre a cordilheira). Acima de Tingo Maria apparecem muitos passos difficeis.

Comquanto se possa descer da cidade de Moyobamba pelo rio Mayo para o Huallaga, é comtudo preferido pelo commercio cortar a serra por Balsapuerto e descer pelo Paranapurás, que é uma viagem menos de metade, além de que o Mayo não é de facil navegação.

O curso do Huallaga é mais vizinho da cordilheira que o do Ucayali, mas este offerece navegação muito mais extensa e franca.

O Ucayali, a que os índios chamam *Paro*, é com effeito mais importante para as communicações dos departamentos orientaes do Perú. Raimondi pretende que seja elle navegavel em toda a sua extensão por toda a classe de embarcações que se usam na navegação fluvial.

O seu primeiro braço, *Sant'Anna* ou *Urubamba*, admite vapores desde *Mainiqui* ou *Tonquini*, cêrca de 65 ou 80 legoas da grande cidade de *Cuzco*. O outro braço, *Tambo* ou *Apurimac*, formado pela confluencia de outros pequenos rios, é navegavel desde essa confluencia, em um porto situado a 34 legoas da cidade de *Huanta*. Acresce que o *Pachitea*, outro confluente formado pelo *Picchis* e pelo *Pozuzo* (ou *Mayro*), é navegavel por não pequenos vapores até o porto do *Mayro*, que fica a cerca de

100 legoas de Lima ou do Pacifico, e a 180 de Iquitos no Amazonas.

O Ucayali interessa particularmente aos departamentos de Junin e Cuzco, que são cortados pelos braços desse grande rio, a saber: Junin pelo Pachitea e Tambo, e Cuzco pelo Tambo e Urubamba.

Da foz do Ucayali no Amazonas, ou antes de Nauta que fica fronteira á mesma foz, ao dito porto de Mayro até onde podem subir grandes vapores, ha cerca de 160 legoas, e tantas são as que esse enorme tributario offerece á navegação por vapor. Anteriormente, suppunha-se (e tal é a opinião seguida por Paz Soldan) que a grande navegação só era possível no Ucayali até a antiga povoação de Sarayácu, que fica cerca de 80 a 100 legoas acima da foz. Mas noticias recentes têm alargado os conhecimentos acerca desse rio. Um official da marinha peruana sahio em 1864 até Cailleria, que é um ponto que fica 20 dias de viagem de canôa acima de Sarayácu. Tendo elle gasto 28 dias até Sarayácu, que são cerca de 100 legoas, pôde-se calcular que dahi para deante andou pouco menos naquelles 20 dias. Assim, deve-se presumir que elle houvesse percorrido 500 milhas durante os 48 dias de jornada, calculando que vencesse 10 milhas por dia contra a corrente. O pequeno vapor peruano *Potumayo* acaba de subir o Ucayali, sem embarço algum, até o Pachitea, donde desceu.

Pelo Mayro (braço do Pachitca) se vai até Cerro de Pazco, capital do departamento de Junín, que fica á distancia de 50 legoas; e do Mayro a Huánaco (importante cidade do mesmo departamento) não ha mais que 40 legoas. Do Cerro de Pazco a Nauta ou á foz do Ucayali, ha 230 legoas, e de Huánaco ao mesmo ponto cerca de 220.

Pelo Urubamba (ou Sant'Anna), braço da margem direita do Ucayali, que atravessa norte-sul o departamento de Cuzco, vai-se ter a esta capital; mas a navegação acaba em Tonquini, que se acha a 70 ou 80 legoas de Cuzco. De Tonquini á foz ha talvez 200 legoas de navegação.

Comparemos agora as distancias pelos dous rios, Ucayali e Huallaga.

De Huánaco a Tingo Maria (ponto extremo da navegação por canoas no Huallaga) ha 40 legoas de menos máo caminho; e de Huánaco a Yurimaguas, extremo da navegação a vapor, haverá 160 legoas. De Cerro de Pazco, que fica 23 legoas ao sul de Huánaco, e a 63 de Tingo Maria, até o mesmo porto de Yurimaguas contam-se 180 legoas. Logo os dous pontos mais importantes do departamento de Junín (Cerro de Pazco e Huánaco), pelo Huallaga, distam da navegação a vapor 180 legoas o primeiro e 160 o segundo, das quaes 120 legoas se fazem por embarcações pequenas (de Tingo Maria a Yurimaguas).

Ora de Huánaco ao porto de Mayro (Ucayali e Pachitea) ha 40 legoas por terra, o mesmo que para Tingo Maria no Huallaga; e ha 50 do Cerro de Pazco ao mesmo logar. No Mayro pôde começar a navegação de vapores, ao menos de pequenos vapores. Portanto, o Ucayali dispensa cêrca de 120 legoas de navegação por canôa (a distancia de Tingo Maria a Yurimaguas é essa): e elle é por isso preferivel para as communicações dos departamentos de Junin, Ancachs, Huancavelica, Ayacucho, etc.

Por outro lado, diz-se que em todo o anno o Ucayali tem agoa sufficiente para grandes navios até Sarayácu, a 50 ou 100 legoas da foz; e dahi até o Mayro ha outras tantas navegaveis para embarcações menores, em todas as estações, e para as grandes durante a enchente: entretanto que na vazante o Huallaga só é navegavel por navios grandes até Laguna, a cinco legoas da sua foz.

Além disso, os departamentos de Ayacucho e Cuzco, e até mesmo o de Puno (com quanto pareça que a este sirvam melhor o Yuruá, o Purús, o Beni ou o mysterioso Madre de Dios) têm pelos dous braços do Ucayali, Tambo (ou Apurimac) e Sant'Anna, ou Urubamba), meio facil de encontrarem a navegação a vapor do Amazonas.

O Huallaga, porém, é o caminho natural para os districtos de Moyobamba, Tarapoto, Jevéros, etc., no departamento fluvial, e para os que lhes ficam a oeste, como Chachapoyas, Joen e Cajamarca.

Para bem se comprehender a vantagem enorme da navegação a vapor no Ucayali, basta dizer que de Huánaco a Lima, no littoral do Pacifico, ha 255 milhas, segundo o viajante Herndon, e de Cerro de Pazco á mesma cãpital 170 milhas (78). Ora os caminhos entre essas cidades, atravessando a cordilheira, são pessimos. Chegando a Lima, hão de os productos ou seguir para o Cabo d'Horn, ou fazer as duas baldeações no isthmo de Panamá. E' manifesto que, navegado o Ucayali, lhes será muito mais facil demandar o Atlantico pelo caminho do Amazonas, porquanto dos mesmos pontos áquelle em que esse affluente pôde admitir vapores, ha só o intervallo de 40 a 50 legoas.

De Cuzco a Lima, ou ao porto de Calláo, ha 192 legoas. Calláo é o mercado do departamento de Cuzco. Ha outro porto mais proximo, Islay, no departamento de Arequipa, mas diz-se que para ali não ha caminhos toleraveis, e haverá em todo o caso que fazer uma viagem de 120 legoas. Ora de Cuzco a Tonquini (sobre o Sant'Anna ou Urubamba) ha pouco mais de 70 a 80 legoas. Tonquini é onde pôde começar a navegação nesse braço do Ucayali, como já disse. Guzco é o departamento mais povoado; contém por si só cêrca de um terço da população da republica (800,000 almas). A cidade de Cuzco occupa o centro do departamento. Vê-se d'ahi

---

(78) *Exploration on the valley of the Amazon; part I, by lieut. Herndon; pag. 136.*

que tributo não trará o Ucayali ao commercio do Amazonas quando fôr sulcado por pequenos vapores. Cuzco possui terras maravilhosas, de um futuro immenso. Ahí e no Puno a criação do gado lanigero e a exportação de lãs, que já é consideravel, podem desenvolver-se rapidamente com a facilidade das communicações. Acresce que abundam as minas, e a sua exploração será um dia copiosa fonte de riqueza.

Ha longos annos o Ucayali attrahe a attenção dos geographos. A commissão de Castelnau por elle descêra em 1846. Partindo de Cuzco, chegou em 7 dias ao porto de Echarate, no valle do San-l'Anna. Desse porto desceu Castelnau 180 milhas, interceptadas por cachoeiras e fortes correntezas; gastou nessa descida 13 dias, padecendo incommodos gravissimos. Da ultima cachoeira, que fica a 180 milhas de Echarate, Castelnau, continuando a descer, contou 1,040 milhas, que reputa facilmente navegaveis e desembaraçadas. Comtudo, assignalou elle a *Volta do Diabo*, forte correnteza a 270 milhas da ultima cachoeira, como um passo perigoso, e diz que ainda abaixo desse logar ha outros em que o Ucayali corre com alguma violencia, e alguns em que tem só tres pés de profundidade. A *Volta do Diabo* fica acima da bôca do Pachitea cerca de 200 milhas, e a 495 de Sarayácu.

A navegação do Ucayali é livre para vapores na extensão de 770 milhas, sem contar as dos seus

affluentes. O governo peruano tem comprehendido a grande conveniencia de introduzir o vapor nesses grandes tributarios, e particularmente no de que estou tratando. Já para isso possui dous pequenos exploradores, o *Napo* e o *Potunayo*. Segundo me informaram, o governo do general Pezet cuidava de mandar construir nos Estados-Unidos barcos apropriados para essa navegação, quando rebentaram os movimentos revolucionarios do anno findo. E' natural, porém, que o projecto se leve ao cabo; e ver-se-á então como se transforma a vida economica desses departamentos centraes do Perú, que pelo Amazonas hão-de receber em direitura o sopro vivificante do commercio do Atlantico.

Ha para o Perú, portanto, um problema paralelo a outro que o Brazil se propõe resolver: — a introdução do navio a vapor nos rios dos seus vastos territorios orientaes, a que corresponde em nosso paiz o prolongamento de estradas de ferro para os districtos afastados do litoral. O paquete que descer dos Andes e a locomotiva que já sóbe das encostas do Atlantico serão abençoados pelo Creador, que impoz ao homem a lei do trabalho e o dotou com os desertos da terra, com as maravilhas mysteriosas da criação primitiva, de que o homem ha de tirar monumentos, cidades, provincias, imperios, que fazem sorrir o Senhor, e fixam o olhar satisfeito do pai do universo.

## V

Necessidade de explorar os afluentes; organização deste serviço. — Afluentes que é preciso navegar a vapor.

E' de um systema de reconhecimentos e explorações, que muito carece o Alto-Amazonas.

Alguem já disse ironicamente que os brasileiros conhecem menos o seu Amazonas, que os astrónomos a geographia da lua.

E' lamentavel que, depois dos trabalhos do official francez Montravel sobre o baixo Amazonas, só os Srs. capitães-tenentes Costa Azevedo e Soares Pinto tenham feito reconhecimentos exactos. Ainda assim, elles o fizeram espontaneamente, sem ordem do governo.

Um trabalho completo sobre esse mundo de ilhas, canaes, furos, bahias, lagos, demandaria muito tempo e recursos especiaes. Só quanto ás bôcas do Amazonas um trabalho util ao commercio do mundo, exigiria navio e officiaes dedicados por algum tempo á exploração minuciosa e á construcção da respectiva carta, da qual aliás já possuímos elementos nos trabalhos de Montravel e nos do Sr. Costa Azevedo, que fez importantes estudos a proposito da questão de limites com a Guyana franceza.

A provincia do Pará poderia crear uma flotilha especial para esse fim, que egualmente auxilie á administração na repressão dos crimes e nas diligencias policiaes, porque, na verdade, o navio a vapor é ali o meio de transporte. Com effeito, já a lei do orçamento provincial de novembro de 1864 (art. 13, § 12) votou 12:000\$000 para o custeio de um vapor destinado ás explorações e ao serviço de policia.

Mas é ao governo geral que incumbe organisar uma commissão de homens da sciencia para as explorações e construcção da carta do valle do Amazonas (79).

O serviço de explorações deveria ser planejado sobre as seguintes bases:

— Dous vapores especialmente destinados para isso, de boa marcha, calado minimo, bem ventilados, e com accomodações para estudo e trabalho a bordo, sem fórma alguma de navio de guerra, como adiante se descreverá;

— Dirigidos por moços entendidos nas sciencias necessarias, e praticos em trabalhos de observações;

---

(79) A commissão brasileira de limites com o Perú, presidida pelo Sr. capitão tenente Costa Azevedo, levantou a carta do Amazonas desde o Pará até Loreto no Perú. Esse trabalho, que comprehende a linha da navegação dos paquetes, baseado em observações astronomicas, acompanhado de sondagens e outros esclarecimentos, já está em grande parte lythographado, por ordem do governo imperial, no Instituto Artístico do Rio de Janeiro.

— Desligados da divisão naval respectiva, para que os não estorvem os chefes desta, que de ordinario desdenham de taes serviços scientificos, e tudo embaraçam com a exigencia de formalidades inúteis;

-- Sujeitos directamente aos presidentes das provincias, reputados navios soltos, e libertados da papelada diaria dos navios da divisão;

— Munidos de escaleres sufficientes, sendo pelo menos um destes movido a vapor;

— As explorações devem-se fazer nos seis mezes da vazante, sendo o resto do anno para descanso, reparos, e trabalhos de gabinete, como calculos e verificações, relatorios, roteiros e cartas.

-- Deve cada exploração ter um vapor de marcha e dimensões regulares, como centro. Deste se destaquem escaleres a vapor e pranchas com lenha e viveres rebocadas por aquelles, para se fazerem os reconhecimentos de ponto a ponto com o vagar necessario e commodamente, sem a necessidade de viajar a remo com muita tripulação. O vapor que servir de centro irá subindo cada dia até onde devem parar os escaleres exploradores, de modo que diariamente, concluida a tarefa, possam todos recolher-se ao mesmo vapor.

— O vapor central deve de ter um salão superior, que sirva de gabinete de estudo, de desenho e observações: e além disso toldo fixo, corrido por toda

a coberta, para abrigo da tripulação, accomodações especiaes para combustivel, pouco calado, pouco cumprimento, podendo ter muita altura e ser largo.

— Será preciso estimular o trabalho publicando-se sem demora os relatorios, os resultados das observações e as cartas, á medida que se forem preparando, logo depois de concluida cada exploração.

Pretender que taes explorações sejam bem feitas com os recursos até hoje empregados, é exigencia desarrazoada. Recordo-me, é verdade, de que ha sujeitos tão zelosos e dedicados ao culto do dever, como o Sr. capitão-tenente Soares Pinto, ajudante da commissão de limites com o Perú, que, incumbido de levantar a carta do Yaporá, subira este rio e o Apaporis em escaler e canoas, quasi só, desprovido de tudo, soffrendo as mais duras fadigas, com gravissimo prejuizo de sua saude, atravessando uma região doentia. Foi assim que se obteve a carta do Yaporá, duplamente preciosa pelas questões de limites com o Perú e a Nova Granada. Mas trabalhos continuos e regulares exigem recursos proprios. E' bom que se saiba quaes os sacrificios que a alguns raros funcionarios desvellados têm custado os esclarecimentos que já possuímos sobre o paiz; é, porém, necessario que d'ahi se tirem experiencia e conselho para a bôa direcção de taes serviços. Imagine-se o que seja trabalhar, viver e dormir a bordo de um navio desses que ali temos no Amazonas, da canhoneira *Ibicuhy*, por exemplo, bar-

co construido para o mister da guerra, improprio para explorações; ás duas horas da tarde de 16 de outubro de 1865, o thermometro (Fahr.) marcava, sob o convez, junto ao tubo conductor das caldeiras, 148°; junto á machina 124°; na camara de ré, 83°. Avalie-se o calor que se soffre em uma grande parte do navio. O calor da machina comprimido, irradiando-se por um espaço estreito, aquece tudo e torna insupportaveis os alojamentos inferiores de pôpa a prôa. Mesmo durante a noite, não são elles habitaveis. O incommodo de saude é grave: a gente da machina não lhe resiste. Nos vapores destinados a explorações dever-se-á, portanto, attender á necessidade de grandes frestas no convez em todo o prolongamento da parte que cobre a machina, em fórma de xadrez de ferro. Na parte do costado, correspondente á mesma machina, deverá haver outras frestas identicas, ou grandes vigias oculos. Melhor seria que toda a parte do costado e a do convez, que encerram a machina, fossem compostas, desde pouco acima da linha d'agoa, de peças amoviveis, que se tirem em viagem pelo rio acima, ficando o machinismo ao ar livre e bem ventilado o navio.

As observações que consigno a respeito do serviço de exploração do Amazonas, são o resultado de exame ocular e dos avisos de pessoas profissionaes. Cuido que não passarão desaperecidas do governo, que deve empenhar-se em não deixar corromperem-se no ocio as brilhantes qualidades que estão osten-

tando no Paraguay os nossos officiaes de marinha, e os hade aproveitar em rudes, mas honrosos estudos sobre o seu rico paiz, ainda tão desconhecido.

Para concluir esta parte do meu trabalho, indicarei os affluentes do Amazonas onde é preciso, desde já, introduzir o vapor. São os seguintes:

Ucayali (Perú).

Purús.

Madeira.

Mamoré, ou Alto-Madeira (Bolivia).

Rio-Negro.

Tapajoz.

Tocantins.

O governo do Brazil careceria ter, da sua parte, os seguintes vapores:

1. — Na provincia do Pará, um para seis viagens por anno ao Tapajoz, o qual faria tambem a navegação acima de Cametá no Tocantins, e para Portel e Melgaço.

2. — Na do Amazonas, outro para o baixo Madeira, que faça uma viagem mensal, podendo esse mesmo vapor subir seis vezes annualmente o Rio-Negro até ás suas cachoeiras.

3. — Na mesma provincia, outro para supprir ao segundo nas suas faltas e accidentes, e para servir ás diligencias subitas e á policia do Amazonas, sendo que a respectiva administração carece de tal vapor com urgencia.

Todos esses navios devem ter a maior marcha possível, reunir as condições geraes acima indicadas, e prestar-se ao serviço de reboque de pranchas e canoas. Nada mais necessario, com effeito, quer em relação ao valle do Amazonas, quer aos de outros dos nossos rios, e principalmente do S. Francisco, do que a navegação barata dos affluentes e do proprio tronco. Os grandes vapores, como os da Companhia do Amazonas, têm a inestimavel vantagem da regularidade e velocidade; mas em geral o commercio perde nas tarifas mais do que ganha com aquillo. Dahi a necessidade de se aproveitarem nos nossos rios as invenções tão uteis nos Estados-Unidos e no Indestão. No trem fluvial de Bourne, v. g., o vapor é uma verdadeira locomotiva, á qual se prendem, como wagons de carga, pranchas ligadas por maneira que todo o comboio constitue um commodo e seguro systema de articulações. Citarei a este respeito o que a proposito do Rio-Negro dizia em 1862 o Sr. major Coutinho:

“Seria muito mais economico e vantajoso o estabelecimento de vapores de reboque, como se usa em alguns rios da Europa, do que navios solitarios, servindo para carga e passageiros, principalmente quando a população é ainda diminuta em alguns rios. As nossas relações commerciaes para certos pontos não são tão importantes que exijam essa rapidez de transporte, como certamente não tem muitos paizes adiantados. Não ha nada melhor do que via-

jar com presteza, reconhecemos; mas não é só a commodidade de alguns povoados que se deve attender, e sim á de todos os habitantes da provincia. Todos sabem que quando se trata da navegação dos rios, a difficuldade que se apresenta é a corrente, resistencia continua, e superada vantajosamente só pela força do vapor. Na descida acontece o inverso; a corrente é mais um meio favoravel de que dispõe o navegante. No Amazonas uma canôa grande caminha regularmente vinte legoas por dia descendo, e mais facilmente estando bem carregada. Em nossas estradas ordinarias de outras provincias, o mais que pôde avançar um comboio são oito até dez legoas. O transporte pelos rios, agoas abaixo, economisa, pois, metade do tempo da viagem. Pela forte corrente que tem, o Amazonas apresentaria alguns obstaculos ao transporte de batelões rebocados por um vapor, mas assim não acontece em seus afluentes, onde a corrente é muito menor. Com a despeza que se faria com um vapor proprio para carga e passageiros, podiam-se obter duas locomotivas e os necessarios wagons. Tambem uma mesma locomotiva serviria para os transportes de dous ou mais rios que não distassem muito. Conduzidos os wagons até os pontos de escala na parte superior dos rios, voltava o rebocador, e seguia para outro logar. Os wagons demorar-se-iam 8 a 10 dias recebendo carga, descendo depois com facilidade. Por este meio evita-se uma grande difficuldade, que é

não ficarem os generos desabrigados por falta de armazens, e não terem os lavradores de demorarem-se muitos dias nos pontos de escala. No Rio-Negro, onde a corrente é tão fraca, o transito dos comboios se faria commodamente."

E' tempo de passar a outro assumpto. Ao deixar a carta variada dos afluentes do *pai do oceano*, deve-se volver um olhar admirado por esse maravilhoso systema de communicações. Póde-se dizer que maior do que isto só é o Universo. O Amazonas, dizia-me um amigo, com as suas innumeradas ilhas, ilhotes, furos, braços, lagos, afluentes, rios e mais rios, é como o firmamento com a sua immensidade de constellações. Com effeito, para se procurar uma imagem adequada a estas grandezas enormes, é preciso ir buscal-a no phantastico cómputo de estrellas, de constellações e de distancias, que a astronomia exprime por milhões de astros e por milhões de legoas.

## CAPITULO SETIMO

### CONSIDERAÇÕES GERAES

A these desenvolvida neste segundo estudo sobre o valle do Amazonas chega á mesma conclusão sustentada no primeiro: a liberdade commercial. Quatro annos de intervallo não modificaram, antes robusteceram a convicção do autor.

Liberdade de commercio e de industria é o principio consagrado por nossa constituição, e largamente admittido em nossas leis. Ha, entretanto, restricções. A exclusiva navegação do Amazonas por seus ribeirinhos é uma das que ainda subsistem. Depois de combater-a em si mesma, resta assignalar certos embarços locais, cuja remoção facilitaria o estabelecimento de immigrants, de que tanto carece aquelle mediterraneo fluvial.

## I

**Impostos locais exagerados. — O commercio dos regatões. — As directorias de indios; a cathequese; os padres. — A civilisação pelo cruzamento das raças.**

Nas provincias do Pará e Alto-Amazonas, as mercadorias de exportação, o commercio ambulante dos regatões (80) e o das lojas situadas fóra dos povoados, soffrem imposições que me parecem prejudiciaes á prosperidade daquella região. Eis um resumo dessas taxas segundo as ultimas leis dos orçamentos municipal e provincial: —

A borracha paga: Na provincia do Pará, pelo desembarque em Belém 8 %; pela sahida 5 %; imposto municipal do districto productor 3 %: total, 16 %. Reunindo o imposto geral (exportação) de 7 %, o total dos direitos sobre esse artigo sóbe a 23 %. Na do Alto-Amazonas, o mesmo producto paga 15 % á provincia pela exportação, e 3 % ao municipio productor: total 18 %, além dos 7 % do imposto geral, que se cobra na alfandega do Pará.

---

(80) Os regatões são os traficantes que levam em canoas, por todos os rios, lagôas, furos e logares, mercadorias estrangeiras ou nacionaes, e as vendem a dinheiro, ou as permutam pelos productos do paiz. O commercio interior do Amazonas não se faz geralmente por intermedio da moeda, mas pela troca de objectos.

Da mesma fórma paga o cacáo 5 % na sahida á respectiva provincia, 3 % ao municipio, que, com os 7 % geraes, fazem 15 %.

No Pará o tabaco paga um pouco mais: 15 % á provincia, 3 ao municipio, e 7 geraes; total: 25 %.

Uma casa de negocio situada fóra das cidades, villas e freguezias, paga: no Pará 200\$000, dos quaes 175\$000 de imposto provincial, e 25\$000 do municipal; e na do Amazonas 70\$000, sendo 60\$000 do primeiro, e 10\$000 do segundo.

Cada canôa empregada no commercio de regatão soffre as seguintes taxas: no Pará, 175\$000 de imposto provincial e 25\$000 do municipal; ao todo 200\$000. No Alto-Amazonas, sendo o imposto provincial 100\$000 e o municipal 8\$000, o total das taxas é 108\$000.

Taes impostos são evidentemente excessivos. Só os 8 % no desembarque da borracha produzem 200:000\$000 no Pará, um quarto da receita desta provincia, segundo o orçamento de 1864.

A taxa sobre canôas de regatão e lojas fóra dos povoados merece maior reparo. O que determinou esses impostos não foi sómente o zelo da moralidade e a protecção aos tapuyos, que na verdade são espoliados pelos pequenos commerciantes e pelos regatões. Estes fazem concorrência aos commerciantes estabelecidos nos povoados, que aliás não são

geralmente mais moralizados; e como estes ultimos são ás vezes influencias politicas, facil é comprehender que os seus clamores fossem attendidos. Para bem se comprehender o character do imposto sobre regatões, que gradualmente tem sido elevado, e que ali se deseja augmentar até prohibir o respectivo commercio, darei uma noticia segundo as informações da collectoria de Obidos. Neste municipio existem 23 canoas empregadas no commercio de regatão. O municipio é extensissimo, como todos no Amazonas. O regatão percorre-o levando mercadorias de todo o genero, fazendas, licores, ferramenta, etc., a cada sitio e a cada choupana situados nas paragens mais reconditas, nas aldêas dos indios, nos quilombos de negros do Trombetas, nas cabeceiras dos rios ou no fundo dos lagos. Cada canoa leva um a tres contos de réis em generos. E' pois, um commercio extremamente pequeno; mas, entretanto, paga as seguintes taxas: 175\$000 á collectoria provincial; e á camara municipal 25\$000 de taxa, 5\$000 de registro, 2\$600 de sello, 40 rs. por cada arroba de cacáo, 20 rs. por cada arroba de peixe, 100 rs. pela de carne secca, etc. De maneira que um regatão que transportar a diminuta quantidade de 1,000 arrobas de cacáo, 200 de peixe e 100 de carne secca, pagará de imposto annualmente 261\$600. Como bem assignala o relatorio do presidente do Pará em 1864, o Sr. Couto de Magalhães (pags. 10 e

seguintes), esses impostos têm o caracter prohibitivo, e o que cumpre fazer é abolil-os: a abolição tornará a respectiva industria mais vantajosa, e homens honestos hão de exercel-a, em quanto que hoje os regatões espoliam os indios para compensarem com lucros illicitos o gravame das taxas que pagam.

Esses impostos pouco rendem. Na provincia do Amazonas, durante os ultimos annos, a taxa provincial sobre lojas fóra dos povoados apenas produzia de 200 a 400\$000; e a sobre canoas de regatões de 3 a 4:000\$000. Na do Pará, a receita proveniente da primeira foi orçada, para o anno de 1865, em 46:375\$000, e a da segunda em 27:650\$000. As exacções e vexames que ellas occasionam não são compensadas por tão pequena renda.

Os presidentes de provincia e alguns viajantes descrevem com energia a immoralidade do commercio dos regatões, que abusam da ignorancia dos indios e que não respeitam nem os laços matrimoniaes nem a virgindade. Creio, comtudo, que o meio mais adequado de remediar o mal não é tentar debalde prevenil-o com impostos exagerados, que oneram ao consumidor, o indio e o mestiço, que são incentivos para as espoliações dos traficantes; penso que só seria efficaz a repressão immediata dos abusos verificados e a applicação de penas administrativas, de que uma lei armasse os presidentes, co-

mo deveria ser a deportação dos delinquentes, recurso indispensavel ali contra certos mercadantes cujos máos costumes e improbidade não são excedidos por ninguem (81). Com quanto reconheça os

---

(81) Em uma carta do Rvdm. Sr. D. Antonio, bispo do Pará, ao Sr. ministro do Imperio, em data de 21 de dezembro de 1865, lêem-se as seguintes palavras (pag. 6): "São os regatões negociantes de pequeno tracto, que em canôas penetram até aos mais remotos sertões para negociarem com os índios. E' difficil imaginar as extorsões e injustiças que a mór parte delles commetem, aproveitando-se da fraqueza ou ignorancia desses infelizes. Vendem-lhes os mais somenos objectos por preços fabulosos, tomam-lhes á força ou á falsa-fé os generos; quando muito compram-nos a vil preço e muitas vezes embriagam os chefes das casas para mais facilmente deshonrar-lhes as familias. Em fim não ha immoralidade que não pratiquem esses cupidos aventureiros".

Bates refere-se por vezes ás deslealdades e aos crimes commettidos contra os índios, contra o proprio pudor das mulheres, ás depredações, ás lesões enormes, ao rapto de crianças reduzidas ao captiveiro, e ás oppressões dos mesmos directores ou commandantes de aldeamentos, como sendo as causas mais graves da antiga repugnancia dos indigenas ao trato e relações com os homens brancos. Eis ahí, pois, um assumpto que deve preoccupar muito ás autoridades superiores das duas provincias. Peza-me manifestar aqui, com esse viajante verdadeiramente estimavel, a indignação que em todos os amigos da civilisação devem produzir as scenas de perversidade exhibidas pelos mercadantes do Amazonas. Esta qualidade de immigrants, em cujo typo predomina a avidez cynica, tem realmente desmoralizado e corrompido o proprio povo das cidades e aldeas. Com o espirito de ganancia elles inoculam no paiz a sua beatice estúpida, ostentam os ritos do seu culto ridiculo, as suas festas que recordam a origem dos pagodes orientais, com o barulho, os foguetes e a mascarada de um exagerado culto exterior, sustentado aliás com o fim claro do negocio. (V. Bates, paga. 88 e 89, do vol. 1.<sup>o</sup> *The naturalist on the Amazonas*).

abusos e crimes que muitos regatões praticam e confesse a necessidade de uma repressão activa e effizaz, repito que prefiro as providencias deste genero ás medidas preventivas e ao imposto prohibitivo. Estes redundam definitivamente contra os productores e os consumidores do Amazonas. A canôa do regatão é uma loja ambulante, indispensavel naquelles desertos immensos. Pretender, como ali se tem querido, que cada productor venha aos povoados na sua canôa trazer a sua borracha ou os seus generos, e comprar os artigos de que careça; pretender que cada indio ou cada familia faça isso periodicamente, atravessando enormes distancias, gastando muitos dias, interrompendo o seu trabalho; preferir isto ao movimento natural das transacções, segundo o qual, pela lei da divisão do trabalho, o regatão é o intermediario que economisa tempo e despezas de producção, fazendo o transporte em proveito de todos; pretender que em uma região, cujas industrias extractivas determinam e provocam a disseminação dos habitantes, a população se concentre á roda dos seus raros povoados, — não me parece sensato, nem medida economica. O tempo, o abandono das actuaes industrias, os processos agricolas, a moralidade que se diffundirá com o

---

Para esse estado de cousas só ha um remedio effizaz: a liberdade da navegação, a frequencia de imigrantes dos paizes do norte da Europa e America, a introducção de ar livre naquelles pulmões corrompidos.

progresso da civilisação, é que não de alterar as practicas do pequeno commercio, e supprimir os usos que hoje excitam justa indignação.

Este modo de encarar a questão é combatido geralmente, porque geralmente se reputa indispensavel um systema de tutela para os paizes povoados por uma raça decahida, como é a dos indigenas do Amazonas. Desde o tempo das primeiras descobertas, os hespanhões se esforçaram por sujeitar a um regimen forçado, ou fosse pelo governo militar, ou pela cathequese sacerdotal, o trabalho dos indios. D'ahi perpetuou-se na tradição dos governos christãos a idéa de um despotismo organizado, como meio de educação e incentivo de trabalho para os indios. O que esse systema produziu em nosso paiz, a oppressão, as matanças e os roubos que o acompanharam, nossa historia, como a de todos os Estados americanos, o refere largamente. Deste barbaro systema pouco resta hoje, assim como poucas tribus povôam o nosso territorio. Nas vastas planicies do Solimões (Alto-Amazonas) apenas se contam cerca de 17.000 mil indios de diversas tribus aldeadas. Quem estuda a indole dos indios, reconhece logo quanto facil é aos seus directores opprimil-os e corrompel-os. O indio é trabalhador, pacifico, humilde, de uma boa fé infantil, de um desinteresse incrível, sobrio e vigoroso. Mas o recrutamento, a guarda nacional, as eleições, o delegado, o commandante, o regatão, o vendilhão, o traficant-

te de crianças, o vexam, estragam e amedrontam. Trabalha rudemente, mas é explorado e roubado, é perseguido e infamado. "Desde que se lhes pague regularmente o salario, 12\$000 a 20\$000 por mez, em mercadorias quasi sempre (dizia-me o Sr. Sepeda, estimavel proprietario de Tagipurú no Pará), não me faltam para tripular canôas, e para o serviço da lavoura de canna de assucar e farinha. Tenho indio que vive e trabalha comigo ha 10 e 15 annos sem nunca abandonar-me. São os indios, acrescentava, de uma fidelidade exemplar; nós lhes entregámos ás vezes centos de arrobas de borracha que conduzem á capital, e voltam com o preço em ouro ou papel, ás vezes tres, cinco e mais contos de reis."

A legislação em vigor sobre os indios, sua cathequese e aldeamento, propunha-se um fim proveitoso: regularisar o trabalho; mas produziu o que se não devia esperar, a espoliação do indio. O director de indios é o seu ladrão official. A portaria de nomeação de director, dizia-me um antigo navegante do Solimões, é uma carta de credito; com ella o novo director apresenta-se ao negociante da cidade, pede um abono de mercadorias, sob promessa de pagar com o producto do trabalho dos indios, que colhem a borracha, a salsa, a castanha, e recebem do director uma insignificante parcela das mercadorias abonadas. O indio não recebe salario em dinheiro: a permuta de generos é o meio de rouba-los.

“Nas minhas longas peregrinações pelos afluentes do Amazonas, accrescentava o mesmo informante, convenci-me de que o director de indios não presta serviço ao publico, nem ao menos fornece remeiros aos navegantes, que careçam; quando eu precisava de indios, entendia-me pessoalmente com estes, e nunca faltam elles a quem os alimenta bem e lhes paga em dia.”

Ora os aldeamentos não prosperam. São estacionários ou decadentes. Não valerá mais restituil-os ao direito commum, ao regimen das autoridades civis? O relatorio do presidente do Pará, o Sr. Couto de Magalhães (1864, pag. 12), fulminando severamente os abusos dos directores, propunha que sejam abolidos e dizia que essas autoridades sujeitam os miseros indios a uma verdadeira servidão; que a presidencia recebe repetidas queixas contra elles; que a acção do Estado a respeito dos indios se deve limitar a punir os crimes contra elles commettidos. No mesmo anno, em seu relatorio (pag. 37), o presidente do Alto-Amazonas, o Sr. Adolpho de Barros, dizia que seria beneficio para o indio libertal-o dos directores, que denomina perseguidores officiaes; e acrescentava estas palavras: “Não conta o indio por via de regra inimigo mais desapiedado, nem mais cûpido, do que esses titulados tenente-coroneis (os mesmos directores); e as cruezas, abusos, e despotismo exercidos por elles, são muito mais fataes á obra da cathequese e civilisação, por que partem da

autoridade e realisam-se em nome della." Concluia o digno presidente asseverando que não preencheria as vagas de director de indios, que fossem occorrendo. Na carta do Sr. bispo, já citada, diz o illustre prelado: "Os melhores directores parciaes (rarisimos se contam destes) são os que negligenciam as obrigações do seu cargo e não se importam absolutamente com os indios. Os demais não se hão-de chamar directores, Sr. Ministro, sinão senhores de indios, e que senhores! Não quero contristar o animo de V. Exc. com relatar-lhe as atrocidades, os despotismos, as injustiças clamorosas praticadas por esses funcionarios em nome e sob a egide do Governo... Anda o triste do indio afugentado, opprimidô, despojado, escravizado, como nos tempos da conquista, e até em certos logares vendido meio ás escondidas, como mercadoria de contrabando. Tenho testemunhado eu mesmo estes factos e inda mal, que se explicam mui naturalmente! Não oferecem em geral os pretensos directores garantias sufficientes para cargo de tal porte. As simples honras de tenente-coronel com que os galardôa o governo, não são sufficientes para decidir homens sisudos, intelligentes, de abonada reputação e probidade a renunciarem aos commodos da civilisação para irem por aquelles immensos desertos viver com indios boçaes."

Muitos entendem que, abolidas as directorias já condemnadas pela experiencia, não é tempo ain-

da de libertar os indios da tutela tradicional, que não é opportuno estender-lhes o regimen civil commum, que antes cumpre retroceder ao systema colonial, confiar os indigenas á cathequese do clero, organizar como outr'ora as missões dos indios e a redução do gentio, e que isto se deve fazer em uma vasta escala, sob a direcção dos bispos, a expensas e com a protecção do Estado. Um recente aviso do Sr. ministro das obras publicas autorisou a presidencia do Amazonas a supprimir os directores parciaes de indios, e ordenou que a direcção moral e material dos mesmos fosse incumbida aos missionarios, sem tornar este serviço dependente immediatamente do bispo. Confesso que muito confio no zelo apostolico do digno prelado do Pará, caracter energico e homem de fé viva; mas não creio em tal systema. O regimen militar dos directores actuaes succedeu ás antigas missões dos padres, que se desacreditaram e ás vezes embaraçavam a autoridade civil; em relação a ellas, o regimen das directorias foi um progresso. Nos Estados-Unidos e na Republica Argentina, onde os indios ainda vivem em tribus, não é o governo, nem é pelo auxilio do governo que a cathequese se faz; ninguem acredita nesses paizes que possa um sacerdote ensinar agricultura e ensaiar nas industrias a um indigena; appella-se para a acção do tempo e para a pratica com a gente civilisada, que lentamente transformará si não os indios actuaes, ao menos os seus descendentes.

tes. Que a igreja, porém, prégue e exerça a cathequese, nada impede; é o seu direito: mas não construamos sobre essa cathequese uma esperança vã, não a reputemos medida administrativa, nem escola profissional.

Demais, o estado do clero no Amazonas excita ardentes queixas. Que pessoal! que ignorancia! que depravação! Está a instrucção publica geralmente confiada aos vigarios na provincia do Alto-Amazonas; entretanto, o que é essa instrucção? Pelo que observei, nada poderia depôr mais contra a incuria e a incapacidade dos padres. Si isto, que não é serviço penoso, e é remunerado pelos cofres provinciaes, não prospéra, o que se ha de esperar da cathequese nas brenhas? Contemplai o aspecto dessas miseraveis palhoças, a que na maior parte das povoações do Amazonas se chamam egrejas; ellas ostentam a incapacidade do clero e a ausencia do sentimento religioso; si ha igrejas, é preciso que as venham construir engenheiros officiaes com dinheiro dos cofres. Si a religião é assim: nos centros de população christã, o que poderá ser nos desertos, nas florestas, entre o gentio? No proprio litoral do Amazonas, nas vizinhanças das capitães, que tarefa e que seára para o clero intelligente e honesto, para essa pleiada de jovens sacerdotes que o veneravel actual prelado, por ventura desenganado dos padres que encontrou, procura formar no rigor da disciplina, em Roma e nos seminarios do Pará e Maranhão! Mas re-

cordai-vos d'aquelle clima ardente, d'aquella geral dissolução de costumes, d'aquella molestia endemica da concupiscencia, da estúpida innocencia d'aquellas mestiças e indias, da embriaguez, do trabalho em commum na péscia, das festas e pagodes de aldeia... Ponde no meio desses costumes, que o habito não considera escandalosos, um sacerdote, um joven, um filho dessa sociedade pouco severa, e dizei si o celibato resiste ás paixões alvorotadas pelo espectáculo do escandalo.

Torno ao mesmo ponto de vista assignalado em outra occasião (82). O celibato clerical, uma dolorosa utopia em toda a parte, o que será no valle do Amazonas? Uma causa fecunda de males, que o governo civil deve procurar remover.

E' desagradavel reconhecer a inefficacia da cathequese; é tanto um dever confessal-o, como render sincera homenagem á dedicacão daquelles que nisso crêm, que ainda ousam renovar tão árdua empreza.

Não é felizmente a administração civil, não são os jesuitas e as principaes autoridades que espoliam e opprimem os nossos indios, como acontece no Perú, onde aliás se aboliu o trabalho forçado, e na Bolivia, onde elle existe. Póde-se affirmar que os indios no Brazil são menos vexados, que nesses

---

(82) V. o Appendice I.

territorios limitrophes, onde os abusos não conhecem repressão. Cumpre-nos, porém, em honra das nossas livres instituições, melhorar o regimen actual, não restabelecer as directorias de indios, abolir as que ainda existam, reprimir severamente as exações de algumas autoridades, commandantes de fronteira, agentes de policia ou chefes da chamada guarda nacional, e punir sem demora os crimes dos regatões. Nada esperemos, porém, da tutela official. Já o indio é util, já elle produz e consome; já vai elle passando do estado barbaro ao semi-civilisado. O cruzamento de raças em todas as povoações vai fazendo surgir uma população nova, esses mestiços tão vigorosos, quanto intelligentes e aptos para os rudes trabalhos daquelle clima. A sciencia provará que os elementos não indigenas, o sangue caucasico ou o africano, já predominam nos povoados. O indio puro, o indio primitivo desaparece, deixando atrás de si uma descendencia mais docil, mais viva, mais inclinada ao influxo da civilisação. A população mestiça augmenta sempre, e ella é a industria que produz e exporta, e o consumidor que provoca a importação; é a navegação, é a prosperidade, é o verdadeiro cathecumeno do seculo XIX, assim como o commercio é o seu verdadeiro cathequista.

Entretanto, não é raro ali ouvir lamentar a ausencia das companhias de trabalhadores ha pouco suprimidas, do regimen forçado da Bolivia, e das

missões dos jesuitas. Mas o que isso produziu? perpetuou o embrutecimento, não deixando nada duradouro atrás de si, e attestando a sua esterilidade por essas tristes cabanas ou essas cruzes melancolicas das aldeias abandonadas. Renunciemos francamente ao regimen forçado; chegaremos mais depressa a um resultado melhor pela liberdade de commercio, pelo cruzamento das raças, pela boa administração, pela moralidade dos padres e dos funcionarios civis. Imaginai esse mediterraneo fechado aos navios estrangeiros, e entregue ao zelo sacerdotal e á tutela administrativa: não seria isto a restauração no valle do Amazonas das missões americanas dos seculos XVI e XVII?

## II

O trafico de indios; a escravidão no valle do Amazonas. — Immigração para o Amazonas; salubridade do paiz; logares preferiveis. — Conclusão.

Não terminarei sem fallar no trafico de indios selvagens, que, raptados das tribus ou permutados por seus pais e chefes, vão em nossas povoações ou nos arredores servir sem salario, como si foram escravos.

Desde tempos immemoriaes servem-se os brancos dos indios, que recolhem em suas casas e edu-

cam nos habitos da sociedade. Não é desses, porém, que fallo; fallo dos que são roubados ou comprados nas tribus para servirem nas plantações e nas feitorias. No Solimões ha mercadantes ou regatões que carregando nas canôas machados, misangas, aguardente, etc., sóbem os rios desertos, o Yaporá, o Içá e outros, e a troco desses objectos ou á força conseguem trazer indios selvagens aos povoados do littoral, onde os cedem (ou os vendem) a quem os deseja. Quando passei em Tefé (13 de novembro de 1865) o juiz municipal formava processo a um negociante portuguez, que praticára esse commercio criminoso, punido por nossas leis, no rio Yaporá. Ouve ali nomear diversas pessoas, a quem se imputava cumplicidade nesses actos. Dizem que no alto Yaporá se compra um indio por um machado; os proprios pais os vendem aos traficantes. Em Coary, Tefé, Tocantins, S. Paulo, encontram-se os miranhas do Yaporá e do Içá reduzidos á servidão desde longa data. Alguns delles são trazidos das tribus que habitam o territorio de Nova-Granada, circumstancia que um dia poderá occasionar desintelligencias e queixas desagradaveis para o nosso pundonor nacional. Cumpro um dever acrescentando que as autoridades da comarca e da provincia procuram reprimir estes factos, mas é licito suppôr quanto difficil seja alcançar ali as provas de um crime inveterado e a condemnação pelo jury, onde os juizes são por ventura os cumplices

dos réos. Mas ha um motivo que deve tambem acender o zelo dos altos funcionarios, e fazer avivar este delicado negocio na lembrança do governo imperial; a saber, a lamentavel mortandade que dizima os indios reduzidos á servidão. Como succedia com os negros importados de Africa, ou seja por causas moraes, ou seja por máos tratamentos em uma longa e penosa viagem, chegam os indios fracos e abatidos: uma profunda nostalgia, molestias e sevicias arrebatam por centenas os miranhas empregados nos estabelecimentos de Teffé. Não pretendo exagerar as proporções deste crime, mas as informações que consigno hão de servir para estimular o zelo do governo, a quem não escaparão as tristes consequencias dessas atrocidades.

Com o indio sujeito a trabalho sem salario, co-existe no Amazonas o negro escravo. O primeiro abuso será extirpado facilmente pela intervenção das autoridades, que façam respeitar a lei contra a redução de pessoas livres ao captiveiro. O segundo, porém, não é tão facil de desaparecer, porque carece de lei. Ora, o valle do Amazonas só tem escravos nas duas provincias brazileiras; o ultimo dos estados limitrophes, a colonia hollandeza, já viu promulgada a abolição. No territorio do Brazil cortado pelo grande rio, não ha mais de 31,000 escravos sobre uma população livre de 220,000 habitantes. Na mais remota das duas provincias, a do Alto-Amazonas, ha sómente 880 escravos sobre

39,500 livres, ou 1:45. Nas provincias fronteiras, estou convencido de que cumpre abolir desde já a escravidão quanto aos recém-nascidos, e dentro de um periodo curto quanto a todos os escravos existentes. Nisso interessam a segurança do Imperio e a sua dignidade. Eu não acredito que a abolição seja acompanhada das desgraças irreparaveis que alguns figuram, si ella se verificar com prudencia em qualquer parte do imperio, ou em todo elle simultaneamente. E tenho por certo que no valle do Amazonas não só se pôde effectuar a abolição sem abalos, como que se pôde ella fazer mais depressa que em qualquer região. Eis os motivos: — E' esse o ponto do Brazil em que o commercio ha tido mais rapido incremento, subindo a 300 % em 15 annos. Ora, ahi o trabalho é geralmente livre. O trabalho a salario é conhecido e usual. Assim, a abolição da escravidão pôde passar pelo Pará e pelo Alto-Amazonas sem affectar á base da sua prosperidade. O mais valioso producto da exportação dessas provincias é a gomma-elastica; pois bem, não é o escravo que a prepara, é o indio. Digo o mesmo da quasi totalidade dos generos que se exportam pelo Pará. O trabalho escravo só domina na lavoura de cereaes e nos engenhos de assucar, que aliás não são muitos. Não ha no Brazil, portanto, parte alguma de mais certa e mais ascendente prosperidade. Ali tranquillo pôde o capitalista adiantar sobre o futuro. Ali o progresso do pas-

sado é fiador do progresso de amanhã. Qual é a outra provincia do imperio de que se possa dizer mais? Nem Santa Catharina, nem Paraná, nem Ceará.

A desconfiança que as industrias das grandes provincias, baseadas sobre o trabalho escravo, inspiram aos capitaes estrangeiros, as duvidas e incertezas sobre o futuro que amesquinham as aspirações do nosso presente, não cabem ali, naquella afortunada região. Direi a proposito como um escriptor da *Révue des Deux Mondes*: “Um processo de consequencias formidaveis debate-se surdamente entre o trabalho livre o o trabalho escravo nas profundezas da sociedade brasileira. Que nesse processo os ribeirinhos do Amazonas rompam toda a solidariedade com os seus compatriotas do sul: — libertem elles os seus raros escravos e façam instruir os indios; dest’arte escaparão ás incertezas do futuro, e poderão, sem temor das convulsões sociaes, desenvolver os immensos recursos do seu magnifico territorio. Então sómente hão de elles descobrir em suas florestas esse Eldorado fabuloso, que por longo tempo procuraram tantos conquistadores votados á morte”.

Felizmente, para desenvolver esses recursos, pôde o Amazonas tambem appellar para a immigração. Posto que rapida, a minha viagem convenceu-me disto,

Verdade é que as experiencias coloniaes da Companhia do Amazonas foram mal succedidas. Estas, porém, nunca foram dirigidas com perseverança, nem com o proposito resolutivo de levar-se ao cabo a tentativa. Ilhéos, hespanhões e portuguezes, e quaesquer immigrants de climas meridionaes, podem ali supportar o trabalho do campo. Nucleos agricolas não de necessariamente prosperar no Amazonas. As principaes povoações recebem do exterior, por via do Pará, os generos de primeira necessidade. Como a industria dos habitantes é geralmente a colheita ou o preparo dos productos naturaes, pouco plantam. Do Pará vem a Manãos tudo, tudo, desde a farinha até o sal, e é do baixo Amazonas que Manãos recebe o proprio gado.

Mas diz-se: o immigrant não resistirá ao clima ardente do Equador. — Esquecem uma circumstancia importante; o calor é mitigado por uma densa humidade: a temperatura á noite é deliciosa. O Amazonas não é a zona torrida. Por outro lado, pôde-se dizer que a salubridade do grande valle é incontestavel. A este respeito a opinião contrária vai-se modificando sensivelmente. Em uma carta dirigida á assembléa provincial do Alto-Amazonas (1863) eu adduzi o testemunho de Bates, naturalista ingliez que percorreu toda a linha do nosso territorio, e em alguns logares, como Teffé, residiu mezes e até annos. “A questão do clima (escrevia eu)

parece-me esclarecida por factos notorios. No Alto-Amazonas, por exemplo, diz Bates, só os terrenos baixos se prestam pouco a estabelecimentos, mas são inteiramente proprios para elles os terrenos elevados chamados terra firme, que ás vezes se estendem por milhas. A começar da foz do grande rio, pôde-se affirmar que o districto de Belém é perfeitamente salubre. O calor não é ali tão incommodo como no verão em New-York ou Philadelphia. A humidade é toleravel. Os estrangeiros gozam de perfeita saude. A belleza, fertilidade e salubridade do município de Cametá são apregoadas. Santarém é tão interessante pela perspectiva que offerece, como notavel por seu clima. Esse clima delicioso (*glorious*, na phrase de Bates) é o de um territorio eminentemente productivo; elle é secco, e não são ahí continuas as chuvas. O solo, areento e não de alluvião, é o prolongamento das vastas planicies do interior do continente. Manáos tem uma reputação antiga de fertilidade, belleza e de excellencia de clima. As margens do Solimões ou Alto-Amazonas são perfeitamente habitaveis. Bates affirma que elle tolerava o calor tão bem como si fôra um indigena, e até accrescenta que os europeus sem duvida resistem á temperatura elevada melhor que os proprios naturaes. — Segundo elle, é a ausencia absoluta de hygiene, a repetição de banhos mesmo durante a febre, os fructos agrestes ou não sazoados, a falta de alimentos ou a sua má quali-

dade, que explicam as molestias do Amazonas, aliás tão exageradas por varios viajantes (83).

Podemos, porém, considerar esta questão como resolvida definitivamente depois do juizo emitido pelo professor Agassiz, que residiu por quasi dez mezes no valle do Amazonas. Nenhuma opinião, com effeito, poderia ser aqui melhor invocada; transcreverei, pois, do *Jornal do Commercio* de 18 de maio de 1865 o resumo de uma das admiraveis prelecções do illustre sabio perante um escolhido e numerosissimo auditorio desta cidade:

“Algumas palavras a respeito do clima. A temperatura atmospherica é o mais das vezes de + 28° a + 29°. Raras vezes desce abaixo de + 25°; raras vezes tambem é superior a + 32° ou + 33°. A variação oscilla entre 8 e 12°. Doze grãos, eis o

---

(83) M. E. Réclus, na *Révue des deux mondes* de 16 junho de 1862, foi levado, pelas informações de um escriptor allemão a exagerar o character das febres paludosas do baixo Amazonas; mas elle reconhece a causa principal disso na inobservancia dos preccitos hygienicos, e não exclue, antes admite a possibilidade de se accomodarem ao clima os emigrantes das proprias regiões do norte da Europa, da Alemanha, da Irlanda, etc. Póde-se a este respeito citar a opinião de Gonçalves Dias, que em uma das cartas escriptas de Manaus em 1861, dizia o seguinte: “A exaggeração está em suporem-se mais graves e mais frequentes as molestias do que ellas realmente são. A ignorancia ou menospreço dos mais mezinhos preccitos da hygieno, a carencia dos medicamentos os mais vulgares, a falta de professor que os applique, a ausencia de todas as commodidades da vida e as mezinhas dos curandeiros, é isto o que torna as molestias frequentes, o que as aggrava e prolonga, e o que muitas vezes concorre para que terminem fatalmente.”

extremo, a variação mais ordinaria é apenas de 8°. Ora, na zona temperada, os extremos de temperatura podem apresentar uma differença de 50.º Mudanças de 30º em uma hora não são raras nos Estados-Unidos. A differença entre o maximo e o minimo pôde ser de 40º no espaço de 24 horas. Cincoenta grãos podem ser a differença entre a mais alta e a mais baixa temperatura de um anno. Já se vê que tamanhas e tão repentinas variações no calor atmospherico devem por força impressionar profundamente os habitantes do paiz. Não reagem ellas sómente sobre seu physico, sinão tambem sobre os seus costumes, sobre o seu trabalho, e até mesmo sobre seu systema social.

“A uniformidade da temperatura do valle amazonico, a pouca intensidade das variações thermométricas influem tambem sobre o character de seus habitantes. Todavia o clima, uniforme e humido, é mui salubre, muito mais do que se poderia supôr, incomparavelmente mais do que algumas pessoas o têm descripto.

“A salubridade deste clima é em grande parte devida á acção quasi constante de um vento que sopra uniformemente de E para O, e que aliás nada mais é do que a grande corrente dos ventos geraes. Esta corrente entra na immensa abertura formada pelo Amazonas e sóbe o valle do grande rio. Uma branda viração faz-se ali constantemente sentir e produz uma evaporação, graças á qual a tempera-

tura baixa, e o sólo não se esquentá indefinidamente. A constancia desta viração refrigeradora torna o clima do Amazonas agradável e até mesmo dos mais agradáveis. De manhã, a temperatura é fresca, o ar sereno; só perto do meio-dia é que o calor se vai tornando mais e mais intenso em razão da acção directa dos raios solares; mas depois das 3 horas da tarde vólta o fresco, o qual, á medida que se approxima a noite, se torna cada vez maior. Estas leves differenças na temperatura produzem, como se vê, durante o dia, sensações diversas, mas em summa a impressão total, geral, é favoravel e não se parece de modo algum com a prostração que resulta inevitavelmente de um dia inteiro de calor excessivo.

“Não é inutil insistir nestas cousas. A opinião geral, com effeito, é que o clima do Amazonas é dos mais insalubres. Não ha um só viajante que não o descreva de um modo assustador. E’ o paiz das febres, dizem todos. E’ certo que ha febres e que ellas são, por assim dizer, estacionarias em certos logares. Mas a causa dellas parece dever ser antes attribuida aos proprios habitantes, aos seus costumes, á sua maneira de viver, ao seu modo de alimentação sobretudo, do que á natureza ou ao clima. Citaremos um facto, entre mil, para corroborar esta asserção: Perto da cidade de Manáos, um tanto ao norte, ha uma bahiasinha serena e pouco funda, cujas agoas se acham ao facil alcance dos habitan-

tes. E, pois, lhes é ella de summa utilidade. Dá-lhes agoa para beber; é nella que vão lavar a roupa. A temperatura das agoas dessa bahia é de  $+33^{\circ}$  a  $+34^{\circ}$ . Facilmente se concebe, pois, que em taes condições uma agoa cheia de materias animaes ou vegetaes sujeitas á fermentação deve ser deletéria, impotavel, e tornar-se para quem della usa um lento mas infallivel veneno. Um pouco mais adiante demora um *igarapé* de agoas frescas e limpidas, cuja temperatura não excede de  $+21^{\circ}$  e que ministram uma bebida mais sã e agradável, mas... para isso seria necessario dar mais alguns passos, e, ou seja por natural indolencia, ou por desmazelo proveniente do habito, os habitantes preferem beber com a agoa a febre de que é fóco a bacia situada mais a seu alcance.

“Mas o que principalmente determina as doencas nos habitantes do valle amazonico é a má alimentação. Isto é egualmente uma consequencia da indolencia natural dos incolas, indolencia aliás que deve por sua vez, até certo ponto, ser attribuida ao clima. Nos seus costumes, é justo dizel-o, nem tudo é resultado da incuria; como o curso das estações determina as occupações do povo, imprime-lhe habitos tanto mais irresistiveis, quanto têm no clima a sua origem e razão de ser. Todavia, parece que só dos proprios amazonenses dependeria terem outro regimen de vida. Nas margens do rio nota-se uma viçosa e superabundante vegetação herbacea,

magníficos pastos naturaes, capazes de darem sustento a numerosas manadas das mais bellas raças de gado. Esta riqueza acha-se inteiramente perdida; o gado é extremamente raro, a industria pastoril não existe, e as poucas pessoas que criam bois é unicamente para os vender aos paquetes da companhia de navegação ou para os exportar. Ninguem, porém, pensa em mandal-os para o córte, e o uso da carne é excepcional. O proprio leite é desperdiçado; ordenhar as vaccas é um trabalho em que ninguem se quer occupar. Entretanto, durante todo o anno, os habitantes sustentam-se de peixe salgado e mal salgado, que em um clima quente e humido já se acha, no momento de ser consumido, com um principio de fermentação putrida. A este alimento detestavel é bem raro ajuntar-se um regimen vegetal, salvo si se deve dar este nome ao consumo *da farinha d'agoà*, que numerosas lavagens hão perfeitamente despejado de toda a substancia alibile, e que só pelo nome se parece com a farinha de que os outros povos fazem o pão. Ajunte-se a isto, como tempero, não sabemos que corpo gorduroso, rancido, salgado, repugnante, vindo de Inglaterra ou da America, a que chamam manteiga, ao passo que a verdadeira manteiga, das mais frescas e melhores, podia ser abundantemente ministrada pelas vaccas. Ali, onde os productos agricolas deveriam ser sufficientes não só para o consumo, mas até para o commercio, onde, em caso de de-

cessidade, se lhes poderia ajuntar o peixe fresco, só se acha para comer o *pirarucú* mal salgado e mal secco. E' a este modo de alimentação, é ao uso, mui pouco justificado pela necessidade, de agoas insalubres, que devem ser attribuidas as febres e as doenças que soffrem os habitantes do valle."

Onde se hão de estabelecer os immigrants? Deve-se aconselhar que procurem, não as margens do rio principal, mas os igarapés, as terras mais altas, a bacia dos lagos interiores, o curso dos affluentes ou o dos tributarios, onde os terrenos são mais fertéis e menos inundados. Não pretendo mencionar todos os logares aproveitaveis, mas citarei o que escrevi ao Sr. ministro das obras publicas, a proposito de immigrants norte-americanos:

"Si alguma parte do Brazil merecesse preferença para a immigração norte-americana seria indubitavelmente o Amazonas.

"A falsidade das informações derramadas no mundo sobre a salubridade daquelle paiz, prejudica-o extremamente no interesse de attrahir immigrants da raça saxonica. Cumpre que os amigos do Amazonas se esforcem em provar o contrario.

"O Amazonas contém vastos territorios de uma salubridade e uberdade invejaveis.

"As montanhas que se estendem pela margem septentrional, de Almeirim a Monte-Alegre, e que se alargam para o norte em demanda das Guya-

nas, logares onde se cria excellente gado, onde a população é robusta, e os habitos differem um pouco dos povos pescadores que vivem nas margens baixas;

“As outras montanhas, quasi fronteiras, junto á cidade de Santarém, na margem opposta, na confluencia do Tapajoz, que igualmente se estendem por muitas legoas, onde se goza de um clima qualificado de maravilhoso por um viajante inglez, onde a canna, o algodão, o fumo, o café, são e podem ser largamente cultivados;

“As vizinhanças de Obidos, onde houve já uma tentativa de colonisação;

“As terras do lago Saracá, onde existe Silves, e são afamadas;

“As de Serpa e Manãos, ou as de Cametá no Tocantins:

“São, as primeiras sobretudo, de incontestavel salubridade.

“A meu ver, o valle do Amazonas, particularmente a região montanhosa de Santarém (margem meridional) e a de Monte-Alegre (septentrional), offerece uma vantagem particular. Os grosseiros barcos a vela, construidos de pesados madeiros, que hoje frequentam o rio, sobem do Pará a Santarém em 12 dias, e ás vezes em menos. Os ventos geraes de léste sopram constantemente, e ajudam o navio até Manãos muito acima, e até Santarém o impellem perfeitamente. Descendo, os navios têm

a favor a corrente e as marés. Ora Santarém fica a 460 milhas do Pará, e a mais de 500 do Oceano. Um navio a vela pôde vir de New-York a essa parte do valle do Amazonas em 30 dias, ou talvez em menos. Quanto á navegação a vapor, basta dizer que actualmente os paquetes percorrem duas vezes por mez a distancia entre Santarém e Pará em tres dias subindo, e dous descendo; e no Pará tocam os vapores da linha de New-York. A rapidez de communicações directas a vapor com o paiz de sua procedencia e a vantagem especial da navegação a vela no rio para barcos de quaesquer dimensões, constituem vantagens consideraveis para o immigrante norte-americano no Amazonas.

“Cumpre, porém, abandonar qualquer tentativa de immigração isolada; o que convém é que muitas familias, um nucleo de 100 pessoas pelo menos, immigrem simultaneamente e se estabeleçam em um só desses magnificos pontos do Amazonas, na intenção resoluta de cultivarem a terra. Um estabelecimento nestas condições, com um sacerdote e um professor, prosperará necessariamente.”

A immigração para o Brazil depende certamente de variadas condições: o casamento civil, a liberdade de culto exterior, a protecção e favores aos cultos dissidentes, a discriminação do dominio publico, o regimen das terras, o systema administrativo, a escravidão e outras causas conspiram contra esse grande interesse do paiz. Mas eu não pa-

recerei exagerado assignando entre ellas um logar ao nosso regimen aduaneiro.

Na verdade, o ideal seria a maxima liberdade, considerar-se o Pará um entreposto commum, unico ponto fiscal, sem mais onus nem restricção alguma para o commercio fluvial. Assim, sobre esta base, se devêra fazer um accôrdo aduaneiro com o Perú e as potencias ribeirinhas, egualados os respectivos direitos. Entretanto não devem as potencias ribeirinhas cobrar direitos de entrada emquanto se não desenvolve o commercio fluvial, e assim procedem o Perú e a Bolivia; e, por outro lado, nós devemos abaixar gradualmente a nossa tarifa das alturas a que a deixaram chegar. Dest'arte alguma coisa podia-se já fazer no sentido de uma tarifa especial para o Pará, cuja idéa capital fosse:

Equiparar os direitos de consumo sobre os artigos importados no Pará aos que se cobrarem nas alfandegas do Perú no Pacifico;

Isentar de direitos os artigos que ali forem importados livres.

O Perú e a Bolivia (o maior commercio desta se faz pelos portos da primeira republica) são os dous tributarios naturaes do commercio do Amazonas; mas nos portos do Perú as mercadorias pagam 18 a 20 %, meio termo, emquanto nas alfandegas do Brazil as taxas excedem de 30 e 40 %. Fazer que a nossa importação superabundante encontra mercado no Perú e na Bolivia, é o nosso interesse.

Já emitti meu parecer sobre a tarifa da alfandega que se crear em Manáos (Cap. II, § I, pag. 76). Devo repetir que muito melhor fôra fazer desse um porto franco, tomadas as cautelas, aliás facilimas, que impedissem o contrabando de retorno para o Pará. Um vapor que estacionasse no estreito de Obidos, policiaria o rio até á fronteira do Pará. Manáos, porto franco, seria o emporio dos paizes limitrophes. A sua prosperidade voaria.

Segundo a lei vigente (art. 512, § 27, do regulamento das alfandegas), é livre de direitos a importação de mercadorias dos paizes limitrophes realizada pelo interior das provincias do Amazonas, Pará e Matto-Grosso; e a entrada de mercadorias estrangeiras destinadas a um desses paizes, o Perú, é possível fazer-se livremente transitando pelo entreposto do Pará (regulamento de 31 de dezembro de 1863); e, pois, si tão justas concessões se fazem ao commercio dos ribeirinhos, não é licito esperar que o mesmo systema de liberalidade intelligente se estenda ao nosso proprio territorio?

Decido-me pelas tarifas especiaes, porque não estimo a egualdade rigorosa que esquece a desigualdade das condições. O Brazil, commercialmente falando, tem quatro regiões distinctas: o valle do Amazonas, o do Paraguay, o do Uruguay e o littoral do oceano. Os portos interiores, situados sobre aquelles rios, em contacto com os paizes limitrophes, onde as tarifas são muito mais razoaveis, carecem por

isso, pela distancia em que ficam do oceano, para se impedir o progresso do contrabando, e por amor do seu desenvolvimento, carecem, digo, de grande redução nas excessivas taxas actuaes.

Para que, por exemplo, se ha de ter alfandega em Mato-Grosso?

Como cobrar em Manãos os mesmos direitos que no Pará, e no Pará o mesmo que no resto do Imperio?

Quanto á alfandega de Mato-Grosso (Albuquerque), e á do Rio Grande sobre o Uruguay (Uruguayana), é licito suppôr que alguma cousa regulem uniformemente as convenções celebradas pelos alliados e pelo Paraguay depois da guerra.

Será menos attendido o Amazonas? Não, por certo. O systema que prevalecer no sul, estender-se-á ao norte, mais cedo ou mais tarde, por virtude da logica que domina os acontecimentos e encadêa os factos.

Admiram-se de que seja o Amazonas despovoado e pouco animador o aspecto dos seus desertos? Quanto a mim, eu me admiro de que não seja peor. E' uma camara escura. Portugal fechou-o até 1822; nós o conservámos como o recebemos até bem pouco, e só o abrimos a meia duzia de barcos de um Estado ribeirinho. Quem o povôa? o indio mais ou menos selvagem. Para que se transformasse depressa, carecia o indio de impulso estra-

nho. De quem? ahí só veio o portuguez, e precisava-se de outra raça. Ha de que maravilhar-nos na estabilidade moral dessas populações encarceradas?

Admirai-vos antes do futuro que vem depressa.

Ha poucos annos esse mediterraneo de agoa dôce era cortado apenas por algumas pirogas; hoje é sulcado pelos vapores de duas potencias americanas.

Agora é que surge o Amazonas para o mundo social.

A sua verdadeira descoberta data de 1852.

A sua prosperidade real datará da sua liberdade.



## APPENDICES



## CARTA A UMA COMMISSÃO DE MANAOS

A bordo do *Ycamiba*, 17  
de novembro do 1865.

Meus senhores,

Si, para manifestar-vos a emoção despertada pelas mostras de sympathia que me expressastes em nome dos vossos amigos, eu recorresse a uma variedade infinita de phrases vagas, nem lograria significar-vos a minha confusão, maior ainda que o meu reconhecimento, nem corresponderia ao pensamento patriótico da vossa carta.

Preferirei, aprendendo com o vosso exemplo, aproveitar a oportunidade de uma manifestação publica para emittir acerca das questões a que vos referistes o meu fraco parecer, confirmado pela observação ocular do valle do Amazonas. Creio que estimareis antes ouvir uma opinião sincera a respeito de taes assumptos, por mais obscura e menos

autorizada que ella seja, do que uma abundancia de phrases para exprimirem todas a gratidão com que deveis já contar.

Senhores, o Amazonas sob o ponto de vista social é quasi o mesmo que sob o ponto de vista geologico: a infancia, um deserto para a industria, uma noite para a civilisação. As rarissimas povoações que occupam aqui algumas geiras de terra mal descoberta, somem-se no meio deste mundo, muito mais distantes da civilisação do que afastadas do oceano.

Dir-se-ia, ao contemplar essas aldêas e essas cabanas semi-selvagens, todas vestidas da côr tristonha do lino do rio ou das ramas seccas da floresta; dir-se-ia, estudando na fronte bronzeada de homens quasi primitivos a ausencia dessa alegria da esperanza, que é para os povos em marcha o distinctivo do progresso, como o riso nos labios é, na phrase do Dante, o principal característico do homem: dir-se-ia, approximando na phantasia a imagem de umas e de outros, que assistimos aqui á decadencia de um mundo antigo, ou que fazemos agora a excavação de ruinas perdidas nas noites do tempo.

Debalde, lá no sul do imperio, far-se-ão leis e arranjar-se-ão planos de governo para estas regiões. Porquanto (e permitti-me usar da franqueza que tanto cabe em taes assumptos), a civilisação do Brazil, ou antes a sociedade brasileira, não

dispõe ainda de elementos de progresso sobejos para repartil-os com este longinquo paiz do Equador.

O sul do Brazil ou o seu littoral, a datar de 1808, é que tem prosperado rapidamente, graças ao contacto directo com as nações do norte do globo. O que elle obteve para si, o commercio livre, não o deve negar ao Amazonas. A carta régia de 1808, restringida ás povoações do Atlantico, deveria ser completada pelos nossos governos nacionaes com a abertura dos portos deste outro *oceano de agoa doce*, na phrase tão expressiva do veneravel sabio que temos a ventura de contar entre nós (84).

Esta população, que não sabe a arte da construcção de uma casa, e muito menos o plano da fundação de um cidade; que não exerce outras industrias mais que as do caçador e pescador; que não conhece os rudimentos das mais grosseiras artes da vida social; que, vivendo no campo, dentro do seio de uma natureza luxuriosa, não gosa nenhum dos encantos da vida campestre; que junto ao seu tugu-rio não apascenta a vacca e a ovelha, primeiros signaes do tartaro que acampa na sociedade; que despreza a leitura tanto quanto ignora o cultivo das flôres; esta população adormecida não aprende dos nossos usos mais que o latrocínio de um commercio escandaloso.

---

(84) O Sr. Agassiz.

Depravada e roubada — cousa singular! — é ella ainda assim que submete aos seus costumes a gente de outra raça que aqui apparece. Com effeito, os raros emigrantes que o Solimões actualmente acolhe no seio immenso de sua abundancia edénica, não communicam ao indio o impulso do homem civilisado, o exemplo da moralidade na familia, o sentimento do gosto, o amor do trabalho, o espirito de industria, o cultivo das artes uteis, o desejo de melhoramento e a necessidade de illustração. Dominados pelos appetites mais grosseiros, rendem-se á indolencia e á preguiça, e bem depressa confundem-se com o selvagem nos habitos, nos prazeres, no genero de trabalho, nas perfidias de um trafico deshonesto, nas dissenções, na miseria e na degradação.

Para apressar o periodo da transformação, invocareis o auxilio de um agente sobrenatural? Esperareis da Providencia aquillo que não é superior ao esforço humano? Invocareis o que? Na sinceridade de vossos sentimentos religiosos, appellareis para a cathequese sacerdotal, aliás contrariada por causas oppostas, tão activas e tão robustas, impotente por si só, quando mesmo pudesseis descobrir sujeitos idoneos neste seculo frio, de enthusiasmo positivo, e com o clero catholico que o celibato tornou aleijão? a cathequese, apparatus inutil sem as figuras severas dos Anchietas e dos Las Casas, in-

díviduos de uma raça social porventura perdida para os nossos tempos?

Não! Desilludidos acerca dos recursos effizes da nossa idade, nós devemos esperar da melhor satisfação das necessidades do corpo o aperfeiçoamento das faculdades do espirito. Isto é, devemos pedir á concurrencia no trabalho e ao commercio livre que aplainem o caminho do progresso moral. O vapor e a moeda levam hoje materializados o sello e o cunho das obras maravilhosas da civilisação. São os primeiros instrumentos com que o espirito do seculo derruba as florestas primitivas da ignorancia dos povos barbaros: e, assim como a foice e o machado desembaraçam o terreno que o arado virá aproveitar, assim os dous grandes instrumentos actuaes do commercio abrem o caminho á palavra sagrada do sacerdote, á flamma ardente do jornalista, ás maximas severas do philosopho e ás variadas combinações do estadista. Tal é a dura condição da natureza humana!

Eu não imagino applicavel a esta região da America sinão a medicina que tanto se recommenda a toda ella: a immigração de individuos das raças vigorosas do norte do globo. A analyse dos resultados até hoje obtidos da politica dominante, não consente appealar para outro recurso.

Este paiz parece, na verdade, moribundo. Mas nem toda a esperanza está perdida. Ha poucos instantes, ao cahir da tarde, estendendo os olhos por

estas amplas agoas do Solimões, de pé, sobre a prôa do nosso paquete, eu via ao longe o sol afundar-se magestoso, como sobre o oceano, no occidente que nós demandamos. Um effeito de luz nesse momento permittia-nos ver avançar, do meio das nuvens que cobriam o tumulo dourado do astro do dia, uma chamma que, reflectindo nas agoas tranquillias, parecia attrahir-nos e convidar-nos. Assim, meus senhores, na dubia escuridão do selvagem ha ainda um vestigio do dedo de Deos, uma faisca sobrehumana que convida e attrahe a civilisação, que pôde recebê-la, aquecê-la, fructificá-la, desenvolvê-la, si ella fôr a verdadeira civilisação, isto é, o trabalho honesto, o commercio leal, a industria intelligente, a instrucção derramada em ondas, não destribuida em gotas, a moralidade, não pregada em maximas estereis ou nos textos da missa em latim, mas praticada e aviventada em factos.

Já vêdes que para mim a livre navegação do Amazonas não me parece necessaria tanto por amor dos interesses commerciaes e financeiros do paiz, como exigida por bem do sentimento moral e da salvação de tantos espiritos esmorecidos nas trévas da igncrancia, eu diria quasi — do paganismo.

Vossa elevada aspiração é, portanto, a minha aspiração: caminhar para a civilisação pela liberdade.

Filhos do seculo que viu o potentado herdeiro das tradições sanguinolentas da idéa napoleonica

propôr, como um philosopho platónico, o plano de um congresso para conciliar os interesses dos reis a bem da fraternidade dos povos; filhos deste seculo generoso, formais votos pela união sincera do Brazil com os seus vizinhos, e imaginais que os paquetes do Madeira, do Rio-Negro e do Purús serão pontes lançadas entre o Rio de Janeiro e Lima, Caracas e Chuquisaca.

Senhores, no meio das perturbações que trazem ensanguentada a America, ha dezeseis annos o Brazil tranquillo e socegado offerece ao mundo um dos mais nobres exemplos da paz creada pela liberdade. Um principe, homem de bem e espirito liberal, tem saboreado satisfeito a ventura de ver os horisontes moraes do seu paiz esclarecerem-se e alargarem-se. Presidindo á epocha mais animada da nossa historia, o seu governo colhe agora, na luta com o inimigo desleal e perfido, o premio precioso de sentir o paiz inteiro associar-se ao successo da sua politica, levantar briosas legiões de voluntarios, animal-o com enthusiasmo e facilitar-lhe o caminho da gloria. Sabe o governo brasileiro que a verdadeira força se adquire como ensina a legenda de Anteo. Governo de homens de bem, elle deve de odiar o sophisma e desprezar os estratagemas. O seu interesse é a felicidade da nação.

Desde que podem apoiar-se sobre uma tal base, as boas idéas não têm outra contrariedade mais que supportar, a não ser a do tempo. Como outras tan-

tas que estão fazendo o seu caminho, ou que se põem em marcha, como aquellas a que alludis, a idéa da livre navegação do Amazonas será bem depressa, não o duvideis, uma realidade, por bem dos povos adormecidos na barbaridade, por bem do commercio exangue, por bem da politica internacional ainda envolta em certas sombras.

Confundido por vossas demonstrações, eu não devo agradecer-as como uma prova sómente de demasiada benevolencia para comigo, mas acolheil-as respeitoso como um estímulo que anime a perseverar na defesa de causa tão nobre. E pudesse eu ser tão digno da estima que vos servistes manifestar-me, como estou seguro da sinceridade com que me empenharei no cumprimento do meu dever!

A. C. TAVARES BASTOS.

## II

### CARTA Á ASSEMBLÉA PROVINCIAL DO ALTO-AMAZONAS

20 de novembro de 1863.

Meus senhores,

.....

Si preferir a firmeza austera de uma convicção segura ás dōces vacillações de uma consciencia complacente; si perseverar não me tivesse parecido sempre a primeira condição do successo no mundo, bastava-me para não abandonar a questão do Amazonas a generosidade do acolhimento que vos mereceram os meus esforços obscuros. Dizia-o ha pouco, em um movimento de despeito, o espirito sagaz que preside aos destinos da França: Um grande povo affirma bem alto os serviços prestados, e, ainda quando os exagere, não commette a vilania de regatear recompensas. Phrase amarga, mas verdadeira para justificar esse sentimento da vangloria,

que muitas vezes, ou sempre, desperta, levanta e arma o patriotismo moribundo. Aos espiritos melancolicos, facilmente transformados em pessimistas, porque a sêde de progresso é não iludida, mas exacerbada pelas scenas pungentes da nossa sociedade ainda semi-barbara, a esses espiritos melancolicos ferem, como um rebate de guerra, como um grito de avança, as vozes do povo aclamando os patriotas. Os arcos triumphaes e a musica marcial hão de sempre, na historia das nações, assignalar os grandes dias da sua liberdade. . . . . Afastando, senhores, a idéa desvanecedora do alcance pessoal da vossa honrosa felicitação, devo assignalar ao paiz e ao governo o seu alcance politico, isto é, a sua qualidade de verdadeiro reclamo dos povos do Amazonas pela liberdade que se persistia em confiscar-lhes.

Ha nas vossas florestas primitivas essas parasitas, relativamente imperceptiveis, que, vivendo da morte lenta dos troncos seculares cuja seiva as alimenta, acabam tambem morrendo com elles. Tal seria, senhores, o destino lugubre da politica que pretendêra, suffocando o povo, sobreviver ás desgraças do Brazil. Mas illude-se quem acredita que o funesto regímen da timidez, das desconfianças e das pêas coloniaes já fez o seu tempo? Haverá muita fantasia na fé viva que encara o futuro sem temores, e póde dizer como o poeta:

Ne sens-tu pas souffler le vent mystérieux?

Praza a Deus que nada mais possa restaurar aquellas scenas dolorosas em que se via um povo livre sem confiança no seu governo forçosamente liberal:

*Eternum servans sub pectore vulnus!*

Esta situação forçada, *incommoda e perigosa* transformou-se de repente, depois do conflicto inglez, na mutua confiança entre o paiz e o poder. Conquistámos tambem um certo gráo de interesse e um certo respeito de parte dos outros povos, que mal se lembravam do obscuro governo constitucional que desde muitos annos funcionava nesta parte da America. A notoriedade que pôde alcançar o nosso paiz, o interesse que inspira agora ao mundo civilizado, assim como a attitude curiosa do povo até então adormecido ou descrente, impõem ao governo uma posição definida, resoluta, saliente. Adiantou elle um passo; pôde ficar certo de que, dado esse passo, a lei do equilibrio lhe não permite parar de subito ou recuar. E' preciso andar. O programma do governo, se quer merecer a continuação da confiança interna e do respeito exterior, resume-se em uma palavra: a actividade, isto é, a energia, a vida, a palavra de futuro, a bandeira do progresso despregada á frente da multidão. Mas essa bandeira deve de ter uma legenda visivel de bem longe: Guerra

aos prejuizos! Abaixar o prejuizo é levantar o progresso.

Um decreto de outr'ora tinha ousado romper com o prejuizo do privilegio nacional entregando a estrangeiros gratuitamente o rio Doce com todos os afluentes e minas devolutas das suas margens. Traz a data de 1825. Que obscurantismo não devêra dominar trinta annos mais tarde, quando, á simples noticia das explorações de dous tenentes americanos no valle do Amazonas, o governo se inquietava seriamente com as sonhadas tentativas dos flibusteiros, e, resistindo aos conselhos das potencias amigas, professava como dogma da politica brasileira o exclusivo da navegação dos rios por seus ribeirinhos! Essa politica, entretanto, foi por todos os modos apregoada e sustentada: as notas que a declaravam essencial á segurança interna, cruzavam-se, enquanto se escreviam folhetos adversos ás opiniões liberaes. Não se aggreuiu sómente a tentativa de navegar livremente o grande tributario do Atlantico, a quem dir-se-ia, como o escriptor allemão, que o Oceano parece dever a sua propria existencia. Fez-se mais: assim como, a proposito do trafico, se julgou preferivel denegrir e calumniar a Gran-Bretanha a observar fielmente os tratados em vigor, assim se considerou razoavel refazer a historia da politica dos Estados-Unidos, para destacar do quadro severo dessa grande e heroica nação as idéas falsas derramadas no

mundo pelos seus inimigos, que são os adeptos do czarismo, do papismo, do absolutismo sob todas as fórmãs, os inimigos da dignidade e da razão humanas desde os cortezãos de Vienna até os cardeaes de Roma. Que pezar profundo não experimenta quem se recorda da popularidade que nos altos circulos do Rio de Janeiro grangearam escriptos aggressivos da democracia norte-americana, aliás publicados apparentemente por bem dos nossos direitos exclusivos á navegação do Amazonas!

Mas essa epocha lamentavel passou felizmente. A sombra que deixou está-se apagando. A propria companhia, a quem então coube o monopolio da navegação a vapor, veio agora, para não affrontar o espirito publico, fazer côro com os que pedem a livre navegação do Amazonas. O mesmo governo por duas vezes, de modo positivo, ratificou o compromisso anterior de franquear em breve o commercio fluvial a todas as bandeiras.

Senhores, a politica do gabinete imperial tem-se, é verdade, gradualmente inspirado em sentimentos mais humanitarios e dignos do seculo. Não é, porém, lamentavel que o nosso mediterraneo, cuja grandeza é cousa averiguada desde a famosa expedição de Pedro Teixeira ha mais de dous seculos, cuja opulencia é hoje proverbial depois dos escriptos de Humboldt, continue ainda trancado de facto aos povos industriosos do norte do globo, apczar das bel-

las palavras fecundas de esperanças, estereis de realidades? Portanto, posto que a situação tenha de algum modo melhorado, cumpre ainda perseverar nos reclamos em prol da liberdade do Amazonas. . . . .  
. . . . . Franquear o valle do Amazonas ao commercio universal não ha de ser um acto inglorio; ha de ter ao contrario grande repercussão em toda a politica do nosso governo. Pela posição que occupa neste continente, o Brazil deve de seguir uma politica exterior inteiramente opposta aos prejuizos da politica colonial. A monarchia portugueza, em cujos dias de luctuosa decadencia tivemos a desgraça de pertencer-lhe, observa aqui o mesmo pensamento de isolação que a submergia na Europa; mas o nosso governo americano deve de ser expansivo e franco para com os seus vizinhos. No sul da America devemos apparecer, não á distancia do ciume e do odio, mas á frente dos estados limitrophes, animando-os com o nosso exemplo, cimentando a sua amizade pela nossa liberalidade.

O governo imperial certamente pôde reclamar para si a honra muito distincta de não haver nunca coadjuvado na America aos despotas e aos sanguinarios, e de não ter jamais partilhado a cumplicidade com os homens da escola do dictador Rosas. Essa honra lhe cabe; resta que lhe pertença bem depressa a gloria de proclamar no Amazonas os mesmos principios liberaes de navegação fluvial a que adheriu

no Rio da Prata; resta que a sua notoria honestidade, nobre moderação e incontestavel desinteresse adquiriram mais vivo realce com uma politica franca acerca da navegação interna.

O imperio tem direito a grande influencia e autoridade nos negocios deste continente. Elle as conquistará mais e mais á medida que o seu illustrado governo revelar que, certo do apoio infallivel do mundo civilisado aos governos firmemente liberaes, ousa emprehender as reformas administrativas reclamadas por bem do desenvolvimento da riqueza publica, da moralidade do povo e do proprio prestigio das grandes instituições livres e parlamentares, que constituem a invejavel fortuna da nossa patria.

Essa politica, senhores, encerra um vasto programma pouco fascinador, é verdade, para os amigos da politica palavrosa e emphatica, mas serio e grave como o fim a que se encaminha. Tenho-me empenhado por fazer saliente d'entre os varios capitulos desse programma o da navegação do Amazonas; e deleito-me em repetir que o faço, porque, soando a hora da morte de um grande prejuizo, os outros virão após. O primeiro impulso que derribar este panno da muralha chinesa, derribará os outros. Quando a bandeira americana, a britanica, a franceza, a italiana, a sueca devassarem o interior do grande valle; quando isto se vir e se conhecer que d'ahi não provém perigo nenhum, como não tem provindo de

egual medida no Rio da Prata e Paraguay; quando se perceber a continua elevação da riqueza, graças ao grande rebocador do trabalho que se chama a concorrência, é natural que todos se convençam de que entregar a uma companhia estrangeira a navegação a vapor do S. Francisco, essa grande arteria do coração do imperio, ou permittir a todos os pavilhões fazerem o serviço de transportes costeiros, é tão perigoso como consentir a existencia de consules nas nossas cidades, ou facultar o accesso dos portos aos navios de guerra das outras potencias.

O nosso paiz é rico das riquezas naturaes, mas pobrissimo dos meios de aproveitá-las. Faltam-lhe pessoal profissional, capitaes, consumidores. Quem os fornecerá? O commercio exterior, e, para dizer tudo, a immigração. Approximai os nossos mercados dos mercados norte-americanos; ligai-nos á Europa por um cabo telegraphico transatlantico; prolongai as nossas estradas de ferro; facilitai á industria estrangeira o transporte fluvial, como lhe facilitais e lhe entregais, exclusivamente ás vezes, os transportes terrestres; e tereis combinado os meios infalliveis dos quaes dependem duas cousas que neste mundo andam tão juntas como a alma e o corpo, isto é, o progresso material e o progresso moral.

E' agradável, senhores, variar sobre esse thema encantador agora, nas vesperas da reunião de uma camara abençoada pelo olhar esperançoso da popu-

lação. A attitude do parlamento é essa. A do governo não pôde ser outra. Sob pena de uma ruina infallivel, sob pena de engrossar a nuvem sinistra das decepções antigas, sob pena de estragar o presente e de comprometter gravemente o futuro das proprias instituições representativas, o programma do governo é esse, e sómente esse. A politica abstracta, as promessas vagas, as hypocrisias já demasiadamente conhecidas e desprestigiadas não podem mais fazer fortuna. Não hão de fazel-a. Foi-se o tempo em que bastava, para viver, pedir o apoio da maioria com a unica promessa do —

*Una salus victis nullam sperare salutem.*

Não foi para satisfazer o prurido de commendas e fardas bordadas, não foi para ser explorada por alguns favoritos da fortuna, que um grande partido se arregimentou e preparou a presente situação. Os homens honestos, os caracteres superiores que a dirigem, conhecem a gravidade dos seus encargos, e tolerarão tão pouco a esterilidade como unico resultado de tantos esforços sinceros, quanto a hypocrisia como systema politico. Senhores, é essa confiança na honradez dos nossos estadistas, e a certeza dos sentimentos patrioticos do governo imperial, que me fortificam na crença de que bem cedo vereis transformado em realidade palpitante o sonho daquelles, que se delectavam em figurar as portas do

vosso *El Dorado* abertas de par em par ao verdadeiro conquistador deste seculo, o genio fecundo do commercio universal. Assim seja! e possa eu em breve felicitar-vos por isso, com a mesma effusão com que venho agora render-vos a homenagem do meu profundo respeito.

A. C. TAVARES BASTOS.

### III

#### MOVIMENTO COMMERCIAL.

Nos caps. IV, § II e V, § I, já mencionei os artigos que compõem a importação e a exportação da provincia do Alto-Amazonas e do Perú.

Para completar o quadro do commercio do valle do Amazonas, darei aqui uma nota dos generos importados e exportados, nos paquetes da Companhia do Amazonas, por cada um dos portos de escála da primeira linha, isto é, entre o Pará e Manáos, no anno de 1865. Como o movimento commercial mais consideravel é o que se faz por meio desses paquetes, será satisfactoria esta noticia, que é extrahida do ultimo relatorio da referida companhia.

Da importação, no valor total de 2.859:028\$000, couberam 896:210\$000 aos portos da provincia do Pará, a saber:

Breves .....	69:676\$750
Gurupá .....	130:928\$060
Porto de Moz .....	61:597\$340
Prainha .....	44:304\$100
Santarém .....	304:100\$100
Obidos .....	285:604\$300
	<hr/>
	896:210\$650

Aos tres portos da provincia do Alto-Amazonas, comprehendidos na mesma primeira linha, couberam 1,962:818\$300, a saber:

Villa-Bella .....	149:000\$400
Serpa .....	427:082\$520
Manáos .....	1.386:735\$380
	<hr/>
	1.962:818\$300

Na exportação, no valor total de 2,630:684\$000, figuram os portos da provincia do Pará com 772:663\$500, dos quaes pertencem a:

Breves .....	136:457\$000
Gurupá .....	204:340\$600
Porto de Moz.....	150:387\$400
Prainha .....	15:649\$200
Santarém .....	97:311\$300
Obidos .....	168:518\$000
	<hr/>
	772:663\$500

Aos da outra provincia pertencem, 1,858:021\$100, sendo a:

Villa-Bella .....	216:657\$700
Serpa .....	520:749\$900
Manãos .....	1,120:613\$500
	<hr/>
	1,858:021\$100

O movimento dos portos do Pará é muito inferior aos da provincia vizinha, porquanto o seu commercio mais activo se faz em barcos a vela, pois que até Obidos esta navegação lhes é facil, graças aos ventos de leste e ás marés.

Além disso, quanto á mesma provincia do Pará ha ainda que ajuntar o transporte effectuado: — 1.º nos vapores da terceira linha, entre Belém e Cametá, que em 1865 foi, quanto á importação, 51:980\$800, e 125:578\$000 na exportação; — 2.º nos da quarta linha, entre Belém, Macapá e Chaves, que foi de 218:541\$000 na importação, e 637:100\$800 na exportação.

Para o leitor conhecer melhor a natureza do commercio do valle do Amazonas, ajunto douz quadros, contendo o primeiro a qualidade e o valor das mercadorias transportadas do Pará, em 1865, nos ditos paquetes para os mencionados portos de escala da primeira linha, e o outro as mercadorias remetidas dos mesmos portos com os preços respectivos:

*Importação dos portos de escala da 1.ª linha, entre Manaus e Belém, nos paquetes da Companhia do Amazonas, em 1865.*

Armamento .....	30:796\$000
Arroz .....	26:732\$000
Açúcar .....	120:893\$000
Azelle doce .....	10:600\$000
Bebidas espirituosas .....	116:997\$000
Bolacha .....	12:763\$200
Café .....	26:497\$000
Cal .....	6:036\$600
Calçado .....	10:600\$000
Carnes .....	16:403\$000
Carvão de pedra .....	2:860\$000
Cêra em velas .....	19:600\$000
Charutos .....	0:560\$000
Chumbo .....	17:425\$600
Cobre em artefactos .....	17:030\$000
Comestíveis .....	62:069\$700
Cordãoia .....	6:471\$000
Diversos .....	67:384\$225
Drogas .....	7:230\$000
Farinha de mandioca .....	40:158\$000
Farinha de trigo .....	66:901\$000
Fazendas diversas .....	1.720:296\$500
Ferragens .....	169:771\$780
Ferro em bruto .....	4:108\$000
Louça .....	22:920\$700
Manteiga .....	31:272\$000
Oleos .....	14:721\$200
Polvora .....	10:061\$000
Sabão .....	49:260\$000
Sul .....	14:724\$000
Stearina em velas .....	13:844\$000
Tabaco .....	16:240\$000
Vinagre .....	6:701\$000
Vinho .....	91:040\$750
	<hr/>
	2,369:028\$950

*Exportação effectuada pelos mesmos paquetes dos  
mesmos lugares.*

Generos.	Quantidades.	Preços medios.	Valores.
Algodão .....	263 arrobas	16\$000	4:208\$000
Brêu .....	73 ditos	4\$000	292\$000
Cueño .....	25,456 ditos	6\$000	152:730\$000
Café .....	489 ditos	9\$000	4:401\$000
Carne secca .....	8,769 ditos	5\$500	48:330\$500
Custantinos .....	17,044 alqueires	6\$200	104:075\$200
Cavalleas .....	68	150\$000	8:700\$000
Chapéas de bombonassa ..	93,954	6\$000	460:420\$000
Centros .....	6,894	4\$500	31:023\$000
Couroa de vacão .....	2,180	2\$500	5:460\$000
Cravo .....	4 arrobas	8\$000	32\$000
Cumaril .....	14 ditos	10\$000	140\$000
Estopa .....	682 ditos	2\$000	1:364\$000
Felão .....	60 alqueires	6\$000	360\$000
Gado vacum .....	326	60\$000	16:260\$000
Gomma castica .....	69,695 arrobas	18\$000	1,252:890\$000
Guarandá .....	231 ditos	60\$000	13:860\$000
Manteiga de tartaruga ..	650 potes	12\$000	11:400\$000
Maqueiras (redes) .....	1,100	10\$000	11:000\$000
Mexira .....	663 potes	10\$000	6:630\$000
Óleo de copahiba .....	72,660 libras	3470	34:150\$200
Pissaba em obra .....	6,893 pollegadus	1\$500	10:330\$500
Pissaba em rama .....	3,453 arrobas	1\$200	4:143\$600
Piracuet .....	64,426 ditos	6\$000	386:650\$000
Puxury .....	37 ditos	12\$900	473\$600
Salsaparilha .....	1,603 ditos	25\$000	40:075\$000
Sebo .....	747 ditos	6\$000	4:482\$000
Tabaco .....	315 ditos	20\$000	6:300\$000
Tartaruga .....	132	4\$000	52\$000
Tucum .....	70 arrobas	20\$600	1:420\$000
Vinho de cajá .....	34 doz. de garrafas	10\$000	340\$000
			2,630:684\$600

Já mencionei no Cap. IV, pag. 155, os artigos que constituem a exportação do porto do Pará para o estrangeiro. Além disso e do que se lê no Cap. III, § I, nenhum esclarecimento mais posso ajuntar. Esses, porém, e os demais contidos no Cap. V, presumo que habilitem o leitor para avaliar da indole e importancia do commercio do Amazonas.

## IV

### COMMERCIO DO PERÚ E FRETES NOS PAQUETES

Além dos esclarecimentos que sobre o commercio do Perú contém o cap. V, § I, ajunto os seguintes quadros, organizados pelo Sr. Wilkens de Mattos, consui do Brazil em Loreto, nos quaes egualmente se encontram informações sobre fretes, que completam as do Cap. III, § II, pags. 134 e 135.

Esses quadros mostram á toda luz a exaggeração dos fretes nos paquetes, seja nas duas linhas da navegação brasileira, seja na linha peruana, aonde principalmente elles são excessivos.

Productos do departamento de Moyobamba que mais se exportaram para o Brazil em 1864-65.

ARTIGOS	VALOR DOS GENEROS	DE YURIMAGUAS A TABATINGA		DE TABATINGA A MANAOS		DE MANAOS A O PARA		TOTAL DAS DISTANCIAS	TOTAES DOS FRETES	QUANTOS % DO VALOR DOS GENEROS	
		Dist.	Fretes	Dist.	Fretes	Dist.	Fretes				
Chapéos de palha cada (pitaca a)	556\$000	milh.	58670	di.	859	m.	802	m.	2,453	21\$670	3,8 %
Borracha fina (arroba b) . . . .	14\$400	290	360	"	450	"	500	2,012	1\$310	9 %	
Peixe secco (arr. c) . . . . .	2\$700	870	560	"	400	"	400	2,091	1\$360	50 %	
Salaparrilha (arr. d). . . . .	9\$000	370	258	"	500	"	600	2,091	1\$385	15,3 %	

(a) O calculo dos chapéos é feito tomando por base uma pitaca, que contém cerca de 20 dúzias, a 26 pesos cada uma.

(b) A borracha que apenas começa a ser fabricada no littoral, exclusivamente por brasileiros, que utilizaram este serviço, é exportada de Iquitos e Loreto.

(c) O peixe secco é o piraruci de Nauta, para onde é feito o calculo. Loreto tambem o exporta, e para este porto, em lugar de 50 %, reduz-se a 31 %.

(d) A salsa é de Nauta (Ucayali). Muito pouca sahe do Napo.

O commercio dos chapéos é vantajosissimo: muito valor em volume pequeno, que transita por modico frete. Percorre a immensa distancia de 810 legoas, em vapores, com um excesso de 2 1/2 % de despesa. O preço, genico de primeira necessidade, chega no mercado do Pará muito sobrecarregado de fretes, 67 % —, além do despezas eventuaes, que não são inferiores a 6 %.

Productos do Brazil que mais consumo tiveram no departamento de  
Moyobamba em 1864 - 65.

ARTIGOS	UNIDADES	VALORES	DO PARÁ A MANAOS		DE MANAOS A TABATINGA		DE TABATINGA A YURIMAGUAS		TOTALS DAS DISTANCIAS	TOTALS DOS FRETES	QUANTOS % DO VALOR DOS GENEROS
			Dis-tancia	Fretes	Dis-tancia	Fretes	Dis-tancia	Fretes			
Aguardente de canna. . . . .	Frasqueira (a)	4\$000	862 m	1\$200	859 m	1\$820	709 m	8\$875	2,480 m	5\$895	147,97 %
Arroz piladu. . . . .	Arroba	5\$300	"	100	"	300	"	771	"	1\$131	56,84 %
Assucar. . . . .	"	5\$000	"	500	"	270	"	792	"	1\$262	27,24 %
Bolacha. . . . .	Barrica (2 arr)	12\$000	"	1\$600	"	1\$440	"	1\$410	"	1\$470	35,81 %
Café em grão. . . . .	Arroba	7\$500	"	600	"	450	"	771	"	1\$721	22,94 %
Sabão. . . . .	"	2\$000	"	500	"	450	"	810	"	1\$453	42,53 %

(a) A frasqueira contém 9 canadas de cachaça em garrafões.

## V

### MOEDAS, PESOS E MEDIDAS.

Para intelligencia do leitor estrangeiro ajunto as seguintes informações:

#### MOEDAS

*Um mil réis* (1\$000) corresponde, conforme o cambio, a 2 francos e 50 centimos, até 3 francos.

10\$000=25 até 30 frs.

Para comparar as unidades rapidamente, sem attender ás oscillações do cambio, póde-se partir desta base:

1 fr.=a 400 réis.

£ 1 (libra esterlina)=10\$000.

§ 1 (dollar)=a 2\$000.

*Um conto de réis* (1:000\$000)=2,500 frs.=£ 100=\$500.

#### MEDIDAS DE CUMPRIMENTO

Legoa (de 20 ao gráu)=5555 metros=3 milhas.

Milha=1851 metros=841 braças.

Braça=2 metros e  $2/10=2$  varas.

Vara=1 metro e  $1/10=5$  palmos.

Palmo=220 millímetros=8 pollegadas.

Pollegada=0,0275 do metro.

Pé=330 millímetros=12 pollegadas.

O kilometro corresponde a 455 braças.

#### DE CAPACIDADE

Canada=2 litros e 662 mill.

Alqueire=36 litros e 27 cent.

(Differem segundo as provincias, mas pôde-se tomar por base de comparação a que é indicada.)

#### DE PESO

Tonelada=793238 grammas e 4 decimos= $13 \frac{1}{2}$  quintaes.

Quintal=58758 gr. e 4 dec.=4 arrobas.

Arroba (@)=14689 gr. e 6 dec.=32 libras.

Libra=459 gr. e 5 cent.=128 oitavas.

Oitava=3 gr. e 586 mil.

O kilogramma corresponde a 2 libras e 22 oitavas.

## VI

### REGULAMENTO PARA A NAVEGAÇÃO PERUANA

Os principios assentados na convenção de 28 de outubro de 1858 com a republica do Perú, foram desenvolvidos pelo decreto de 31 de dezembro de 1863, a que por vezes me referi. Transcrevo-o, pois, advertindo que, como disse, elle contém regras geraes applicaveis aos outros estados limitrophes e identicas ás que foram combinadas com Venezuela no tratado de 5 de Maio de 1859.

Decreto n.º 3.216 de 31 de dezembro de 1863. Manda executar o regulamento para a navegação do rio Amazonas por embarcações brasileiras e peruanas.

Considerando quanto é vantajoso promover o commercio e a navegação do rio Amazonas, e tendo em vista as clausulas estipuladas nos arts. 2.º, e 4.º da convenção de 28 de outubro de 1858, mandada cumprir pelo decreto n.º 2,442 de 16 de julho de 1859;

hei por bem que no transitio fluvial pelo rio Amazonas se observe provisoriamente o regulamento que com este baixa, assignado pelo marquez de Abrantes, conselheiro de estado, senador do imperio, ministro e secretario de estado dos negocios estrangeiros e interino dos da fazenda e presidente do tribunal do thesouro nacional, que assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em trinta e um de dezembro de mil oitocentos sessenta e tres, quadragésimo segundo da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

### *MARQUEZ DE ABRANTES.*

Regulamento especial provisório para a navegação do rio Amazonas, por embarcações brasileiras e peruanas, na conformidade da Convenção Fluvial de 28 de outubro de 1858 entre o Imperio e a Republica do Perú.

Art. 1.º Sendo livre o commercio e navegação pelas aguas do rio Amazonas entre o Imperio e a Republica do Perú, nos termos da Convenção Fluvial de 28 de outubro de 1858, promulgada por decreto n. 2.442 de 16 de julho de 1859, observar-se-ão no transitio fluvial as disposições do presente regulamento, e as do de 19 de setembro de 1860 na parte que não fôr por ellas alterada.

Art. 2.º Os generos de producção e manufactura da Republica do Perú poderão ser importados pelas

aguas do rio Amazonas, em embarcações brasileiras ou peruanas de qualquer natureza, denominação ou lotação, quer no porto da cidade de Belém da provincia do Pará, quer nos de Manáos, e Tabatinga da do Amazonas; e vice-versa os generos de producção e manufactura nacional poderão ser exportados pelos portos indicados em embarcações brasileiras ou peruanas para a Republica do Perú.

§ Unico. Esse artigo não exclue o commercio directo pelas aguas do rio Amazonas, em embarcações brasileiras ou peruanas, entre os portos alfandegados ou habilitados do Imperio, e os da Republica do Perú, na fôrma deste regulamento e mais disposições fiscaes em vigor.

Art. 2.<sup>o</sup> Para a Republica do Perú, guardando-se as mesmas disposições, poderão ser pelas aguas do rio Amazonas nas referidas embarcações:

§ 1.<sup>o</sup> exportados os generos e mercadorias estrangeiras que tiverem sido despachadas para consumo nas alfandegas do Imperio;

§ 2.<sup>o</sup> reexportados os generos e mercadorias estrangeiras importadas nas alfandegas do Imperio, observando-se nos respectivos despachos os arts. 608 e 621 do regulamento das alfandegas;

§ 3.<sup>o</sup> navegados sem transito os generos e mercadorias estrangeiras destinadas á mesma republica ou depositadas nos entrepostos, na fôrma dos arts. 622 a 624 do citado regulamento.

Art. 4.º Para esse fim, logo que fôr publicado o presente regulamento, terão plena execução na alfandega do Pará as disposições do regulamento das alfandegas relativas ao entreposto publico, creado no porto daquella provincia pelo art 320 do dito regulamento, e art. 7.º das instrucções de 1 de outubro de 1860.

§ 1.º O presidente da provincia, sobre proposta do inspector da respectiva alfandega e informação da thesouraria de fazenda, designará os armazens para o deposito das mercadorias, e da mesma fórma nomeará o administrador e todo o mais pessoal necessario ao exercicio do dito entreposto.

§ 2.º A tabella de que trata o art. 276 do regulamento das alfandegas será fixada pelo presidente da provincia, sobre proposta do inspector da alfandega e informação da thesouraria de fazenda, e submettida á approvação do ministro da fazenda.

§ 3.º O presidente da provincia poderá, sendo necessario, autorisar, além do entreposto publico, até dous armazens supplementares para deposito de mercadorias, na fórma do art. 217 § 2.º e seguintes do dito regulamento, dando conta ao ministro da fazenda para a concessão da licença e final approvação.

Art. 5.º Além da meza de rendas creada na cidade de Manáos pelo regulamento de 9 de setembro de 1860, haverá outra meza de rendas na povoação de Tabatinga da provincia do Amazonas.

§ Unico. Estas mezas de rendas serão consideradas estações dependentes da thesouraria de fazenda da provincia do Amazonas, e seus empregados ficarão immediatamente subordinados ao respectivo inspector.

Art. 6.º Em cada uma destas repartições haverá um chefe com a denominação de administrador, o qual servirá ao mesmo tempo de thesoureiro, um escrivão, um escripturario, um porteiro servindo de continuo, e tres guardas, que servirão ao mesmo tempo de officiaes de descarga.

§ Unico. O pessoal das referidas mezas poderá ser alterado pelo ministro da fazenda, como o exigir o bem do serviço publico.

Art. 7.º Os logares, de que trata o art. 6.º á excepção dos guardas, serão provisoriamente exercidos por empregados da alfandega da provincia do Pará, designados pelo presidente, sobre proposta do inspector da alfandega, e informação na thesouraria de fazenda da mesma provincia, mediante requisição do presidente da provincia do Amazonas. Estes empregados perceberão, além dos vencimentos dos seus empregos, uma gratificação, que lhes será arbitrada pelo mesmo presidente, até que sejam organisadas definitivamente as referidas mezas de rendas.

§ Unico. Os guardas serão nomeados na forma do art. 446 do regulamento das alfandegas, e o seu vencimento será o da tabella 5.ª annexa ao mesmo regulamento.

Art. 8.º As mezas de rendas de Manáos e de Tabatinga ficam habilitadas, guardando-se todavia a disposição do art. 2.º, para importação:

§ 1.º Dos generos de produção e manufactura nacional navegados por cabotagem.

§ 2.º Dos generos estrangeiros já despachados para consumo navegados com carta de guia.

§ 3.º Dos generos de produção e manufactura da Republica do Perú.

§ 4.º Dos seguintes generos estrangeiros: sal commum, carne secca ou xarque, bacalhão, farinha de trigo, carvão de pedra, pedra calcarea, machinas de vapor e suas pertenças, utensilios proprios para a lavoura, materiaes e instrumentos para obras publicas, e outros enumerados na tabella n. 10 do regulamento das alfandegas.

Art. 9.º As ditas mezas de rendas ficam tambem habilitadas, guardando-se todavia a disposição do art. 2.º, para exportação:

§ 1.º Dos generos de produção e manufactura nacional.

§ 2.º Dos generos estrangeiros que já tiverem pago direitos de consumo, e se destinarem aos portos nacionaes do Amazonas ou á Republica do Perú.

Art. 10. Os generos de produção e manufactura da republica do Perú, que forem importados na provincia do Pará, ou em Manáos e Tabatinga, serão

acompanhados de dous manifestos para a respectiva alfandega e mezas de rendas, com as declarações e formalidades exigidas no cap. 6.º sec. 2.ª do tit. 4.º do regulamento das alfandegas do imperio, na conformidade do qual procederão aquellas repartições no despacho das ditas mercadorias, ficando os commandantes das respectivas embarcações sujeitos ás obrigações e penas comminadas na secção 2.ª do cap. 5.º, e cap. 6.º do tit. 4.º do mesmo regulamento.

Art. 11. As embarcações peruanas que, fazendo escala pelos portos de Tabatinga e Manãos, nada descarregarem em qualquer delles, levarão, não obstante, das respectivas mezas de rendas o certificado de que tratam os arts. 402 e 405 do mesmo regulamento.

Art. 12. De conformidade com as disposições do dito regulamento procederão as mezas de rendas de Manãos e Tabatinga no despacho dos generos, que forem importados ou exportados nos termos dos arts. 8.º e 9.º.

Art. 13. Nos despachos, de que tratam os artigos antecedentes, servirão de conferentes calculistas conjunctamente o escrivão e o escripturario de cada uma das referidas mezas, sendo dada a sahida pelo respectivo porteiro.

Art. 14. O praso para apresentação de documentos que justifiquem o destino das mercadorias reexportadas, baldeadas, ou despachadas para tran-

sito será fixado pelos chefes das estações fiscaes, segundo a situação do porto da sahida, e dos portos fluviaes do Amazonas.

Art. 15. Cada uma das ditas mezas de rendas terá á sua disposição, para o serviço externo e policia fluvial, quando o presidente da provincia, ouvida a thesouraria de fazenda, o julgar necessario, até duas lanchas ou escaleres, e mesmo uma barca de vigia á vela, convenientemente tripolada e armada, e com as mesmas obrigações, e encargos mencionados na sec. 3.<sup>n</sup> cap. 3.<sup>o</sup> do tit. 1.<sup>o</sup>, e sec. 1.<sup>a</sup> do cap. 5.<sup>o</sup> do tit. 4.<sup>o</sup> do regulamento das alfandegas.

Art. 16. Cada uma das ditas lanchas ou escaleres terá os remadores necessarios, e funcionará sob a direcção de um patrão immediatamente sujeito ao administrador da meza de rendas. Os patrões e remadores perceberão os vencimentos marcados no art. 105, § unico, do regulamento das alfandegas.

Art. 17. Na povoação de Tabatinga haverá uma força de linha ou de policia composta de 30 praças, ao commando de um official subalterno ou inferior, a qual terá por dever auxiliar não só a respectiva meza, como as autoridades competentes, na religiosa observancia e guarda das disposições dos regulamentos fiscaes, e prevenção do contrabando: para esse fim será o commandante da dita força immediatamente subordinado ao administrador da meza de rendas.

§ Unico. Além das obrigações e deveres que incumbem ás autoridades judicarias, policiaes e militares, postos, destacamentos, força, guarnição e embarcações de guerra pelos arts. 349 e 363 do regulamento das alfandegas, deverão os respectivos chefes ou commandantes considerar-se especialmente encarregados da policia fiscal nas aguas e margens do Amazonas e fronteiras terrestres do imperio, como auxiliares das repartições fiscaes, executando e fazendo executar este regulamento, e o das alfandegas na parte que lhes competir.

Art. 18. A jurisdicção da meza de rendas de Manãos comprehenderá todo o territorio fluvial da comarca do mesmo nome, e da de Parentins; e a de Tabatinga todo o territorio fluvial da comarca de Solimões.

Art. 19. Os presidentes das provincias do Pará e Amazonas, cada um dentro do territorio de sua jurisdicção e ouvindo as thesourarias de fazenda, logo que fôr publicado o presente regulamento, designarão os lugares, fóra dos portos habilitados para o commercio com a Republica do Perú, em que poderão communicar com a terra as embarcações que no curso de sua viagem necessitarem reparar avarias, ou prover-se de combustivel ou de outros objectos indispensaveis.

§ 1.º A arribada sómente durará o tempo necessario para o objecto que a motivar, e as autorida-

des fiscaes, cumprida a disposição do art. 371 do Regulamento das alfandegas, exigirão durante ella a exhibição do rol da equipagem, lista dos passageiros, e manifesto da carga, e visarão gratis todos ou alguns desses documentos, guardadas as disposições do mesmo regulamento.

§ 2.º As embarcações a que se refere este artigo poderão, sendo necessario, descarregar nos referidos lugares generos de produção e manufactura da Republica do Perú, e receber generos de produção e manufactura nacional, observando-se as disposições deste regulamento, e do das alfandegas.

§ 3.º Feita a designação dos lugares de que trata este artigo, na qual serão comprehendidos os actualmente frequentados pelos vapores da Companhia de Navegação do Alto Amazonas, os presidentes darão conta ao ministro da fazenda para final approvação.

§ 4.º Nos lugares, em que não existirem collectorias, e onde fôr conveniente, haverá agencias postos de fiscalisação e registros, ficando os presidentes de provincia, ouvida a thesouraria de fazenda respectiva, incumbidos de creal-os, e designar os empregados, guardas ou vigias precisos, na fórma do art. 18 § unico e mais disposições do regulamento das alfandegas, e sendo fornecidos os escaleres necessarios para o serviço.

§ 5.º Nos portos onde houver collectorias, observarão estas estações, na parte que convier, o presente regulamento e o das alfandegas para prevenção do contrabando, e fiscalisação das rendas publicas.

Art. 20. Poderão descarregar toda ou parte da carga, fóra dos portos fluviaes habilitados para o commercio com a Republica do Perú, as embarcações que, por causa de avaria ou por outro incidente fortuito e extraordinario, não puderem continuar a sua viagem.

§ Unico. Os capitães das embarcações se dirigirão préviamente, salvo caso de imminencia de perigo, aos empregados fiscaes, na sua falta á autoridade policial do lugar, e na falta desta á do lugar mais proximo, e sugeitando-se ás medidas e cautelas, que pelas mesmas autoridades, de conformidade com as leis do Imperio, forem tomadas para prevenção de qualquer importação clandestina.

Art. 21. O perigo imminente, previsto no artigo antecedente, isenta sómente da apresentação prévia aos empregados fiscaes, e autoridades locais, de que trata o mesmo artigo; sendo em todo o caso obrigados os commandantes das embarcações peruanas a provar a necessidade da arribada, e a exhibir os papeis de bordo necessarios, procedendo-se a respeito destes documentos na fórmula do art. 19 § 1.º.

Art. 22. Os gencros e mercadorias que, nos casos de incidentes fortuitos e extraordinarios men-

cionados no art. 21, forem postos em terra, não pagarão direito algum se forem de novo embarcadas; mas toda a descarga de generos e mercadorias feita sem prévia autorisação, ou sem as formalidades prescriptas nos artigos antecedentes, ficará sujeita, conforme as circumstancias, á multa de 10\$ a . . . . . 100\$000 por volume, ou ás pennas do contrabando, procedendo-se para esse fim á apprehensão, na fórma dos caps. 1.º e 2.º do tit. 8.º do regulamento das alfandegas.

Art. 23. Toda a communicação com a terra não autorisada, ou em logares não designados no presente regulamento, e fóra dos casos de força maior, scrá punivel com a multa de 10\$ a 100\$000 a cada pessoa da tripulação, e de 50\$ a 500\$000 ao commandante da embarcação, além das outras penas em que possam incorrer na fórma da legislação do paiz.

§ Unico. Os passageiros, que desembarcarem antes da visita da autoridade policial, deixando de apresentar-lhe o competente passaporte, o qual será por ella visado gratis, incorrerão na multa de 10\$ a 100\$000, além de ficarem sujeitos ás medidas policiaes, que a referida autoridade julgar convenientes.

Art. 24. Se por causa de contravenção ás medidas concernentes ao livre transito do rio Amazonas para as embarcações peruanas e brasileiras se effectuar, na fórma dos regulamentos fiscaes, alguma apprehensão de mercadorias ou do navio, ou das em-

barcações miudas, que as transportarem, a mesma apprehensão poderá ser levantada mediante fiança, caução ou deposito.

Se á contravenção commettida estiver imposta sómente a pena de multa, será permittido ao contraventor continuar a sua viagem, garantindo o valor da mesma multa por meio de fiança, caução ou deposito, e o seu effectivo pagamento dentro de um prazo que fôr marcado pelo administrador da meza de rendas.

§ Unico. Nos casos previstos neste artigo ao administrador da mesa de rendas do districto, onde se tiver verificado a apprehensão, ou commettido a contravenção, compete decidir sobre a idoneidade da fiança, caução ou deposito, com attenção ao valor dos objectos apprehendidos ou á importancia da multa, e julgar a apprehensão, facultando os recursos estabelecidos no regulamento das alfandegas.

Art. 25. Si alguma embarcação peruana naufragar, soffrer avaria, ou fôr abandonada nas aguas do rio Amazonas, proceder-se-á na respectiva meza de rendas de conformidade com o disposto no cap. 3.º do tit. 4.º do regulamento das alfandegas do Imperio, e mais legislação em vigor, sendo afinal o producto das mercadorias salvas, depois de deduzidas as despezas do salvamento, segurança e guarda, recolhido ao deposito, para ser entregue ao consul ou vice-consul da Republica do Perú.

Art. 26. No caso de naufragio ou avaria, previsto no artigo antecedente, será permittido ás embarcações peruanas descarregarem, se fôr necessario, as mercadorias ou effeitos, que tiverem a bordo, sem que paguem por isso direito algum, salvo sendo vendidas para consumo.

Art. 27. As embarcações peruanas, que entrarem nos portos de Manáos e Tabatinga, ou arribando em qualquer dos mencionados no art. 19, ahí carregarem ou descarregarem, ficam sujeitas ao imposto de 80 réis por tonelada por cada dia de estada ou demora para as despezas de pharóes, balisas e quaesquer outros auxilios, que por parte do Imperio se tenha de prestar á navegação do rio Amazonas.

§ Unico. O imposto, de que trata este artigo, será cobrado, antes do desembarço da embarcação, e de seu pagamento se fará expressa menção no manifesto ou certificado, de que fallam os arts. 10 e 11.

Art. 28. Para os favores e effeitos do presente regulamento serão consideradas embarcações peruanas aquellas, cujos donos, e capitães fôrem cidadãos da Republica do Perú, e cujo rol da respectiva equipagem, licenças e patentes certifiquem em devida fôrma que foram matriculados de conformidade com as ordenanças e leis da Republica do Perú, e usam legalmente de sua bandeira.

Art. 29. As embarcações peruanas, que tiverem de navegar pelas aguas do rio Amazonas, qualquer que seja o seu destino, darão entrada na alfandega do Pará, e serão obrigadas ao registro na mesa de rendas de Tabatinga e de Manáos, onde se verificará a sua nacionalidade e legitimidade, segundo o disposto no artigo antecedente, e examinará o respectivo passe, visando-se gratis os papeis necessarios: e quando o recusarem, serão compellidas pelas barcas de vigia, que empregarão para aquelle fim a força necessaria, ficando sujeito o respectivo commandante a uma multa de 500\$ a 1:000\$000, segundo a lotação da embarcação, e sua carga.

Art. 30. Se as embarcações a que se refere o artigo antecedente não estiverem nas condições expressas no art. 28, serão apprehendidas com a respectiva carga, procedendo-se ulteriormente nos termos do cap. 2.º do tit. 8.º do regulamento das alfandegas.

Art. 31. A franqueza e liberdade de navegação de que trata o presente regulamento comprehendendo as embarcações e transportes da marinha militar da Republica do Perú, as quaes todavia ficarão sujeitas á disposição do art. 428 do regulamento das alfandegas nas circumstancias nelle previstas.

§ Unico. Ficam extensivas ás referidas embarcações, se trouxerem carga, as franquezas e favores de que gozam ou houverem de gozar os paque-

tes a vapor das linhas regulares transatlanticas, em virtude do regulamento das alfandegas.

Art. 32. A escripturação das mezas de rendas, creadas pelo art. 5.º do presente regulamento, na parte relativa á arrecadação de quaesquer direitos ou impostos e multas, será feita em livros especiaes, os quaes, depois de encerrados no fim de cada semestre, serão remettidos com os despachos, manifestos, guias e documentos de receita e despeza e mais papeis relativos, á thesouraria de fazenda do Amazonas, para nella se instituir o competente exame sobre sua moralidade e exactidão, na fórma das disposições em vigor.

Art. 33. As autoridades judiciarias, policiaes e fiscaes peruanas e brazileiras com a força que as coadjuvar em suas diligencias, e bem assim os escaleres e outras embarcações de vigia, poderão exercer as suas funções de policia fiscal nas fronteiras terrestres e nos rios e suas margens, isolada ou collectivamente, para repressão do contrabando; ficando-lhes permittida a entrada no territorio do Imperio ou da Republica do Perú, dentro dos limites de uma zona fiscal maritima e terrestre que será determinada sómente para esse fim pelo governo de cada Estado.

§ Unico. Esta disposição terá vigor sómente depois que em virtude de accôrdo, fôr a reciprocidade estabelecida por meio de nota reversal, e sen-

do em consequencia mandada executar por decreto do governo.

Art. 34. As duvidas que occorrerem por occasião de executar-se este regulamento serão resolvidas pelas thesourarias de fazenda e pelos presidentes de provincia, sempre no sentido o mais favoravel ao commercio e navegação dos dous paizes.

§ Unico. Estas decisões serão executadas provisoriamente, dando-se conta ao ministro da fazenda para final deliberação.

Art. 35. Os artigos do presente regulamento, que não contiverem disposições estipuladas na Convenção Fluvial de 28 de outubro de 1858, mandada observar por decreto n.º 2,442 de 16 de julho de 1859, poderão ser alterados independente do commum accôrdo exigido pelo art. 5.º da mesma convenção.

Rio de Janeiro, 31 de dezembro de 1863.

*MARQUEZ DE ABRANTES.*

## VII

### ENTREPOSTOS

Outro decreto (n.º 3,217) de 31 de dezembro de 1863 alterou diversas disposições do regulamento das alfandegas, e regulou o serviço dos entrepostos de um modo mais util. Reproduzo aqui os seus principaes artigos:

Art. 1.º Haverá entrepostos, além dos creados nos portos do Rio de Janeiro e Pará pelo art. 320 do regulamento das alfandegas, nos da Bahía, Pernambuco, Maranhão e Rio-Grande do Sul; o do Pará será da mesma natureza dos demais entrepostos.

Art. 2.º Os entrepostos são publicos ou particulares.

§ 1.º Os entrepostos publicos são armazens internos ou externos da alfandega, mantidos e costeados pela fazenda publica, sujeitos á sua directa e immediata administração e fiscalisação, e exclusivamente applicados á guarda e deposito de mercadorias destinadas a entreposto.

§ 2.º Os entrepostos particulares são armazens ou trapiches estabelecidos com licença e approvação do ministro da fazenda, administrados, mantidos e costeados por conta de particulares, ou de associações nos portos mencionados no artigo antecedente sob a fiscalização do inspector da respectiva alfandega, e applicados ao mesmo fim que os entrepostos publicos.

Art. 3.º O entreposto, quanto á percepção dos direitos de consumo das mercadorias importadas em virtude desta faculdade, é assemelhado a territorio estrangeiro.

§ 1.º As mercadorias depositadas no entreposto, mediante as formalidades estabelecidas no presente decreto, poderão, durante os prazos marcados, ser livremente, em todo ou em parte:

1.º Reexportadas por mar ou em transito, ou transportadas para outro entreposto ou porto nacional, sem pagar direitos;

2.º Despachadas para consumo, pagando os respectivos direitos.

§ 2.º A faculdade permittida neste artigo refere-se ás mercadorias que forem declaradas nos termos do art. 4.º deste decreto.

§ 3.º Ficam exceptuadas da disposição do § 1.º n. 1 deste artigo, da parte que se refere aos direitos de reexportação, as mercadorias de que tratam os arts. 23 da lei n. 369 de 18 de setembro de

1845, e 9.º §§ 3.º e 4.º da lei n. 544 de 28 de outubro de 1848.

Art. 4.º Para qualquer mercadoria ser admitida a deposito no entreposto é de mister que o manifesto da embarcação, ou que o dono ou consignatario da mercadoria declare que a destina a entreposto.

§ 1.º A declaração do dono ou consignatario da mercadoria será feita no prazo de 12 dias contados da data da entrada da embarcação, mencionando-se nella tudo quanto se exige para os despachos de consumo.

§ 2.º A faculdade de depositar mercadorias no entreposto fica extensiva aos negociantes que não forem assignantes das alfandegas, e outros não mencionados no art. 235, observando-se em todo o caso a disposição do art. 229 §§ 2.º e 3.º quanto ao termo de deposito.

§ 3.º Se o dono ou consignatario das mercadorias não fizer a declaração dentro do prazo de 12 dias nelle marcado, não poderão as mercadorias gozar do beneficio do entreposto, ficando sujeitas aos direitos e despesas, nos termos dos arts. 511, 609, 691 e outros do regulamento das alfandegas.

Art. 5.º Nos entrepostos particulares serão depositadas sómente as mercadorias que, tendo sido declaradas na fórma do artigo antecedente, puderem ser nelleas recolhidas, nos termos dos arts. 231, 232, 233 e 253.

Art. 6.º O prazo do entreposto será:

1.º De seis mezes para as mercadorias susceptíveis de corrupção.

2.º De tres annos para as demais, podendo os inspectores das alfandegas conceder prorrogações successivas até mais tres annos.

§ 1.º Vencido o prazo, o dono ou consignatario das mercadorias fica obrigado a reexportal-as ou despachal-as para consumo, dentro do prazo de trinta dias, findo o qual, se o não tiver feito, serão as mercadorias reputadas abandonadas e vendidas em leilão, nos termos do cap. 7.º do tit. 3.º do regulamento das alfandegas.

§ 2.º Feita a arrematação, deduzir-se-ão do producto das mercadorias os direitos que deverem pagar segundo a tarifa, multas, armazenagem, despesas e expediente de 1½%, sendo o restante depositado para ser entregue a quem de direito fôr, á vista de titulo legitimo.

§ 3.º Os direitos de consumo, no caso do paragrapho antecedente, serão cobrados na conformidade da tarifa em vigor ao tempo em que se effectuar a arrematação.

§ 4.º A prorrogação não poderá ser concedida quando o estado das mercadorias não garantir o pagamento integral dos direitos e despesas de que tratam os paragraphos antecedentes,

Art. 7.º O entreposto começará a correr da data da entrada das mercadorias nos respectivos armazens.

Art. 8.º Na conferencia de que trata o art. 237, dos generos destinados a entreposto, poderá dispensar-se uma verificação rigorosa, conforme as circumstancias.

Art. 9.º A averbação de que trata o art. 267, paragrapho unico, assignada pelo cessionario ou seus prepostos, extingue a responsabilidade no cedente para com a alfandega, a qual passará para o cessionario com o preenchimento desta formalidade.

Art. 10. As disposições dos arts. 169 e 170 são applicaveis ás mercadorias depositadas nos entrepostos, ficando sujeitas aos direitos da tarifa em vigor ao tempo em que se effectuar despacho de consumo, ou venda em leilão nos casos em que esta deva ter lugar.

Art. 11. Os volumes a que se refere o art. 273 § 7.º presumir-se-ão introduzidos por contrabando e a multa de 2/3 do valor das mercadorias será imposta pela autoridade administrativa.

§ Unico. Esta disposição é extensiva aos casos de que trata o art. 284 § 1.º.

Art. 18. Nos portos onde houver entreposto os prazos para o consumo das mercadorias que não forem destinadas a entreposto, mediante as decla-

rações de que trata o art. 4.º deste decreto, serão, na fôrma do art. 210, § 3.º:

1.º De seis mezes para as mercadorias a que se refere o art. 299 §§ 2.º e 4.º.

2.º De tres mezes para as mercadorias a que se refere o § 5.º do art. 299.

§ 1.º Os prazos de que trata este artigo se contarão da data da entrada das mercadorias para os armazens.

§ 2.º Os inspectores das alfandegas farão efectiva a responsabilidade criminal dos empregados que não promoverem as diligencias para o consumo logo que findar o respectivo prazo, suspendendo-os e remettendo os documentos precisos ao juizo competente.

## VIII

### NAVEGAÇÃO A VAPOR DO MADEIRA, PURÚS E RIO NEGRO

No § II do Cap. VI fizeram-se considerações sobre a navegação a vapor do Madeira. Cumpre acrescentar-lhes o seguinte:

A assembléa provincial do Alto-Amazonas entendeu dever promover á custa da provincia esse serviço, sem aguardar o que houvesse de fazer o governo imperial, que está autorizado para crear e subvencionar essa linha de navegação.

Com effeito, uma lei recente de 7 de outubro de 1866, promulgada naquella provincia, contém as seguintes disposições:

— Autorisa o presidente a contractar a incorporação de uma companhia para a navegação a vapor, não só do mesmo Madeira, como do Purús e do Rio Negro;

— Essa companhia deverá durar por 25 annos, que será igualmente o prazo do contracto;

— Qualquer que seja a procedencia dos seus capitaes, ella será reputada brasileira;

— Gozará de isenção de impostos provinciaes;

— A sua séde é fixada em Manáos;

— E desta capital é que partirão os vapores;

— Concede-se-lhe uma subvenção annual, que consiste no producto do imposto de 3 % additionaes sobre qualquer genero exportado da provincia, sendo esse imposto cobrado e escripturado especialmente para esse fim;

— Quando o producto do imposto adicional exceder de 120:000\$000, reverterá o excesso a favor dos cofres provinciaes.

Em virtude dessa lei, em data de 15 do mesmo mez, o presidente em exercicio (o Sr. Gustavo Ferreira) celebrou contracto com o Sr. Brito Amorim.

Ségundo o contracto, a incorporação da companhia effectuar-se-á dentro de 14 mezes, e terá tres linhas:

A primeira linha será de Manáos á cachoeira de Santo Antonio no Madeira, com seis viagens rondas no primeiro anno e uma mensal do segundo em deante, em vapor do porte de 120 toneladas para carga, fóra combustivel, e commodos para 20 passageiros;

A segunda será de Manáos ás barreiras de Hyutanahã no Purús (a cerca de 700 milhas da foz deste rio), com eguaes viagens e egual vapor;

A terceira será de Manáos a Santa Izabel no Rio Negro: esta só funcionará do terceiro anno em diante, com seis viagens redondas annuaes até ao decimo, e uma mensal depois, tendo o respectivo vapor metade do porte dos outros.

Este contracto, cuja subvenção pouco excederá de 40:000\$000 no primeiro anno, pôde vir a ser muito vantajoso no decurso do respectivo prazo.

A extensão desse prazo (25 annos) é, com effeito, o seu primeiro inconveniente: não devêra ser maior de dez annos.

Não se aceitou a idéa, que me parece preferivel, de trens fluviaes rebocados a vapor, principalmente no rio Negro, methodo de navegação mais economico, como indiquei no Cap. VI, § V.

A subvenção, ainda elevada ao maximum de 120:000\$000, é proporcionalmente menor que a de 96:000\$000 concedida pela lei do orçamento geral de 1865 só para a navegação mensal do Madeira, navegação que é apenas um terço do serviço contractado agora por aquella quantia pela presidencia do Alto-Amazonas, pois que tal serviço deve abranger, não só a linha daquelle affluente, como as do Purús e Rio Negro.

Este livro foi composto e impresso nas officinas da Empresa Graphica da "Revista dos Tribunaes", á rua Xavier de Toledo, 72, São Paulo, para a Companhia Editora Nacional, em dezembro de 1937.

# BRASILIANA

5.ª SERIE DA

## BIBLIOTHECA PEDAGOGICA BRASILEIRA

SOB A DIRECÇÃO DE FERNANDO DE AZEVEDO

### VOLUMES PUBLICADOS:

- 1 — Baptista Pereira: Figuras do Imperio e outros contos. 2.ª edição.
- 2 — Pandiá Calogeras: O Marquez de Barbosena — 2.ª edição.
- 3 — Alzides Centil: As Idéas de Alberto Torres (5.ª these com indice revisivo).
- 4 — Oliveira Vianna: Raça e Assimilação — 3.ª edição (augmentada).
- 5 — Augusto de Saint-Hilaire: Segunda Viagem do Rio de Janeiro a Minas Gerais e a S. Paulo (1822) — Trad. e pref. de Affonso de E. Taunay.
- 6 — Baptista Pereira: Vultos e episodios do Brasil.
- 7 — Baptista Pereira: Directrices do Ruy Barbosa — (segundo textos e colluctas).
- 8 — Oliveira Vianna: Populações Meridionares do Brasil — 3.ª edição.
- 9 — Nira Rodrigues: Os Africanos no Brasil — (Revisão e prefacio de Homero Pires). Profusamente illustrado — 2.ª edição.
- 10 — Oliveira Vianna: Evolução da Povo Brasileira — 2.ª edição (illustrada).
- 11 — Luiz da Camera Cascudo: O Conde d'Eu — Vol. illustrado.
- 12 — Wanderley Pinho: Cartas ao Imperador Pedro II ao Barão de Cotegipe — Vol. illustrado.
- 13 — Vicente Lelindo Cardoso: A' origem da Historia do Brasil.
- 14 — Pedro Calmon: Historia da Civilização Brasileira — 2.ª edição.
- 15 — Pandiá Calogeras: Da Regencia á queda da Rozas — 3.ª volume (da série "Relações Exteriores do Brasil").
- 16 — Alberto Torres: A Organização Nacional.
- 17 — Alberto Torres: O Problema Nacional Brasileiro.
- 18 — Visconde de Taunay: Pedro II.
- 19 — Affonso de E. Taunay: Visitantes do Brasil Colonial (Sec. XVI-XVIII).
- 20 — Alberto de Faria: Maná (com tres illustrações fóra do texto).
- 21 — Baptista Pereira: Pálo Brasil Maior.
- 22 — E. Roquette-Pinto: Ensaio de Anthropologia Brasileira.
- 23 — Evaristo de Moraes: A escravidão africana no Brasil.
- 24 — Pandiá Calogeras: Problemas de Administração.
- 25 — Murilo Marroquim: A lingua de Nordeste.
- 26 — Alberto Rangel: Rumos e Perspectivas.
- 27 — Alfredo Ellis Junior: Populações Paulistas.
- 28 — General Couto de Magalhães: Viagem ao Ataguaya — 3.ª edição.
- 29 — Josué de Castro: O problema da alimentação no Brasil — Prefacio do prof. Pedro Escudero.
- 30 — Cap. Frederico A. Rondon: Pelo Brasil Central — Ed. illustrada.
- 31 — Arvoedo Amaral: O Brasil na crise actual.
- 32 — G. de Mello-Vieira: Visitantes do Primeiro Imperio — Ed. illustrada (com 19 figuras).
- 33 — J. de Sampaio Ferraz: Meteorologia Brasileira.
- 34 — Angyone Costa: Introducção á Archéologia Brasileira — Ed. illustrada.
- 35 — A. J. Sampaio: Phytogeographia do Brasil — Ed. illustrada.
- 36 — Alfredo Ellis Junior: O Bandejilismo Paulista e a Receta do Mercadario — 2.ª edição.
- 37 — J. P. de Almeida Prado: Primeiros Povoadores do Brasil — (Ed. illustrada).
- 38 — Ruy Barbosa: Mocidade e Exílio (Contos inéditos. Procurados e annotados por America Jacobina Lacombe) — Ed. illustrada.
- 39 — E. Roquette-Pinto: Rondonia — 3.ª edição (augmentada e illustrada).
- 40 — Pedro Calmon: Historia Social do Brasil — 1.ª tomo — Espirito da Sociedade Conjugal — 2.ª Ed. illustrada (com 13 gravuras).
- 41 — José Maria Bello: A intelligença do Brasil.
- 42 — Pandiá Calogeras: Formação Historica do Brasil — 2.ª edição (com 3 mapas fóra do texto).
- 43 — A. Saboya Lima: Alberto Torres e sua obra.
- 44 — Estêvão Pires: Os indigenas do Nordeste (com 16 gravuras e mappa) — 1.ª volume.
- 45 — Basílio de Magalhães: Exposição Geographica do Brasil Colonial.

- 40 — Renato Mendonça: A Influência africana no português do Brasil — Ed. Ilustrada.
- 41 — Monsel Brossier: O Brasil — Com uma nota explicativa de Carlos Mauil.
- 42 — Urbino Vianna: Dendelras e sertanistas bahianes.
- 43 — Gustavo Barroso: Historia Militar do Brasil — Ed. Ilustrada (com 50 gravuras e mapas).
- 44 — Mario Travençolo: Projecção Continental do Brasil — Prefacio de Parodi Calogeras — 2.<sup>a</sup> edição ampliada.
- 45 — Octavio de Freitas: Doenças africanas no Brasil.
- 46 — General Costa de Magalhães: O selvagem — 8.<sup>a</sup> edição completa, com parte original Tupy-guarany.
- 47 — A. J. de Sampaio: Hicographo dynamico.
- 48 — Antonio Gattijo de Carvalho — Calogeras.
- 49 — Hildebrando Actolov: O Reconhecimento do Brasil pelos Estados Unidos da America.
- 50 — Charles Exilly: Mulheres e Costumes do Brasil — Traducção, prefacio e notas de Gaspar Jennings.
- 51 — Flausino Rodrigues Valle: Elementos do Folk-lore musical Brasileiro.
- 52 — Augusto de Saint-Hilaire: Viagem à Provincia de Santa Catharina (1820) — Traducção de Carlos da Costa Pereira.
- 53 — Alfredo Ellis Junior: Os Primeiros Troncos Paulistas e o Centramento Euro-Americano.
- 54 — Emilio Rivasseau: A vida dos Indios Guaycurús — Edição Ilustrada.
- 55 — Conde d'Eu: Viagem Militar ao Rio Grande do Sul (Prefacio e 19 cartas do Principe d'Orleans, commentadas por Max Fictus) — Edição Ilustrada.
- 56 — Agemar Augusto de Miranda: O Rio São Francisco — Edição Ilustrada.
- 57 — Raymundo Moraes: Na Planície Amazonica — 4.<sup>a</sup> edição.
- 58 — Gilberto Freyre: Sobrados e Mucambos — Decadencia patriarcal rural do Brasil — Edição Ilustrada.
- 59 — João Darnas Filho: Silva Jardim.
- 60 — Primitivo Moacyr: A Instrucção e o Imperio (Subsidios para a historia de educaçao no Brasil) — 1923-1863 — 1.<sup>o</sup> volume.
- 61 — Pandiá Calogeras: Problemas de Governã — 2.<sup>a</sup> edição.
- 62 — Augusto de Saint-Hilaire: Viagem ás Nascentes do Rio São Francisco e pela Provincia de Goyaz — 1.<sup>o</sup> tomo — Traducção e notas de Clodo Ribeiro Lessa.
- 63 — Prado Mo'ns: Atravez da Historia Naval Brasileira.
- 64 — Affonso Arinos de Mello Franco: Conceito da Civilisação Brasileira.
- 65 — F. C. Machne — Antonien e Agricultura no Brasil no Seculo XVI — (Pesquisas e contribuções).
- 66 — Augusto de Saint-Hilaire — Segunda viagem ao Interior do Brasil — "Espírito Santo" — Trad. de Carlos Madeira.
- 67 — Lucia Miguel-Pereira — Mechedo da Assis — (Estudo Critico-Biographico) — Edição Ilustrada.
- 68 — Pandiá Calogeras — Estudos Historicas e Politicas — (Res Nostra...) — 2.<sup>a</sup> edição.
- 69 — Affonso A. de Freitas: Vocabulario Nheengatu (vernaculizado pelo português falado em S. Paulo) — Lingua Tupy-guarany. (com 3 Ilustrações fórm do texto).
- 70 — Gustavo Barroso: Historia secreta do Brasil — 1.<sup>a</sup> parte: "Do descobrimento a abdicação de Pedro I" — Edição Ilustrada.
- 71 — C. de Mello-Leitão: Zoologia do Brasil — Edição Ilustrada.
- 72 — Augusto de Saint-Hilaire: Viagem ás nascentes do Rio São Francisco e pela Provincia de Goyaz — 2.<sup>o</sup> tomo — Traducção e notas de Clodo Ribeiro Lessa.
- 73 — Craveiro Costa: O Visconde de Sinimbu — Sua vida e sua actuação na politica nacional — 1840-1890.
- 74 — Oswaldo R. Cabral: Santa Catharina — Edição Ilustrada.
- 75 — Lemos Brito: A Gloriosa Sotahna do Primeiro Imperio — Frei Cneca — Ed. Ilustrada.
- 76 — C. de Mello-Leitão: O Brasil Visto Pelas Inglezas.
- 77 — Pedro Culmon: Historia Social do Brasil — 2.<sup>o</sup> Tomo — Espírito da Sociedade Imperial.
- 78 — Orlando M. Carvalho: Problemas Fundamentais do Municipio — Edição Ilustrada.
- 79 — Wnaderley Pinho: Corcipo e seu Tempo — Ed. Ilustrada.
- 80 — Aurelio Pinheiro: A Margem do Amazonas — Ed. Ilustrada.
- 81 — Primitivo Moacyr: A Instrucção e o Imperio — (Subsidios para a historia da Educaçao no Brasil) — 2.<sup>o</sup> volume — Reformas do ensino 1854-1858.
- 82 — Helia Lobo: Um Varão da Republica: Fernando Lobo.
- 83 — Corcilo A. Lourival de Moura: As Forças Armadas e o Destino Historico do Brasil.

- 10 — Alfredo Ellis Junior: A Evolução da Economia Paulista e seus Causas — Edição ilustrada.
- 11 — Orlando M. Carvalho: O Rio da Unidade Nacional: O São Francisco.
- 12 — Almirante Antonio Alves Camara: Ensaio Sobre as Construções Navaes Indigenas do Brasil — 2.ª edição Illustrada.
- 13 — Scraphim Leite: Paginas de Historia do Brasil.
- 14 — Salomão de Vasconcellos: O Fico — Minas e os Mineros da Independencia — Edição illustrada.
- 15 — Luiz Agassiz e Elizabeth Cary Agassiz: Viagem no Brasil — 1865-1866 — Trad. de Edgar Süsskind de Mendonça — Edição illustrada.
- 16 — Osorio da Rocha Diniz: A Politica que convem ao Brasil.
- 17 — Lima Figueiredo: Oeste Paranaense — Edição Illustrada.
- 18 — Fernando de Azevedo: A Educação Publica em São Paulo — Problemas e discussões (Inquerito para "O Estado de São Paulo" em 1920).
- 19 — C. de Mello-Leitão: A Biologia no Brasil.
- 100 — Roberto Simonsen: Historia Economica do Brasil — Ed. Illustrada em 2 tomos - 100 e 100-A.
- 101 — Herber' Baldus: Ensaio de Ethnologia Brasileira. — Edição Illustrada.
- 102 — S. Froes Abreu: A riqueza mineral do Brasil — Edição Illustrada.
- 103 — Souza Carneiro: Mythos Africanos no Brasil. — Edição illustrada.
- 104 — Araujo Lima — Amazonia — A Terra e o Homem — (Introdução á Anthropogeographia) — 2.ª edição.
- 105 — A. C. Tavares Bastos: A Provincia — 2.ª edição.
- 106 — A. C. Tavares Bastos: O Valle da Amazonia — 2.ª edição.
- 107 — Luis da Camara Cascudo: O Marquez de Olinda e seu tempo (1703-1870) — Edição illustrada.
- 108 — Padre Antonio Vieira: Por Brasil e Portugal — Sermões comentados por Pedro Cabnon.
- 109 — Georges Baeders: D. Pedro II e o Conde de Gobineau (Correspondencia inédita).
- 110 — Nina Rodrigues: As raças humanas e a responsabilidade penal no Brasil — Com um estudo do Prof. Afranio Peixoto.