

ESTUDOS ECONOMICO-FINANCEIROS

B. M. F.
DOAÇÃO

A AMAZONIA EM 1893

POR

Luiz R. Cavalcanti de Albuquerque



RIO DE JANEIRO
IMPRENSA NACIONAL

1894

1024-94

30.9811
A345

70-17-117
SECRETARIA DE DIRETORIA
DE ECONOMIA
1903

Verelha

MINISTERIO DA REPUBLICA
BIBLIOTECAS
9428 22 M 48

29 06 92

TRABALHOS PUBLICADOS DO AUTOR

Noticia economico-financeira sobre a provincia do Amazonas desde a sua fundação, 1852, até 1887 — *Mandós*, 1888.

O Guarda da Alfandega — Instruções sobre o serviço externo e codificação das leis aduaneiras do Brazil no regimen republicano — *Pará*, 1890.

Commercio e navegação da Amazonia e paizes limitrophes, acompanhado de carta geographica da região superior do Amazonas — *Pará*, 1891.

Commercio de cabotagem e serviço de exportação entre os Estados do Brazil conforme a nova regulamentação das alfandegas — *Pará*, 1892.



INDICAÇÃO DOS ASSUMPTOS APRECIADOS NESTE VOLUME

	Pags.
Ao leitor	V
Navegação da Amazonia (<i>Bosquejo historico</i>).	2
Da abertura do Amazonas.	20
Da criação de diversas companhias de navegação a vapor.	27
A região do Tocantins e Araguaya.	31
Navegação de longo curso.	46
Tabella das distancias em milhas geographicas entre as diversas localidades da Amazonia.	51
Principal legislação geral sobre a navegação a vapor na Amazonia (1850-1892).	53
Tratados e convenções com as nações limitrophes.	56
Legislação provincial sobre a navegação a vapor (1826-1892).	59
Produção	61
Commercio interno e externo e o convenio americano.	73
Exportação e importação directa ou de longo curso.	81
Commercio de cabctagem.	89
Commercio de transito com as Republicas limitrophes (Perú, Bolivia, Venezuela e Colombia).	97
Noticia sobre o rio Içá ou Potomayo.	109
Importação de transito	121
Rendas publicas geraes	130
Rendas provinciaes ou estadoaes.	135
Colonisação e immigração na Amazonia	139
Terras publicas.	157
Climatologia da Amazonia.	163
Correios e telegraphos	167
A industria pastoril na Amazonia.	175
Estradas de ferro na Amazonia.	198
Conclusão.	203
Carta geographica da Amazonia.	209

AO LEITOR

A geral aceitação dispensada aos trabalhos que tenho publicado sob o titulo — Estudos economico-financeiros — todos referentes á Amazonia, principalmente por parte da imprensa diaria desta capital, cada vez mais benigna nos conceitos de sua apurada critica, animou-me a novas lucubrações de que é resultado este exemplar.

Inteiramente novos, eu penso, alguns elementos aqui reunidos, podem ser elles de utilidade aos que, mais competentes, se resolvam a dispensar algum lazer ás cousas interessantes da esplendida região do extremo norte do paiz, promovendo a satisfação de suas vitaes necessidades.

Tão desconhecidas andam as cousas da Amazonia, tão mal apreciados os poderosos elementos de sua admiravel riqueza publica e sobremodo esquecidos os seus mais respeitaveis direitos que, acho eu, os dados aqui reunidos poderão ao menos servir de base ao apreço da grossa injustiça com que o mal entendido interesse de uns, alliado ao indifferentismo e ignorancia de outros, procuram negar até os dotes mais privilegiados com que a natureza fadou a mais rica, a mais vasta e a mais importante região deste continente, ao dizer de selectos escriptores e viajantes de boa fama, que tiveram a felicidade de apreciar o valle do Amazonas.

Era meu principal intento dar aqui as mais completas informações sobre cada um dos elementos da riqueza publica da Amazonia, cuja variedade me foi permittido conhecer. Infelizmente, porém, motivos que não vem ao caso apreciar, interromperam-me em meio desse proposito, e, dahi as lacunas por ventura observadas; pois, é hem de ver que, em assumptos dessa natureza a constatação dos elementos constitutivos, de origens varias, interessando a estudos economico-financeiros carecem de demorada e paciente investigação, consoante os principios que a sciencia impõe.

E, por isso, sem duvida, dizia o sabio A. M. de Jonnez :

« Les operations de la statistique ont pour objet de faire surgir, de rassembler et d'elaborer les Faits numériques dont la connaissance importe aux interets de la société.

« Lorsqu'on ouvre un livre de statistique dont les chiffres bien coordonnés font jaillir aux yeux du publiciste une foule de verités importantes e nouvelles, ou ne se doute guère des fatigues, des tribulations des misères qu'il a fallu subir por executar ce travail. »

Accrescentava o nosso distincto professor da escola central, Sr. Visconde do Rio Branco, um dos mais notaveis estadistas deste paiz :

« ... Os trabalhos estatísticos por serem aridos e penosos requerem muita paciencia e habilitações que sómente se podem adquirir pelo estudo e pratica destes serviços... »

Si por ventura de provas eu carecesse para mais profunda convicção sobre taes preceitos as teria colhido em larga copia no apuro dos valores que os diversos dados ou apanhamentos, á farta organizados, por ali andam, sob o titulo de estatísticas, attinentes á riqueza publica da Amazonia.

Cada qual confeccionado ao sabor de especial intuito que a occasião impõe ou o interesse exige, sem obediencia, portanto, aos principios que a sciencia prescreve, difficil si não impossivel se torna a quem quer que seja obter um resultado tão seguro como fôra para desejar em assumpto de tão alto melindre aliás sob o concurso de taes e tantos quadros ou tabellas.

Em taes condições, eu fui, pois, obrigado a descer a severas e pacientes investigações para apurar o valor exacto de cada elemento dos diversos titulos que os algarismos adeante consignam, tendo em particular attenção a origem dos factores da riqueza publica conscripcional da Amazonia.

Si de tal alvitre, em alguns casos, resultar divergencia ante os dados particulares, não importa saber si de origens officiaes, a culpa corre á conta dos que os aggreiaram em seus quadros, mappas e tabellas estatísticas sem attender aos preceitos, que eu não devo de fórma alguma aqui olvidar.

Rio de Janeiro — Capital Federal, 10 de maio de 1894.



A AMAZONIA EM 1893



NAVEGAÇÃO DA AMAZONIA

Bosquejo historico.

Vem de épocas remotas a navegação da Amazonia, que se prende ás descobertas e conquistas de seu vastissimo territorio, superior a tres e meio milhões de kilometros quadrados, no extremo norte do paiz e aos feitos dos intrepidados navegadores portuguezes e hespanhóes.

As expedições, que se realisaram, em seguida á descoberta do Brazil (1580-1640) e foram ter aos paramos do Amazonas, nos rios Madeira, Branco e Negro, interessantes das fundações e discriminações dos dominios da Corôa Portugueza e das pretensões de Hespanha e da França, depois, conforme as vicissitudes por que passava então a politica européa, constituem, em todo caso, o ponto de partida ou de melhor apreço da navegação amazonica, e a que se referem os mais curiosos documentos officiaes dos poucos existentes hoje nos archivos da Amazonia, os quaes, devo dizer, já possuiram soberba collecção, principalmente no que interessa á sua hydrographia, e de que as Cartas de Gama Lobo da Almada e de seus antecessores dão inconcussa prova e eu verifiquei.

As reliquias, que as grandes náos, a esse tempo, deixaram no porto de Manáos, em frente ao aldeamento dos indios dessa tribu, poucas milhas acima da foz do rio Negro, onde hoje ostenta seus

atractivos a interessante capital do Amazonas; ou mais além, as gigantescas columnas de granito, no povoado de Barcellos, destinadas á discriminação do dominio portuguez, a cargo das commissões internacionaes, que áquelle tempo, para alli se dirigiram; bem como os monumentos, que, o projectado Forte do Principe da Beira offerece, ainda hoje, á contemplação do viajante no Guaporé, além da bifurcação do Madeira e Mamoré, e das famosas cachoeiras que tanto difficultam as communicacões entre o Brazil e a Bolivia, ou ainda, os Estados da Amazonia e de Matto Grosso; forte este em cuja fundação consumira seis annos (1776-1783) o 4º governador capitão-general Luiz de Albuquerque de Mello Pereira e Caceres, a partir de 26 de junho de 1776; tudo isso, eu repito, assignala, em tão remota época, o inicio da navegação transatlantica, ou de grande navegação amazonica, que mais de espaço apreciarei.

Deixando de lado o longo estadio de alguns seculos, em que a navegação amazonica se conservara adstricta á contingencia de sua propria situação geographica, após o regresso das expedições européas, que o certamen politico determinara, e quiçá a ignorancia do valor de sua prodigiosa riqueza natural a esse tempo permittia, eu passarei a tratar do que interessa principalmente á Amazonia em os nossos dias, em um periodo de mais de meio seculo, por isso que é por demais sabido que é somente dahi, que começa, por assim dizer, a vida amazonica, em suas regulares relações com os demais continentes do globo.

Ao sabor dos ventos, á acção magnetica da bussola, ao curso dos astros, e, particularmente, á posição das estrellas no firmamento, é que os capitães ou pilotos, de bem firmada reputação aliás, traziam, no começo deste seculo, ao principal porto da Amazonia, em Belém, os brigues, barcas, e escunas: *Ligeiro, Adelaide, Raio, Linda Palmeira, Tocantins*, etc., etc., conduzindo as pacotilhas do commercio europeu.

O periodo de 40 e 60 dias, indispensavel á rapidez das viagens, entre Portugal e o Pará, hoje reduzido a 11 dias e horas, em paquetes de carga, accentuava a fama dos pilotos desse tempo, tão preconizados aliás hoje mesmo.

Dahi, o justo apreço das condições em que qualquer embarcação, até o anno de 1850, subia o Amazonas, até á Villa da Barra do Rio Negro, a 996 milhas de distancia de Belém, a ultima comarca do Pará!

Em maior numero de mezes então, do que de dias são hoje de mister a vapores, mesmo de peor marcha, para percorrer tal extensão se fazia essa viagem.

Assim mantivemos as communicações interoceánicas e privadas da Amazonia até o anno de 1852.

Por demais interessante este assumpto, eu penso, não será desagradavel ao leitor apreciar os principaes factos que precederam á installação da regular navegação a vapor na Amazonia, estabelecida pelo distincto brasileiro Sr. Irineu Evangelista de Souza (depois titulado barão de Mauá) e desenvolvida sob o concurso que o patriotismo do digno gerente da Companhia do Amazonas no Pará, commendador Manoel Antonio Pimenta Bueno, dispensara com louvavel empenho.

Vem do anno de 1826 o primeiro tentamen, cujos incidentes, que determinaram o seu insuccesso, offerecem especial cadinho ao apuro da orientação, que, em tão remota época, tinham os povos da Amazonia sobre as vantagens da navegação a vapor.

Vamos ver como essa gentildade surprehendeu-se e até abespinhou-se com a noticia da chegada da primeira embarcação a vapor, denominada *Amazonas*, que fundeara no porto de Belém, com o designio de navegar as aguas interiores da opulenta região, quasi desconhecida do mundo inteiro, e que bem pudera ter precipitado o seu progresso, tal qual concebera o governo imperial, quando, nas instrucções diplomaticas dadas ao nosso encarregado de negocios na Republica dos Estados Unidos da America do Norte, o Sr. conselheiro José Silvestre Rebello, desafiara a sua attenção sobre a conveniencia de:

« Animar, sem comprometter o governo do Brazil, os capitalistas e quaesquer emprehendedores, sobretudo de barcos a vapor, para os trazerem de conta propria, mediante o favor exclusivo da protecção do governo ».

Neste supposto, o nosso encarregado de negocios atreveu-se a fomentar a idéa na praça de Washington, com tal tino que, algum tempo depois, o Sr. B. William Rogers incorporava a empresa *New-York Society* e fazia seguir para o porto de Belém, sob o commando de Capitain John W. Hefferman, o já referido vapor *Amazonas*, acompanhado da apresentação official que aquelle nosso ministro dirigira ao presidente do Grão-Pará, tenente-coronel José Felix Pereira de Burgos, em o officio que se segue.

Antes de tudo, me cumpre confessar, reputo de elevado sentimento patriótico tal documento, e de reconhecido criterio o alvitre tomado, porquanto, os intuitos da *The-New York Society*, puramente commerciaes, sem onus de natureza alguma para o Governo do Brazil, e, menos ainda, sem os privilegios, que a exploração de um serviço inteiramente desconhecido entre nós exigia aliás, trariam indiscutivel proveito á afastadissima região equatorial, como os factos mais tarde de sobejo o provam e, repito, precipitaria, desde então, o seu progresso.

Era assim concebido tão importante documento: (1)

« Estados Unidos da America do Norte.

« Washington, 17 de março de 1826.

« Illm. e Exm. Sr. presidente da provincia do Grão Pará. — Tenho a honra de dizer a V. Ex. que, havendo-se dignado S. M. o Imperador nomear-me seu encarregado de negocios junto ao governo dos Estados Unidos, recebi nas minhas instrucções a seguinte ordem :

« — 16. — Animará, mas sem comprometter este governo, os capitalistas e « quaesquer emprehendedores, sobretudo de barcos a vapor, para os trazerem, « porém, á sua custa, contentando-se com a protecção do governo. —

« Tendo em vista cumprir em tudo as ordens de S. M. I., hei feito, desde que cheguei, diligencias para persuadir a individuos deste paiz quão util seria o emprego de seus capitães em fazer navegar barcos a vapor nos varios rios do Brazil, e recommendei como especulação necessariamente vantajosa o emprego, por ora, de um vapor para conduzir mercadorias e productos entre essa capital e as differentes povoações espalhadas pelas margens do Amazonas e dos seus numerosissimos confluentes.

« Depois de aplanadas varias duvidas, vai, emfim, para o objecto indicado a essa provincia o barco a vapor *Amazonas*, ás ordens de John Hefferman, pertencente a

(1) Do cartorio da Thesouraria de Fazenda do Pará, por cópia annexa ao officio do presidente da provincia, de 13 de julho de 1826.

uma sociedade creada em New-York com o titulo de Sociedade de New-York para a navegação de barcos a vapor na America Meridional, da qual é agora presidente B. W. Rogers.

« Eu prometti á sociedade por escripto segurança para as pessoas e propriedades, assim como consideração da parte do governo para com os mesmos, como si fossem brasileiros, com a condição de que o barco ha de usar sempre da bandeira brasileira, com o que elles convieram. E' sabido que, sendo muito largo o rio do Amazonas, tem sempre nas vasantes corrente muita violenta, de maneira que as canoás de que usam commummente os moradores gastam muito tempo em fazer as suas viagens á capital; é tambem sabido que muito poucos possuem meios para fazer navegar as mesmas canoás, por serem muito grandes e custarem muito a construir e armar, pelo que os mais pobres raras vezes tem occasião de remetter á capital os seus fructos, sendo por isso obrigados ou a vendel-os á porta por pouco preço ou a vel-os deteriorados em casa, até que se lhes proporcione occasião de os embarcar, como por favor, em alguma das canoás dos que são mais poderosos.

« Para evitar estes inconvenientes, que tanto teem atrasado a prosperidade dessa provincia e das de Goyaz e de Matto Grosso, a navegação deste barco a vapor é um excellente remedio; elle carregará a frete todas as mercadorias que se lhe confiarem no Pará e, subindo o rio, deixará em cada villa as que lhe pertencerem, e no regresso virá colhendo os fructos que estiverem promptos e os descarregará na capital e tudo isto por um frete equitativo e convencionado entre as partes, as quaes ficarão assim isentas de despender o custo, armação e tudo o mais que gastam com o apparelho das canoás, as quaes nem sempre podem navegar e só poucas pessoas podem possuir.

« Achando-nos em paz com os povos e governo da Republica de Colombia, vizinha dessa provincia pelo norte e noroeste, e devendo considerar-se de nenhum effeito hoje aquella parte do tratado de 1750, renovado no de 1777, em que se prohibia aos então subditos de Portugal e Hespanha o commercio reciproco interno, suscitei eu aqui em conversa com o ministro daquella Republica a idéa de expor elle ao seu governo quão util seria para elles e para nós o commerciar livremente nas margens do Amazonas, muito principalmente para os habitantes da provincia de Mayoras; supponho, pois, que o barco a vapor não encontrará difficuldade alguma em estender as suas viagens até aquellas povoações.

« E parece-me claro que os habitantes do Pará ganharão em proseguir este commercio que pôde fazer, com o tempo, dessa capital um dos mais interessantes portos mercantes do Brazil. Eu já em officios meus communiquei ao governo de S. M. I. no Rio de Janeiro estas idéas e as lisongeiras esperanças de futuras felicidades dessa provincia e portanto de todo o Brazil.

« Espero que V. Ex. tenha já recebido instrucções a este respeito e que da sua parte concorrerá para o devido cumprimento e execução de idéas que se apresentam como muito uteis a nós, aos nossos vizinhos e ao genero humano.

« Sem correr o risco de passar por visionario, parece-me, olhando para os mappas, que a capital da provincia do Pará ha de tirar um *excessivo* proveito da navegação de barcos a vapor no Amazonas e, pois, tenho firme esperança de que V. Ex. liberalisará a este, por ser o primeiro que vai abrir a carreira, toda a protecção e todo o amparo que o governo lhe deve dar, mandando em nome de S. M. I. que seja tratado em toda a parte como brasileiro em tudo e por tudo, comtanto que elle ize a bandeira brasileira.

« Fico esperando resposta deste 'officio, para minha instrucção e para commu-
nicar a S. M. I. o quanto V. Ex. se interessa na prosperidade do imperio naquella
parte que lhe compete, o que tudo transmittirei ao mesmo Augusto Senhor, afim de
ter presente a V. Ex. na liberalisação das suas graças.

« Resta-me dizer a V. Ex. que lhe invejo a occasião, que se lhe offerece, de
fazer um notavel serviço ao soberano e á patria, promovendo meios de se augmentar
em muito a prosperidade do Brazil, e dando toda a protecção que puder ao barco a
vapor *Amazonas*.

« Deos Guarde a V. Ex., etc., etc. — (Assignado) José Silvestre Rebello.

Os conceitos que ahi ficam expendidos sob a mais nitida compre-
hensão do que seria o progresso da Amazonia ao influxo da navegação
a vapor, cujas provas eu adiante registro; os desejos mesmo manifes-
tados pelo governo imperial, em nada valeram ante o mal entendido
escrupulo do presidente da provincia do Pará, do bispo diocesano e das
sumidades da terra, que, reunidas em conselho, deliberaram repellir a
idéa extravagante do nosso encarregado de negocios, que pretendia pre-
judicar tão profundamente a navegação das pequenas canoas de um páo
só e quejandos interesses da gentilidade amazonica, apreciados de modo
tão especial em a solemne reunião provocada pelo presidente, tenente-
coronel José Felix Pereira de Burgos e seus companheiros de governo,
como vamos ver da respectiva acta que se segue e dá grande realce á
orientação que tão distinctos cidadãos tinham, a esse tempo, no Pará,
acerca da navegação a vapor e mesmo dos interesses politicos e sociaes.
Apreciemol-a, pois: (1)

« Aos quatorze dias do mez de julho do anno do Nascimento de Nosso Senhor
Jesus Christo de 1826, 5º da independencia e do imperio, nesta cidade de Santa
Maria de Belém do Gram-Pará, no palacio do governo, reunido o excellentissimo
conselho presidencial, expoz o Exm. Sr. presidente José Felix Pereira de Burgos
que elle julgava conveniente que o excellentissimo conselho emittisse o seu parecer
a respeito da conveniência que encontrasse, para que se puzesse em execução o pro-
jecto e plano concertado entre o encarregado dos negocios por S. M. I. junto ao
governo dos Estados Unidos, José Silvestre Rebello e alguns individuos dos mesmos
Estados de fazerem navegar pelo rio Amazonas a barca a vapor do mesmo nome,
surta hoje neste porto, e pertencente a uma sociedade dos mencionados individuos,
tudo debaixo das condições expostas no officio que recebera daquelle encarregado,

(1) Do archivo da Secretaria do Governo do Pará.

que o mesmo Exm. Sr. presidente apresentou, vai transcripto no fim da presente acta, e que para poder mais prudentemente determinar-se fosse o excellentissimo conselho servido ter em attenção quanto é conveniente a cada nação, promover com preferencia os peculiares interesses quando estes são relativos com os das suas alliadas, para que nunca aconteça, que meramente conduzidos pelo prazer da novidade de entrarem em especulações gigantescas só na fantasia, se esgotem os meios seguros, mananciaes dos principaes que confluem em toda provincia para a prosperidade do mesmo Estado, particularmente daquelles donde tira a subsistencia a classe mais necessitada, mais util e mais numerosa da provincia; sendo evidente que as embarcações de um unico pão, e mesmo as igarités sustentam a maior parte daquelles individuos que as constroem; por outra parte que ainda debaixo da idéa de fazer mais prompta a navegação para communicação das ordens do Governo, para transporte de tropas a quaesquer pontos desta provincia, e até para certas especulações commerciaes, convenha sempre que o Estado, ou mesmo o corpo do commercio, ou quaesquer outros naturaes da mesma provincia ou do imperio participassem destas vantagens, pois para que abunde a provincia das mercadorias estrangeiras, basta que lhe seja livre o commercio na capital, e mesmo no interior, contanto que não faça monopolio dos meios de subsistencia dos naturaes, e que é por esta razão, e fundado em semelhautes principios que as leis do imperio vedam o negocio de cabotagem á outra nação, sendo esta lei tão poderoso argumento na opinião de S. Ex. o Sr. presidente para não poder convir na proposta do ministro de S. M. I. e que elle se admirava como contra sua expressa declaração pudesse achar bem fundada e sufficiente causa para o ajuste que fizera com aquelles individuos, o unico artigo que cita nas suas instrucções é o do n. 16 a respeito de proteger a navegação, principalmente de barcos a vapor, que se deve introduzir aquella navegação licita pelos tratados reciprocos entre as nações, e ainda mais quando recommendam as mesmas instrucções, que sem comprometter o Governo; occorrendo mais a circumstancia de não ter até agora S. M. I. resolvido concernente a semelhante participação que o mencionado ministro refere ter feito ao mesmo augusto senhor. Expoz mais o Exm. Sr. presidente que, querendo, sempre guiado pela prudencia, dirigir-se pelo conselho dos mais peritos a respeito dos negocios publicos, tinha convocado os negociantes desta praça, e lavradores, e depois de lhes ter feito ver aquelle projecto, e a sua opinião de lhes haver pedido com franqueza o seu parecer; de unanime accordo todos se identificaram com o de S. Ex. O que tudo sendo ouvido, discutido e bem ponderado pelo Exm. conselho, sentou que de facto não era conveniente, que a barca a vapor subisse naquelle trafico o Amazonas, até que S. M. I. resolvesse pelas mesmas razões ponderadas e por outras muitas attendiveis, que fez ver o Exm. Sr. presidente o que melhor conviesse, e que por isso lavrasse esta acta e se dêsse conta ao mesmo Augusto Senhor na primeira occasião e que disto mesmo se fizesse participação official ao ministro encarregado junto ao Governo dos Estados Unidos, José Silvestre Rebollo, e ao encarregado da companhia, João Hefferman e para que ficasse nesta intelligencia. E eu Antonio Candido Ferreira, secretario, que a escrevi.— José Felis Pereira de Burgos, presidente.— Joaquim Pedro de Moraes Bittencourt.— João Pereira da Cunha e Queiroz.— Geraldo José de Abreu.— Romualdo, bispo do Pará.— João Antonio Corrêa Bulhão.— João Antonio da Silva Egues »

Fôra deste modo repellido do porto do Pará o primeiro barco a vapor que tentava sulcar as aguas da Amazonia!

A formidavel repulsa que, em tão má hora, o governo do Pará, acompanhado pelo commercio e pelos lavradores, levantara á empresa de navegação a vapor na Amazonia, é bem de ver, havia, necessariamente, de impedir, por longo tempo, a realização de semelhante meio communicativo naquella região, privando-a dos importantes beneficios que tão poderoso elemento de progresso faculta, e que só 26 annos depois conseguimos fruir.

A prova exuberante temos na improficuidade de todos quantos alvitres liberaes tomou, algum tempo depois, a assembléa provincial, e a resolução de diversos grupos de distinctos cidadãos para levar avante a idéa de navegação a vapor, por aquelle modo tão profligada no anno de 1826 (1).

Datam do anno de 1838 as primeiras leis de 8 e 12 de maio, que no intuito de secundar os esforços daquelles cidadãos, fez interferir o Thesouro Provincial na tomada de acções da empresa que se propuzesse a estabelecer na Amazonia a navegação a vapor, concedendo igualmente privilegio, por 20 annos, para esse serviço, em as zonas já navegadas e por 30 annos em quaesquer outras.

Semelhantes disposições legislativas, foram modificadas no anno seguinte, 1839, pela lei de 8 de outubro, autorizando o privilegio exclusivo, por 10 annos, em favor da empresa que estabelecesse o serviço a vapor entre a capital e a ilha de Marajó para o transporte de gado e outros generos, e de passageiros tambem, convertendo-se para isso o valor das acções instituidas pela lei de 12 de maio em titulos desta ultima empresa; e, por ultimo, veio a lei de 28 de setembro de 1840 concedendo novo privilegio em beneficio da navegação a vapor do serviço de reboques nos rios interiores, tomando o Thesouro Provincial, desde logo, acções no valor de trinta contos de réis, conforme autorisação especial consignada na lei de 21 de outubro do mesmo anno.

Improficuos todos esses auxilios dispensados pela assembléa provincial em bem da navegação a vapor, cuja idéa o governo local

(1) Vide o « Quadro da principal legislação promulgada sobre a navegação a vapor na Amazonia », que se acha no fim deste capitulo.

havia aniquilado profundamente em 1826, quando tão mal interpretara os alevantados intuitos do nosso ministro nos Estados Unidos, fazendo naufragar a empreza americana B. W Rogers, jámais se conseguiu instituir semelhante serviço, ou ao menos incorporar empreza de regular capital, e a tal ponto que, ainda em o anno de 1842 fora impossivel ao commerciante da praça de Belém Joaquim Francisco Danin empregar nesse trafico o vapor denominado *Danin*, que acabava de chegar ao Pará, mandado construir, de conta propria, na America do Norte, contando sem duvida com o auxilio das citadas leis e dos que poderiam advir da incorporação de uma empreza ou companhia que organisasse.

Foram, portanto, baldados tão patrioticos esforços desse distincto cidadão, pois não só os redditos do thesouro já não permittiam a subscrição dos titulos no valor de 30 contos de réis, autorisada pela citada lei, como tambem fora impossivel encontrar tomadores para a totalidade do capital necessario ao custeio do serviço e exploração dessa nova industria.

E' que os negociantes e lavradores, a que alludiu o ex-presidente Pereira de Burgos, na memoravel acta de 14 de julho de 1826, ainda permaneciam assombrados, sob o influxo daquelles conceitos expendidos, e sem duvida, aos quaes dera subido valor o prestigio do proprio bispo diocesano, que tomara parte no conselho governamental da provincia!

O resultado foi que, o vapor *Danin* tivera igual sorte á do *Amazonas* regressando para a America do Norte, e levando, talvez, a confirmação de que era impossivel fazer a gentilidade amazonica comprehender o valor de semelhante invento!

Por mais 10 annos tivemos ainda privada a Amazonia do poderoso auxilio do principal factor de seu progresso; pois, só em 1852, 25 annos depois da celebre resolução do conselho presidencial do Pará é que fora promulgado o decreto n. 1037 de 30 de agosto, que concedia ao distincto brasileiro Sr. Irineu Evangelista de Souza o privilegio da navegação a vapor naquella importante região do paiz.

A 1 de janeiro de 1853 iniciou-se a navegação regular a vapor na Amazonia, porquanto, até então, esse meio de transporte se limitava ao porto de Belém (capital do Pará), o derradeiro da escala da antiga

« Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor », a unica que em viagens regulares, fazia, uma vez por mez, o serviço da grande cabotagem no litoral do paiz, entre as principaes cidades capitaes sómente, do nosso extensissimo littoral.

A navegação do interior do Pará e Amazonas, denominada do sertão, desde Belém até o rio Negro ou Solimões, e entre os pontos intermedios, desempenhava-se por barcos, canoas, galeotas, ou mesmo escunas e até por igarités.

E' bem de ver, pois, as condições em que vivia a gentildade dessa vastissima região, cujo afastamento se aggravava pelo unico meio de transporte em voga, a esse tempo, em tão incommensuraveis distancias!

Foi em taes circumstancias que o benemerito brasileiro, Sr. Irineu Evangelista de Souza, mais tarde titulado barão de Mauá, obtivera a promulgação dos favores e privilegios que o decreto n. 1037 de 30 de agosto de 1852 consigna, por 30 annos, em bem da navegação a vapor do rio Amazonas e dos seus principaes affluentes.

Semelhante concessão, naturalmente promulgada sob o influxo da lei n. 586 de 6 de setembro de 1850, carecia de permittir especiaes favores, a quem quer que fosse, que nessa época se atrevesse a explorar tão arrojada empreza, tal a ignorancia em que se achavam as riquezas amazonicas, a esse tempo, e sobre que tão escassas andam hoje as suas estatisticas.

Foi, sem duvida, por isso, que veio o privilegio exclusivo, que o Poder Executivo concedeu á Companhia do Amazonas; mas, em seguida, annullado pelo Poder Legislativo, sob o influxo da lei n. 726 de 3 de outubro de 1853, e mediante indemnisação ou accordo, que o decreto n. 1445 de 2 de outubro de 1854 celebrára, e mais adiante nós apreciaremos.

Uma vez constituída a empreza ou Companhia de Navegação e Commercio do Amazonas, conforme o citado decreto n. 1037 de 30 de agosto de 1852, e sujeita, fatalmente, a sua execução ao curto prazo estipulado, sob a acção do minimo do capital prescripto, mil e duzentos contos de réis (em 1852), que fôra elevado a dous mil contos de réis, por decreto n. 2827 de 14 de setembro de 1861, e

imposta, por igual, a obrigação de custear as duas linhas iniciaes dessa navegação, vejamos os termos de sua execução, consoante o privilegio alludido no que interessa as suas prescripções.

1ª LINHA DE NAVEGAÇÃO AMAZONICA A VAPOR

A PRIMEIRA LINHA de navegação a vapor na Amazonia, foi estabelecida entre Belém, a capital do Pará, e a cidade da Barra do Rio Negro, hoje capital do Estado do Amazonas, em o percurso de 996 milhas, tendo por pontos obrigados de sua escala os seguintes, nas distancias que vão assignaladas :

Portos	Distancias em milhas geographicas
Belém a Breves.	136 milhas
» » Gurupá	269 »
» » Prainha	320 »
» » Santarém.	529 »
» » Obidos.	607 »
» » Villa Bella ou Parintins. .	713 »
» » Itacoatiara	872 »
» » Manáos	996 »

Menos pelo valor commercial desses povoados, do que pelas necessidades da propria navegação a vapor, que, em aquelle tempo, demandava combustivel em larga cópia, e, por igual, virtualhas de subido valor, em tão longo percurso, entre Belém e Manáos, eu penso, que seria bem mediocre a civilização amazonica em logares tão remotos do extremo do paiz, lá, bem longe, onde demora o equador, para alimentar os serviços de uma empreza regular de navegação a vapor nos termos impostos em 1853.

E, si não, vejamos os seguintes algarismos, que a estatistica registra, e me parece, é o cadinho de maior valor em assumptos desta natureza.

A navegação a vapor, iniciada em 1853, vem levantar o marco do progresso amazonico, em confronto com o seu passado, a partir do meado deste seculo, e que os quadros adiante especificarão na especie de cada elemento de sua riqueza publica.

Em o biennio de 1853-54, quando iniciou-se a navegação a vapor do Amazonas, nós registramos o valor dos fretes do trafegamento de seu commercio de importação (rio acima), e o dos productos exportados (rio abaixo), — nos seguintes valores :

PORTOS AMAZONICOS	ANNOS	
	1853	1854
Belém	6:851\$548	12:962\$287
Breves	440\$970	491\$240
Gurupá	520\$330	313\$380
Prainha	37\$240	49\$120
Santarém	2:031\$822	1:932\$103
Obidos	481\$910	1:195\$315
Villa Bella (Parintins)	320\$540	638\$190
Serpa (Itacoatiara)	303\$240	1:815\$500
Cidade da Barra (Manóos)	1:866\$722	2:322\$140

Dahi, pois, o augmento no valor de 8:844\$216, sobre o anno de 1853.

Quanto ao movimento de passageiros, fora de 691 no primeiro anno e de 1.342 no seguinte!!

A SEGUNDA LINHA de navegação, entre Manóos e Nauta no Perú, fora iniciada a 1 de setembro de 1853, pelo mesmo vapor *Marajó* sob o commando do 1º tenente da armada brasileira Antonio José Pereira Leal, tendo por pontos obrigados de sua escala os seguintes e nas distancias especificadas :

Coary	304 milhas
Egas	580 »
Fonte Boa	613 »
Tonantins	799 »
Tabatinga	1082 »
Loreto	1429 »
Pébas	1294 »

Semelhante serviço desta segunda linha realisava-se em virtude do contracto com o governo da Republica do Perú, firmado em 4 de outubro de 1852 e findante em julho de 1858, e innovado em Lima em 9 de julho de 1859.

Em dezembro de 1861 fora alterado no sentido de estabelecer-se comunicação especial entre Tabatinga, fronteira brasileira, e um porto do Amazonas (aliás Maranon), na sua confluencia com o rio Huallaga.

Iniciado esse serviço em janeiro de 1860, em virtude de ajustes com o governo, fora ratificado o accordo por decreto n. 2591 de 9 de maio de 1860.

Ao fim do primeiro anno dessa navegação a estatistica da companhia accusava o algarismo de 196 passageiros e a receita de 5:341\$578, incluída a de carga, no valor de 1:622\$203.

O seu material fluctuante já compunha-se de oito vapores de excellentes condições, inteiramente adaptados á navegação amazonica, a saber:

<i>Marajó</i> , do custo de.	100:000\$000
<i>Rio Negro</i> , idem idem.	103:527\$000
<i>Monarcha</i> , idem idem	49:408\$000
<i>Tapajós</i> , idem idem.	221:000\$000
<i>Cametá</i> , idem idem	60:000\$000
<i>Tabatinga</i> , idem idem.	93:185\$000
<i>Solimões (Bay City)</i> , idem idem.	152:987\$000

A TERCEIRA LINHA, inaugurada em 1855, abrangia a região do Tocantins, tendo por pontos de escala Belém, Cametá e Baião, no rumo de Goyaz, ainda hoje reputado o futuro celeiro do Pará, uma das suas regiões limitrophes de maior valor, e que, infelizmente, permanece segregada, se póde dizer, da communhão universal, por falta de regular navegação a vapor e facil transporte terrestre que nullifique a secção encachoeirada, na extensão de 30 leguas.

O movimento de passageiros nesse anno attingira o algarismo de 832 e a receita o de 5:484\$750.

A QUARTA LINHA de navegação a vapor da Amazonia, interessando a zona do rio Negro estabelecida em 1855, comprehendia os povoados de: Tauapessaçu, Ayrão, Moura, Barcellos, Moreira Thomar e Santa Isabel.

Fora mantida em viagens regulares, independente de obrigação contractual, mais sobre intuitos patrióticos do que por interesse privado da empresa, pois ao cabo do primeiro anno registrara 72 passageiros e a receita de 545\$750 apenas.

A Companhia de Navegação e Commercio do Amazonas como outra qualquer, a quem fosse commettido tão importante serviço em regiões a esse tempo tão desconhecidas, pagaria o tributo devido, consentaneo com a natureza e circumstancias locais que se lhe antepunham.

Dahi, portanto, alguns desastres, que lhe succederam no rio Negro, nas corredeiras de Sarapápa, no rio Amazonas, entre os paquetes *Arary* e *Purús*, a explosão das caldeiras do *Tabatinga* e outros incidentes de igual natureza.

E' de mister não esquecer que, em tão remota época (1853), muito mal regulamentado andava o serviço de praticagem em tal região; e menos ainda assegurada a sua navegação, tal a ausencia de pharões, boias e postos indicativos, e, sobretudo, a falta de conhecimentos especiaes sobre as particularidades do curso das aguas no Amazonas e seus afluentes.

A competencia do pratico, ás vezes um caboclo boçal, era a suprema lei no regimen da navegação amazonica; pois eram elles os unicos que conheciam os baixios, os paranás, os remansos e demais elementos perigosos que assoberhavam a navegação...

Nem ha que estranhar, quando, como é de publica notoriedade, andam armados de carta de piloto (?) individuos que jámais tiveram occasião de contemplar o oceano e o firmamento, sem embargo do programma de estudos, por demais complexos, que tal profissão exige em nossa escola de marinha!

Sem embargo dos prejuizos acima alludidos, a empresa offercia aos seus accionistas esplendido resultado, assim descripto pelo seu director, o Sr. barão de Mauá, e attinente ao hiennio de 1853-54 em 22 de março de 1855.

« Os lucros elevaram-se a 471:097\$321 e o dispendio, abrangendo os quatro dividendos semestraes, na razão de 12 % sobre o capital recolhido a 419:640\$175.

« O fundo de reserva attingira a 51:457\$146 e a amortização de custo dos vapores a 21:571\$286, bem como o de privilegio a 16:000\$000.»

Ao termino do primeiro decennio 1853-1863, a navegação regular a vapor desenvolvera-se de tal sorte, que multiplicaram-se as linhas, elevando-se ao numero de oito, entre os seguintes pontos principaes :

Belém e Manáos, Manáos e Nauta (Perú), Manáos e Tabatinga, Manáos e Santa Isabel, Belém e Bayão (Tocantins), Belém e Chaves (Marajó), Belém e Itacoan (Marajó) e Belém e Soure (Marajó).

E' bem de ver que entre os portos iniciaes e terminaes de cada linha a companhia fôra obrigada a tocar nos povoados intermedios, os nucleos eleitoraes, para o transporte de malas e estadias de longas horas, fiscalizadas pelos subdelegados de policia ; e, mais ainda, a umas tantas passagens gratuitas, ou do Governo, toneladas de carga, quasi sempre aproveitadas pelos chefes politicos dessas localidades ; e, por ultimo, a approvação das respectivas tabellas de frete do presidente da provincia.

Para justa idéa do effectivo resultado que a companhia auferia de taes subvenções, basta saber-se que, em o anno de 1863, a somma das passagens gratuitas attingira ao elevado numero de 117, correspondente a 2:136\$625.

Annullava-se, dest'arte, portanto, em grande parte, a subvenção concedida.

Em todo caso, ao fim desse primeiro decennio, 1863, ou, ainda, em 1870, a Companhia de Navegação e Commercio do Amazonas offerecia aos seus accionistas este computo exacto de suas operações, por demais interessante do movimento economico financeiro da Amazonia.

ANNOS	PASSAGEIROS	RECEITA		TOTAL	VALOR OFFICIAL	
		PASSAGENS	FRETES		IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO
1853	691	21:370\$337	12:855\$118	34:205\$455	60\$800	158\$850
1855	3.811	56:659\$563	47:083\$336	103:742\$900	603\$070	621\$806
1857	4.235	67:426\$317	76:235\$512	143:661\$829	935\$000	1:493\$204
1859	4.163	57:411\$257	102:114\$543	159:525\$800	1:519\$000	1:492\$420
1861	5.474	76:208\$318	134:827\$515	211:035\$833	2:722\$000	1:701\$577
1863	7.015	84:295\$334	223:259\$970	307:554\$304	2:302\$003	2:537\$013
1865	10.240	111:075\$360	298:930\$355	410:005\$715	3:914\$940	4:150\$773
1867	13.886	151:489\$085	421:318\$692	572:807\$777	5:570\$831	5:729\$191
1869	13.336	151:918\$513	425:266\$547	577:185\$060	6:902\$427	8:531\$384
1870	16.918	194:915\$346	479:499\$046	674:414\$392	7:718\$063	8:062\$211

Como se vê do quadro que ahí fica registrado, foi verdadeiramente assombroso o desenvolvimento que a Companhia do Amazonas imprimiu á riqueza publica de toda a vastissima região extrema do paiz.

De 691, que fora o numero de passageiros no primeiro anno, elevara a 3.811, ao fim do segundo anno !

Ao cabo do primeiro decennio, aquelle algarismo attingira a 7.015 ; e, em o anno de 1870, a 16.918 passageiros ; facto, que se não registra no paiz inteiro.

O movimento de cargas, que, em 1853, representara o valor official de 216:356\$300, elevara-se a 1.224:903\$200 ; e, no fim do decennio, a 5.139:057\$080 ; e, em o anno de 1870, á fabulosa somma de 15.781:179\$200. Simplesmente estupendo !

E' facil de apreciar, pois, qual a influencia que semelhante elemento de progresso imprimiu a todos os ramos da riqueza publica, em logares onde era quasi insuperavel a difficuldade de vencer a impetuosa corrente de caudalosos rios ; e, para justa idéa, convém attender-se a que a subida dos rios interiores da Amazonia consumiam maior numero de mezes do que de dias são hoje precisos aos vapores de regular marcha !

Dou disso testemunho, adquirido em viagens, por canôas e barcos, a remo e á vela, em diversos rios da Amazonia, no Tocantins, no Tapajós, etc.

Antes de passar adiante, e, para melhor apreço do assumpto, cumpre não esquecer que, a navegação de cabotagem no Brazil era feita em 1840 por navios nacionaes, representando 246.800 toneladas de carga e 3.955 viagens.

Trinta annos depois, em 1870, por 965.434 toneladas em 4.359 viagens de navios nacionaes, e 268.339 toneladas em 782 viagens de navios estrangeiros.

Pois bem, na Amazonia, pouco tempo depois, em 30 de dezembro de 1891, a navegação fluvial de cabotagem era effectuada, em viagens regulares, para todos os rumos da extensissima região, por 66 vapores, grande numero dos quaes dotados dos ultimos melhoramentos que a sciencia e as artes haviam applicado a esse genero de transporte,

em tudo quanto affecta ao conforto de passageiros e segurança das cargas, e a mais rapida locomoção, entre pontos de tres e quatro mil milhas de distancia.

Os machinismos mais aperfeçoados, o melhor serviço de illuminação electrica, de ventilação e de construcção, interessante de tão longo percurso nas regiões das corredeiras ou cachoeiras, em as épocas de maior vasante dos affluentes do Amazonas, tudo se aprecia, hoje nos vapores da maior flotilha fluvial da America do Sul, e de que são verdadeiros specimens os vapores *Sabiá*, *Labrea* e outros muitos da Companhia do Amazonas e de propriedade particular.

Esse grande numero de vapores e não poucos paquetes, e lanchas tambem, variam de quatro a 700 toneladas, consoante ás exigencias da navegação em os pontos mais afastados do interior do paiz nesse extremo norte e pertencem ás seguintes emprezas:

	Vapores	Toneladas
Companhia do Amazonas.	27	9.149
Lloyd Brasileiro.	12	2.759
Companhia Pará e Amazonas	7	2.542
Particulares	20	1.577
Total	66	16.027

O serviço privado do porto era exercido por seis rebocadores de 1ª classe com 110 toneladas, nesse anno.

DA ABERTURA DO AMAZONAS
E DOS SEUS AFFLUENTES AOS NAVIOS MERCANTES DE TODAS
AS NAÇÕES

Estabelecida a navegação a vapor pela Companhia do Amazonas e dado, portanto, o primeiro e poderoso impulso ao desenvolvimento de sua riqueza publica, cujos resultados, quasi assombrosos, os algarismos mais de espaço o provam de sobejo, carecia de se completar a acção de semelhante elemento, franqueando as aguas do grande rio e as dos seus extensissimos affluentes, que derivam de diversos rumos em a enorme região, ás bandeiras de todo universo, observados os preceitos que a soberania nacional em casos taes exige.

Tanto mais imperiosa era semelhante resolução, quanto é sabido que a Republica da Nova Granada em 1852 e as da Bolivia e Equador em 1853, facultaram os seus rios interiores á livre navegação, incitando dest'arte o Governo do Brazil a emitil-as; pois, não me é dado levar semelhante procedimento dos governos daquelles paizes limitrophes á conta do despeito porventura provocado pelo decreto do governo imperial n. 1037 de 30 de agosto de 1852, que concedera especial privilegio á Companhia de Navegação e Commercio do Amazonas para o serviço de embarcações a vapor no grande rio e seus affluentes e de que se aproveitara a Republica do Perú.

De mais, já prestigiosos estadistas nossos haviam, desde 1858, alguma cousa promettido attinente á livre navegação do Amazonas, sempre que a oportunidade o permittia e assumptos interessantes da politica internacional provocavam.

Ao digno conselheiro Dr. Tito Franco de Almeida, um dos espiritos mais cultos da geração actual, cujos talentos fulguraram com grande brilho no parlamento nacional por longo tempo, na qualidade de representante da provincia do Pará, cabe inquestionavelmente a gloria de ter, por primeiro, levantado alli a grandiosa idéa da livre navegação e commercio na Amazonia, enfrentando com os preconceitos que a magnitude do assumpto, de tão alto valor politico aliás, justamente despertava em todo o paiz e foram sobre modo accentuados no parlamento por estadistas de grande reputação.

O seu importante discurso, proferido em a sessão de 5 de junho de 1860, que os *Annaes do Parlamento* registram, é a prova inconcussa do facto que determinou, sete annos depois, o faustoso acontecimento que o decreto n. 3749 de 7 de dezembro de 1866 consigna, pois, mais tarde, tão importante assumpto, que não tivera as honras de uma controversia então, ou franco apoio por parte do governo, era trazido á téla da discussão e ao estudo do parlamento, em especial capitulo dos relatorios dos ministerios de agricultura e de estrangeiros, dando logar a que o joven e illustrado representante do Pará apresentasse, em sessão de 13 de fevereiro de 1864, o projecto que se segue, inserto á pag. 93 do vol. 2º dos *Annaes do Parlamento* desse anno:

« A assembléa geral decreta:

« 1.º O governo imperial abrirá, no termo mais breve possível, ao commercio das nações, que estiverem em boas relações com o Imperio, a navegação do rio Amazonas, em toda a extensão do territorio brasileiro.

« 2.º Para este fim, o governo imperial celebrará previamente com os governos estrangeiros a quem aproveitar aquella concessão as convenções que reputar mais convenientes.

« 3.º Fica o governo imperial autorizado a tomar todas as medidas e a despendar as quantias necessarias para effectuar-se a abertura daquelle rio. (Assignados). — Francisco Carlos de Araujo Brusque. — Domingos Antonio Raiol. — Ambrosio Leitão da Cunha. — Tito Franco de Almeida. — Antonio José Moreira. — Aureliano Candido Tavares Bastos. — José Angelo Marcio da Silva.»

E' escusado dizer que tão transcendente assumpto soffreu os embates de calorosa discussão na Camara como no Senado, onde o notavel Sr. Visconde de Souza Franco teve occasião de pôr em relevo o valor de seus grandes talentos e o prestigio de seu merecimento pessoal, apoiando o projecto, que vinha vasado nos moldes das idéas

que esse distincto estadista, desde o anno de 1849, sustentava na imprensa da capital do Pará, em proseguimento á propaganda iniciada em favor da livre navegação do Amazonas, e de uma politica internacional inteiramente liberal e consentanea com os grandes e futuros destinos do paiz e das nações ribeirinhas, que permaneciam privadas da mais natural e vantajosa communição que o grande rio Amazonas aliás facultaria.

Por demais importante o assumpto, e complexo mesmo, os incidentes que a discussão offerecia, consoante á corrente de idéas e os principios em acção naquella época, ao apuro de excessivo zelo pelo direito de soberania nacional, deram logar a que o illustrado Dr. Domingos Antonio Raiol, hoje barão de Guajará, digno representante tambem da provincia do Pará, com a erudição que tanto o distinguia entre os seus nobres collegas interferisse na solução do magno problema, proferindo os magistraes discursos que os *Annaes do Parlamento* desse mesmo anno de 1864 consignam, e, a meu ver, constituem uma das folhas deslumbradoras da epopéa de seu passado na camara temporaria.

Sem embargo, os escrupulos do Senado, que sujeitára o assumpto ao apreço de especial commissão de fazenda e diplomacia, proposta pelo digno estadista o benemerito visconde do Rio Branco, retardaram a tão almejada resolução, até que, dous annos depois, e por iniciativa do deputado Joaquim Manoel de Macedo, fôra arrancado do silencio em que permanecia e promulgado o decreto de 7 de dezembro de 1866, que referendou a victoria dos dignos deputados paraenses já citados, aos quaes cabe a gloria de haverem concorrido com inexcédível somma de patriotico esforço de seus grandes talentos para a abertura do rio mar á navegação de todas as nações, nos seguintes termos do alludido decreto:

« DECRETO N. 3749 DE 7 DE DEZEMBRO DE 1866

« Abrindo os rios Amazonas, Tocantins, Tapajós, Madeira, Negro e S. Francisco á navegação dos navios mercantes de todas as nações.

« No intuito de promover o engrandecimento do Imperio, facilitando cada vez mais as suas relações internacionaes e animando a navegação e 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:

« 1.º Ficará aberta desde o dia 7 de setembro de 1867 aos navios mercantes de todas as nações a navegação do rio Amazonas até a fronteira do Brazil, do rio Tocantins até Cametá, do Tapajós até Santarém, do Madeira até Borba e do rio Negro até Manaus.

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

« 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 ribeirinhos sobre os respectivos limites e regulamentos policiaes e fiscaes.

« 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 Venezuela, conforme os regulamentos já expedidos.

« 5.º Os meus ministros e secretarios de estado pelas repartições competentes promoverão os ajustes de que trata o art. 3.º e expedirão as 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, 45.º da independencia e do Imperio.

Com a Rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Antonio Coelho de Sá e Albuquerque.»

Realizada a mais alta e sincera aspiração da Amazonia, a 7 de setembro de 1867, conforme prescrevera o decreto n. 3749 de 7 de dezembro de 1866, assim se exprimiu, perante a Assembléa Provincial do Pará o presidente que teve a dita de fazer cumprir o citado decreto, o conselheiro de guerra e vice-almirante da armada imperial Joaquim Raymundo de Lamare, nestes termos:

« No valle do Amazonas os caminhos de ferro, si não são impossiveis, pelo menos são difficilimos e mesmo as estradas ordinarias não são admissiveis sinão em extensões mui limitadas. A natureza, porém, soube compensar a difficuldade daquelles meios de communicações rapidas pela superabundancia de rios consideraveis e de furos ou canaes naturaes, que dão facil communicação e commodos meios de transporte entre os differentes pontos das povoações existentes nesse grande valle e nesta provincia.

« Numa tal região a sua força, sua vida e seu futuro estão na força e poder do vapor; a navegação, é, portanto, a alma de sua civilisação, a mola de seu commercio, o principal e mais poderoso agente de sua prosperidade.

« Esta proposição se comprova pelos resultados que a navegação a vapor tem apresentado no valle do Amazonas e principalmente no Pará.

« Basta com effeito comparar o estado desta provincia e o da sua capital antes e depois da introdução do vapor.

« O que era a provincia do Pará, o que era todo esse Amazonas nos primeiros annos do nosso seculo? Um mundo de agua, uma região immensa que, em geral, ninguem conhecia e que, por isso mesmo, era descripta por escriptores ignorantes como insupportavel por seu calor e perseguida de enfermidades que nellas reinavam.

« O Pará, a verdadeira capital do valle, era a unica povoação de alguma importancia relativamente ao resto do Amazonas, e, todavia, no juizo de um escriptor consciencioso, o seu commercio, no começo do nosso seculo, era tão pobre que todo elle não podia pôr no mar um navio e cada um negociante mandava em pequenos barcos à vela o seu cravo, cacão, salsa e outros productos naturaes para Maranhão, donde eram remettidos para Portugal.

« O contraste do Pará de então, pobre e esquecido, com o Pará de hoje, tão prospero e florescente, não é menos notavel do que o das suas rendas publicas no periodo, aliás já bastante avançado, de 1841 a 1852, anterior à navegação comparadas com as do periodo a esta posterior. »

Por essa occasião, o mesmo presidente, accentuando o poderoso impulso que a navegação a vapor instituida pela Companhia do Amazonas havia imprimido ao desenvolvimento da riqueza publica no extensissimo valle, assim exprimiu-se :

« COMPANHIA DO AMAZONAS — Tão identificada está esta companhia com o commercio do valle do Amazonas, que se não pôde tratar deste sem fazer referencia àquella empresa; e pois que é ella que, pelos seus grandes resultados, mais de perto interessa ao assumpto de que me occupo, é della tambem que tratarei com maior desenvolvimento.

« Contratada em 1852 com o governo imperial, que procurava arrancar esta provincia do abatimento em que jazia, a companhia inaugurou seu serviço em janeiro de 1853.

« Até essa época todo o trafico dos generos de commercio era morosamente feito em canoas, que raras vezes realisavam uma viagem redonda, de Belém a Manáos, em menos de cinco mezes, viagem que hoje se effectua em treze a quinze dias quando muito, comprehendidos os cinco dias de demora em Manáos e nos dez pontos intermedios.

« Os fretes, que eram caros nos barcos à vela, sendo calculados de accordo com os commerciantes carregadores para a navegação a vapor, ficaram muito reduzidos; as distancias quasi desapareceram; as communicacões tornaram-se rapidas e commodas; as transacões, tornando-se mais activas, multiplicaram-se, e, como consequencia immediata, o commercio ampliou o campo de suas especulações, á medida que novos recursos avultavam; e o valle do Amazonas viu emfim entrar por suas portas a riqueza, a prosperidade e a civilisação, ha tantos seculos esperada.

« As rendas publicas, que acompanharam de perto a marcha do commercio, começaram igualmente a participar das vantagens resultantes da revoluçáo economica e pacifica produzida pelo vapor nas aguas do Amazonas.

« Resultado immenso para uma região tão grande em territorio, como pequena em população, e onde a industria e a agricultura eram desconhecidas ou quasi nullas até a época em que começou aquella navegação.

« E', pois, com razão que se tem dito que do estabelecimento da navegação a vapor no Amazonas data o extraordinario desenvolvimento da riqueza publica do Pará ou, como se exprimiu ha pouco um distincto escriptor, nosso compatriota: — A verdadeira descoberta do Amazonas data de 1852 (1).

« A companhia, auxiliada pelo governo imperial, em seus esforços pôde lisongear-se de ter por aquelle modo satisfeito com louvor as vistas do mesmo governo, concorrendo assim directamente para o rapido desenvolvimento do commercio, para o progresso da industria e das rendas publicas, ao mesmo tempo que foi descortinando e preparando o terreno para os novos empreiteiros que provavelmente hão de vir de diversas partes do mundo para desfructar comnosco os bens de que a natureza encheu esta vasta região, cuja vida, força e actividade está essencialmente, como já observei, no movimento quasi animado desse grande agente do progresso material das nações — o vapor »

A esse tempo as estatisticas officiaes registravam os seguintes algarismos, que servem de prova aos conceitos declinados pelo presidente do Pará, por occasião da abertura do Amazonas, em 1867, ás nações do mundo, como se vê dos quadros que a directoria consignou em seu relatorio de 1868.

1838 a 1852 <i>(Ultimo periodo antes da navegação a vapor)</i>		1853 a 1867 <i>(Primeiro periodo depois da navegação a vapor)</i>	
TITULOS	IMPORTANCIAS	IMPORTANCIAS	AUGMENTO EM 15 ANOS
Renda provincial	3.481:289\$401	8.001:705\$543	4.817:416\$145
Renda da Alfandega	5.306:204\$163	21.516:754\$324	16.120:550\$161
Valor official da <i>Importação</i>	22.361:723\$737	64.587:783\$832	42.226:060\$123
Idem da <i>Exportação</i>	17.689:541\$633	75.391:034\$799	57.614:543\$136

(1) Tal qual houvera previsto o digno ministro brasileiro Sr. conselheiro José Silvestre Rebello em seu luminoso officio de 17 de março de 1826.

DA CREAÇÃO DE DIVERSAS COMPANHIAS DE NAVEGAÇÃO A VAPOR

Após a Companhia de Navegação e Commercio do Amazonas, unica que até o anno de 1867 explorava diversas regiões do grande rio, algumas do Tocantins e da ilha de Marajó, conforme se verifica das tabellas annexas ao relatorio da directoria desse anno, foi incorporada a Companhia Fluvial Paraense pelo distincto commendador João Augusto Corrêa, um dos homens que melhores serviços prestou á sua terra natal por seu genio emprehendedor, notavel perspicacia e actividade, e sobretudo por especial dedicação ás industrias paraenses.

Conseguiu dest'arte realizar a idéa, que alimentava desde 1852, quando propuzera ao governo imperial fundar uma empresa de navegação sob modico auxilio dos cofres geraes, o que aliás não conseguiu, devido, ao que me parece, á circumstancia de já achar-se em via de execução o decreto n. 1037 de 30 de agosto, que concedera privilegio exclusivo ao Sr. Irineu E. de Souza (barão de Mauá).

E' forçoso confessar, esta empresa veio dar nova feição a semelhante industria, exercida até então, privativamente, como disse, pela Companhia do Amazonas, porquanto, sem embargo de quantos esforços dispensava para satisfazer as imperiosas necessidades que o notavel desenvolvimento da riqueza publica impunha, ainda não correspondia ás exigencias do grande commercio alimentado no extensissimo interior da região amazonica pelas industrias extractivas, que se dilatavam

em proporções elevadas, cujo real apreço os algarismos adeante oferecem, e dahi, pois, as efficacissimas vantagens que a concorrência trazia ao serviço de transportes fluviaes.

Circumscripta em começo a sua acção aos rios Guamá, Mojú, Capim, Acará e a outras regiões mais proximas á comarca da capital, consoante os recursos materiaes que o seu reduzido capital permittia, teve, dentro em pouco, de estender o seu serviço á mais afastada zona, entrando mesmo em franca competencia com a Companhia do Amazonas em alguns pontos.

De grande valia foram os serviços prestados pela Fluvial Paraense áquellas paragens, que demoram a SE. da provincia, pois, privadas como se achavam de facil e regular communicacão, é bem de apreciar o valor das difficuldades com que lutava a pequena layoura para trazer ao mercado da capital os seus productos em larga escala aliás explorados, taes como a farinha, o arroz, o fumo e congeneres, cujo transporte em canoas e barcos de toda classe demandavam grande faina e tempo e não somenos pessoal para vencer a impetuosa corrente das marés em grandes distancias, que os vapores aliás annullavam facilmente e sob fretes vantajosos aos productores como á propria empreza.

A circumstancia sobretudo de haver sido escrupulosamente fiscalizados nos Estados Unidos pelo mesmo Sr. João Augusto Corrêa os vapores da Fluvial Paraense, inteiramente adaptados á navegacão dos pequenos rios, tal o reduzido calado de que dispunham e especial capacidade para carga e passageiros, muito concorria para semelhante resultado, pois até então não se conhecia no Pará o systema de vapores-gaiolas, de fundo de prato e de tão baixo custo, cerca de 25 e pouco mais contos de réis, quanto custaram o *Apihy*, *Guamá*, *Mojú*.

Foi dest'arte que a alludida empreza em breve tempo augmentou o seu material, construiu regular trapiche com edificio apropriado para escriptorios, correspondendo assim os intuitos do seu fundador, que tambem era o principal director e fiscal de todos os serviços desempenhados sob a mais rigorosa economia, com real proveito para os seus associados como para a riqueza publica e particularmente para os interesses dos nucleos agricolas daquellas regiões, que até

então permaneciam em melindrosa situação, até que em 1870 fora incorporada á Companhia do Amazonas a Fluvial Paraense.

Os resultados que apresentara essa empreza serviram de incentivo á creação da Companhia Fluvial do Alto Amazonas, com séde em Manáos, sob iniciativa do commendador Alexandre Paulo de Brito Amorim, destinada, como indica o seu titulo, á exploração dos tributarios que percorrem a região superior da Amazonia, taes como o Solimões, o rio Negro, o Juruá, Purús, etc, iniciada em 2 de dezembro de 1869.

De limitado capital e vantajosamente subsidiada pelos cofres provinciaes, esta empreza chegou a attingir certo gráo de prosperidade, prestando por igual serviços de alguma valia, sendo mais tarde, como a Fluvial Paraense fusionada á Companhia do Amazonas, por decreto n. 5575 de 21 de março de 1874, que assim tornara-se a primeira empreza de navegação da America do Sul, já pela sua numerosa flotilha de paquetes especiaes de excellente marcha e conforto, já pelo extensissimo percurso de suas linhas, que communicam a região oceanica, onde demora o principal centro da população e commercio da Amazonia tal qual é Belém, com os paramos dos mais afastados affluentes do rio-mar, em distancia de algumas mil milhas geographicas entre aquella capital e os rios Gregorio, Mú, no alto Juruá; Icuhy, Itecuahy e Curaçá, no alto Javary, e Jurimaguas, no Huallaga, etc. (1)

Seguiu-se ainda a Empreza de Marajó fundada pelo pranteado Dr. Joaquim José de Assis e destinada á navegação dos diversos rios e canaes que cortam a vastissima ilha daquelle nome, que demora na foz do Amazonas, e á qual fora commettido o serviço de navegação do Araguaya e Tocantins estabelecido pelo benemerito Dr. José Vieira Couto de Magalhães em bem do desenvolvimento da oberosa região limitrophe do Pará, Goyaz e Maranhão, e cujo serviço é hoje desempenhado sob responsabilidade da Companhia Lloyd Brasileiro, respectiva cessionaria.

A Companhia Pará e Amazonas, fundada em 1882, veiu, por sua vez, ampliar os meios de transporte fluvial na Amazonia e facilitar

(1) Vide a « Tabella das distancias entre Belém e diversas localidades da Amazonia ».

pela concorrência, novos elementos ao progresso notável que se observa hoje na vastíssima região.

Infelizmente, porém, não conseguiu manter por longo tempo o seu serviço, attentas as más condições de seus vapores, que de modo algum podiam competir vantajosamente com os das outras empresas, de onde resultou a contingencia de ser absorvida pela Companhia do Amazonas no anno de 1892, tal a enorme depreciação de seu material fluctuante.

E', pois, forçoso convir em que, á iniciativa do distincto paraense commendador João Augusto Corrêa deve a Amazonia a introdução dos vapores particulares, que em grandissimo numero desde aquella época multiplicam o desenvolvimento de nossa riqueza publica, no interesse de sociedades commerciaes, industriaes e particulares ou pessoas, conforme a estatistica o prova adiante.

A respeito da fusão das companhias Fluvial Paraense e Fluvial do Alto Amazonas, cujo serviço fora inaugurado em 1 de julho de 1874, assim exprimia-se a Praça do Commercio do Pará em a sua subseqüente reunião :

«... foi de utilidade geral o amalga da tres companhias em uma só; porquanto na tremenda crise commercial que atravessamos (1873 a 1874) as tres empresas teriam soffrido grandes prejuizos pelo decrescimento no trafego, que ficou reduzido á metade.»

Acrescentava aquella digna corporação :

« ... Reunidos, porém, em uma só consolidaram-se os capitaes e a actual companhia poude tambem melhorar o serviço e reduziu os fretes em algumas linhas.

« Na sua actual posição a companhia de navegação a vapor do Amazonas, limitada, pode prestar relevantes serviços ao desenvolvimento do commercio do vale do Amazonas, com o que essa empreza será a primeira a colher beneficos resultados ... »

A REGIÃO DO TOCANTINS E ARAGUAYA

No intuito de facilitar ao leitor uma fiel noticia, embora concisa, da importantissima região do Tocantins, cuja prodigiosa riqueza natural alli se acha enthesourada desafiando a actividade humana, eu traslado para aqui preciosos apontamentos, que se dignou de dispensar-me o illustrado Sr. marechal Dr. Jeronymo R. de Moraes Jardim, um dos homens que, a meu ver, melhor a conhece e com notavel esforço promove hoje o seu desenvolvimento por meio do serviço da navegação a vapor.

São por demais interessantes, como vai ver o leitor, os conceitos expendidos por tão conspicuo cavalheiro e cuja competencia, eu penso, a ninguem é dado contestar.

Tivessesmos tido a felicidade de aproveitar os grandes serviços iniciados em 1854 pelo distincto ex-presidente de Goyaz e do Pará o benemerito Dr. José Vieira Couto de Magalhães, as condições da prodigiosa região que se prolonga em uma consideravel extensão do mais rico territorio brasileiro seriam hoje de inestimavel proveito para aquellas provincias, e, particularmente, para a do Pará, cujo mercado está destinado a ser o emporio de um commercio consideravel, dos productos dalli oriundos e o mais interessado, por isso mesmo, na exploração do Tocantins e Araguaya, porquanto, ha de essa região constituir o celeiro de nossa praça e sobretudo o de carne verde, que tanto escasseia no Pará e Amazonas.

BIBLIOTECA
— 30 —
AN. STER. U. S. P. A.

Ouçamos, pois, quanto diz o illustrado marechal Sr. Dr. Moraes Jardim, a quem neste momento rendo a homenagem de sincero reconhecimento pela gentileza com que attendeu o meu pedido.

I

O Tocantins

Este soberbo rio, que, pela extensão de seu curso e volume das aguas que acarreta, deve ser considerado um dos mais importantes do systema hydrographico do Brazil, tem sua origem na serra das Divisões, que fórma as grandes bacias em que o paiz se divide.

Assim se exprime o explorador James Orton em sua interessante obra *The Andes and the Amázon*: « O Tocantins é um rio magnifico que rega uma das regiões de clima o mais delicioso do Brazil, correndo em um leito de diamantes, de rubis, de saphiras, de topasios, de opalas, de ouro, de prata e de petroleo ».

Alfredo Marc, em seu livro *Le Brésil*, digno de ser lido porquantom se interessam em bem conhecer o nosso paiz, assim descreve, com muito acerto e precisão, nos seguintes termos, a soberba região :

« Os territorios através dos quaes este soberbo rio cava 6.000 kilometros de estradas que andam, se ligam á vasta planura (plateau) que, na confluencia do Tocantins e Araguaya meda 94 metros acima do nivel do mar.

« Na parte mais elevada de sua hacia, perto do 16° paralelo sul, descem das serras dos Pyrineus, do Paraná, de Santa Rita e de Goyaz consideravel numero de torrentes volumosas, que correm mais ou menos directamente para o norte ; são, a partir de léste, o Maranhão, verdadeiro leito de regato da lagôa Formosa ou de Felix da Costa (que se diz ter 25 kilometros de comprimento sobre 3½ de largura) e que recolhe successivamente todas as aguas que sahem desta vertente da cadêa dos Pyrineus, o rio dos Angicos, o Verde (muito volumoso) e o dos Patos ; o Urubú, que corre por cerca de 180 kilometros de sudoeste a nordeste antes de perder-se no que se segue ; o rio das Almas, nascido ao pé dos Pyrineus e que drigindo-se para noroeste se avoluma com as aguas dos ribeirões do Padre Souza, do Pary, do rio dos Patos, do Sucuriú pela esquerda, e pela direita recebendo o S. Patricio e depois de um curso de 200 kilometros proximamente, navegavel por canôas, se confunde com o Maranhão, pouco abaixo da povoação de Aguaquente. E' sómente 250 kilometros mais abaixo que este ultimo toma o nome de Tocantins, depois de ter recebido á direita o Grande Paranatinga, que se fórma dos rios da Palma e do Paraná, recebendo estes numerosos afluentes, que são navegaveis por grandes barcos em

mais de 400 kilometros, 200 dos quaes navegaveis, formado pelos Canna Brava, Arêa e Ouro, depois á direita o Somno Grande, muito extenso, formado do rio das Balsas, Somno e Palmas, cuja barra contorna uma grande ilha, e Manoel Alves Grande, muito longo tambem e que vem do sul. Elle descreve então duas grandes curvas para oeste e para leste formando assim uma especie de S voltado e 100 kilometros mais ao norte dirige-se direito para oeste a unir-se ao Araguaya.

O Araguaya ⁽¹⁾ nasce mais ao sul do que o Tocantins, elle sahe perto do 19º paralelo sul da serra Cayapó, perto da nascente do Taquary affluente do Paraguay, corre do sudoeste para nordeste sob o nome de Cayapó grande, que é engrossado pelo Pitombas e pelo Jatobá e augmentado com o Bonito e Barreiras torna-se então navegavel e toma o nome de Araguaya; recebe á direita o rio claro abaixo da estrada de Goyaz para Cuyabá e 250 kilometros mais abaixo o vermelho, que banha a cidade de Goyaz e depois 120 kilometros mais abaixo o Crixá-Assú ambos navegaveis.

Sessenta e seis kilometros abaixo deste ponto o Araguaya se divide em dous braços que contornam a grande ilha do Bananal ou de Sant'Anna, de perto de 500 kilometros quadrados de superficie, tendo o braço da direita 250 kilometros de largura e o da esquerda 300; este ultimo recebe no ponto de sua sinuosidade mais occidental o grande e impetuoso rio das Mortes ou Manso, vindo do oeste, depois do que, reunidos seus dous braços, o rio corre em leito profundo entre duas margens elevadas e vai através de diversos *rapidos* na direcção nordeste até á barra do Tocantins, que lhe expede tres braços para o receber.

Sua junção se faz diante de S. João das duas Barras ou do Araguaya a 1.450 kilometros da cidade de Goyaz.

O Araguaya tem, pois, um curso de 2.727 kilometros, sobre os quaes 1.200 regam terras da provincia de Matto Grosso, de que elle fórma o limite de separação com a de Goyaz..... » (2)

Depois da confluencia do Tocantins com o Araguaya, continuando com aquelle nome, percorre o rio cerca de 100 kilometros em leito ora de pedra, ora arenoso, offerecendo, porém, livre navegação, começando depois a serie de cachoeiras e rapidos que o tornam impossivel á navegação a vapor.

Este trecho, que se prolonga por mais de 190 kilometros, termina em Alcobaca, offerecendo dahi em diante franca navegação até sua foz na bahia de Marajó, ou melhor, até á capital do Pará, extensão que se reputa superior a 350 kilometros.

(1) O nome de Araguaya verdadeiramente o rio, adquire-o depois da confluencia do rio Vermelho, tendo até ahí o nome de Rio Grande, pelo, qual é conhecido na travessia de Goyaz para Matto Grosso.

(2) E' questão controvertida o limite entre as duas antigas provincias, hoje Estados.

Baena (*Ensaio corographico sobre a provincia do Pará*) avalia em 84 leguas a distancia que vai de S. João do Araguaya, confluencia do Tocantins com o Araguaya até a foz daquelle rio, e em 44 deste ponto á primeira cachoeira.

II

Historico das tentativas feitas para a navegação do rio Tocantins

Segundo Baena (citado *Ens. Corog.*), foi o padre capucho frei Christovão de Lisboa o primeiro que penetrou no Tocantins em 1625.

Em 1669 Gonçalo Paes e Manoel Brandão o percorreram até a foz do Araguaya em busca de minas de ouro ou de prata.

Em 1673 Paschoal Paes de Araujo, com uma bandeira que organisou, desceu o Tocantins, afim de captivar os indios Guarajús, sendo soccorrido, de ordem do governador do Pará, pelo capitão Francisco da Motta Falcão.

Em 1675 o padre Antonio Raposo Tavares veiu de Lisboa commissionado para proceder á exploração do Tocantins, que remontou até as terras de Guarajús.

Em 1720 o capitão Diogo Pinto de Gaya, por ordem do governador do Pará, subiu o Tocantins, afim de explorar o rio Araguaya. Parece, porém, que, já antes de 1719, varios bandeirantes vindos de S. Paulo haviam chegado ao Araguaya e percorrido suas margens, bem como as do rio das Mortes.

Em desempenho de sua commissão, o capitão Diogo Pinto de Gaya subiu o Araguaya e explorou a grande ilha do Bananal.

Seguiram-se outras expedições, mas só em 1774 se fundou naquella ilha a primeira povoação com os indios Javahes e Carajas, com o nome de Nova Bella.

Em 1731 foram descobertas as riquissimas minas da Natividade na bacia do Tocantins; desde então para alli affluiram os que em busca do precioso metal se aventuravam a penetrar nos sertões desconhecidos e occupados pelos aborigenes.

Pelos annos de 1732 a 1837 foram successivamente fundadas as povoações de Cunixá (Crixá), Trahiras, S. José do Tocantins, Agua Quente e outras.

Em 1734 Antonio Ferraz de Araujo lançou os fundamentos do arraial da Natividade á margem do rio Manoel Alves e em 1736 Carlos Marinho descobre e estabelece o de S. Felix no rio Maranhão, que tão notavel se tornou pela enorme riqueza de suas minas.

Por outro lado, em 1781 e fundado no baixo Tocantins o logar de S. Bernardo de Pederneiras e no anno seguinte o de Alcobaca, ambos á margem esquerda, sendo o ultimo transferido logo depois para Arroyos á margem direita. Mais tarde, pelo abandono deste, se fundou o de São João de Araguaya em frente á foz do rio deste nome.

Proseguindo-se nas descobertas e povoamento do alto Tocantins, é de presumir que desde logo se creasse ali um serviço de navegação por meio de barcos a remos, o qual mais tarde se regularisou até o Pará e hoje se mantém em escala sempre ascendente, não obstante os obstaculos que o rio offerece, notavelmente abaixo da confluencia do Araguaya.

Todavia o aproveitamento dos dous grandes rios Tocantins e Araguaya como meio de communicações entre Goyaz e o Pará, só em 1799 começou a merecer seriamente a attenção do governo da metropole, que disso fez assumpto de insistente recommendação a D. João Manoel de Menezes, nomeado governador da primeira daquellas capitancias e fazendo concessões especiaes aos que fossem habitar as margens dos ditos rios.

Substituido D. João Manoel de Menezes por D. Francisco de Assis Mascarenhas (depois marquez de Palmas), tentou vãos esforços para a realisação do pensamento do governo da metropole, passando ao seu successor o governo da capitania, em carta que lhe dirigiu em 26 de novembro de 1807, e na qual attribue ao governador do Pará o mallogro das medidas que com tal fim adoptara.

O que é certo é que, pelo menos quanto ao Araguaya, a questão do aproveitamento dessa via fluvial só voltou a ser de novo ventilada em 1835, pelo então presidente de Goyaz, José Rodrigues Jardim, que sobre o assumpto chamou a attenção da assembléa provincial no relatorio que apresentou por occasião de sua abertura; mas só em 1847 foi feita uma séria tentativa para estabelecer-se o com-

mercio com o Pará pelo Araguaya, organisando-se uma associação e sendo incumbido de dirigir a expedição o Dr. Rufino Theotonio Segurado, que naquelle anno desceu de Carolina para o Pará e dali regressou no seguinte, aportando no porto de Manoel de Souza, 22 leguas distante de Goyaz, em 6 de fevereiro do mesmo anno.

Desde então varias providencias foram tomadas pelo governo geral para manter a navegação, tanto em um como em outro rio; mas, ao genio emprehendedor e activo do Dr. José Vieira Couto de Magalhães se deve a primeira tentativa de valor real para o serviço a vapor no Araguaya, fazendo vir (em o anno de 1863...) de Matto Grosso, por terra, e *através de 100 leguas de sertão*, um pequeno vapor, que foi transportado desarmado, em carretas de boi, até as margens do Araguaya e ahi armado, recebendo o nome deste rio, onde ainda se conserva fazendo o serviço entre Leopoldina e Santa Maria, em cerca de 1.000 kilometros.

Desde então, alli se mantém uma empreza subvencionada pelo governo, ainda que sem resultado muito apreciavel, pela deficiencia das medidas adoptadas e de recursos de que dispõe.

Parece, porém, chegada a época de ser convertido em realidade um tentamen, que tantos beneficios promette ao paiz e aos que conseguirem leval-o a effeito, pois acha-se constituida presentemente uma companhia de elevado capital e gozando especiaes favores da concessão feita pelo Governo da Republica para estabelecer a navegação a vapor nos rios Tocantins, Araguaya, das Mortes e seus affluentes navegaveis e da qual passaremos a nos occupar com mais particularidade no seguinte capitulo.

III

Da viação ferrea e fluvial do Tocantins

A Companhia de Viação Ferrea e Fluvial do Tocantins e Araguaya é cessionaria do privilegio e mais favores concedidos pelo decreto de governo provisorio n. 862 de 16 de outubro de 1890 ao general

Joaquim Rodrigues de Moraes Jardim, hoje fallecido, para exploração da linha fluvial constituída pelos mencionados rios e seus affluentes, em virtude do qual o referido general assignou contracto com o governo, pelo ministerio da agricultura, commercio e obras publicas (hoje da viação, industria e commercio (em 24 do dito mez e anno.

De conformidade com as clausulas desse contracto, terá a companhia de estabelecer o serviço de navegação a vapor em toda a extensão navegavel do rio Araguaya, no Alto-Tocantins, até a cidade do Porto Nacional ou até a de Palmas, si ahi for possivel; no baixo-Tocantins desde Belém, capital do Estado do Pará até Alcobaça ou até onde for o rio livre de obstaculos, e nos affluentes navegaveis de ambos os rios. Para vencer o trecho encachoeirado do baixo Tocantins terá de ser construída uma estrada de ferro de bitola de um metro á margem do rio, de modo a ligar a navegação inferior com a superior.

A companhia goza, além do privilegio exclusivo para a navegação a vapor no Araguaya, Alto-Tocantins e seus affluentes, da subvenção de 150:000\$ annuaes, sendo 30:000\$ para o Baixo-Tocantins, 60:000\$ para o Alto-Tocantins e outro tanto para Araguaya.

Tem a garantia de juros de 6% e para o capital que for despendido na construcção da estrada de ferro e a propriedade dos terrenos devolutos em toda a extensão da linha, na média de 10 kilometros para cada lado, podendo ser tomada até 20 kilometros para um e outro lado, além de outros favores, taes como: preferencia para exploração de minas na zona privilegiada, isenção de direitos para seu material, inclusive o carvão, etc., etc.

Constituída primitivamente com o capital de 20.000:000\$, foi este reduzido pela assembléa geral a 12.500:000\$ subdividido em 62.500 acções de 200\$, restando realizar 6.442:368\$, conforme o ultimo balanço apresentado á assembléa geral em fevereiro de 1893.

A extensão total da linha elevar-se-ha talvez a mais de 5.000 kilometros.

A companhia já explora regularmente, ha mais de anno e meio, a navegação a vapor no Baixo-Tocantins, de Belém a Alcobaça, mais de 350 kilometros, fazendo tres viagens mensaes com um excellente

vapor de 200 toneladas, sendo duas viagens até Bayão e uma até aquelle ponto, percebendo por aquellas duas, do governo do Pará, a subvenção de 24:000\$ annuaes e pela ultima a de 30:000\$ do governo federal.

Fez já proceder a estudos definitivos para a construcção da estrada de ferro de Alcobaça até a praia da Rainha, isto é, em toda a extensão encachoeirada do rio, attingindo a 189 kilometros, que na revisão poderá ser reduzida a 175, conforme já está verificado. O projecto da estrada com todos os seus detalhes pende da approvação do ministerio da viação.

Ultimamente mandou explorar tecnicamente o trecho do Tocantins, que fica acima das cachoeiras, até a confluencia com o Araguaya, em extensão approximada de 100 kilometros, ficando reconhecido que é ahi admissivel o vapor, em qualquer época do anno, tendo sómente a remover alguns metros cubicos de pedra em certo lugar, para tornar o canal franco em largura conveniente.

Esse trabalho só pôde ser desempenhado na baixa dos rios Tocantins e Araguaya.

Offerecendo o Araguaya navegação franca a vapor em todas as épocas do anno, em mais de 1.000 kilometros entre Itacayú, no rio Grande, e Santa Maria no Araguaya, podendo estender-se talvez em mais de 300 kilometros, empregando-se vapores especiaes sómente, ter-se-ha de proceder a trabalhos de desobstrucção em dous ou tres logares na extensão restante, para que seja o mesmo rio percorrido pelo vapor desde Leopoldina ou Itacayú até a confluencia com o Tocantins em mais de 1.600 kilometros.

O seu affluente rio das Mortes, que, com o nome de rio Monno passa perto de Cuyabá, capital de Matto Grosso, foi já explorado, reconhecendo-se que offerece franca navegação em cerca de 800 kilometros. Quanto ao Alto-Tocantins, o que se verifica da exploração feita pelo engenheiro Antonio Florencio Pereira do Lago é que, melhorados os canaes em certos pontos em que o leito do rio é obstruido por travessões de pedra, impropriamente denominados cachoeiras, poderá a navegação a vapor ser estabelecida até Palma no Paraná, proximo á sua confluencia com o Maranhão, isto é, em mais de 1.200 kilometros.

A companhia conta levantar no corrente anno o capital preciso

para a construção da estrada de ferro, e, uma vez realizado este trabalho, com pouco custo ficará estabelecida toda a linha fluvial, que aproveitará principalmente aos Estados de Goyaz, Matto Grosso e Pará, utilizando também aos ricos sertões do Maranhão e do Piauí, que já agora se abastecem de sal e outros generos indispensaveis em Carolina, Porto Franco e Boa Vista por via do Tocantins.

A linha fluvial de Tocantins e Araguaya faz parte integrante do plano de viação geral da Republica e é o prologamento necessario da grande linha central que, partindo do Rio de Janeiro e atravessando os Estados de Minas, Goyaz e Matto Grosso, e tocando nas capitães destes dous ultimos, se prolongará até os limites com a Bolivia.

Dahi resultará a comunicação mais curta e economica entre a actual Capital Federal e a projectada, si esta for estabelecida no planalto da Formosa, como se pretende, e o Pará; e, portanto, com todo o extremo norte do Brazil.

E', conseguintemente, uma linha indispensavel e da mais elevada importancia politica, commercial e estrategica e deverá ser levada a effeito, qualquer que seja o sacrificio que tenha de custar, sendo entretanto certo que poderá ser estabelecida com toda a regularidade dentro dos limites do capital da companhia.

Sob o ponto de vista economico é indispensavel ao desenvolvimento e até á conservação do Estado de Goyaz e Matto Grosso e constituindo o Pará, como já ficou dito, o emporio do commercio de todo o interior do paiz, grandemente concorrerá para o desenvolvimento da riqueza da Amazonia.

Como linha politica, será o laço que prenderá todo o Brazil pelo interior, ligando a Capital da Republica com o extremo norte. Como linha estrategica, porá em comunicação o littoral do norte e os limites da Republica daquelle lado com os de oeste, isto é, com a Bolivia, com o Paraguay e mais Estados deste lado.

Finalmente, sob o ponto de vista industrial, é o caminho natural e necessario para a exploração das incommensuraveis riquezas entesouradas no interior do paiz, notavelmente nas margens dos dous grandes rios Tocantins e Araguaya e de seus importantes affluentes.

A Amazonia jamais deixou de encarar devidamente o valor dos conceitos que ali ficam expendidos.

E, si porventura outra prova fosse de mister, quanto se passou em o seio da praça commercial do Pará, no anno de 1869, por si só, acho eu, seria sufficiente para provar o criterio e o patriotismo com que defendeu os altos interesses a que se refere o respeitavel Sr. marechal Dr. Moraes Jardim.

Apreciemos, pois, as considerações expendidas pelo commercio do Pará em apoio dos ingentes esforços dispensados pelo benemérito brasileiro Dr. José Vieira Couto de Magalhães em favor dos importantes interesses que prendem as regiões do Tocantins e Araguaya á Amazonia, e ao resto do paiz tambem.

Vamos ver como, 25 annos antes, a principal corporação commercial do extremo norte do paiz, promovia, por todos os meios ao seu alcance, o desenvolvimento da riquissima zona brasileira que permanece, até hoje, quasi privada da communhão nacional taes as difficuldades que se tem levantado aos tentamens feitos, e o illustrado marechal Dr. Moraes Jardim tão miudamente acaba de apreciar.

A meu ver nada justifica semelhante situação, porquanto, penso eu, não é hoje lícito a quem quer que seja ignorar as incalculaveis vantagens que para a nação resultam das explorações das grandes riquezas enthesouradas naquellas regiões, das conveniencias economicas, financeiras e politicas que só a facil communicação pôde determinar e das quaes tem dependido exclusivamente, e já é tempo de se attender.

Ouçamos, pois, a Praça do Commercio do Pará, que assim se exprime em o seu relatorio do anno de 1869, a pags. 27.

« Cumpre-nos, por ultimo, informar-vos do que ha occorrido relativamente ao projecto de navegação a vapor no Araguaya, promovido pelo incansavel e perseverante propugnador dessa empreza, o Sr. Dr. Couto de Magalhães.

« Este ex-presidente do Pará, tendo descido de Goyaz pelo Araguaya e chegado á nossa capital em março do anno findo, consultou a esta commissão, si seria possivel organisar-se aqui uma companhia para estabelecer aquella navegação, no

caso de obter-se do governo imperial o subsídio de 40:000\$, e do provincial 30:000\$, quantias que reunidas à de 12:000\$, já votados pela assemblea provincial de Goyaz perfaziam o total de 82:000\$000.

« Este projecto foi muito bem recebido por toda a imprensa da provincia, e todos reconheceram a utilidade que d'elle tiraria o paiz em geral e a provincia em particular, pela communicacão em que a collocaria com as de Goyaz e Matto-Grosso.

« Foi sob a impressão favoravel, animação e apoio que se dava ao projecto, que a commissão convocou uma reunião de commerciantes para lhes apresentar a consulta do Sr. Dr. Couto de Magalhães. A reunião teve logar no dia 14 de abril, em que se discutiu a possibilidade da organisação da companhia, e se assentou que era inquestionavel a utilidade da navegacão a vapor e das communicacões com as provincias interiores: que quem maior resultado colhia da empreza era a administração do paiz, porque uma vez facilitadas aquellas communicacões internas por meio do vapor, ficava livre da dependencia da navegacão de um rio (o Paraguay) que na maior parte do seu curso era possuido por povos estrangeiros, navegacão que occasionou a despendiosa guerra que dura ha cinco annos, e que, portanto, cumpria ao governo dar o maior impulso e favor ao projecto;

« Que, sem duvida, o commercio da nossa praça tinha vantagens a colher do augmento que traria ás suas transacões o supprimento que teria de fazer a um maior numero de consumidores;

« Que, porém, julgava impossivel que a empreza organisaada sobre as bases do plano ou projecto, podesse auferir vantagens nos primeiros annos, não julgando mesmo que estabelecida sobre taes bases pudesse ser de grande vantagem.

« Resolveu-se, portanto, responder que o commercio do Pará, julgava poder-se facilmente organisar uma companhia de navegacão a vapor para aquelle rio com um capital de 600:000\$, uma vez que os governos imperial e provincial, concorressem com uma subvenção de 192:000\$000.

« Resolveu-se tambem na mesma occasião, que a commissão promovesse pelos meios ao seu alcance a organisação dessa companhia.

« Por esse motivo, a commissão dirigiu a S. Ex. o Sr. conselheiro José Bento da Cunha Figueiredo, então presidente da provincia, um officio communicando-lhe o resultado daquella discussão (annexo n. 1); ao que S. Ex. respondeu « que entende não dever o commercio limitar-se apenas a prognosticar a facilidade de poder-se haver 600:000\$ de capital, quando já se tenha realisado a subvenção de 192:000\$, mas creio que, sem hesitação e timidez, poderiam logo os negociantes e capitalistas desta praça, por meio de assignaturas, assegurar esse capital, que sem duvida servirá de incentivo mui vivaz para conseguir as subvenções e attrahir consocios de todas as provincias.

« Em consequencia, a commissão julgou dever abrir a subscripção para a formação do capital da empreza, mas, como a condição especial era o subsídio de 192:000\$ para o capital de 600:000\$, e se propallasse logo que o commercio era demasiado exigente, e que não seria obtido o auxilio indicado, não houve muita pressa em acudir-se ao convite da commissão, de sorte que sómente se inscreveram 53 pessoas com um total de 210:300\$000.

« A commissão sollicitou da nossa assemblea provincial o subsídio arbitrado de 60:000\$ para a companhia (annexo n. 2) e em officio de 23 de abril dirigido ao Exm. Sr. Dr. Antonio Francisco Pinheiro, deputado por esta provincia à assemblea

geral legislativa, a comissão pediu a S. Ex. que procurasse, quanto estivesse á seu alcance, obter da assembléa geral o subsidio de 120:000\$ (annexo n. 3).

« Mas, nem a assembléa geral nem a provincial, decretaram os auxilios pedidos, tendo mesmo soffrido opposição de um deputado paraense o projecto, que para esse fim, foi apresentado na camara temporaria !

« Como o commercio não arrisca os seus capitães sem probabilidade de retirar um luero, ainda mesmo que seja menor do que aquelle que obteria no exercicio da sua industria, é licito suppor, que não veremos realisada tão breve, como geralmente se deseja, aquella navegação. »

« Sala da comissão da Praça do Commercio da Pará, 23 de abril de 1869

« Exm. Sr.— A convite do Exm. Sr. Dr. José Vieira Couto de Magalhães convocou a comissão da Praça do Commercio, uma reunião de commerciantes e capitalistas, tendo por objecto considerar a proposta daquelle Exm. Sr. sobre a possibilidade de organizar uma empresa subsidiada, que tivesse por fim a navegação a vapor dos rios Tocantins e do seu affluente Araguaya. Fez-se effectivamente a reunião no dia aprazado, concorrendo a ella grande numero das pessoas convocadas.

« Sendo-lhes então presente a referida proposta, e tendo esta sido discutida largamente em attenção ao objecto em vista e aos meios com que se poderia contar, foi resolvido :

« 1.º Que é de incontestavel utilidade para o Imperio, para as provincias banhadas por estes rios, para o seu desenvolvimento agricola, industrial, commercial e consequente melhoramento do seu estado moral e social, a navegação a vapor nos dous rios mencionados, utilidade esta reconhecida já desde o seculo passado, e urgencia já ha muitos annos sentida e de alguma maneira expressada, si não por todo o corpo commercial do Pará, ao menos por uma grande maioria ;

« 2.º Que reconhecida esta base, a empresa deveria ter por objecto ligar esta capital, com o ponto ultimo accessivel da provincia de Matto Grosso, por meio de uma linha de navegação a vapor subdividida em duas secções, uma superior ás cichociras e outra inferior, emquanto por meio de estudos sérios se não decidir o modo pratico de vencer as difficuldades naturaes entre uma e outra secção ;

« 3.º Que sendo interessados neste objecto, em primeiro logar toda a nação, pelo estreitamento das relações entre as provincias, em segundo logar as provincias banhadas pelos sobreditos rios, pelo bem estar que a navegação irá proporcionar ás suas populações, e em terceiro plano o commercio de todas estas provincias e especialmente o desta praça (principalmente todas) ; o devendo, cada uma destas partes interessadas, suportar os encargos correlativos ás vantagens esperadas : os meios pecuniarios para esta empresa, deverão ser fornecidos, pelo governo geral, e pelos governos provinciaes interessados pelo commercio ;

« 4.º Que o emprego dos capitães dos governos geral e provincial serão, passado algum tempo, productivo e de augmento de rendas fiscaes, mas desde que se estabeleça a navegação, produzirão um beneficio muito mais solido do que o proprio augmento das rendas, qual é o de tornar mais rapida a acção do governo sobre uma parte consideravel da nação (os habitantes das provincias alludidas) e vice-versa ; sendo porém o commercio destas provincias por assim dizer, nascente, não existe uma tal superabundancia de capitães sem empregos, que possaprehender-se qualquer objecto sem que os capitães que nelle se

empregarem encontrem desde logo uma compensação, embora modica, porém segura. Não pôde portanto o capital commercial, quasi restricto a esta praça, tomar uma parte nesta empresa, sem obter uma compensação, o que torna esta uma condição essencialissima do objecto que se tem em vista ;

« 5.º Que á vista das estatisticas de outras emprezas de navegação a vapor, consideradas as difficuldades naturaes a vencer, a quasi ausencia de população na maxima extensão das margens destes rios, e falta de cargas e passageiros, ao menos nos primeiros annos, qualquer empresa que se fundasse sem subvenções, teria de succumbir sob o peso das despezas, e ver absorver por ellas todo o seu capital por lhe faltarem quasi inteiramente as receitas. E' portanto evidente que os subsidios com que os governos devem concorrer, forçosamente hão de representar uma somma que cubra todas as verbas de despezas e um lucro do capital, proporcionado ao que elle certamente ganharia si empregado fosse em outro qualquer objecto de industria ;

« 6.º Que em resultado, será facil levantar uma companhia nesta praça, que a si tome a empresa, com um capital de seiscentos contos, logo que, entre os subsidios geral e provinciaes, haja quantia annual pelo menos de cento e noventa e dous contos e por espaço dos annos necessarios, sendo este subsidio de cento e noventa e dous contos subdivididos assim: doze contos de réis offerecidos pela provincia de Goyaz, sessenta contos que se pede á provincia do Pará, e cento e vinte contos que se pede ao governo geral. A commissão da Praça do Commercio, tem as melhores esperanças, de que as cifras destas subscrições serão em pouco tempo uma realidade, que rapidamente ha de produzir a creação da empresa, porque viu na reunião uma quasi unanimidade de votos nos pontos secundarios, e completa nos pontos capitales do projecto ; porque tem visto a unanime opinião da imprensa em sentido favoravel a esta empresa, tem visto os esforços governativos por diversas vezes com este intento, e sobretudo, não tem deixado de observar a uniformidade de vistas de todos os que tem consultado sobre este assumpto. As esperanças que nutre a commissão da Praça do Commercio, de ver realisada a idéa da navegação a vapor no Araguaya, não depende agora do corpo commercial que representa, depende sim, do patriotismo dos representantes da nação, dos deputados da assembléa provincial do Pará, dos ministros de S. M. e de V. Ex. E' com o maior prazer que a commissão da Praça do Commercio, registrou a favoravel opinião de V. Ex. á projectada companhia, opinião que se manifestou concedendo desde já dezoito contos de réis para animação dos que em companhia do Exm. Sr. Dr. Couto de Magalhães vieram dar o primeiro impulso a esta idéa. E, o prazer augmenta, considerando-se, que V. Ex. animado como prova estar pela solução favoravel desta importante questão, ha de empregar toda a sua influencia particular e official para que ella se realise. Convencida como está a commissão da Praça do Commercio de que V. Ex. não precisa ser solicitado para propor e levar ao cabo cousas uteis, não ousa fazer-lhe uma sollicitação, apenas leva á sua presença as resoluções approvadas na reunião a que presidiu, para que sirvam de bases seguras, ás diligencias da presidencia da provincia, perante a Assembléa Provincial, e junto á Assembléa Geral Legislativa e Poder executivo.

Aproveita a commissão esta oportunidade, para significar os seus protestos de respeito e consideração.—Ao Exm. Sr. Dr. José Bento da Cunha Figueiredo, digno presidente da provincia do Pará.—*A. E. da Costa*, presidente.—*J. Gualberto da Costa e Cunha*, 1º secretario.

Srs. deputados da Assembléa Legislativa Provincial do Pará.

« Tendo a comissão da Praça do Commercio desta cidade feito uma reunião de capitalistas, por convite do Exm. Sr. Dr. José Vieira Couto de Magalhães, com o fim de os consultar acerca dos meios praticos a empregar para se effectuar a communição a vapor pelos rios Tocantins e Araguaya, com o ponto mais proximo da provincia de Minas Geraes, tocando em outros de Goyaz, resolveu-se nessa reunião, que no caso de obter-se subvenção do governo geral e desta provincia, e contando-se com o subsidio já concedido pela provincia de Goyaz, se poderia incorporar nesta praça uma companhia com o capital de 600:000\$, que a si tomasse a empreza desta navegação; ficando a comissão da Praça encarregada de solicitar dos poderes competentes os desejados subsidios. Cumprindo a Comissão da Praça este encargo, vem respeitosamente expôr a Assembléa Legislativa Provincial o resumo dos motivos que determinam aquellas resoluções, e pedir o auxilio pecuniario, considerado necessario para ser levado avante aquelle projecto.

« Esta respeitavel Assembléa, sempre zelosa pelo engrandecimento da provincia que representa, e composta de membros perfeitamente conhecedores do seu movimento progressivo, e das necessidades que elle constantemente gera, conhecedores outro sim das localidades que mais precisam dos cuidados governativos, assim como dos meios mais apropriados de fomentar e acelerar aquelle movimento, não deixa de ter sciencia completa das relações commerciaes actualmente existentes, entre esta praça e os diversos pontos das provincias de Goyaz e Minas Geraes, e de quanto elles são susceptiveis de melhorar na presença da navegação certa e acelerada.

« No meio porém, de tantos objectos e tão importantes, que tem de occupar no breve espaço de uma sessão, os cuidados desta illustrada assembléa, impossivel será attender a todas as razões de conveniencias dos diversos projectos a considerar, se elles não forem acompanhados de breves memoranduns. Julga pois a comissão da Praça urgentissimo o ser breve quanto puder:

« 1.º A navegação actual, está limitada a pequeno numero de embarcações de pequeno porte, e a uma certa época do anno, e é feita com muita irregularidade, e a travez de muitos perigos;

« 2.º Em consequencia destas circumstancias, poucas mercadorias podem ser expeditas desta praça, poucas chegam em bom estado aos mercados consumidores, outras não podem supportar as delongas de uma viagem de tres mezes, e aquellas que a salvo são desembarcadas na provincia de Goyaz, apresentam-se tão caras ao consumidor, que elle evita o seu contacto;

« 3.º A maior parte das mercadorias consumidas na provincia de Goyaz, são fornecidas pelo Rio de Janeiro, por custos e fretes muito mais elevados de que as expeditas de Belém do Pará;

« 4.º Logo que se estabeleça uma navegação regular a vapor, cessará a pequena, das embarcações, porque a natureza da navegação a fazer, exigirá o systema de reboques, e como necessaria consequencia, desaparecerá a falta de vehiculos para cargas. As viagens não ficarão limitadas a uma certa época do anno, mas serão distribuidas com regularidade, de modo a ter sempre suppridos os mercados consumidores; os perigos de navegação e a damnificação das mercadorias, diminuirão na razão directa da maior velocidade de sua condução;

« 5.º As considerações finalmente, de ordem civil e social, são objectos muito attendiveis, e convencem da vantagem da navegação a vapor naquelles rios. Limitando-se a commissão da Praça, a enumerar alguns pontos para base dos considerandos de uma lei que conceda o subsidio annual de 60.000\$, á empresa que effectuar a alludida navegação dos rios Tocantins e Araguaya, creê ter feito quanto lhe cumpre, e contando com a boa vontade e espirito patriotico e illustrado desta Assembléa, espera a concessão do subsidio designado.— E. R. M.

« Sala da commissão da Praça do Commercio do Pará, 19 de agosto de 1869.—
W. Bambeer, vice-presidente.—João Gualberto da Costa e Cunha, 1º secretario.

« Sala da commissão da Praça do Commercio do Pará, 30 de abril de 1869.

« Exm. Sr.— A commissão da Praça do Commercio tem a honra de accusar a recepção do officio que V. Ex. se dignou enviar-lhe, communicando-lhe que proximo-se segue para a Córte como deputado por esta provincia, a tomar logar na Assembléa Geral Legislativa. Cumprimos primeiro o dever de declarar a V. Ex., que muito penhorada ficou esta commissão pela attenção que V. Ex. teve, em offerecer á corporação commercial a sua valiosa influencia, não só como representante da nação mas, tambem como particular. A commissão, aproveitando a boa vontade que V. Exc. nutre em ver realisados melhoramentos que contribuam para o melhor desenvolvimento do commercio desta provincia, toma a liberdade de enviar-lhe o relatorio da sua antecessora, no qual estão consignadas algumas das principaes necessidades que sente o commercio, e que ella muito desejaría ver remediadas.

« Esta commissão, chama a attenção de V. Ex. muito especialmente para os seguintes pontos:

« 4.º *Empresa de navegação a vapor no Araguaya* — V. Ex. tem presenciado como a opinião publica se pronunciou ultimamente a favor da navegação a vapor no rio Araguaya. Todos comprehendem que a abertura de uma navegação regular a vapor para as provincias de Goyaz e Matto Grosso, deve produzir um não pequeno augmento nas transacções commerciaes desta provincia, e por conseguinte, accrescimos nas rendas publicas. Uma população, de cerca de 300.000 habitantes que vive sequestrada dos centros commerciaes, terá forçosamente de se prover no nosso mercado que lhe offerecerá maiores vantagens do que qualquer outro lhe pode proporcionar. O seu consumo augmentará na proporção da modicidade do custo dos artigos que empregarem, maiores necessidades se crearão, e para poder occorrer a ellas, terá essa população de produzir em maior escala, do que resultará um beneficio ao paiz. Si porem esta provincia tem a lucrar facilitando a navegação a vapor para esses longiquos pontos devemos tambem assegurar, que o governo imperial deve ser o primeiro a facilitar e auxiliar largamente, qualquer empresa que vá abrir communicacões facéis e seguras para aquellas provincias interiores. A experiencia dos ultimos acontecimentos que tiveram logar durante a guerra com o Paraguay, devem ter provado claramente esta necessidade. O commercio desta praça assegurou a esta commissão, em reunião que para esse fim houve no dia 14 do corrente que, si o governo geral e provincial do Pará e Goyaz, subsidiassem uma empresa com a somma de 192:000\$, facilmente se organisaria aqui uma companhia com o capital de 600:000\$, para fazer esta navegação a vapor, dividida em duas

secções, uma superior ás cachoeiras do Tocantins, outra inferior. Tem-se dito, que o commercio se mostra exagerado em sua pretensão ao subsidio, mas a commissão pôda assegurar a V. Ex. que o auxilio pedido é exíguo. A perspicacia dos dignos representantes da Nação e dos ministros de S. M. o Imperador, lhes fará conhecer, que não só o subsidio é pequeno, como tambem o capital de 600:000\$ é insufficiente para uma tão importante empreza. Com esse capital e subvenção, a companhia que se organizar, não poderá melhorar a secção das cachoeiras, a parte que maiores obstaculos apresenta á navegação; para isso si conseguir, (o que é urgentissimo) precisava de um capital e auxilio muito mais elevados.

« A commissão lembra a V. Ex. a conveniencia de mandar o governo imperial, explorar aquella secção, por uma commissão de engenheiros para conhecer se será facil estabelecer uma estrada de carris.

« Reconhecida a possibilidade de se construir essa estrada, o Governo deverá garantir á empreza de navegação, o juro de 8 % ao anno, sobre o capital que empregar na sua construção. Por este modo, ficaria garantida ao governo, a facilidade e presteza nas suas communações com as provincias de Goyaz e Matto-Grosso. Espera a commissão que V. Ex. se esforçará para que a provincia do Pará consiga realizar esta grandiosa empreza.

« Sobre muitos outros pontos tinha esta commissão de chamar a attenção de V. Ex., mas sendo estes os capitaes, e conhecendo ella que si puderem obter na presente legislatura, muito se terá conseguido em beneficio desta provincia, por isso deixou-os de apresentar agora a V. Ex. A commissão espera pois, ter a honra de registrar o nome de V. Ex. como um dos paraenses que mais trabalhou em prol de sua provincia.

« Digne-se V. Ex. aceitar os nossos protestos de respeito e consideração.—
Ilm. e Exm. Sr. Dr. Antonio Francisco Pinheiro, deputado á Assembléa Geral Legislativa pela provincia do Pará.— *Augusto Eduardo da Costa*, presidente.—
João Gualberto da Costa e Cunha, 1º secretario.

NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO

A navegação de longo curso na Amazonia, ao tempo que se prende este estudo, 1840, era por demais mofina. Nada ha que estranhar, desde que, como é sabido, ainda entre portos mais importantes do paiz pouco desenvolvimento apresentava.

Quando, pois, a Amazonia entrava no periodo de paz e completa tranquillidade, que a cabanagem ou cabanada vinha de assignalar, em não curto estadio, com enorme sacrificio aliás dos grandes interesses da então provincia do Gram-Pará, a navegação de longo curso em todo Brazil era mantida por 177 viagens de embarcações nacionaes, representando 22.169 toneladas e por 1.503 viagens de navios estrangeiros, correspondendo a 323.065 toneladas, o que dava o total de 1.630 viagens e 345.234 toneladas.

Ao fim do primeiro quinquennio, 1844, ficara reduzido a 170 o numero de viagens dos navios nacionaes, ao passo que se elevava a 1.728 o numero das dos navios estrangeiros!

A tonelagem das embarcações nacionaes descera a 22.503, emquanto a dos estrangeiros attingia a 371.524...!

Desde que se não esqueça o valor das vicissitudes politicas, por que o Brazil acabava de passar no ultimo decennio, ter-se-á a razão do definhamento da navegação nacional, sempre progressivo, de modo que, no fim de 30 annos, o computo do movimento da navegação de longo curso entre nós era inteiramente desanimador.

A esse termino em 1870, os algarismos officiaes accusavam 255 viagens de embarcações do paiz, a par de 3.360 de navios estrangeiros.

A tonelagem de 32.270 estava para 1.438.468, que a navegação do segundo decennio accusava.

Ainda, um quinquennio depois (1873-74), si o numero de viagens das embarcações nacionaes registrava o algarismo de 366 e a sua tonelagem de 107.082, a navegação estrangeira accusava, para prova do asserto expellido, o numero de 3.434 viagens relativas a 2.534.822 toneladas.

Importa confessar que a média de viagens das embarcações nacionaes, no periodo de 1839-40 a 1873-74, fora no Brazil, quanto ao longo curso, de 256 para 3.326 ; e, quanto á tonelagem, de 54.876 para 1.886.008, comparada com a estrangeira.

Assim apreciada em seu todo a navegação de longo curso no Brazil, eu desço á parte interessante da Amazonia, conforme os dados que, pacientemente, tenho recolhido nas alfandegas da Amazonia, e confrontados ainda hoje com os do Thesouro, cujo valor não me é dado duvidar, e é mui facil, a quem quer que seja, compulsar.

E porque a Amazonia trouxesse englobado o valor de sua riqueza publica e confundidos os elementos de sua vida privada, interessantes ás duas provincias, hoje Estados, que representam distinctas circumscripções politico-administrativas, por longo tempo, e de tal sorte que se confundiam inteiramente na alfandega do Pará os valores da estatistica da grande região ; e, por sua vez, a Praça do Commercio ainda os traz hoje mesmo englobados, como mais adiante apreciarei, e só a navegação de longo curso, chamada directa, que termina em o porto de Manáos, procedente da Europa ou America, delimitasse o valor das relações commerciaes entre as principaes praças da America: é por isso que eu apreciarei a differenciação que o caso exige depois de 1867.

Assim, pois, os algarismos que se seguem apresentam os valores de toda região amazonica em sua navegação de longo curso até determinada época.

E, como sómente depois do anno de 1860 o commercio directo do Pará e Amazonas se accentuasse, eu buscarei essa época para ponto de partida e conveniente confrontação com os algarismos primitivos, poupando dest'arte a attenção dos que me dispensam a bondade de ler a épocas mais remotas. Por demais varia a navegação de longo curso na Amazonia; e, circumscripta ao porto de Belém, como disse, fora regis-

trada nos seguintes termos, a partir de 1860, na estação fiscal aduaneira, de accordo com a legislação a esse tempo em voga, decreto n. 2647 de 19 de setembro e com as conveniencias do commercio da Amazonia, do qual era e será, por muito tempo ainda, o barometro, a praça do Pará, por isso que é ahí que se liquidam todas as transacções mercantis operadas e para as quaes o influxo do telegrapho dá ensanchas especiaes na actualidade.

Annos	Embarcações	Tonelagens
1860	108	30.240
1862	087	20.210
1863	105	25.933
1864	107	25.406
1865	104	37.796
1866	108	37.029
1867	145	69.068
1868	136	79.401
1869	274	78.606
1870	174	90.289
1871	182	106.345
1872	189	109.558
1873	185	114.644
1874	147	92.530
1875	160	190.380
1884	358	306.517
1885	326	333.027
1886	315	325.108
1887	394	363.588
1888	373	359.191
1889	378	386.869
1890	347	338.555
1891	410	472.357
1892	438	570.130

Quanto á tripolação das embarcações de longo curso que frequentaram o porto do Pará, a média annual foi de 1.650, no sexennio de 1887-92.

O interesse que este assumpto desperta, obriga-me a lembrar que, o decreto n. 3749 de 7 de dezembro de 1866, modificara, profundamente, as condições da navegação de longo curso na Amazonia, e suas relações internacionaes, portanto, tal a afinidade dos principios, que os grandes interesses politicos e commerciaes estabelecem em jogo, aqui, ou alli e prendem o universo inteiro, assim se póde dizer, desde que os rios

interiores da Amazonia eram franqueados, em devidos termos, muito embora, ás bandeiras de nações amigas, e dahi o desenvolvimento que, desde então, recebera semelhante factor do progresso amazonico.

Até aquella época, presa a provincia do Amazonas á contingencia que a sua situação geographica e politica creara, e a sua vida economica manivera com a praça do Pará, o entreposto do grande commercio da Amazonia nacional e internacional, foram tentados especiaes elementos de directas relações communicativas e commerciaes, sem os inconvenientes que os trasbordos occasionam, com gravê prejuizo material das mercadorias, ainda por mais bem embaladas que sejam, e os pesados onus que os serviços mercantis exigem, muito naturalmente aliás consoante os interesses das praças expeditoras como o do das intermediarias.

Foi dahi que veio, em 1876, o inicio da navegação directa, entre os portos da Europa e America do Norte, e os da provincia do Amazonas, de que é séde a capital — Manáos, mediante subvenção e favores especiaes, navegação que foi inaugurada, em janeiro de 1876, pelo vapor inglez *Maillard*, da *Liverpool and Amazon Royal Mail Steam Ship*, cujo serviço passará á *Reed Cross Line*, e, por ultimo, se fazia concomitantemente com a *Both Steam Ship Company, limited*. Os portos do Pará tiveram, por primeira vez, em serviço directo, os vapores da companhia *Northern Brazil Mail Steamer* da empresa de Alfred Booth & Comp., de Liverpool, que realisaram as viagens iniciaes em o anno de 1867.

Mais tarde fora constituida a companhia *Booth Line* com os privilegios de paquete, por decreto n. 4379 de 16 de junho de 1869.

No primeiro exercicio financeiro desse serviço de navegação directa para a provincia do Amazonas a estatistica da navegação de longo curso accusou o numero de seis vapores com 22.434 toneladas.

Em o primeiro triennio, de 1879-80, elevara-se a 12 o numero de vapores, e a 45.878 o da tonelagem.

Em 1883 attingira a 28 o numero dos vapores e a 66.573 o da tonelagem; descendo, em 1886, a 16 o numero de vapores, e a 20 em 1887, mas elevando-se a tonelagem a 130.447 para aquelle e a 186.584 para este, o que importa dizer que novos e melhores paquetes eram empregados em tal serviço, de outro modo se não explica o desenvolvimento da tonelagem na razão inversa da quantidade primitiva dos vehiculos empregados.

Tabella das distancias em milhas geographicas entre «Belem» (Capital do estado do Grão Pará) e diversas localidades da «Amazonia», organizada sob a velocidade média de muitos barcos a vapor verificada em inumeras viagens e com as quaes se mantem regular navegação e serviço postal

INICIO	TERMINO	MILHAS	INICIO	TERMINO	MILHAS
ESTADO DO GRÃO PARÁ	Belem a Pinheiro, Freguezia do	40	ESTADO DO AMAZONAS	Belem a Manés, Villa de	577
	Mosqueiro idem.	17		Parintins (Villa Bella), Cidade.	713
	Inhangapy idem.	20		Urucará (Capella), Villa	794
	Arary idem	31		Itacoatiara, Cidade	872
	Capim, idem	60		Manãos, Capital.	996
	Cametá, Cidade de.	65		Manacapurú, Freguezia	1.035
	Cairary, Freguezia	70		Anaman, Povoado.	1.132
	Acará, Villa do.	72		Cudajás, Villa	1.194
	Irituia, idem.	75		Tamandaré, Povoado	1.213
	Igarapés miry, idem	85		Porto Charles, idem	1.258
	Ourem, idem.	93		Coary, Villa.	1.360
	Guamá, Cidade	110		Balleiro Povoado	1.396
	Breves, idem.	136		Tefé cidade	1.423
	Baião, Villa.	199		Caçicara, Freguezia.	1.444
	Bom Jardim, Freguezia	204		Ararás, Povoado	1.585
	Gurupá, Cidade.	269		Fonte Boa, Freguezia.	1.609
	Souzel, Villa.	276		Santa Isabel do Rio Negro, Povoado	1.623
	Anajás, Freguezia.	350		Tonantins, Freguezia.	1.795
	Mapuá, idem.	350		S. Paulo de Olivença, Villa	1.922
	Bragança, Cidade	360		Caldeirão, Povoado	2.003
Portel, Villa.	440	Tabatinga (Fôz do Rio Solimões) Povoado	3.100		
Macapá, Cidade	467	Santo Antonio do Rio Madeira, Povoado.	2.078		
Affuá, Villa	500	Bocca do Chandlers (Purús), Povoado	2.200		
Santarem, Cidade	529	Trauacá (Alto Juruá), Povoado.	3.960		
Chaves idem.	540	Gregorio, idem	4.050		
Santa Julia, Freguezia	590	Mã, idem	4.100		
Mazagão, Cidade.	596	Mello	4.220		
Obidos, idem.	607				
Alvarenga, Sitio	633				
Itaituba, Villa	655				
Juruty, idem.	676				
Amapá, idem.	737				

Republica do Perú

INICIO	TERMINO	MILHAS	INICIO	TERMINO	MILHAS	
RIO MARANHÃO	Belem à Letizia	2.081	RIO HUALLAGA	Belem à Fóz do Rio Huallaga . . .	2.771	
	Loreto	2.125				
	Mancalusta	2.251			Santa Cruz, Povoador de . . .	2.843
	Pébas	2.290				
	Porto Charles	2.309			Praia de Tabatinga	2.855
	Iquitos	2.419				
	Nauta	2.497			Santa Maria	2.883
	Fóz do Ucayale	2.499				
	S. Regis	2.539			Santa Rosa	2.901
	Fóz do Rio Tigre	2.551				
	Parinary	2.611			Jurimaguas	2.909
	Elvira	2.666				
	S. Pedro	2.681				
	Urarinas	2.696				

PRINCIPAL LEGISLAÇÃO SOBRE A NAVEGAÇÃO A VAPOR NA AMAZONIA

LEGISLAÇÃO GERAL

ACTOS DO GOVERNO	ASSUMPTOS
Lei n. 536 de 6 de setembro de 1850.	Autorisa o governo a estabelecer no Amazonas e aguas do Pará a navegação por vapor.
Decreto n. 1037 de 30 de agosto de 1852.	Concede privilegio exclusivo por 30 annos a Irineo Evangelista de Souza (barão de Mauá) para estabelecer uma companhia de navegação a vapor na Amazonia.
Decreto n. 1055 de 20 de outubro de 1852.	Approva os estatutos da Companhia de Navegação e Commercio do Amazonas organizada por Irineo Evangelista de Souza.
Decreto n. 1445 de 2 de outubro de 1854.	Altera as vantagens da concessão de 30 agosto de 1852, e annulla o privilegio exclusivo, por contracto especial desta data, vigorante desde 1 de janeiro de 1855, elevando a quatro o numero das linhas de navegação inclusive as dos rios Tocantins e Negro e impõe a obrigação de fundar 12 colonias de europeos sob concessão de 140 leguas quadradas de terras nas margens do Amazonas e seus affluentes.
Decreto n. 1998 de 10 de outubro de 1857.	Altera o numero de viagens e eleva a extensão das linhas dispensando a Companhia de Navegação e Commercio do Amazonas o onus da colonisação, mediante a concessão de 92 leguas quadradas de terras em diversas regiões do Amazonas.
Decreto n. 2107 de 20 de fevereiro de 1858.	Eleva a primitiva subvenção e o numero de viagens da 1ª linha de navegação da Companhia do Amazonas.
Decreto n. 2442 de 16 de julho de 1859.	Promulga a nova convenção fluvial entre o Imperio do Brazil e a Republica do Perú.
Decreto n. 2591 de 9 de maio de 1859.	Modifica o contracto de 10 de outubro de 1857 elevando o numero de viagens entre Manãos e Tabatinga.
Decreto n. 2827 de 14 de setembro de 1861.	Approva os novos estatutos da Companhia do Amazonas elevando o seu capital a 2.000:000\$000.
Decreto n. 3614 de 17 de fevereiro de 1866.	Concede á Companhia de Navegação <i>United States and Brazil Mail Steam Ship</i> —, que estabeleceu communicação directa, além de outros, entre os portos de Belem no Pará e os da America do Norte, o privilegio e regalias de que gozam os paquetes de linhas regulares.
Decreto n. 3635 de 21 de abril de 1866.	Modifica o art. 4º dos estatutos da Companhia de Navegação e Commercio do Amazonas com referencia aos livros de sua escripturação no paiz e fóra delle.
Decreto n. 3749 de 7 de dezembro de 1866.	Faculta a livre navegação do rio Amazonas e seus affluentes Tocantins, Tapajós, Madeira Negro e o rio S. Francisco aos navios mercantes de todas as nações do Universo.
Decreto n. 3898 de 22 de junho de 1867.	Approva as clausulas do contracto celebrado com Alexandre Paula de Brito Amorim (incorporador da Companhia Fluvial do Alto Amazonas) para a navegação a vapor dos rios Madeira, Purús e Negro.
Decreto n. 3920 de 31 de julho de 1867.	Manda observar o Regulamento para a navegação do rio Amazonas e seus affluentes e do rio S. Francisco.

ACTOS DO GOVERNO	ASSUMPTO
Decreto n. 4379 de 16 de junho de 1863.	Concede os favores e privilégios de paquete aos vapores da Companhia <i>Booth Line</i> , sucessora da <i>Northern Brazil Mail Steamers</i> , empresa de Alfred Booth & Co, de Liverpool. (Foi a primeira que fez a navegação directa entre a Europa e a America.)
Decreto n. 4379 de 16 de junho de 1863.	Concede nos vapores de Alfredo Booth & Co, empregados na linha de navegação entre Liverpool e o Pará, as vantagens de paquetes.
Decreto n. 4438 de 21 de janeiro de 1870.	Altera a clausula 6ª do contracto celebrado com a Companhia Fluvial do Alto Amazonas permitindo o emprego de vapores de 100 toneladas em lugar dos de 160.
Carta imperial de 10 de agosto de 1870.	Concede aos vapores da <i>Red Cross Line</i> de propriedade de Robert Singlehurst, os favores de paquetes, destinados á navegação entre os portos da Europa e os do Pará e Amazonas.
Decreto n. 4460 de 21 de janeiro de 1870.	Autorisa a Companhia do Amazonas a applicar a parte de seu fundo social disponível em titulos da divida publica, alterando assim o § 9º do art. 19 dos seus estatutos.
Decreto n. 4735 de 17 de junho de 1871.	Autorisa a Companhia de Navegação e Commercio do Amazonas a transferir os direitos e obrigações a uma companhia estrangeira mediante as clausulas do contracto a este decreto annexas.
Decreto n. 5020 de 18 de julho de 1872.	Concede á Companhia <i>The Amazon Steam Navigation Company, limited</i> , autorisação para funcconar no Imperio.
Ordem de 13 de fevereiro de 1874.	Manda observar o decreto n. 5270 de 26 de abril de 1873 referente aos privilegios da empresa <i>Western & Brazilian Telegraph Company, limited</i> .
Decreto n. 5575 de 21 de março de 1874.	Autorisa a Companhia Fluvial do Alto Amazonas, para transferir á <i>Amazon Steam Navigation Company, limited</i> o contracto de 23 de junho da 1867 para a navegação dos rios Madeira, Purús e Negro.
Portaria do Ministerio da Fazenda de 28 de janeiro de 1875.	Concede á Companhia <i>The Liverpool & Amazon Mail Steam ship</i> , organizada em Londres, as facilidades e favores de que gozam os paquetes das linhas regularés (conforme o decreto n. 4255 de 4 de maio de 1872) no serviço entre Manaus e Liverpool e permite receber generos da Amazonia em exportação directa nos portos intermedios de Santarem e Obidos, ficando extensiva esta providencia á todos os vapores de outras companhias estrangeiras que se apresentarem nas mesmas condições e para identico fim.
Ordem de 7 de outubro de 1875.	Concede aos vapores da <i>Western & Brazilian Telegraph Company, limited, Norseman e Hooper</i> , todas as immunições cabiveis aos navios de guerra das nações amigas, afim de desempenharem os serviços necessarios ao funcionamento do cabo submarino, conforme o Decreto n. 5270 de 26 de abril de 1873, que lhes concedeu privilegios especiaes.
Portaria do Ministerio da Fazenda de 2 de setembro de 1875.	Concede a D. Raphael Reys, cidadão colombiano, permissão especial para alimentar commercio e navegação em embarcações brasileiras, entre os portos do Pará e Amazonas e os da Colombia, pelo rio Içá ou Potomayo, durante o prazo de tres annos.

ACTOS DO GOVERNO	ASSUMPTOS
Decreto n. 6826 A de 29 de dezembro de 1877.	Approva as clausulas do novo contracto com a <i>The Amazon Steam Navigation Company, limited</i> , para a navegação entre os portos de escaia da 1ª, 2ª, 3ª, 4ª linhas, nos rios Amazonas, Xingu, Solimões, Tocantins, ilha de Marajó etc., etc., e determina a extensão das linhas em milhas geographicas.
Portaria do Ministerio da Fazenda de 22 de julho de 1878.	Proroga por mais tres annos a concessão de 2 de setembro de 1875, em favor de D. Raphael Reys para manter commercio de navegação entre a Amazonia e a Republica da Colombia.
Decreto legislativo n. 2949 de 21 de junho de 1880.	Approva o contracto celebrado pe'o governo imperial com a <i>Amazon Steam Navigation Company, limited</i> , a que se refere o decreto n. 6826 A de 29 de dezembro de 1877.
Ordem do Thesouro Nacional de 24 de fevereiro de 1883.	Concede permissão a Dimas & Morales para o transporte de mercadorias pelo rio Içá ou Potomayo, entre os portos da Amazonia, nos termos da concessão de 2 de setembro de 1875, feito a D. Raphael Reyes.
Ordem do Thesouro de 4 de março de 1883.	Concede permissão a Dimas & Morales para transferirem a Duram, Cuellar & Cª, ou a outra firma a que elles se associassem, a concessão que lhes foi feita, em acto de 24 de fevereiro ultimo, para o commercio de importação e exportação de mercadorias pelo rio Içó ou Potomayo.
Decreto n. 9540 de 26 de dezembro de 1885.	Innova os contractos approvados pelos decretos ns. 3898 de 22 de junho de 1867 e n. 3949 de 21 de junho de 1880, relativos ás linhas de navegação por vapor nos rios Madeira, Purús e Negro e entre Manáos e Iquitos e Belém Macapá e Bayão.
Lei n. 126 B de 21 de novembro de 1892.	Autorisa o governo a prorogar o contracto com a companhia <i>The Amazon Steam Navigation Company, limited</i> até que se resolva definitivamente o dito contracto por meio de concurrencia publica.
Decreto n. 375 de 5 de maio de 1893.	Concede aos vapores de J. J. Drumuran os favores de paquetes para a navegação entre a Capital Federal e os portos do norte do Brazil.
Decreto n. 862 de 16 de outubro de 1890.	Concede privilegio, garantia e mais favores para o estabelecimento de um systema de viação geral, ligando diversos Estados da União á Capital Federal.
Decreto legislativo n. 99 de 7 de outubro de 1892.	Autorisa o governo a contractar com o cidadão peruano D. Julio Benavides o serviço de navegação e transporte de mercadorias pelos rios Amazonas, Içá e Potomayo nos termos da concessão de 2 de setembro de 1875, feita a D. Raphael Reys de accordo com a informação prestada pelo inspector da alfandega do Pará (o autor deste trabalho.)
Decreto n. 1169 de 17 de dezembro de 1892.	Proroga o contracto a que se refere o decreto n. 9540 de 26 de dezembro de 1885, celebrado com a <i>The Amazon Steam Navigation Company, limited</i> , para a navegação por vapor nos termos da lei n. 126 B.

TRATADOS E CONVENÇÕES COM AS NAÇÕES LIMITOPHES

SOBRE A NAVEGAÇÃO E COMMERCIO DA AMAZONIA

ACTOS DO GOVERNO	ASSUMPTO
Tratado de 23 de outubro de 1851.	Celebrado com a Republica do Perú para a navegação e commercio pelo rio Amazonas, por vias fluviaes e terrestres e em suas fronteiras.
Contracto de 4 de novembro de 1852.	Celebrado no Rio de Janeiro, pela Companhia de Navegação e Commercio do Amazonas com o ministro peruano, Dr. Evaristo Gomes Sanches, para estender o serviço de navegação a vapor até Nanta, na Republica do Perú, mediante a subvenção ajustada, até o anno de 1858.
Decreto de 15 de maio de 1857.	O governo peruano desiste de prorogar o contracto de 4 de novembro de 1852.
Contracto de 9 de julho de 1859.	Innova o contracto de 1852 e estende a navegação á fóz do Huallaga por mais dous annos.
Decreto de 27 de julho de 1859.	Approva o contracto de 9 de julho deste anno.
Decreto de 2 de dezembro de 1861	Declara que a terminação do contracto de 9 de julho tivera lugar em dezembro de 1860, e isenta o governo peruano do pagamento da subvenção.
Accordo de 23 de junho de 1862.	Regula entre o Brazil e a França os meios de determinar a jurisdicção sobre os crimes commettidos no Amapá.
Decreto de 7 de agosto de 1865.	Declara nullo e sem effeito o decreto de 2 de dezembro de 1861, relativo á subvenção contestada.
Tratado de navegação fluvial de 25 de janeiro de 1853.	Celebrado com a Republica de Venezuela — <i>Não chegou a ser ratificado.</i>
Decreto n. 2.726 de 1 de janeiro de 1861.	Promulga o tratado de limites e navegação celebrado com a Republica de Venezuela, assignado em a cidade de Caracas a 5 de maio de 1859 e ratificado pelo governo do Brazil em 6 de setembro desse anno, e pelo da Venezuela de 31 de julho de 1860.
Convenção fluvial de 22 de outubro de 1858 e decreto n. 2.442 de 16 de julho de 1859.	Celebrada com o governo da Republica do Perú, em a cidade de Lima e ratificada por parte do Brazil em 5 de abril de 1859 para livre communicação por via fluvial e terrestre no Amazonas e suas fronteiras.
Accordo de 23 de outubro de 1863.	Celebrado com o governo da Republica do Perú, estabelece certos principios sobre a navegação dos dous paizes pelo Amazonas e resolve o conflicto <i>Morona Pastaza.</i>
Decreto n. 3.580 de 3 de janeiro de 1866.	Dispensa o registro de embarcações peruanas na Mesa de Rendas de Manaus e franquea o porto de <i>Tonantes</i> aos navios peruanos arribados.
Decreto n. 3.216 de 31 de dezembro de 1863.	Modifica o estipulado no art. 5º da Convenção fluvial de 1858, com referencia á policia fiscal sobre as embarcações peruanas que navegam o Amazonas.
Reversaes de 26 de maio de 1859.	Resolve o modo de modificar as concessões especiaes ajustadas entre o Brazil e a Republica do Perú.

ACTOS DO GOVERNO	ASSUMPTOS
Decreto n. 4280 de 28 de novembro de 1868.	Approva o Tratado de amizade, limites, navegação, commercio celebrado com o governo da Republica da Bolivia, assignado na cidade de La-Paz de Aya Cuchó, aos 27 de março de 1867 e ratificado pelo Brazil, em 16 de junho desse anno e pelo governo da Bolivia, em 17 de setembro de 1868.
Aviso de 10 de novembro de 1885 do ministerio de estrangeiros ao presidente do Amazonas.	Declara denunciado o Tratado de commercio e navegação celebrado com o governo da Republica do Perú, de 23 de outubro de 1851 e Convenção fluvial de 22 de outubro de 1858.
Tratado de 10 de outubro de 1891.	Celebrado entre o governo do Brazil e o do Perú, referente ao commercio e navegação fluvial em as regiões limitrophes, inclusive as do Javary e seus afluentes, conforme fora proposto pelo autor deste trabalho na obra intitulada <i>Commercio e Navegação da Amazonia e Paizes Limitrophes</i> . Pende de approvação do Senado o projecto já estatuido pelo Congresso, sob n. 131 de 8 de agosto de 1892.

LEGISLAÇÃO PROVINCIAL

ACTOS DO GOVERNO	ASSUMP'TOS
Resolução tomada em conselho pelo presidente do Grão Pará de 14 de julho de 1826.	Não permite que o vapor <i>Amazonas</i> , da empresa <i>The New York Society</i> , procedente da America do Norte, entre nos rios interiores da Amazonia e da Colombia para empregar-se nos serviços de cabotagem e de exportação directa.
Lei de 8 de maio de 1838.	Autorisa o presidente da provincia a applicar parte dos redditos do thesouro em titulos da empresa de barcos a vapor que for organizada para navegar os rios interiores do Pará, até a somma de vinte contos de réis.
Lei de 12 de maio de 1838.	Concede privilegio por 20 annos em favor da empresa que explorar o serviço da navegação por embarcações a vapor nos rios e bahias interiores da Amazonia já navegaveis, e por 30 annos em as demais regiões.
Lei de 8 de outubro de 1839.	Revoga a lei de 12 de maio de 1838 e autorisa o presidente a contractar o serviço de duas embarcações a vapor para o transporte de gado da ilha de Marajó, bem como o de productos industriaes e ainda o de passageiros, mediante privilegio exclusivo por 10 annos.
Lei de 28 de setembro de 1840.	Concede privilegio exclusivo por 10 annos á empresa que instituir o serviço de navegação a vapor especialmente de reboques nos rios, bahias e aguas interiores da Amazonia e autorisa o thesouro a applicar até a somma de trinta contos de réis em titulos da respectiva empresa.
Lei de 21 de outubro de 1840.	Autorisa o presidente da provincia a realisar, no regimen financeiro desta lei, a compra de titulos a que se refere a lei de 28 de setembro deste anno.
Lei de 19 de outubro de 1852.	Manda subscrever por conta do Thesouro Provincial 50 acções da Companhia de Navegação e Commercio do Amazonas.
Lei de 30 de dezembro de 1853.	Resolve mandar vender as acções subscriptas pelo Thesouro Provincial nos termos da lei da 19 de outubro de 1852.
Lei n. 351 de 12 de dezembro de 1859.	Subvenciona a navegação a vapor entre a capital, Vigia, Cintra e Bragança.
Leis n. 359 da 6 de outubro de 1860, n. 382 de 5 de outubro de 1861, n. 382 de 12 de abril de 1862, n. 438 de 31 de dezembro de 1863, n. 505 de 29 de novembro de 1866, n. 523 de 23 de setembro de 1867.	Autorisa a contractar com a Companhia de Navegação e Commercio do Amazonas o serviço da navegação a vapor entre a capital e os seguintes portos: Soure, Arary, Muaná, Chaves, Macapá, Abaeté, Currealinho, Arary, Itaóan, S. Domingos, Monte Alegre, Santarém e Obidos.
Lei n. 488 de 3 de outubro de 1864.	Approva o contracto de 19 de janeiro deste anno celebrado com a Companhia do Amazonas, referente aos terrenos entre o novo e o velho caes da Sacramento, no litoral da capital, cedidos para officinas, diques e outros misteres da dita companhia.
Lei n. 499 de 17 de novembro de 1866.	Autorisa a navegação a vapor entre a capital e Cairary, Acará e Tupinambá (contracto com a Companhia Fluvial Paraense de 11 de fevereiro de 1867.)
Lei n. 503 de 23 de novembro de 1866.	Subvenciona o serviço de navegação a vapor entre Belém, capital do Pará, e os portos do Maranhão e Ceará, com escalas por Vizeu e Cintra.

ACTOS DO GOVERNO	ASSUMPTOS
Lei n. 505 de 29 de novembro de 1866.	Autorisa o contracto de navegação a vapor entre a capital e Monte Alegre.
Lei n. 519 de 23 de setembro de 1867.	Approva o contracto celebrado com a Companhia do Amazonas para a navegação entre a capital e a cidade de Obidos (7ª linha provincial).
Lei n. 523 de 30 de setembro de 1867.	Autorisa o contracto de navegação a vapor entre a capital e Ceiras, Curralinho, Muaná, Breves, Melgaço, Portel, Anajás, Mazagão e Macapá.
Lei n. 613 de 21 de outubro de 1869.	Autorisa o serviço de navegação a vapor entre a capital do Pará e Obidos, com escala por Breves, Gurupá, Porto de Móz, Prainha, Monte Alegre e Santarém. Entre Santarém e os portos de Faro e a ultima povoação do rio Tapajóz.
Idem art.34.	Approva o contracto celebrado com o Dr. J. V. Couto de Magalhães para a navegação dos rios Tocantins e Araguaia e Iguarapémery e Baião (no rio Tocantins).
Lei n. 645 de 21 de outubro de 1870.	Subvenciona o serviço de transporte de gado em pé entre a capital e a ilha de Marajó.
Lei n. 667 de 21 de outubro de 1870, n. 913 de 14 de junho de 1878 e n. 1021 de 3 de abril de 1880.	Subvenciona o serviço de navegação a vapor entre a capital e Vizeu, tocando em outros portos da Costa Oceânica.
Lei n. 678 de 29 de setembro de 1871.	Entre a villa de Itaituba e a provincia de Matto Grosso, pelo rio Tapajoz (?)..
Lei n. 684 de 10 de outubro de 1871 e n. 1031 de 3 de maio de 1880.	Entre a capital e o rio Xingú e seus affluentes.
Lei n. 825 de 25 de abril de 1874.	Prohibe a prorogação dos contractos de navegação a vapor sem prévia autorização da Assembléa Provincial.
Lei n. 913 de 14 de junho de 1878.	Autorisa o contracto de navegação a vapor entre a capital e os portos de Cintra, Soure e S. Miguel do Guamá.
Lei n. 926 de 5 de julho de 1879 e n. 1019 de 30 de abril e 1031 de 8 de maio de 1880.	Autorisa o contracto de navegação a vapor entre a capital e a povoação do Pinheiro.
Lei n. 1031 de 8 de maio de 1880.	Subvenciona o serviço de navegação a vapor entre a capital e portos da Europa, fazendo escala por Cayena.
Idem.	Autorisa o governo a subvencionar a navegação do rio Acaará, de que é empresario Martinho Izidoro Pereira Guimarães.

PRODUÇÃO

A Amazonia, até o anno de 1852, em que sua enorme região fora dividida em duas provincias—Pará e Amazonas, tendo esta ultima por sua capital a cidade da Barra do rio Negro, denominada mais tarde de Manáos, só muito tempo depois começou a trazer discriminada a sua produção, e hoje mesmo é quasi impossivel termol-a tão perfeita como exige a sciencia estatistica, attentas as condições topographicas nas raias limitrophes, e as circumstancias da navegação e aos interesses privados de taes zonas nos rios, paranás e lagos interiores.

Manáos é actualmente uma das praças de mais prospero commercio do paiz, conforme os algarismos mais de espaço demonstrarão.

Sem navegação internacional ou directa até o anno de 1867, é bem de ver que a praça de Belém, a primitiva e principal capital da Amazonia, constituiria, por longo tempo, como ainda hoje constitue, o emporio de seu commercio, onde apura-se, em transacções mercantis de toda a ordem, o valor de sua produção.

Dahi, pois, a razão por que eu trarei englobada a produção de toda a região amazonica, a das duas provincias, em não pequeno estadio.

A no va divisão politico-administrativa não importava, certamente a liquidação completa das relações commerciaes, mantidas por alguns seculos, de modo a realisar-se, em um momento dado, 1852, o de sua emancipação politica, ou antes conscripcional a perfeita discriminação dos elementos de sua riqueza publica, interessantes de sua vida auto-

noma, maxime quando continuavam mais estreitadas as relações commerciaes, que a navegação a vapor, cuja é sede Belém, estabelecera por essa occasião.

Ainda hoje, 1893, a praça de Belém concentra o maior valor commercial da Amazonia e é, por assim dizer, o factor de sua vida economica, pelos multiplos recursos que falcita á provincia vizinha, como a todos os nucleos de população e industria das republicas limitrophes, que demoram á base dos Andes, ou nos páramos dos affluentes do Amazonas.

Desde o frete dos vapores, que destinam-se ás mais remotas regiões, ás vertentes dos rios *Juruá*, *Purús*, *Madeira*, *Solimões*, *Maranon*, e *Rio Negro*, ou ainda as republicas do Perú, Bolivia, Venezuela e Columbia, para os carregamentos completos de aviamentos geraes ou especiaes aos aviados ou freguezes da praça de Belém, ou aos da praça mesmo de Manãos, a fretes do valor de 20, 40 ou 60:000\$, como frequentes vezes verifiquei, por dever de meu cargo; como tambem para o transporte particular das mercadorias navegadas em transitio ou reexportação, que passam pelo entreposto publico aduaneiro do Pará; desde a liquidação das consignações commerciaes internas ou externas que se ultimam no Pará, até o supprimento de capitaes precisos ás operações mercantis, e mesmo de explorações industriaes, seja nos estabelecimentos bancarios, nas companhias de seguros, nas casas matrizes, por cheques, cartas de ordens, ou, finalmente, por telegrammas; é, em summa, na praça de Belém onde se resolvem todos os negocios de maior monta da Amazonia, inclusive as deliberações ou planos politicos, que os factos dos ultimos tempos me habilitam a assim dizer...

Nem ha que estranhar, quando sabemos qual o valor dos recursos de que dispõe uma das principaes praças do Brazil, tal qual é Belém, a séde das companhias de maior vulto, nacionaes e estrangeiras, em o norte do paiz.

Sobretudo, a sua situação geographica dá-lhe especial merecimento, porquanto é ahi exactamente onde tocam, por escala obrigada, por necessidades da navegação entre os dous continentes, ou, por especulação commercial, innumeras embarcações de alto bordo, muitas

das quaes fazem inteira carga no porto de Belém, e outras são insufficientes para receber o *stock* accumulado em diversas épocas do anno nesse porto e dos productos da safra.

Ao que me parece, vem dahi a divergencia, que observo nas estatisticas da Amazonia, já alludida, quando confronto os mappas parciaes das duas zonas, ou mesmo das estações fiscaes com os das praças ou associações commerciaes.

Emquanto a Recebedoria do Pará consigna, como a Alfandega o fazia, as quantidades e valores dos productos do Estado, a Praça do Comercio os reúne, consoante o resultado das operações mercantis ahi realisadas; quando, entretanto, similares é sabido inteiramente, os productos da Amazonia entre os dous Estados, como os das republicas, são varios os modos por que entram no mercado de Belém; taes como, por cabotagem privada, os do Pará; por cabotagem inter-estadoal os do Amazonas; por exportação directa os da praça de Manáos; ou, ainda por obrigação ou conveniencia commercial, a que são obrigados os conhecimentos ou despachos de embarque alli; ou, finalmente, e, nas mesmas condições, os productos de transito procedentes das republicas, mas, negociados clandestinamente na praça de Belém, como se evidencia da ordem do Thesouro Nacional n. 1 de 4 de janeiro de 1889.

O simples confronto das estatisticas dessas procedencias, com as particulares de Rud-Zietz, de Pussinelle, Prusse & C^{ia}, de La Roque, de L. Gillet, confirmam o asserto.

O total é quasi o mesmo; mas as parciaes, que interessam a procedencia ou origem dos productos, e em assumpto desta natureza é de grande valor, são varias.

Do mesmo modo, eu observo que, ao passo que a Praça do Comercio define por paizes o destino dos productos exportados, a Recebedoria os resume num só titulo — Exportação.

Artigos ha, como a castanha, que, ora n'um, ora n'outro mappa, figura por kilos ou hectolitros. As madeiras, por igual, quando indicam o valor official não accusam a medição, e o fumo tambem, sujeito a especial apreço talvez, e assim, umas certas lacunas, que muito conviria corrigir, entre as praças de Belém e Manáos e suas repartições fiscaes, de modo a adoptar-se um systema uniforme obediente dos preceitos da

sciencia estatistica, mas de grande proveito ao apreço das altas questões que interessam á riqueza publica da Amazonia, sem offensa das praxes que o escambo tem introduzido no mercado, e que occasionam essas divergencias e eu reconheço.

A propria condição em que se acha a Alfandega de Manáos, com referencia á jurisdicção das mesas de rendas alfandegadas, habilitadas a despachos directos, não é menor difficuldade á organização de uma estatistica perfeita.

E, pois, eu careci de compulsar os manifestos da cabotagem para conhecer a procedencia dos artigos similares.

E' notavel o descenso dos algarismos que representam a producção agricola da Amazonia em o longo periodo de que me occupo, de mais de meio seculo (1838-1892), em o qual observa-se, a cada passo, o aniquillamento da agricultura pela acção das industrias extractivas ou naturaes, cujos productos alcançam exagerado valor nos mercados do exterior.

Dentre estes, e alguns preciosos, desaparecem não poucos, para dar saliente logar á borracha ou gomma elastica, cuja producção ascende na razão directa do seu valor mercantil, que as pautas alli registram de harmonia com as variadas applicações que o engenho humano vai dando a tão precioso producto.

Nenhuma censura, por isso mesmo, eu reputo cabida aos exploradores da grande industria amazonica, como aos dos das demais facil colheita, taes como: cacáo, castanha, salsa, cumarú, oleos, etc., etc., que os preferem aos rudes trabalhos da agricultura, sem embargo mesmo das especiaes vantagens, que toda aquella região offerece ao cultivo do café, canna de assucar, algodão, urucú, mandioca, em safras bem reproductivas de curto periodo, como não succede no sul do paiz.

Accresce que, mais remuneradoras aquellas industrias, a sua faina é inteiramente suave, mais adaptada á indole da gentildade amazonica, e aos habitos de todos aquelles que alli se estabelecem, não importa saber a raça, sem duvida pelo influxo do meio, a que as privilegiadas condições da região uberrima e excepcionalmente feliz do paiz, offerecem e constituem uma segunda natureza.

A' época a que se prende o inicio desta estatistica mui reduzida era, em todo Brazil, a producção agricola ; pois circumscrevia-se a seis principaes artigos, a saber :

Café, algodão, assucar, couros, fumos e por ultimo a borracha ou gomma elastica (?).

Em o anno de 1839, nas quantidades seguintes :

	Kilos	Valor official
Café.	82.975.532	20.176:400\$000
Algodão	10.253.414	3.984:400\$000
Assucar	81.396.908	10.887:400\$000
Couros.	8.856.468	2.817:700\$000
Fumo (ou tabaco)	4.347.755	657:600\$000
Borracha (gomma elastica)	417.667	257:500\$000

Uma vez apreciadas as condições dos principaes artigos de producção do paiz, vejamos a estatistica da Amazonia, no que entende com a generalidade dos seus productos agricolas e extractivos, que eu extrahi, ou antes apurei, em paciente confronto, dos escriptorios das companhias de navegação a vapor de sua importantissima cabotagem, dos da Praça do Commercio, assegurando, em todo caso, a média mais exacta de cada periodo indicado, em confronto com os algarismos das alfandegas da Amazonia, que estiveram sob minha jurisdicção em o ultimo decennio.

Repito, este quadro representa a producção da Amazonia, apurada na praça de Belém, conforme as transacções mercantis e natureza das conveniencias, por isso que, em algarismos especiaes, daremos os de cada zona ou conscripção, mais adiante, consoante á sua geographia.

Estatística da produção dos principais artigos da

ANNOS	ALGODÃO		ARROZ		ASSUCAR	
	Kilos	Valor official	Kilos	Valor official	Kilos	Valor official
1848 . . .	63.000	12:758\$370	1.325.250	188:080\$700	231.975	28:400\$000
1853 . . .	59.200	18:980\$000	1.633.500	118:800\$000	133.600	20:100\$000
1858 . . .	31.840	13:800\$000	807.300	90:620\$000	180.000	24:447\$000
1863 . . .	73.350	80:100\$000	1.021.480	62:900\$000	421.800	53:100\$000
1867 . . .	88.200	90:300\$000	988.800	58:300\$000	165.800	25:800\$000
1872 . . .	60.300	59:200\$000	1.100.280	63:100\$000	320.330	51:600\$800
1879 . . .	49.420	31:800\$000	887.580	51:040\$800	380.410	59:300\$900
1884 . . .	12.700	11:300\$000	932.300	60:100\$000	415.700	65:230\$000
1888 . . .	5.233	6:540\$000	575.535	38:270\$000	426.400	68:120\$300
1888 . . .	6.400	8:320\$600	620.019	41:420\$500	236.300	35:880\$000
1890 . . .	4.640	6:597\$300	673.800	49:987\$380	220.100	41:240\$000
1891 . . .	3.100	4:680\$000	340.970	29:780\$580	457.290	88:380\$800
1892 . . .	400	120\$000	293.811	25:360\$000	441.750	80:930\$000

ANNOS	COUROS		CUMARÚ		GRUDE DE PEIXES	
	Kilos	Valor official	Kilos	Valor official	Kilos	Valor official
1848 . . .	305.420	332:130\$000	280	109\$300	8.700	18:600\$900
1853 . . .	327.560	932:450\$000	11.830	11:037\$880	21.675	21:200\$000
1858 . . .	430.023	302:120\$000	40.100	7:600\$000	18.400	21:246\$000
1863 . . .	560.210	308:120:200	42.200	8:900\$300	21.300	38:800\$000
1867 . . .	830.350	396:500\$000	48.600	12:410\$080	25.590	55:047\$800
1872 . . .	980.350	330:520\$000	48.400	10:300\$600	32.111	60:380\$600
1879 . . .	1.420.180	402:100\$000	41.300	9:867\$530	39.380	63:810\$870
1881 . . .	1.595.584	663:077\$258	40.903	12:133\$300	47.088	82:640\$779
1883 . . .	940.608	377:239\$120	48.073	17:330\$400	51.570	125:047\$900
1888 . . .	1.422.035	238:114\$310	6.662	3:531\$400	48.790	66:275\$050
1890 . . .	1.075.360	234:933\$876	28.823	52:708\$622	53.833	72:079\$282
1891 . . .	701.920	224:160\$380	51.730	95:769\$000	78.420	165:310\$890
1892 . . .	812.573	254:797\$291	9.282	17:953\$190	56.040	159:326\$937

PRODUÇÃO



« Amazonia », em diversas épocas do presente século

BORRACHA (GOMMA ELASTICA)		CACAO		CASTANHA	
Kilos	Valor oficial	Kilos	Valor oficial	Litros	Valor oficial
755.503	232:500\$000	2.145.510	417:270\$000	616.506	33:239\$700
1.707.030	1.440:300\$000	3.144.800	480:000\$000	1.751.816	110:400\$000
1.596.000	3.446:030\$000	3.009.750	1.320:900\$000	1.954.520	220:800\$000
3.060.645	3.280:160\$000	3.954.000	1.420:280\$000	1.536.340	207:640\$000
6.308.800	5.930:303\$000	2.923.800	1.260:300\$000	1.906.670	394:596\$600
7.590.300	8.987:420\$000	3.250.400	1.720:480\$000	hecto. 1.360	335:416\$300
7.318.515	14.520:380\$000	4.835.823	2.200:838\$000	1.588	271:360\$000
10.793.603	21.890:600\$000	5.162.836	2.800:000\$000	6.935	831:590\$000
12.993.911	33.430:874\$307	1.891.680	1.363:333\$985	1.890	369:500\$000
14.648.577	23.204:620\$298	7.209.460	3.103:790\$000	6.290	841:400\$000
15.773.930	37.435:718\$945	2.835.000	1.285:300\$000	23.443	251:784\$000
15.723.578	50.635:815\$333	5.951.274	3.290:780\$500	154.228	1.168:104\$160
14.469.907	54.223:811\$859	4.039.406	3.963:004\$329	60.841	937:821\$929

GUARANA		MADBIRAS		OLEOS VEGETAES	
Kilos	Valor oficial	Em peças de diferentes dimensões	Valor oficial	Kilos	Valor oficial
165	223\$000	. . . . .	1:641\$500	43.100	10:800\$000
450	570\$000	. . . . .	1:571\$320	350.000	54:100\$000
108	220\$000	. . . . .	15:846\$000	57.200	46:800\$009
980	1:210\$000	. . . . .	10:399\$023	80.100	67:200\$000
1.380	4:800\$000	. . . . .	10:780\$000	82.300	76:100\$000
3.400	12:600\$000	. . . . .	9:200\$000	52.400	40:200\$000
5.600	14:870\$000	. . . . .	11:320\$000	23.400	38:590\$000
17.372	44:678\$750	. . . . .	8:300\$000	19.064	25:370\$477
18.447	45:270\$000	. . . . .	5:020\$800	25.800	25:100\$000
16.280	38:500\$000	. . . . .	4:680\$000	18.400	17:900\$000
10.984	23:936\$000	. . . . .	12:339\$300	21.600	32:600\$000
12.110	33:489\$300	. . . . .	16:940\$080	20.110	29:640\$890
16.555	39:980\$500	. . . . .	18:636\$080	28.840	44:301\$555

ANNOS	PIASSAVA	
	Kilos	Valor official
1843	21.690	1:250\$000
1853	96.300	6:100\$000
1858	36.180	3:400\$000
1863	77.300	29:100\$000
1867	66.252	27:800\$000
1872	97.420	23:365\$180
1879	88.580	28:650\$300
1884	193.630	52:886\$700
1886	260.210	110:360\$000
1888	180.300	38:400\$000
1890	333.024	113:060\$000
1891	190.010	98:340\$000
1892	1.600	1:900\$000

SALSA		URUCU'		FUMO OU TABACO	
Kilos	Valor oficial	Kilos	Valor oficial	Kilos	Valor oficial
39.600	32:600\$100	70.200	28:140\$000	327.430	596:110\$920
79.800	81:100\$000	285.000	127:300\$000	640.290	725:140\$340
15.600	31:200\$000	116.900	38:900\$000	580.110	816:310\$140
39.700	46:100\$000	75.600	28:100\$000	540.910	830:140\$680
33.200	55:920\$000	191.200	112:000\$000	485.540	720:280\$000
27.400	45:600\$500	163.400	83:290\$000	390.210	630:190\$660
19.870	37:306\$890	93.280	43:587\$300	520.130	993:120\$280
21.335	83:439\$400	15.207	3:878\$848	468.682	1.973:160\$030
10.080	38:690\$000	10.388	2:966\$600	480.744	1.460:330\$080
6.250	25:360\$000	8.519	2:726\$080	573.025	1.720:640\$180
4.794	23:070\$000	5.472	1:751\$040	391.004	1.208:640\$120
3.480	16:360\$000	6.190	1:932\$080	404.687	1.560:310\$100
3.110	10:910\$000	1.012	670\$692	693.590	1.531:295\$840

Registrada, como ficou, a prova do asserto declinado, sobre o definhamento da agricultura, e mesmo de alguns preciosos productos da industria extractiva na Amazonia, apreciemos o valor do facto na expressão que os algarismos representam.

Como vimos, o assucar, o algodão, o arroz, o urucú, artigos de maior valia e consumo na Amazonia, de facil e vantajosa exploração, attentas as especiaes condições de seu sólo feracissimo, quasi annullaram-se!

O cacáo, que se pôde considerar silvestre, e cuja exploração é de inestimavel valor pelas duplas safras annuaes e quasi constantes, independentes de especial amanho de terrenos, e que perdura indefinidamente, sem maior esforço, não apresenta, entretanto, o desenvolvimento que era para desejar.

Dahi, talvez, o pouco resultado do principal estabelecimento que eu conheço no paiz, e que explora o precioso producto, na mais aperfeiçoada industria, em todos os seus ramos, a «Chocolateria Paraense», do Dr. Felipe Lima, em Belém.

Ao que parece, a exploração da borracha annulla todos os outros elementos da riqueza publica da oberosa região, desafiando a gana dos que, em o mais curto prazo e com somenos esforços, maior e mais prompto resultado podem tirar em a mais commoda occupação.

São eloquentissimos os algarismos, e o devido aprego a cada um delles é bastante, acho eu, para seguro julgamento, tal como exige o valor do assumpto.

O algodão produzido no anno de 1848 na quantidade de 63.000 kilogrammos desceu em 1891 a 3.100 kilogrammos apenas, e em 1892 a 66 kilogrammos!

O arroz, que chegara a attingir naquelle anno a 1.925.250 kilogrammos baixou até 340.970 kilogrammos em 1891 e ainda a 298.811 kilogrammos em 1892.

O assucar, o mais precioso artigo de consumo na Amazonia, no fim desse periodo attingira a 457.290 kilogrammos, a decima parte, talvez, da importação que hoje realisamos de Pernambuco e de outros Estados, e em 1892 se reduzira a producção regional a 441.750 kilogrammos.

O cacáo soffrera intermittencias tão profundas, que ao cabo de tão longo estadio voltara ás condições primitivas, porquanto o excesso observado em as épocas interpoladas de 1879 - 1884 - 1888 nada influe em as condições de uma regular exploração agricola, uma vez attendida a sua natureza e as especiaes vantagens que a região amazonica tão fidalgamente offerece, pois em 1892 fôra apenas de 3.862.011 kilogrammos.

O urucú e a salsa chegaram quasi a extinguir-se, tal o valor dos algarismos que representam semelhantes productos, pois em 1892 fora aquelle de 300 kilos sómente e este de 8.878 kilos.

O cumarú e o guaraná, embora inteiramente vária a sua exploração, foram os productos que maior desenvolvimento tiveram.

Se descermos á apreciação das pautas commerciaes, das condições climatologicas da região em épocas diversas, encontraremos a explicação do caso, na coincidência do retrahimento da exploração da borracha ou na depreciação de seu valor mercantil.

A piassava foi o producto que manteve regular augmento e eu o explico sómente pela razão de ser industria privilegiada de umas certas zonas da Amazonia e explorada por tribus selvagens, que ahi permanecem de longa data.

O anil, cujo cultivo na Amazonia mereceu o mais apurado cuidado do governo da metropole desde o seguinte seculo ao da descoberta do Brazil e dera esplendido resultado, avolumando a sua exportação, annullou-se de vez alli, de modo a não encontrar-se a mais insignificante cultura, acontecendo, todavia, que, em varias zonas da Amazonia, ainda hoje se o encontra como silvestre fôra.

O fumo ou tabaco, um producto de subido valor, pelas propriedades que adquire nas terras amazonicas, e chegara a adquirir notavel fama, tem sido tão reduzido o seu cultivo, que a importação do de outros Estados já se faz regularmente no mercado.

Tratando-se de productos de especial apreço e de facil e vantajosa exploração na Amazonia, nada explica as vicissitudes que as estatisticas registram, a não ser pelo abandono em que teem cahido semelhantes industrias, determinado pura e simplesmente pelos grandes resultados que a exploração da borracha offerece a uma população muitissimo escassa, si attendermos á vastidão da mais prodigiosa região do paiz.

Ahi ficam os algarismos, com maximo escrupulo e paciente investigação adquiridos em fontes dignas de inteira fé, tal o valor dos registros officiaes.

Convém attender-se a que a quantidade dos productos e o seu valor official são regulados pelo computo das transacções realizadas na praça de Belém, no Pará, para onde convergem, como já disse, conforme as conveniencias dos centros productores, por diferentes operações mercantis e meios de navegação directa, de transito ou de cabotagem, os alludidos generos.

As estatisticas parciaes do Pará dão, no emtanto, á borracha ou gomma elastica, de seu territorio, estes algarismos, durante o septennio :

Annos	Kilos	Valor official
1887.	6.966.774	15.702:591\$400
1888.	7.447.016	13.771:374\$740
1889.	8.119.784	13.083:112\$650
1890.	7.555.831	17.905:072\$993
1891.	7.639.751	23.473:579\$272
1892.	8.061.873	28.604:290\$419
1893.	8.392.246	33.986:175\$772

As do Amazonas consignam a producção, navegada em longo curso e por intermedio da Praça do Pará, conforme os respectivos conhecimentos e as suas relações commerciaes com esse grande centro, nestes algarismos :

Annos	Kilos	Valor official
1887.	2.811.146	14.886:584\$829
1888.	2.759.966	13.594:177\$088
1889.	3.940.882	14.655:252\$476
1890.	3.124.331	16.891:602\$966
1891.	3.118.513	16.027.181\$111
1892.	5.030.110	23.916.140\$000

Os demais artigos obedecem á proporção que este assignala, na razão de 50 para o Pará, 40 para o Amazonas e 10 para as republicas limitrophes, como adiante verificaremos.

COMMERCIO INTERNO E EXTERNO E O CONVENIO AMERICANO

E' escusado repetir as razões por que a Praça do Pará concentra a estatística do commercio do Amazonas, desde remotas épocas, em que o Estado do Gram-Pará constituiu vida autonoma desligando-se do do Maranhão, na infancia de nossa emancipação politica.

No apreço do assumpto, que encima estas linhas, tomarei por ponto de partida o exercicio financeiro de 1837-38, em seguida á cabanagem, que trouxe perturbada, por longo tempo, a vida economico-financeira da Amazonia.

E' um decennio anterior ao periodo de sua producção agricola e manufactureira, de que venho de occupar-me, embora a largos traços, aproveitando apenas os elementos que eu encontro, tão exparsos, em as mais afastadas regiões do paiz, e, a meu ver, servem de justificativa á imperfeição deste trabalho.

A navegação, o factor essencial do commercio, em todos os tempos, em todas as secções do globo, no oriente ou no occidente, neste ou naquelle continente, fazia-se na Amazonia, em tão longinquas épocas, por barcos á vela, em as mais irregulares viagens que se póde imaginar, consoante á acção dos elementos e dos mesquinhos interesses dessa praça commercial attinente aos do interior, denominado — Sertão, cujas raias demoravam, a esse tempo, no rio Tocantins até Patos, no rio Tapajós até Itaituba ou Pixuna, no rio Negro até á Villa da Barra, no rio Solimões até Tabatinga, no rio Madeira até Manicoré.

Além destes pontos se consideravam regiões selvagens, que só os ousados regatões transpunham, com grande risco, aliás, e insano labor.

Mui reduzido era o valor da importação, harmonica com o consumo de uma população insignificante, se póde dizer e cujos interesses não davam para alimentar regular navegação transatlantica no porto de Belém, composta, na maioria, de embarcações portuguezas, pois as de outras nações raramente alli iam, como ver-se-ha dos algarismos interessantes do assumpto.

Importação directa ou de longo curso

A importação dos artefactos, que a industria manufactureira do exterior nos consignava, circumscrevia-se, em 1837, a reduzido numero de classes da tarifa brazileira.

Os tecidos de algodão occupavam saliente logar, bem como os de linho; e depois os de seda, denominados da India; as obras da ourivesaria do Porto, muito estimadas na Amazonia ainda hoje; as ferragens e obras de cobre, entre as quaes, em grande cópia, os alambiques, as taxas e fornos e as ferramentas grossas da agricultura.

Na classe das estivas, salientava-se o toucinho do Reino, as carnes fumadas, os queijos e fructas passadas, as manteigas e os oleos e azeites, os vinhos e vinagres, as cebolas, alhos e congeneres.

A classe dos legumes, só em sementes entravam no mercado, ao tempo a que se prende o inicio desta estatistica, devido, sem duvida, ao longo tempo das viagens de embarcações á véla.

Apreciemos os valores deste commercio de importação directa, ou de longo curso na Amazonia, em o longo periodo de 1837-1892, por biennios e triennios, e, annualmente, depois. Eil-os:

Annos	Valor official
1837—38.	709:006\$000
1840—41.	1.637:727\$000
1843—44.	1.818:325\$000
1846—77.	1.808:125\$000
1849—50.	1.553:742\$000

Annos	Valor official
1851—52.	2.299:636\$000
1854—55.	4.298:960\$000
1857—58.	3.688:600\$000
1859—60.	4.709:895\$000
1863—64.	5.244:232\$000
1866—67.	5.396:706\$000
1869—70.	7.194:400\$000
1871—72.	8.531:000\$000
1874—75.	6.044:200\$000
1877—79.	8.360:400\$000
1880—81.	9.320:560\$000
1884—85.	11.560:000\$000
1889	13.350:000\$000
1890	13.974:244\$000
1891	16.814:523\$000
1892	20.390:480\$000

Para melhor apreço deste importante assumpto, com referencia ao commercio de longo curso, na região amazonica, desçamos aos dados, que interessam, particularmente, á provincia, hoje Estado do Amazonas e que salientam o desenvolvimento desse ramo da riqueza publica na prodigiosa região extrema do paiz, que constitue, de presente, uma das suas mais futuras conscripções.

Parece, á primeira vista, relativamente pequeno o seu commercio internacional; mas, attendidas as circumstancias expostas, de suas relações e interesses com a Praça de Belém, se reconhecerá que o de cabotagem accentua um progresso extraordinario, digno de nota, como eu não conheço em outra qualquer circumscripção do Brazil.

Até o anno de 1889, aquella provincia não entretinha, como eu já disse, commercio directo algum; e, nada mais natural, desde que, só por decreto n. 3749 de 7 de dezembro de 1866, fôra franqueado o rio-mar e os seus principaes affluentes á navegação estrangeira.

Em taes condições, o seu commercio internacional directo, de transito, de reexportação, ou, ainda, de baldeação, destinado áquella conscripção, ou mesmo ás republicas cisandinas, estava sujeito á

navegação de cabotagem fluvial, a maior, aliás, que existe na America do Sul, ao dizer de Alfredo Marc. A partir daquelle anno, pois, em que entrou a primeira pacotilha de importação directa na Alfandega de Manaus, é este o valor do commercio de longo curso dessa provincia ou Estado.

(ESTADO DO AMAZONAS)

IMPORTAÇÃO

Annos	Valor official
1869—70.	2:700\$000
1870—71.	28:600\$000
1871—72.	21:400\$000
1872—73.	71:200\$000
1873—74.	143:800\$000
1874—75.	104:600\$000
1875—76.	140:360\$000
1876—77.	189:653\$000
1877—78.	323:544\$000
1878—79.	329:728\$000
1879—80.	444:547\$000
1880—81.	673:179\$000
1881—82.	746:491\$000
1882—83.	1.097:474\$000
1883—84.	1.494:939\$000
1884—85.	1.061:038\$000
1885—86.	1.040:634\$000
1886—87.	1.274:377\$000
1889	2.546:295\$000
1891	1.885:941\$000
1892	2.258:777\$000

Antes de passar adiante, vejamos como se decompõe o valor do commercio de importação directa da Amazonia, na Alfandega do Pará, o emporio do commercio da vastissima região, por classes das tarifas vigorantes no ultimo biennio.

A decomposição dos algarismos, que avolumam os valores officiaes já registrados, é que, penso eu, nos dará exacta idéa do consumo dos productos manufactureiros da industria estrangeira.

Para melhor apreço, eu agruparei, por classes da tarifa aduaneira, os artigos, consoante a natureza dos mesmos productos no quadro que se segue, digno de attenção.

Quadro dos productos manufactureros e industriaes, importados para consumo da Amazonia, por

CLASSES DA TARIFA	
NUMEROS	GENEROS OU MERCADORIAS
1	Animaes vivos e dessecados.
2	Cabellos, pellos e pennas
3	Pelless e couros.
4	Carnes, peixes, materias oleosas e outros productos animaes
5	Marfim, madreperola, tartaruga e outros despojos de animaes.
6	Frutas e frutos.
7	Legumes, farinaceos e cereaes.
8	Piantas, folhas, flores, frutos, sementes, raizes, cascas, etc.
9	Summos ou succos <i>veg taes</i> (?) bebidas alcoolicas e fermentadas, etc.
10	Materias ou substancias de perfumaria, tinturaria, pintura, etc.
11	Productos chimicos, composicoes pharmaceuticas e medicamentos em geral
12	Madeira (?).
13	Canna da India, bambu, junco, rolim, vime e outros cipos (?).
14	Palha, esparto, cairo, pita, <i>piassava</i> , paina e outras materias filamentosas.
15	Algodao
16	Lã
17	Linho
18	Seda.
19	Papel e suas applicacoes.
20	Pedras, terras e outros mineraes.
21	Louca e vidros
22	Ouro, prata e platina.
23	Cobre e suas ligas.
24	Chumbo, estanho, zinco e suas ligas.
25	Ferro e aco.
26	Metalloides e varios metaes.
27	Armamento e outras obras de armeiro, objectos de munição, etc.
28	Obras de cutelaria.
29	Obras de relojoaria.
30	Obras de segeiro
31	Instrumentos e objectos mathematicos, phisicos, chimicos e opticos.
32	Instrumentos cirurgicos e dentarios.
33	Instrumentos de musica e suas pertencas.
34	Machinas, aparelhos, ferramentas e utensilios diversos.
35	Varios artigos

intermedio da alfandega do Pará, no biennio de 1890-1891, conforme as classes da tarifa em vigor

TOTAL POR CLASSES 1890		TOTAL POR CLASSES 1891		TOTAL DAS CLASSES NO BIENNIO	
DIREITOS DE CONSUMO	VALORES OFFICIAES	DIREITOS DE CONSUMO	VALORES OFFICIAES	DIREITOS DE CONSUMO	VALORES OFFICIAES
464\$000	2:731\$219	169\$100	633\$916	633\$100	3:368\$165
8:468\$700	18:123\$832	12:039\$420	25:070\$708	20:568\$120	43:196\$510
103:851\$020	220:476\$840	139:026\$060	280:753\$283	262:877\$030	507:232\$123
641:356\$370	1.570:335\$773	613:097\$577	1.498:887\$105	1.237:683\$347	3.078:473\$088
5:256\$320	13:102\$057	13:133\$700	31:406\$981	18:333\$020	47:809\$038
31:000\$030	64:583\$520	31:414\$020	65:447\$110	62:414\$710	130:030\$330
234:034\$340	1.342:137\$250	232:382\$160	1.357:236\$478	517:016\$700	2.690:401\$723
86:843\$320	221:260\$182	96:146\$980	258:333\$310	181:090\$200	470:506\$092
997:357\$100	1.723:505\$249	537:463\$970	950:697\$850	1.534:851\$570	2.674:202\$790
356:366\$230	825:099\$023	332:952\$100	747:468\$043	680:818\$330	1.572:566\$572
102:175\$250	302:793\$170	149:611\$210	300:779\$186	251:786\$460	693:578\$256
103:023\$230	223:034\$524	124:119\$400	255:740\$303	232:147\$630	478:801\$827
3:014\$740	6:486\$310	4:307\$780	9:303\$100	7:352\$320	13:789\$440
36:330\$910	75:793\$582	62:340\$540	129:740\$300	93:730\$450	205:733\$832
1.313:815\$130	2.733:890\$161	2.035:926\$658	3.679:731\$237	3.370:741\$810	6.418:621\$452
127:803\$520	266:287\$724	274:410\$910	486:936\$915	402:218\$430	753:204\$030
160:319\$930	334:053\$177	211:573\$130	393:331\$847	371:933\$030	728:293\$921
31:938\$700	54:297\$165	39:770\$810	154:635\$312	121:169\$510	203:982\$477
543:765\$330	1.167:015\$100	115:764\$775	280:121\$346	664:590\$605	1.447:136\$443
57:181\$523	770:323\$320	72:108\$080	1.043:153\$935	123:289\$606	1.822:482\$185
67:543\$020	133:961\$461	121:987\$720	250:026\$783	189:590\$740	338:988\$217
5:066\$560	444:861\$340	7:836\$580	223:856\$800	12:953\$060	671:721\$210
33:623\$110	82:143\$110	40:425\$350	90:565\$863	74:049\$140	172:711\$012
14:730\$230	34:820\$166	29:714\$710	70:133\$254	44:444\$940	101:953\$120
154:933\$920	356:005\$753	303:653\$780	663:314\$743	453:617\$700	1.019:320\$406
276\$350	1:814\$333	420\$620	2:797\$165	637\$270	4:641\$798
52:863\$110	110:131\$480	136:565\$740	234:112\$733	189:428\$350	331:244\$213
21:901\$500	51:878\$124	47:992\$339	109:037\$070	72:893\$889	120:915\$194
4:103\$380	16:829\$957	3:154\$920	31:954\$290	52:095\$960	48:734\$247
148\$500	303\$374	2:443\$160	7:098\$746	2:591\$860	7:408\$120
3:523\$780	14:463\$332	8:657\$370	43:248\$352	12:184\$750	57:715\$134
1:567\$130	10:233\$449	1:235\$360	7:075\$147	2:832\$490	18:258\$596
23:001\$580	47:910\$957	52:940\$020	110:200\$010	75:941\$800	158:119\$937
43:330\$013	353:427\$187	60:978\$241	231:553\$437	103:338\$244	534:982\$624
168:269\$152	310:500\$732	180:179\$582	378:359\$446	348:148\$731	728:920\$178
5.607:194\$961	13.074:244\$521	6.210:699\$752	11.555:746\$488	11.817:894\$713	23.529:991\$909

Na ordem do valor official das mercadorias importadas pela Alfandega do Pará, no regimen de minha administração cuja estatística consegui levantar com grande esforço e não pequenos dissabores, interessantes daquelle biennio, observa-se a seguinte gradação :

CLASSES DA TARIFA	MERCADORIAS	VALOR OFFICIAL NO BIENNIO
15. ^a	Manufacturas de algodão	6.418:621\$458
4. ^a	Carnes peires e materias oleosas	3.078:473\$068
7. ^a	Legumes, farinacosos e cereaes	2.699:401\$723
9. ^a	Summos, succos, bebidas alcoholicas, fermentadas, etc.	2.674:202\$599
20. ^a	Pedras, terras e outros materiaes	1.822:482\$185
10. ^a	Materias e substancias de perfumarias	1.572:568\$572
19. ^a	Papel e suas applicações.	1.447:136\$446
25. ^a	Ferro e aço.	1.019:320\$496
16. ^a	Lã (Manufacturas de lã)	753:204\$639
17. ^a	Linho (Manufacturas de linho)	728:293\$324
11. ^a	Productos chimicos e pharmaceuticos.	698:578\$350
22. ^a	Ouro prata e platina.	671:721\$240
34. ^a	Machinas e aparelhos	584:982\$624
3. ^a	Pelles e couros	507:232\$123
8. ^a	Plantas, folhas, fructos, forragens, etc.	470:596\$992
12. ^a	Madeiras.	478:804\$327
27. ^a	Armamentos, objectos de munição, etc., etc.	394:244\$213
21. ^a	Louças e vidros	388:988\$241
18. ^a	Sêda	208:982\$477
14. ^a	Palha, esparto, cairo, piassava, paina.	205:533\$862

Não carecemos de fazer especial menção de outros artigos de somenos importancia, que a curiosidade do leitor, estou certo, encontrará no quadro anterior.

Ao que penso ficam registrados neste capitulo, todos quantos elementos se tornam indispensaveis ao apreço do commercio de importação de longo curso da Amazonia; e, pois apreciemos o de exportação.

EXPORTAÇÃO DIRECTA OU DE LONGO CURSO

O commercio de exportação directa circumscreve-se na Amazonia a alguns productos naturaes, e, principalmente, aos da industria extractiva, que em geral, constituem a sua riqueza publica, de subido valor aliás; porquanto, como já vimos, a agricultura não chega a produzir quanto se torna de mister para o seu consumo privado e as industrias manufactureiras nenhum desenvolvimento teem tido, e, ao contrario, foram inteiramente annulladas quantas no começo deste seculo prosperavam na Amazonia.

Dahi a exclusiva exportação de productos das industrias extractivas, que os algarismos que se seguem, e, no valor official de cada periodo financeiro, registram :

Annos	Valor official
1837—38	718:225\$000
1840—41	1.066:073\$000
1843—44	908:102\$000
1846—47	1.293:794\$000
1851—52	1.839:627\$000
1854—55	3.854:846\$000
1859—60	5.912:860\$000
1863—64	5.826:790\$000
1866—67	8.619:223\$000
1869—70	12.919:800\$000
1871—72	11.920:800\$000

Annos	Valor official
1874—75	8.944:300\$000
1879—80	17.360:800\$000
1884	28.925:249\$000
1886	30.828:855\$000
1888	28.925:249\$000
1889	26.135:099\$000
1890	36.611:658\$000
1891	56.910:996\$000
1892	59.772:549\$196
1893	62.114:280\$000

No que interessa particularmente á provincia, ou Estado do Amazonas, eu passo a dar os algarismos de sua privada exportação.

A progressão que se observa é digna de nota, pois vemos, em cada anno, attingir elevadas sommas, o que de sobejo indica o importante desenvolvimento do valor official de seu commercio externo.

Cumpre attender a que, á proporção que o commercio do Amazonas adquire elementos de vida propria, accentua-se o progresso de suas operações mercantis, no exterior, influindo no de suas relações internas, com o Estado do Pará, e que as estatisticas de suas mesas de rendas e alfandegas registram.

Nada mais natural, no emtanto, attenta a opulencia dos recursos de tão rica zona.

Eis o valor de sua EXPORTAÇÃO DIRECTA :

Annos	Valor official
1869—70	800\$000
1872—73	28:400\$000
1873—74	95:200\$000
1874—75	155:200\$000
1876—77	75:039\$000
1877—78	253:566\$000
1878—79	418:635\$000
1879—80	942:383\$000
1880—81	1.173:526\$000
1881—82	1.563:321\$000
1882—83	2.290:179\$000
1883—84	2.517:100\$000

Annos	Valor official
1884—85	2.636:581\$000
1885—86	3.275:290\$000
1886—87	5.133:533\$000
1888	3.890:079\$000
1889	4.953:491\$000
1890	7.304:328\$000
1891	6.871:784\$000
1892	8.920:280\$000

Eu não conheço região alguma do paiz que, em tão curto periodo, tenha registrado tão notavel desenvolvimento, ao menos as diversas estatisticas que venho de consultar não contestam tal conceito.

O commercio internacional da Amazonia carece de ser considerado em mais especiaes detalhes, e, pois, me seja licito decompol-o em suas relações com os dous continentes — Europa e America do Norte.

A sua propria situação geographica exige essa particularidade, penso eu, no momento em que se celebram convenios internacionaes, com grave prejuizo dos interesses amazonicos, que absolutamente não foram consultados, sem embargo, entretanto, de todos quantos elementos eu tive, mais de uma vez, occasião de offerecer á justa apreciação e a imprensa do paiz os tem registrado.

Em suas relações com a America do Norte, a Amazonia manteve, por intermedio da Alfandega do Pará, durante o ultimo quadriennio, 1888 - 1892, o seu commercio de importação, de productos ou artigos de varias industrias e manufacturas, nas sommas, que se seguem, dos valores officiaes e dos direitos aduaneiros, os seguites algarismos :

IMPORTAÇÃO

Annos	Valor official	Direitos aduaneiros
1888	2.908:863\$018	1.145:935\$781
1889	2.470:897\$093	909:919\$528
1890	3.221:965\$266	1.210:199\$000
1891	2.764:797\$147	975:904\$960
1892	3.980:240\$170	1.810:160\$390

Esse commercio de importação, que a Amazonia mantém com a America do Norte, decompõe-se, consoante a tarifa brasileira, interes-

sante daquelle periodo, nos seguintes principaes titulos ou classes e valores officiaes e direitos arrecadados, a saber :

CLASSES DA TARIFA	VALOR OFFICIAL	DIREITOS
Algodão (manufacturaas de)	2.317:633\$061	1.165:415\$728
Materias e substancias de perfumarias	2.106:347\$755	1.014:389\$800
Carnes, peixes e materias oleosas.	1.963:316\$502	642:938\$120
Legumes e farinaceos.	2.533:429\$239	265:405\$840
Madeiras	649:737\$735	313:963\$573
Ferro e aço.	285:038\$881	152:869\$681
Machinas, aparelhos e ferramentas.	179:211\$126	57:851\$776
Papel e suas applicações.	134:300\$779	67:249\$805
Sumos, succos e folhas	117:750\$274	23:319\$910

Vejamos agora qual foi no quatriennio de 1888 - 1891 o valor official dos productos de suas industrias extractivas ou naturaes, de que a Amazonia suppriu o mercado da America do Norte, com grande proveito de suas industrias manufactureiras.

Os algarismos, com a eloquencia que o seu valor impõe, vão demonstrar que as relações commerciaes entre a Amazonia e a America do Norte determinaram importante saldo em favor da extrema região do norte do Brazil, na liquidação de suas operações mercantis; porquanto, só a sua exportação pela Alfandega do Pará representa o quintuplo do valor da importação americana, que, nos ultimos tempos, havemos mantido.

E' o caso de inquirir si fora esta a razão de decidir sobre o convenio de 31 de janeiro de 1891; ou ainda mais: si, porventura, os grandes interesses amazonicos foram devidamente consultados nos justos termos que o valor de sua especial riqueza publica impõe e a sua situação geographica offerece á apreciação dos que a conhecem conscienciosamente.

Apreciemos, pois, antes de tudo, o valor dos algarismos da exportação amazonica, em suas relações com a America do Norte.

Eu careço de decompor os algarismos desse commercio de longo curso da Amazonia com a America do Norte, para melhor e mais

seguro apreço do convenio celebrado, salientando dest'arte o valor do prejuizo que, a meu ver e com a tarifa brazileira em mão, me é dado julgar, sem embargo da supremacia que a competencia dos negociadores desse tratado ou convenio possa, porventura, impor á convicção dos menos conhecedores das cousas da Amazonia, e principalmente dos interesses aduaneiros do Brazil.

Em todo caso, nada impede que aquí eu registre o meu modo de julgar o citado convenio americano, com referencia aos grandes interesses da Amazonia, que em todos os tempos defendi com ardor, na mais adeantada imprensa do paiz

EXPORTAÇÃO

Annos	Valor official	Direitos
1888	16.609:834\$505	1.252:893\$209
1889	12.006:220\$007	1.088:708\$822
1890	16.423:409\$429	1.487:664\$336
1891	28.872:563\$763	2.285:975\$103
1892	36.678:317\$000	2.974:530\$023

Si alguma cousa vale o saldo de contas no computo de relações commerciaes, como as que mantêm a extrema região norte do Brazil com os Estados Unidos, é forçoso convir em que nada absolutamente lucrou a Amazonia com o alludido convenio, desde que, como é assás notorio, o café e o assucar não servem de thermometro regulador das especialissimas condições da prodigiosa região, a base do tratado.

Desçamos á analyse da privilegiada exportação, por cada um de seus productos, que a estatistica da Amazonia registra, para melhor criterio sobre os conceitos que eu venho de expender.

Como vamos ver, á producção amazonica escapa a concurrencia ou competencia dos similares nos mercados do exterior, e dahi, pois, a attenção que por parte dos negociadores desse tratado ou convenio devia o assumpto merecer, porquanto não era licito a quem quer que fosse confundir interesses da mais alta valia, attendendo-se ás circumstancias especiaes do Brazil com referencia á sua vastissima zona; no continente da America Meridional, e ás condições de sua vida economica.

Julgar o extremo norte, onde a Amazonia ostenta especial riqueza natural pela região do meio dia ou ainda pela do sul do paiz, fora insensatez, se me permitta dizer.

Accrescentarei ainda :

Fazer entrar alli os productos americanos de maior consumo, com prejuizo dos similares nacionaes, que o sul do paiz produz sobejamente, é, a meu ver, um crime de lesa patriotismo.

E nem se diga que o assumpto era, nesta particularidade, menos conhecido, porquanto os *Annaes do Parlamento Nacional* registram os mais apurados elementos, fornecidos pelas associações do Rio Grande do Sul na justa campanha que feriu perante o governo, em favor dos artigos de sua producção, que aliás constituem os de maior consumo na Amazonia, taes como as carnes fumadas ou charqueadas, as banhas, ou toucinhos e innumerous outros, que as suas industrias facilitam vantajosamente ao commercio nacional.

Pelo menos na parte que interessa á riqueza publica do extremo norte do paiz, eu já tive de fornecer os mais curiosos elementos interessantes do escambo internacional, cumprindo assim o duplo dever de funcionario publico e de paraense.

Exportação dos principaes productos da «Amazonia» para a America do Norte

PRODUCTOS	ANNOS	UNIDADE	QUANTIDADES	VALOR OFFICIAL	DIREITOS
Borracha	1888	Kilogramma	7.330.180	13.315:986\$949	1.108:438\$823
	1889	»	7.423.583	11.815:707\$562	1.033:413\$880
	1890	»	6.750.878	16.238:991\$163	1.461:509\$340
	1891	»	8.616.928	27.837:359\$618	2.220:386\$580
	1892	»	9.641.149	35.732:466\$376	2.930:640\$820
Castanha	1888	Hectolitro	70.810	491:657\$384	44:251\$864
	1889	»	30.689	172:561\$310	15:530\$571
	1890	»	11.742	105:315\$130	9:488\$390
	1891	»	82.830	571:991\$054	51:479\$394
	1892	»	41.357	697:460\$073	26:380\$210
Cacão	1888	Kilogramma	31.224	15:110\$280	1:359\$325
	1889	»	16.600	6:263\$500	563\$985
	1890	»	43.633	21:488\$202	1:933\$960
	1891	»	83.000	26:033\$100	2:432\$500
	1892	»	43.510	46:857\$110	4:120\$330
Madeiras	1888			\$	\$
	1889			\$	\$
	1890			\$	\$
	1891			\$	\$
	1892			\$	\$
Couros	1888	Kilogramma	104.300	93:851\$030	8:440\$592
	1889	»	80.683	93:810\$320	3:713\$765
	1890	»	110.342	125:472\$470	12:291\$323
	1891	»	71.231	116:245\$644	10:462\$079
	1892	»	89.212	130:887\$486	11:779\$373
Diversos generos	1888			7:630\$120	396\$000
	1889			9:746\$435	486\$521
	1890			52:787\$721	2:438\$323
	1891			21:270\$397	1:214\$066
	1892			36:830\$120	1:608\$230

Confrontemos agora esse commercio de exportação de longo curso, e o de importação que mantiveram naquelle periodo com os dous continentes os Estados do Pará e Amazonas.

ANNOS	EUROPA		AMERICA	
	Valor official	Direitos	Valor official	Direitos
Importação (1)				
1888.	10.101:690\$080	5.058:856\$559	2.908:863\$018	1.145:935\$781
1889.	7.880:320\$260	3.565:242\$241	2.470:897\$093	909:919\$528
1890.	10.752:279\$255	5.607:194\$961	3.291:965\$266	1.210:119\$000
1891.	11.790:940\$341	6.210:699\$752	2.764:797\$147	975:904\$980
1892.	13.108:420\$973	8.140:230\$300	3.120:160\$310	1.015:479\$510
Somma	53.635:659\$909	23.582:273\$813	14.553:682\$334	5.287:358\$779
Exportação (2)				
1888.	11.195:618\$508	1.061:812\$282	13.839:551\$506	1.245:099\$062
1889.	9.170:388\$040	842:527\$098	12.006:220\$007	1.080:170\$341
1890.	12.878:863\$891	1.157:792\$125	16.423:469\$429	1.435:119\$000
1891.	18.390:230\$620	1.691:919\$569	21.342:762\$001	2.020:019\$294
1892.	22.980:360\$210	2.087:305\$500	39.980:110\$300	3.060:580\$000
Somma	64.610:461\$239	5.841:356\$574	93.592:113\$803	7.840:987\$997

Como vimos, a Europa representa, em as relações commerciaes com a Amazonia, o quadruplo do valor official da importação americana, e dos direitos respectivos, e equilibra, quasi, quanto ao valor da exportação, a somma de suas transacções.

Assim apreciado o commercio de longo curso da grande região, vejamos o de cabotagem.

(1) Incluídos os impostos additionaes.

(2) Pertence á renda estadual desde o 2º semestre de 1891.

COMMERCIO DE CABOTAGEM

Os grandes interesses commerciaes da região amazonica assignam-se por épocas bem distinctas.

A primeira, quando esteve subordinada ao governo do Maranhão toda a extensa região do extremo norte do Brazil no regimen colonial; a segunda, quando a Amazonia constituiu estado ou provincia independente, sob o título de «Grão Pará»; e a terceira, finalmente, quando esta região fôra dividida em duas secções politico-administrativas, —provincias do Pará e do Amazonas, tendo esta por sua capital a cidade da «Barra do Rio Negro», depois chamada de «Manãos».

Como é bem de ver, escapa ao presente trabalho a estatistica interessante do regimen colonial, bem como a do inicio do Estado do Gram-Pará, porquanto, sem distincção alguma o valor das relações privadas do commercio conscripcional da Amazonia na estatistica brasileira, que englobado vinha no do Estado do Maranhão, não me é dado discriminar, com a segurança que a sciencia exige em casos taes, os elementos constitutivos dos diversos ramos da riqueza publica, de modo a accentuar a differenciação indispensavel, sem embargo mesmo de perseverante esforço dispensado nos archivos, que ao meu alcance tem estado aqui, ou alli.

Assim, pois, si lacunas encontram os mais exigentes neste obscuro trabalho, e sobre tal assumpto, relevem-n'as, por amor ao esforço dispensado.

Na primeira, como na segunda phase já alludidas, o commercio de cabotagem entre a Amazonia e as provincias do sul era registrado nas estações arrecadadoras do Estado do Maranhão; e, depois, nas de Belém, sem distincção das zonas productivas e consumidoras, como já vimos em capitulo anterior. Demais, mui raros eram os artigos que demandavam alheios mercados e procedentes de uma extensissima zona, tão escassamente povoada aliás.

Algum cacáo, salsa, chocolate, couros, ervas medicinaes, castanha, oleos vegetaes, etc., etc., artigos estes, em sua maior parte, destinados aos mercados do exterior, onde eram bem reputados, escapavam á cabotagem; e só em reduzidas quantidades, verdadeiras raridades do Pará, destinavam-se ás provincias do sul.

Por igual, á essa remota época, a producção agricola da Amazonia era sufficiente para o seu consumo privado, de modo a dispensar supprimento estranho pois, como é sabido, a exploração da borracha ainda não havia aniquilado as das industrias agricolas, fabris mesmo, tão bem fundadas em outros tempos, e de que as ruinas das grandes propriedades particulares, do Governo, das corporações de mão-morta, que se encontram hoje em diversas zonas do Pará e Amazonas, constituem provas dignas de apreço desse facto, ou antes dessa phase por que passou a Amazonia.

Só um decennio após a «cabanagem» foi que esse commercio recebeu maior impulso, que desenvolveu-se prodigiosamente, cinco annos depois, sob o influxo poderoso da navegação a vapor, instituida pela Companhia do Amazonas, o verdadeiro factor do progresso da vastissima região.

Foi ainda essa navegação regular que trouxe ao serviço fiscal aduaneiro, e, portanto, á estatistica, um regimen indispensavel ao apreço dos variados elementos de sua riqueza publica, e me facilitam agora algarismos curiosos, harmonicos com os das alfandegas que estiveram á meu cargo na Amazonia, no ultimo decennio.

Apreciemos, pois, a importação de cabotagem por biennios, em o longo periodo de quasi meio seculo.

IMPORTAÇÃO DE CABOTAGEM

Annos	Valor official
1848 — 49.	506:996\$000
1850 — 51.	599:020\$000
1852 — 53.	355:505\$000
1854 — 55.	993:850\$000
1856 — 57.	737:598\$000
1858 — 59.	570:717\$000
1860 — 61.	1.417:172\$000
1862 — 63.	2.280:000\$000
1864 — 65.	3.312:385\$000
1866 — 67.	3.921:931\$000
1868 — 69.	2.022:100\$000
1870 — 71.	5.086:600\$000
1872 — 73.	6.880:500\$000
1874 — 75.	7.262:700\$000
1876 — 77.	9.860:500\$000
1878 — 79.	12.320:400\$000
1880 — 81.	13.636:930\$000
1882 — 83.	14.690:420\$000
1884 — 85.	15.438:360\$000
1886 — 87.	16.490:393\$000
1888 — 89.	17.933:590\$000
1891.	20.260:000\$000
1892.	26.486:180\$000

EXPORTAÇÃO DE CABOTAGEM

Como vamos ver dos algarismos que se seguem, a exportação realizada por cabotagem alimentava-se em inferior condição á importação.

E' assim que, em 1848 - 49 o seu valor official era apenas de 86:280\$, quando o outro elemento commercial registrava 506:996\$000

Um septennio depois, em 1856 - 57, elevava-se aquelle valor official a 1.493:264\$, quando a importação accusava 737:598\$ apenas.

Um decennio depois, 1866 - 67, ao passo que a exportação registrava o valor official de 5.729:194\$, a importação mencionava 3.921:931\$; e, finalmente, ao termino desta estatistica, 1892, eleva-se a 26.486:180\$ a importação para confronto da exportação de 30.610:800\$000.

Ha sobre o caso duas considerações a dispensar, e veem a ser : a primeira, que, amofinadas a agricultura e as industrias regionaes, a importação dos similares de outras regiões invadiam os mercados amazonicos, exactamente quando a exploração da borracha distrahia os braços validos daquelle elemento productor ; a segunda, o realce que o valor das industrias extractivas imprimem aos seus productos e duplica o da estatistica respectiva, e que o quadro, já registrado, accentua.

Temos ainda uma reflexão a fazer no estudo comparativo destes algarismos em um certo periodo, 1876 - 77 a 1886 - 87, em que quasi chegaram a equilibrar-se os valores da importação e da exportação de cabotagem, devido simplesmente, a meu ver, ás condições especiaes por que passou a Amazonia, sob o influxo da grande emigração cearense,

que o cataclismo havia produzido naquella zona do paiz, determinando o deploravel exodo que observamos.

Inopinadamente alteradas as condições da Amazonia, por um accumulo de população, consumidora ao principio, mas, productora logo em seguida, é bem de ver o impulso que receberam os seringaes; e, dahi, o jogo de contas entre a receita e a despeza, que os aviadores exploraram com grande vantagem, de modo a estabelecer o equilibrio que observamos, confrontando aquelle com este quadro:

EXPORTAÇÃO DE CABOTAGEM

Anno	Valor official
1848 — 49.	86:280\$000
1850 — 51.	108:630\$000
1852 — 53.	155:856\$000
1854 — 55.	621:926\$000
1856 — 57.	1.493:264\$000
1858 — 59.	1.827:511\$000
1860 — 61.	1.701:572\$000
1862 — 63.	2.837:048\$000
1864 — 65.	4.150:778\$000
1866 — 67.	5.729:191\$000
1868 — 69.	8.531:384\$000
1870 — 71.	9.400:360\$000
1872 — 73.	10.560:500\$000
1874 — 75.	11.326:690\$000
1876 — 77.	12.549:300\$000
1878 — 79.	12.932:800\$000
1880 — 81.	13.430:200\$000
1882 — 83.	13.910:800\$000
1884 — 85.	15.480:200\$000
1886 — 87.	16.980:000\$000
1889.	18.240:200\$000
1891.	21.490:200\$000
1892.	30.610:800\$000

Que a emigração cearense imprimiu grande impulso á exportação de cabotagem amazonica não ha duvidar, porquanto os algarismos que a estatistica da provincia do Amazonas registra e vão a seguir são de grande valor, em o decennio de 1876 - 77 a 1886 - 87, a que venho de referir-me.

Eil-os :

Annos	Valor official
1876 — 77.	2.525:561\$000
1877 — 78.	3.417:104\$000
1878 — 79.	4.113:197\$000
1879 — 80.	6.460:686\$000
1880 — 81.	6.148:378\$000
1882 — 83.	10.773:674\$000
1883 — 84.	10.360:198\$000
1884 — 85.	10.421:380\$000
1885 — 86.	13.300:521\$000
1886 — 87.	14.634:486\$000

Não devemos esquecer, por igual, que a navegação directa se desenvolveu multiplicando as relações commerciaes da praça de Manáos, no circulo extensissimo de sua acção, em todos os rumos de sua conscripção, com as praças europeas e americanas, modificando profundamente o valor do commercio de cabotagem ao menos interessante de todas as zonas em que tocam os vapores transatlanticos por obrigação contractual com a provincia, hoje Estado do Amazonas.

Devemos, sobretudo, não olvidar que o contracto celebrado em 1883, na administração do Dr. José Lustosa da Cunha Paranaguá, com a Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor, alterou sobremodo as condições da vida amazonica, proporcionando-lhe um impulso economico digno de nota, e de que eu dou testemunho, pois, a esse tempo, eu desempenhava, com ingente sacrificio, cargo de não somenos hierarchia naquella conscripção do extremo norte do paiz.

COMMERCIO DE TRANSITO INTERNACIONAL

(POR VIA FLUVIAL)

PERU', BOLIVIA, VENEZUELLA E COLOMBIA

O commercio de transito com as republicas cisandinas obedece ás regras que os tratados internacionaes e as convenções estabeleceram e dahi o regimen dos entrepostos publicos creados pelo decreto n. 2647 de 19 de setembro de 1860, n. 3217 de 31 de dezembro de 1863, n. 3920 de 31 de julho de 1867 e especiaes instrucções do Ministerio da Fazenda de 24 de maio de 1870.

Em virtude dessas disposições, as alfandegas do Pará e Amazonas tem entrepostos para as mercadorias navegadas de longo curso, destinadas ás republicas limitrophes, como para os productos dellas procedentes, sem outro onus que os de mero beneficio de sua guarda e conservação, embarque e desembarque, cujas despezas correm, muitas vezes, á conta de empresas particulares, consoante é feito o serviço de capatazias, dócas, etc., etc.

Antes de entrar em o apreço da estatística do commercio internacional desses paizes limitrophes por via do Amazonas e de seus affluentes, eu apontarei a legislação que rege as nossas relações aduaneiras principalmente com cada uma dellas.

Republica do Perú

Foi o tratado de commercio e navegação de 23 de outubro de 1851 que regulou as relações do commercio internacional da Republica do Perú pelo Amazonas.

Mais tarde celebrou-se a convenção fluvial de 22 de outubro de 1858, promulgada pelo decreto n. 2442 de 16 de julho de 1859, que modificou os termos daquelle tratado.

Denunciadas as estipulações, foi fixada a data de 24 de abril de 1886 para o effeito das clausulas 3^a, 4^a, 5^a e 6^a do citado tratado, interessantes apenas da extradicação de criminosos, desertores, escravos e indigenas.

Accrescentava, sobre tal assumpto, a 10 de novembro de 1885, o digno Sr. Barão de Cotegipe, ministro de estrangeiros então :

«... Esta denuncia não altera o estado actual das cousas em relação ao commercio e á navegação, porque, como meu antecessor observou em sua resposta ao referido ministerio (da fazenda), as respectivas estipulações do tratado cessaram ha muito tempo, em virtude do art. 18 da convenção fluvial de 22 de outubro de 1858.

« Fica, todavia, V. Ex. informado de que o mesmo tratado, ou antes a parte d'elle que está em vigor, cessará a 24 de abril do anno proximo futuro (1866), menos as estipulações referentes a limites. »

Em taes condições, eu tive, por dever do cargo que occupava, de Inspector de fazenda do Amazonas, de promover a execução dos ajustes feitos e registrados nessa nota diplomatica ; e, dahi, a commissão que desempenhei em 1891, junto do ministerio do exterior, discutindo as bases do novo tratado de 10 de outubro deste anno, que o distincto paraense, o Exm. Sr. Dr. Justo Leite Chermont, negociou com o governo peruano, por intermedio de seu digno representante, o illustrado estadista Sr. Dr. D. Guilherme Seoane, e sobre o qual o congresso proferiu o parecer n. 253 de 22 de agosto de 1893, hoje pendente de approvação do senado.

Do jornal official do Amazonas eu transcrevo aqui esse tratado, bem como a lei provincial n. 11 de 30 de setembro de 1892, que aceitara ou preferendara a parte interessante da *exportação*, que, por direito constitucional, pertence hoje aos estados e interessa sobremodo o territorio do Amazonas e suas prerogativas politico-administrativas.

Eis o tratado e a lei citados :

LEI N. 11 DE 30 DE SETEMBRO DE 1892

APPROVA O TRATADO DE NAVEGAÇÃO DO RIO JAVARY DE 10 DE OUTUBRO DE 1891 (1)

Eduardo Gonçalves Ribeiro, bacharel em mathematica e sciencias physicas, capitão do estado-maior de 1ª classe e governador do estado do Amazonas, etc.

Faço saber a todos os seus habitantes que o congresso dos representantes do Estado do Amazonas, decretou e eu sancionei a seguinte lei :

Art. 1.º Fica approvedo o tratado internacional de commercio e navegação do rio Javary e seus afluentes, celebrado pelo governo federal com a Republica do Perú, em 10 de outubro de 1891.

Art. 2.º Revogam-se as disposições em contrario.

Mando, portanto, a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução da presente lei pertencer, que a cumpram e façam cumpril-a fielmente.

O secretario de Estado a maude imprimir publicar e correr.

Palacio do governo do Amazonas, 30 de setembro de 1892.

EDUARDO G. RIBEIRO.

João de Albuquerque Serejo.

« Publicada e sellada a presente lei nesta secretaria, aos 30 dias do mez de setembro de 1892.

João A. Serejo

Tratado de Commercio e Navegação a que se refere a lei n. 11 de 30 de setembro de 1892

As Republicas dos Estados Unidos do Brazil e do Perú, igualmente animadas do desejo de facilitar o commercio e navegação fluvial em suas regiões amazonicas e mutuas fronteiras, estreitando ao mesmo tempo seus vinculos de confraternisação, resolveram ajustar em um tratado especial os principios e bases desse commercio e navegação, e para esse fim nomearam seus plenipotenciarios, a saber :

S. Ex. o Sr. generalissimo Manoel Deodoro da Fonseca, presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, ao Sr. Dr. Justo Leite Chermont, ministro de estado das relações exteriores.

S. Ex. o Sr. coronel Remigio Morales Bermudez, presidente da Republica do Perú ao Sr Dr. Guilherme A. Seoane, enviado extraordinario e ministro plenipotenciario junto ao governo do Brazil ;

(1) A approvação restringe-se ao estatuido nos arts. XX e XXI, consoante declara o art. XLII, por isso que interessa a impostos estaduais e privada competencia local.

Os quaes, depois de exhibidos os seus plenos poderes, que acharam em boa e devida forma, convieram nas seguintes estipulações :

I

A navegação dos rios communs ao Brazil e ao Perú e a do Javary e affluentes deste é livre para as embarcações brazileiras ou peruanas, ficando sujeita aos regulamentos estabelecidos ou que se estabelecerem nos dous paizes.

II

Esses regulamentos devem ser os mais favoraveis á navegação e commercio e guardar nas duas Republicas a possivel uniformidade.

III

Serão consideradas brazileiras nos portos do Perú e peruanas nos portos do Brazil as embarcações que forem possuidas e tripoladas segundo as leis do respectivo paiz.

IV

As Republicas dos Estados Unidos do Brazil e do Perú conveem declarar livres de todo e qualquer imposto as communicações entre si, não só pelas vias fluviaes como tambem pelas terrestres que deem passagem de um a outro territorio, respeitados os regulamentos fiscaes e de policia que estabelecer cada governo dentro de sua jurisdicção.

V

Quando, na falta de linha directa do Atlantico para o Perú ou do Perú para o Atlantico, se torne necessaria a baldeação em qualquer porto alfandegado brazileiro, de mercadorias navegadas com manifestos directos, não se exigirá no dito porto de transito o desembarque ou abertura dos volumes, que, assim como na dita linha directa, ficam isentos de todo o imposto.

VI

Quando, na falta de baldeação, houver que deter-se o transito das mercadorias em algum dos portos brazileiros ou peruanos da via fluvial, se depositarão em armazens especiaes maritimos ou terrestres :

Neste caso, a alfandega respectiva cobrará o imposto de armazenagem e capatazias, como até agora, conforme a legislação de cada paiz.

VII

Para que continue o transito das mercadorias depositadas, o consignatario dellas apresentará uma relação especificada dos respectivos volumes de accordo com o manifesto, por carregamentos integraes correspondentes á mesma pessoa, sem subdividi-las, salvo o caso de o solicitar o interessado, sendo isso necessario para sua boa accommodação.

Esta relação mencionará os numeros, marcas e contra-marcas, peso bruto, capacidade e o conteúdo de cada volume. Os volumes subdivididos terão as mesmas marcas contra-marca e numeros do principal, accrescentando-se a elles uma letra do alfabeto, por sua ordem.

VIII

Preenchidas as formalidades da clausula anterior e assignado pelo consignatario ou expeditor das mercadorias em transito o termo de responsabilidade para garantia dos respectivos direitos fiscaes, no caso de não chegarem ao seu destino, dar-se-lhe-há sabida.

A baixa da responsabilidade referida se realizará em vista de certificado da Alfandega a que é destinada a mercadoria, o qual deverá ser authenticado pela autoridade consular. Para esse fim se consignará no termo de responsabilidade o prazo equitativo dentro do qual será exhibida a prova da chegada ao seu destino das mercadorias despachadas em transito.

IX

Ficam dispensados dos termos de responsabilidade os consignatarios das mercadorias em transito que as fizerem transportar directamente para os portos do Perú em embarcação que não toque em qualquer outro porto intermediario, excepto os de Manaos e Tabalinga.

Ficam igualmente dispensados do termo de responsabilidade os consignatarios que conseguirem o transporte das mercadorias em embarcações que, embora toquem em outros portos intermediarios, as conduzam em repartimentos especiaes lacrados pela autoridade aduaneira.

Estes repartimentos só poderão ser abertos na alfandega recebedora em presença da autoridade consular brasileira.

Em ambos estes casos fica dispensada a apresentação da relação a que se refere a clausula anterior, bastando para o despacho a indicação do numero dos volumes com as suas marcas e contramarcas.

X

As embarcações occupadas no commercio de transito conduzirão empregados fiscaes de ambas as Republicas, conforme as exigencias do serviço aduaneiro, afim de verificar o destino das mercadorias.

XI

Na exportação que do Perú se fizer para o Atlantico, com baldeação ou deposito nos portos brasileiros de transito se observará o estipulado nas clausulas anteriores referentes a importação, quanto aos documentos probatorios de sua procedencia, quando for preciso depositar a mercadoria nos entrepostos ou depositos terrestres ou maritimos, omittindo cada governo as diligencias que lhe competirem e forem consideradas desnecessarias.

XII

Para que continue o transito dos artigos de exportação acima especificados, o consignatario promoverá, em vista das respectivas guias aduaneiras e do manifesto, o despacho de sabida.

XIII

Salvo o uso de papel sellado ou de sello de estampilha, não se cobrará direito algum pela documentação relativa ao despacho de transito da mercadoria armazenada.

XIV

Os productos brasileiros que se importarem no Perú e os peruanos que se importarem no Brazil pelo Amazonas e seus afluentes communs ficam isentos de todos e quaesquer direitos.

XV

Não ha nacionalisação de mercadorias, e, por conseguinte, as mercadorias estrangeiras que do Brazil forem exportadas para o Perú ou do Perú para o Brazil pagarão os direitos estabelecidos nas respectivas alfandegas receptoras.

XVI

As alfandegas remetterão relação das mercadorias em transito, além do manifesto respectivo, que é de estylo enviar, sempre que fôr exigida pelos seus inspectores.

XVII

O commercio de importação e exportação do rio Javary, margem brasileira, ou peruana, fica sujeito a direitos aduaneiros inteiramente iguaes, sob as bases e formalidades adiante especificadas.

XVIII

Em caso algum o contracto com embarcações ou companhias de navegação sobre diminuição de fretes para o commercio do rio Javary, essa diminuição será commum a ambos os paizes, afim de que haja no transporte a mesma igualdade que na percepção dos direitos.

XIX

As mercadorias ou productos de transito destinados ou procedentes do rio Javary, trarão manifestos distinctos da demais carga.

XX

A gomma elastica procedente da região do rio Javary, pagará no acto de sua saída o imposto de dez por cento (10 %) calculado sobre o seu valor official e sete por cento (7 %) os demais productos que da dita região forem exportados.

XXI

Este valor official será calculado sobre as das ultimas cotações dos ditos generos ou productos na praça de Manáos, que é a mais importante e a mais proxima do rio Javary.

XXII

As mercadorias de importação (não brasileiras ou peruanas), com destino à região do Javary e para qualquer de suas margens ficam sujeitas aos direitos que actualmente pagam pela legislação do Brazil, emquanto o congresso brasileiro não autorisar constitucionalmente o governo a fazer uma redução especial para a alfandega mixta, que attenderá á grande distancia e ás condições do commercio daquella região.

XXIII

As diferenças de qualidade ou quantidade verificadas por occasião dos despachos e conferencia aduaneira serão sujeitas ao pagamento de direitos dobrados, afim de evitar ou reprimir o abuso.

XXIV

Para a fiel execução do que fica estipulado com referencia ao commercio de *importação e exportação* do rio Javary, á sua fiscalisação e á arrecadação dos direitos aduaneiros, as Altas Partes contractantes resolvem estabelecer em Tabatinga uma alfandega mixta.

XXV

Os empregados desta alfandega serão nomeados pelo governo do Brazil, constituindo o governo do Perú uma agencia fiscal, ou um interventor consular que acompanhará o serviço dos *manifestos, facturas, conhecimentos e guias de entrada* de mercadorias e sahida de productos, bem assim aos exames e diligencias nos armazens terrestres ou maritimos da alfandega mixta.

XXVI

Uma commissão mixta confeccionará um regulamento para ser observado na alfandega mixta, depois de aprovado pelos dous governos.

XXVII

Os actos da agencia fiscal ou do interventor consular prevalecerão para todos os effeitos aduaneiros no commercio de *importação e exportação* perante as alfandegas brasileiras.

XXVIII

As sommas provenientes dos direitos aduaneiros de importação ou exportação destinada ou procedente do Perú, arrecadadas na alfandega mixta, serão entregues mensalmente á alfandega de Iquitos, na especie recebida.

XXIX

As embarcações que tiverem recebido *passé* em algum dos portos aduaneiros do Brazil com destino directo a *Iquitos* ou a qualquer outro porto do rio *Maranhão* ou *Amazonas Peruano*, bem como as que dalli procedem destinadas a portos brasileiros.

ou estrangeiros, ficam isentos de dar *entrada* na alfandega mixta de Tabatinga: só haverá visita fiscal e de policia nas ditas embarcações, si tiverem de deixar ou receber passageiros.

XXX

E' indispensavel o passe, concedido gratuitamente, da alfandega mixta para que entrem embarcações no rio Javary; e, uma vez despachados nessa alfandega os productos dalli procedentes, seguirão as cargas a seu destino livres de quaesquer exames, onus ou impostos.

XXXI

Para melhor exercer-se a fiscalisação aduaneira e facilitar as relações commerciaes entre as Republicas do Brazil e do Perú, na região do Javary, o governo do Brazil compromette-se a prolongar sua linha telegraphica até Tabatinga, e o Perú continua-a da dita fronteira até Iquitos, onde funciona actualmente a principal alfandega peruana limitrophe.

XXXII

Quando, por haver-se infringido os reguamentos de policia concernentes ao livre transito fluvial, se tiverem embargado mercadorias ou os navios ou embarcações menores que as conduzam, as duas altas partes contractantes estipulam que se levantará tal embargo mediante a prestação de uma fiança ou caução sufficiente para assegurar o valor dos objectos detidos.

Do mesmo modo quando a infracção não incorrer sinão em pena de multa, permittir-se-ha ao infractor a continuacão de sua viagem, assegurando a importancia da dita multa, e seu effectivo pagamento dentro de um prazo conveniente.

XXXIII

Si algum navio das altas partes contractantes naufragar, soffrer avaria ou for abandonado nas margens do rio da outra, dar-se-ha ao dito navio e á sua tripolação a assistencia e protecção possiveis, e o navio, qualquer parte delle, todo o seu apparelho e pertences e todos os effectos e mercadorias que se salvarem, ou o seu producto, si se venderem, serão fielmente entregues a seus donos ou agentes, devidamente autorisados.

Na falta destes ultimos, entregar-se-hão ao consul ou vice-consul respectivo, pagando unicamente as despezas occasionadas pela conservacão da propriedade ou outras que se pagarem em iguaes casos por navios nacionaes, naufragados; e permittir-se-ha no dito caso de naufragio ou avaria, descarregar, si for necessario, as mercadorias ou effectos que se achem a bordo, sem exigir por isso nenhum direito, salvo si se destinarem á venda ou consumo no paiz em que forem desembarcados.

XXXIV

Cada uma das duas republicas substituirá em seus portos da via fluvial os antigos direitos denominados — de pharol e balisas —, em beneficio da navegacão, pelo direito unico de tonelagem, recommendado pelo congresso de Washington, o qual será cobrado sobre tonelagem bruta, isto é, sobre a capacidade total do navio; o

dito imposto só gravará as embarcações que directamente se dirigirem aos seus portos, ou que nelles entrarem por escala (salvo os casos de força maior) e quando carregarem ou descarregarem.

XXXV

O direito de tonelagem será no maximo: de 40\$ no Brazil e 20 soles no Perú, para os navios até 200 toneladas; de 60\$ no Brazil e de 30 soles no Perú para os navios até 400 toneladas; de 80\$ no Brazil e de 40 soles no Perú para os navios até 700 toneladas; de 100\$ no Brazil e de 50 soles no Perú para os navios de mais de 700 toneladas.

XXXVI

São isentos do pagamento de direito de tonelagem:

- 1.º Os transportes ou navios de guerra;
- 2.º Os que medirem menos de 25 toneladas;
- 3.º Os navios que por qualquer causa imprevista ou irresistivel se virem compellidos a arribar ao porto desviando-se do seu rumo;
- 4.º Os hyates e demais embarcações de recreio.

XXXVII

A' excepção dos direitos de capatasia e armazenagem permittidas pela clausula sexta a respeito das mercadorias depositadas e da tonelagem com que grava os navios a clausula 34ª, o de estampilhas ou papel selado a que se refere a clausula 13ª o transito fluvial não poderá ser gravado directa ou indirectamente com imposto algum, seja qual for a sua denominação e objecto.

XXXVIII

As Republicas dos Estados Unidos do Brazil e do Perú obrigam-se respectivamente a não permittir que os indigenas sejam arrebatados e conduzidos do territorio de uma para o de outra nação; e os que forem levados deste modo violento serão restituídos ás respectivas autoridades da fronteira logo que forem reclamados.

XXXIX

Fica sem effeito a convenção fluvial de 22 de outubro de 1858 a que substitue este tratado.

XL

O presente tratado durará cinco annos e entrará em vigor aos noventa dias da troca das ratificações. Concluidos os cinco annos continuará até que uma das altas partes contractantes notifique á outra seu desejo de pôr-lhe termo; e cessará em todos os seus effeitos doze mezes depois da data desta notificação.

XLI

O governo do Brazil promoverá a approvação de todas as clausulas deste tratado que pela Constituição Federal são da exclusiva competencia do congresso do Estado do Amazonas.

Só depois de approvadas aquellas clausulas por esse Congresso, será o presente tratado ratificado conforme a legislação de cada paiz; sendo as ratificações trocadas em Lima, Rio de Janeiro ou outro logar que opportunamente se designe.

Em fé do que os plenipotenciarios das Republicas do Brazil e do Perú o firmarão e sellarão.

Feito no Rio de Janeiro aos dez dias do mez de outubro de mil oitocentos noventa e um.

Justo Leite Chermont.

Guilherme A. Seoane.»

Emquanto, pois, não se tornar effectivo esse tratado de 10 de outubro de 1891, o commercio e navegação de transito com a Republica do Perú continuará nos mesmos termos em que se achava antes da nota diplomatica de 10 de novembro de 1885, com grave prejuizo dos interesses fiscaes.

Republica da Bolivia

As relações de commercio e navegação que mantemos com esta nação limitrophe derivam do tratado de 27 de março de 1867 de — amizade, commercio e navegação — promulgado pelo decreto n. 4280 de 28 de novembro de 1868 e já denunciado desde 1883 tambem.

Sem embargo do *Memerandum* que apresentei ao ministerio do exterior, em 23 de janeiro de 1892, e que esclarece sobremodo, acho eu, o assumpto, de alto melindre aliás, interessante das altas conveniencias commerciaes e fiscaes que entretemos com esta nação amiga pela fronteira do rio Madeira, nada absolutamente se tem conseguido no sentido de se salvaguardar os mais respeitaveis direitos que se debatem no movimento das operações mercantis de nossas praças e das dos estados bolivianos que dependem dessa via de comunicação.

O tratado Cotegepe-Vellarde, que se pretendeu negociar em 18 de julho de 1887, e sobre o qual eu tive occasião de emittir parecer permanece em completo olvido !

E', portanto, escusado repetir que aquelles interesses, de alta valia aliás, das importantissimas regiões bolivio-brazileiras, correm sob o influxo do alludido tratado, denunciado em 1885.

Conhecessem todos os valores commerciaes que transitam pelo Madeira e Mamoré, de importação e exportação, e as alfandegas do Pará e Amazonas registram, certamente outro seria o regimen aduaneiro, e politico mesmo que, um novo tratado de amizade, commercio e navegação, conviria estabelecer.

Republica de Venezuela

Desde 25 de novembro de 1852 temos celebrado tratado de limites e extradicação com essa vizinha republica ; e, a 25 de janeiro de 1853 o tratado de navegação fluvial, que affecta, como é bem de ver, as relações commerciaes, dependentes de facil comunicação entre os pontos cisandinos de Venezuela, e o atlantico, cuja situação geographica demora muitas mil milhas de distancia do seu principal ponto de descarga, que muito embora, servido, pelo ferro carril, circumda vastissima zona, para trazer a S. Carlos os productos europeus e ali receber o de suas industrias explorativas ou naturaes.

Taes convenções jámais tiveram ratificação por parte da Venezuela, sem embargo do luminoso parecer, que o sabio barão de Humboldt proferiu, em Berlim, á 22 de dezembro de 1854.

Só a 5 de maio de 1859 fora assignado na cidade de Caracas o tratado de limites e navegação fluvial da Amazonia com a Republica de Venezuela e ratificado, no Brazil, em 6 de setembro do mesmo anno, e, pelo governo venezuelano em 31 de julho de 1860.

E', pois, o decreto n. 2726 de 1 de janeiro de 1861 que regula o assumpto e prescreve a observancia dos preceitos estatuidos naquello tratado, interessantes de nossas relações commerciaes e de navegação com os páramos dos rios Negro, Menachi, Aquio, Tomó e etc.

No art. 23 desse tratado se estipulou o seguinte, que eu careço de trasladar para aqui...

«...Todas as estipulações deste tratado, que não se referem a limites, terão vigor por espaço de dez annos, contados da data da troca das ratificações, findas as quaes continuarão a subsistir, até que uma das altas partes contractantes notifique a outra seu desejo de dal-as por findas ; e cessarão doze mezes depois da data desta notificação.»

Pois bem, em 1893, quando eu aprecio este assumpto, e, ao que penso, os 10 annos estipulados no tratado se findaram em 1871, as nossas relações communicativas e commerciaes com a republica vizinha continuam regidas pelas decisões, inteiramente casuisticas, que a occasião permite proferir.

Nada mais natural, desde que, entre o Rio de Janeiro e as vertentes do rio Negro, tantas centenas de milhas interceptam o apuro de questões que só interessam a Amazonia... e cuja geographia é tão pouco conhecida entre nós...

Republica da Colombia

O regimen de navegação e commercio de transito entre o Brazil e a Republica da Colombia fôra instituido, por acto especial, de character provisório, no interesse reciproco das duas nações limitrophes, que o governo brasileiro baixou, em concessão feita a D. Raphael Reyes, e, referendada pelo benemerito Barão de Cotegipe, e constante das instrucções de 2 de setembro de 1875, de inteira harmonia com o preceituado no decreto n. 3920 de 31 de julho de 1867.

Esta especial concessão, conforme o art. 10 das citadas instrucções, vigoraria por tres annos apenas, salvo ao governo o direito de restringil-a ou annullal-a, si porventura occorresse abusos por parte do concessionario, ou outras circumstancias que tornassem necessaria tal medida.

Foi prorogada por mais tres annos, por acto do ministerio da fazenda de 27 de janeiro de 1883.

Por acto de 24 de fevereiro desse mesmo anno concedeu o governo imperial permissão a Dimas & Morales para o transporte de mercadorias pelo rio Içá ou Potomayo nos termos daquella concessão de 2 de Setembro de 1875.

Finalmente, em 4 de março de 1883, permittiu-se a Dimas & Morales transferir a concessão de 24 de fevereiro a firma Duran, Cuellas & Comp.ª ou a outra firma a que elles se associassem a concessão acima alludida.

Da noticia historica da viagem inicial, realizada em virtude da primeira concessão, que adiante eu traslado do *Diario Official do Imperio do Brazil* n. 198 de 29 de agosto de 1877 apreciar-se-ha todos so

elementos de riqueza publica que a extensissima zona limitrophe entre o Brazil e a Colombia, pelo rio Içá ou Potomayo, offerece ao apreço dos que se interessam pelas cousas da Amazonia.

Extinctas aquellas concessões, ao termino da prorrogação concedida, só por decreto legislativo n. 99 de 7 de outubro de 1892, um decennio depois, fôra o governo autorizado a contractar com o cidadão peruano D. Julio de Benavides o serviço de navegação e transporte de mercadorias pelo rio Içá ou Potomayo, sem privilegio ao concessionario, nem algum outro onus para os cofres publicos além da isenção de direitos de importação (?) sómente aos productos naturaes e aos de industrias extractivas, procedentes da Colombia, e trazidos em navios ou vapores brasileiros aos portos de Manáos e de Belém e tudo de harmonia com as citadas instrucções de 2 de setêmbro de 1875, e bem assim com a informação do inspector da alfandega de Belém, de 4 de maio do corrente anno.

Fôra, portanto, vasado o decreto legislativo nos moldes que o autordeste trabalho, então inspector da alfandega no Pará, propuzera ao governo.

A noticia, que segue, sobre o rio Içá ou Potomayo, a mais completa que conheço, abrangendo a extensissima região desde Belém, capital do Pará, até S. José do Guamués, na base dos Andes, em zona colombiana, dá exacta idéa da necessidade, que temos, de facilitar por essa via communicativa, as nossas relações internacionaes e commerciaes.

Tudo quanto interessa á natureza do sólo, a climatologia, á exploração das industrias, ao commercio e á navegação, eu penso ahi vai conscienciosamente descripto em documento de character official.

NOTICIA SOBRE O RIO IÇÁ' OU POTOMAYO

Navegação, commercio, agricultura, industria, população,
clima e natureza do solo

A navegação do rio Içá ou Potomayo, como a de alguns outros rios, que teem sua foz no Brazil e banham territorios dos Estados limitrophes, taes como da Colombia, Perú, etc., não se acha franqueada, em face da nossa legislação, visto que o decreto n. 3920 de 31 de

Julho de 1867, que deu ingresso ás bandeiras estrangeiras nas aguas do Amazonas, reservou o direito de estabelecer, por decreto imperial, igual favor aos seus tributarios, logo que aprouvesse ao governo.

Nestas condições, o governo imperial, por acto de 2 de setembro de 1875, concedeu ao cidadão colombiano D. Raphael Reyes e á casa commercial de que é socio na Colombia a faculdade de transportar em navios brasileiros, dos portos habilitados do Pará e Amazonas para os da Republica da Colombia e suas vizinhanças, pelo rio Içá ou Potomayo, e vice-versa, os generos de producção e manufactura brasileira, ou dos Estados limitrophes, de conformidade com as instrucções acima citadas.

Para fiscalisação dessa navegação foi determináda a permanencia, a bordo, de empregados da alfandega de Belém, que seguem nos vapores até o ultimo porto, bem como um posto fiscal em a foz do Içá, onde um empregado da alfandega de Manáos visita as embarcações e examina os papeis, carregamento, etc., passando os certificados de procedencia e destino deste.

Viagem inicial da navegação do rio Içá, feita pelo vapor *Julio La-Rocque*, por conta da empresa Reyes & Hermanos

De conformidade com a concessão estabelecida pelo governo imperial, sahiu do porto de Belém no dia 7 de março de 1877 o vapor *Julio La-Rocque* fretado pelo illustre colombiano D. Raphael Reyes, conduzindo o primeiro carregamento de mercadorias estrangeiras, destinado a S. José de Guamués, na Republica da Colombia, composto de 495 volumes, sob a fiscalisação de um official de descarga e de um guarda da alfandega de Belém.

Conhecida como se acha a viagem de Belém a Manáos, nada se nos offerece de novo e digno de especial menção: trataremos, pois, da viagem da foz do rio Içá a S. José de Guamués, na Colombia.

Navegação do rio Içá

O rio Içá tem sua fóz oitocentas milhas acima de Manáos, e vai aos páramos de guanacás, sob o nome de S. Miguel em sua vertente,

correndo a rumo de SE., recebe os rios Yebinoto, Sotaya e Jacahy e tem um curso superior a 1.000 kilometros.

Sua largura na foz, isto é, no lugar em que se lança no Solimões ou Amazonas é de 300 braças, e seis de profundidade.

O terreno das margens é baixo, mede oito palmos de altura sobre o leito do rio em o mez de março.

A navegação é feita nos mezes de março a agosto, e só póde ser praticada livremente por vapores de calado inferior a cinco pés.

Não obstante, o vapor *Julio La-Rocque*, que sulcou suas aguas em abril e maio, calando sete pés inglezes, fez a viagem sem incidente maior, a não ser um encalhamento de quatro dias.

De agosto até janeiro o rio vasa consideravelmente, de modo a impossibilitar a navegação de embarcações de calado superior a tres pés.

Durante o curso de 372 milhas, contadas da foz do rio Içá, mantem-se sua largura entre 250 a 300 braças até o lugar denominado do Carapaná.

Desse ponto varia até 100 braças no lugar denominado Oreones, pequena malóca de indios dessa tribu.

De Oreones á linha do Equador dista 264 milhas, e a largura do rio Içá varia entre 200 a 250 braças, cuja largura, com pequena variante, segue até S. José de Guamués, que dista de Manáos 1.776 milhas, percorridas pelo vapor *Julio La-Rocque* em 443 horas de navegação, tendo gasto 34 dias de viagem, tocando em 13 pontos para receber lenha e estando 230 horas fundeado.

A profundidade do rio, que na foz é de seis braças, varia em alguns pontos a cinco braças até Oreones, mantendo-se dahi até a linha do Equador, entre duas a cinco braças, e deste ponto a S. José de Guamués, é sempre de duas braças, chegando ás vezes a uma braça e a menos em alguns logares.

Em todo o curso do rio Içá ou Potomayo são innumeradas as ilhas disseminadas caprichosamente em aquella immensa extensão.

Desde a foz do rio até S. José existem grandes e innumeradas praias de areias, que difficultam a navegação, porque estendem-se ao longo do rio, em grandes distancias, formando apertados canaes por onde passa o vapor, pelo que é mister sondar com cuidado o rio e em

alguns pontos investigar o rumo dos baixos de areia para segurar a navegação contra os encalhamentos, sendo necessario fundear á noite, afim de evitar os baixos que não podem ser reconhecidos.

A correnteza do rio é extraordinaria, naquella época, de quatro milhas por hora, o que exige na subida navegar-se a toda força, sendo, porém, na descida muito preciso navegar-se a 1/4 de força, afim de evitar os baixos, porque, impellido o vapor pela correnteza, quando muitas vezes se quer parar já se montou os baixos, d'onde se sai depois de afastar á enxada as areias, que cercam o vapor logo que encalha, visto que ellas agglomeram-se com rapidez.

Não obstante o cuidado e segurança da navegação do *Julio La-Rocque*, que na subida foi livremente até Contínera, na descida encalhou oito vezes por algumas horas, e uma vez por quatro dias no logar denominado Picudos, em frente á foz do igarapé, onde habita uma grande porção de indios ferozes dessa tribu.

População e fogos existentes nas margens do rio Içá até S. José de Guamués

Em o curso de mil milhas, que é a extensão do rio Içá, de sua foz a S. José, contam-se as seguintes habitações de indios e colombianos, a saber:

1.ª FRONTEIRA BRAZILEIRA — E' assim denominado este logar em consequencia de servir de limite do territorio brazileiro com a Colombia.

Ahi reside um official brazileiro com 12 praças, sob seu commando, que compoem a guarnição desse posto militar.

Tem cinco casas de palha, sendo uma destinada á residencia do official, tres á das praças e uma a deposito de artigos bellicos.

A posição topographica do logar é a peor possivel, visto que o terreno é baixo cercado de pantanos, que occasionam a sua reconhecida insalubridade. Reinam constantemente febres palustres.

2.ª FRONTEIRA PERUANA (ou S. Christovão) Este logar recebeu o nome de — Fronteira Peruana — por ter uma commissão pernana de limites, com ou sem fundamento, assentado ahi um marco, como divisa entre o Perú e a Colombia.

E' contestada a legalidade desse acto, não só porque não foi devidamente representada a Colombia, nessa occasião, como porque a linha divisoria do territorio das duas nações suppõe-se não passar nesse logar, e por isso só a denominam entre si por S. Christovão.

Tem tres casas com 50 colombianos inclusive 10 indios.

3.^a OREONES — E' um ponto de residencia da tribu de indios Oreones (orelhudos) assim chamados em consequencia das grandes orelhas, que os desfiguram.

Tem duas casas com 14 indios.

4.^a COÇACUNTY — E' residencia de indios, tem duas casas e 14 indios.

Neste logar naufragou em 1876, um grande batelão da propriedade de D. Raphael Reyes.

Em 1875 os indios que então habitavam este logar, tendo sido atacados de uma molestia paludosa, faram victimas da morte. Alguns delles abandonaram o logar e fugiram para o centro, ficando os cada-veres insepultos, os quaes foram enterrados dias depois por D. Raphael Reyes, que depois deitou fogo ás choupanas para desinfectar o logar. Hoje acham-se restabelecidas.

5.^o MONTEPA — Tem quatro casas habitadas por 40 indios, inclusive mulheres e crianças.

6.^a YACOTORÓ — Tem uma casa habitada por uma preta e um preto brasileiros, e oito indios. Este preto commercia com os indios e exerce tal ou qual prestígio entre elles.

7.^a CUMBY — E' residencia de indios que habitam quatro casas e formam um nucleo de 30 homens.

8.^a YACOROQUIM — Tem duas casas com 12 indios.

9.^a CANTINERA — E' o ponto de descarga do vapor, quando o rio não offerece agua sufficiente para subir a S. José de Guamués.

Existem dous grandes barrações feitos de bambú, onde são acondicionadas as cargas conduzidas pelo vapor, e as que descem de S. José para embarque.

Deste ponto são transportadas em canôas, depois de reduzidas a pequenos volumes de quatro arrobas, adaptados á conducção nas costas dos indios, que as transportam pelas cordilheiras dos Andes á cidade de Pasto, e outros logares.

Existe aqui um preposto de D. Raphael Reyes com seis pessoas encarregadas da guarda das mercadorias.

10.^a S. JOSÉ DE GUAMUÉS — E' o ponto terminal da navegação a vapor, quando é possível navegar-se até ahí.

E' uma pequena povoação colombiana, onde se conta 16 casas inclusive uma capella.

A população é de 80 indios.

Todas as habitações acima descriptas, que demoram á margem do rio Içá são de palha, acanhadissimas, sem ventilação alguma, muito baixas e quasi hermeticamente fechadas.

E esse systema de habitação não deixa de ser necessario para evitar a entrada do pium, carapaná e outros insectos, que perseguem os habitantes.

Agricultura, commercio, industria e navegação

Em toda a região banhada pelo rio Içá, acima descripta, pôde dizer-se que não existe agricultura que represente trabalho assiduo da população semi-civilisada, que occupa as habitações mencionadas, e cujo numero se eleva a 200 pessoas, mais ou menos.

Pequenas e acanhadas roças de mandioca, banana e milho, que esses naturaes ahí teem, não satisfazem as necessidades de subsistencia, que é mantida com a caça e pesca, que abunda em toda a zona do Içá.

Essa pequena lavoura fornece-lhes o absolutamente indispensavel ao fabrico de diversas preparações alimenticias, com que variam de sustento.

Parte do anno empregam-se em fazer lenha e deposital-a nos pontos onde tem de tocar o vapor da empresa Reyes que, si por accaso não a consome toda, em consequencia da interrupção da viagem, os indios ficam entregues á vida livre.

O commercio em todo o rio Içá é exclusivamente feito por D. Raphael Reyes & Hermanos, unicos que descem da cidade de Pasto, situada além das cordilheiras dos Andes, e navegam o rio Içá até Manáos, em batelões proprios, ou em vapor, occupados no

transporte da quina e alguma salsa; aquella colhida nos Andes e alli preparada para exportação, e esta, nos terrenos adjacentes do rio Içá.

Os principaes productos naturaes da Colombia são: café, tabaco, anil, chapéo de palha (a que chamam de Chile) e quina.

O preparo da quina consiste em extrahir a casca das arvores, para o que deitam-n'as abaixo, desseccam-n'a ao fogo e a defumam bem, e dahi arrumam-n'a em fardos de quatro arrobas, que é a carga que um homem póde transportar nas cordilheiras ou em qualquer caminho.

Cada homem empregado no serviço da quina póde extrahir por dia 16 arrobas de casca.

A maior exportação que desceu pelo Içá foi o carregamento do vapor *J. La Rocque*, em maio do corrente anno, que elevou-se a 1.729 fardos de quina, representando 8.912 arrobas Colombianas (de 24 libras), e 300 kilos de salsa; tendo sido a importação conduzida no mesmo vapor de 495 volumes de diversas mercadorias.

Não ha industria alguma no rio Içá até S. José de Guamués que mereça mencionar.

A navegação está por ora limitada á empreza de D. Raphael Reyes & Hermanos, cujos esforços teem sido empregados com summa dedicação.

Esse distincto colombiano tinha emprehendido a navegação do Içá com o vapor *Tundama* de sua propriedade, que naufragou no porto de Cantinera, em 1875, com um batelão pequeno que tambem perdeu-se, e ultimamente fê-lo com o vapor *J. La Rocque*, que alli foi com feliz viagem.

Entre os pontos habitados do Içá a navegação é toda feita em *ubás* (pequenas canoas), empregadas no serviço dos indios que habitam as margens do rio.

A empreza de navegação de D. Rapael Reyes é de um resultado importantissimo tanto para o Brazil como para a Colombia, que estabeleceram estreitas relações de mutuo interesse.

Pelo lado moral, importa a civilização desses povos nomadas que vagueam por aquellas regiões em as fronteiras das duas nações, e, portanto, grande concurso para a navegação.

Pelo lado material, o progresso e desenvolvimento do commercio, navegação e industria das duas nações, em uma importantissima zona, que alli jaz, como que esquecida, e cuja riqueza permanece sem o mais leve proveito á humanidade.

A prova inconcussa das vantagens da navegação do Içá, está na empreza Reyes que sem auxilio de sublevação freta um vapor como o *J. La Rocque* e correndo os riscos dessa longa viagem, vai ás remotas regiões de S. José de Guamués, buscar o carregamento a que nos referimos, que por si só parece prometter largos lucros á empreza.

Estabelecida uma navegação regular, visto que a da empreza Reyes é por ora um ensaio, com vapores de quatro pés de calado, que possam sulcar as aguas do Içá até o meio da vasante, os resultados não se farão esperar, e certamente o Brazil muito lucrará, visto como suas provincias limitrophes serão a séde dessa empreza, que como todas as outras, deixam incontestaveis vantagens ao progresso e desenvolvimento do paiz.

Nos parece prospero o futuro da empreza Reyes, sem embargo das difficuldades com que ha lutado para chegar ao presente estado, e cremos que dentro em pouco, ella assumirá as mais importantes proporções, que garantirão á Colombia não menor resultado ao progresso e civilisação de uma importantissima região como é a que banha o Içá.

Estado de civilisação

A immensa população indigena que habita as florestas do Içá, vive, como já dissemos, no primitivo estado de selvageria, segregada da civilisação e entregue á indolencia e á crapula.

Entre ella contam-se as tribus Miranhas, Oreones, Picudos, e outras que se não confraternisam, sendo algumas dellas anthropophagas.

Os indios Oreones são os possuidores do veneno *curare*, com que preparam as flexas e cujo effeito produz a morte.

Descem algumas vezes entre os mezes de novembro e dezembro, na força da secca do rio, affim de caçar tartarugas, e logo que o rio enche retiram-se para as mattas.

Adoptam a polygamia.

Os indios que habitam a margem do Içá, mas em contacto com gente civilisada, andam semi-nús, vestidos apenas com uma camisola sem mangas. Pintam o rosto com tinta encarnada e as pernas tambem, imitando meias, e trazem enrolados em a parte superior dos braços uma roda de cipó almiscaroso de envolta com palhas muito finas. As orelhas e o nariz são atravessados por pequenas flexas, que ahi estão seguras, e na cabeça serve-lhes de enfeite uma grinalda ou turbante de pennas de côres variadas.

O Tuxáua ou chefe da tribu, ou das pequenas malócas em que vivem á margem, usa sempre de um grande cajado e capa preta e traz um colar de dentes de animaes ferozes.

Este cajado symbolisa a autoridade de que se acha revestido, e é transmittido aos que o succedem.

A alimentação de caça ou pesca é variada, com preparações feitas de macaxeira (aipim), a que chamam —yuca.

Usam de outra alimentação a que denominam —xixa— e consiste em uma preparação feita de milho, que comem algumas vezes com —xicula— que é feita de banana amassada. A —xixa—, devido á sua natureza fermenticia, tomada em grande quantidade embriaga.

Estes são os habitos dos indios semi-civilisados, mansos, que habitam as margens e com quem estivemos em contacto em toda a viagem a bordo do vapor e em terra.

Estes indios obedecem cegamente, e parecem estimar a D. Raphael Reyes, que lhes inspira subida confiança.

Aguardam D. Raphael com indisivel contentamento e assim correspondem ás maneiras paternaes com que aquelle cavalheiro os trata e attende ás suas reclamações e necessidades.

Em toda a subida do rio Içá o vapor ia parando sobre rodas para receber indios que aguardavam D. Raphael Reyes, e a quem alguns delles vinham representar contra aggressões soffridas de outras tribus.

Entre elles appareceram alguns que haviam sido atacados por outros selvagens ferozes, que lhes haviam morto as mulheres e companheiros de habitação ou malóca.

Eram recebidos com toda a urbanidade e tratados muito bem por D. Raphael.

Logo que chegavam a bordo do vapor percorriam-n'o admirados, investigando com subida curiosidade, tudo quanto viam.

Clima e natureza do sólo

O clima da região banhada pelo rio Içá, desde a sua foz até a altura em que passa a linha do Equador é mais quente e humido, e por isso de duvidosa salubridade, dahi, porém, até Cantinera é agradável, a temperatura é menos elevada.

Pela manhã ha cerração, ás vezes espessa, e outras muito ligeiras.

As noites são agradavelmente frias, principalmente quanto mais proximo se está das cordilheiras dos Andes.

O terreno nas vertentes do Içá é pouco accidentado, tornando-se geralmente plano para o lado do S. Este até a sua foz.

A uberdade do sólo é prodigiosa e se ostenta soberba nas plantações de milho, mandioca e canna, de que acima fallamos.

Ouvimos dizer que produz todos os cereaes dos climas equatoriais, em grande abundancia.

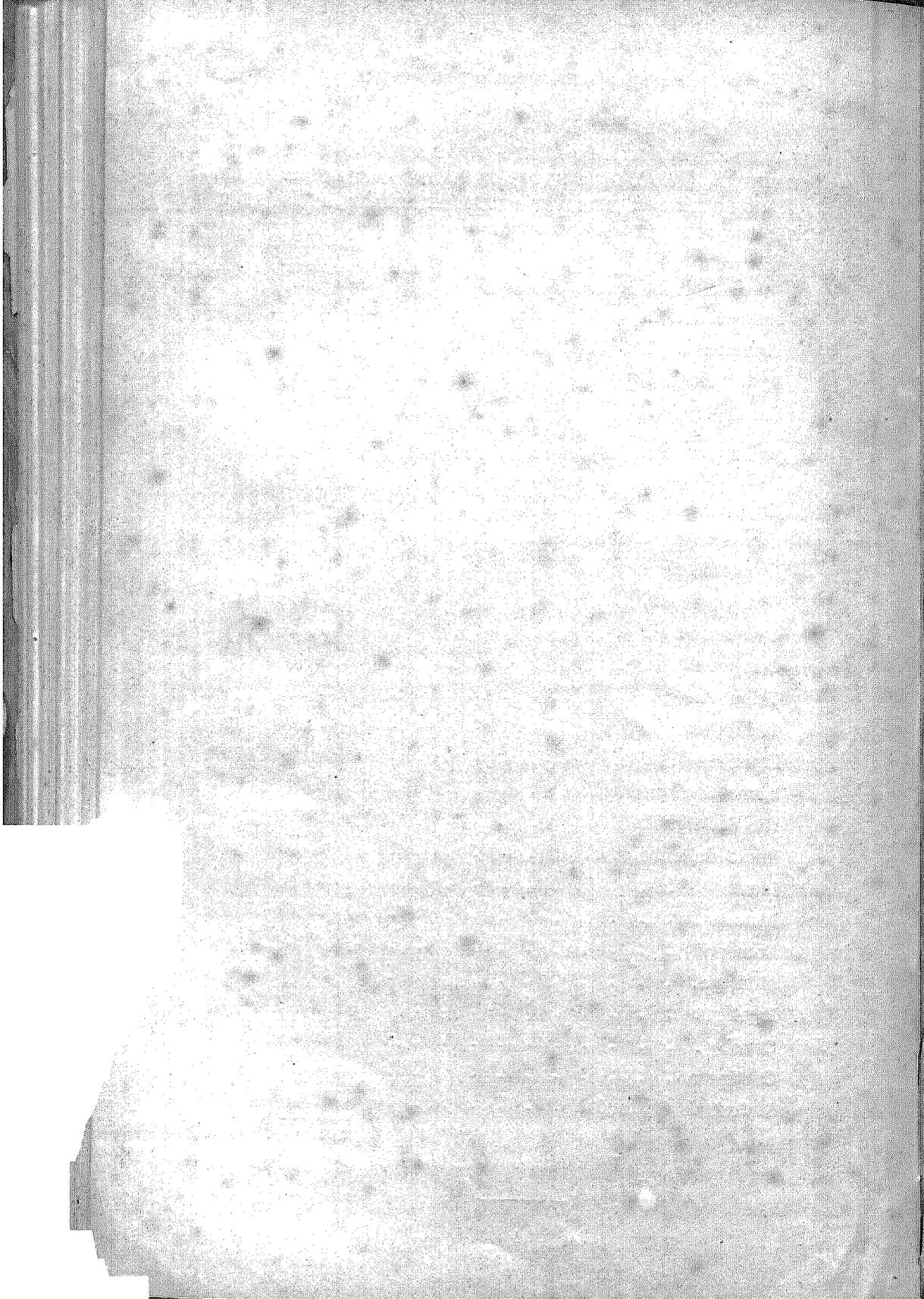
CONCLUSÃO

A tabella aqui junta demonstra o tempo de navegação gasto entre os pontos conhecidos desde Manãos até S. José, devendo servir de base para o calculo de distancia a marcha do vapor *J. La Rocque* de quatro milhas por hora.

Belém, 6 de julho de 1877. — *João F. Cavalcanti de Albuquerque.*

TABELLA DEMONSTRATIVA DO TEMPO DE MARCHA DO VAPOR BRAZILEIRO *J. La Rocque* ENTRE OS PONTOS CONHECIDOS DO RIO IÇÁ OU POTOMAYO, DESDE O PORTO DE MANÁOS ATÉ O DE S. JOSÉ DE GUAMUÉS NA COLOMBIA

PONTOS	HORAS GASTAS
Manáos.	
Tocantins	198
Porto Fiscal	11
Foz do Içá.	6
Ilha Japacoá	7 1/2
Piranhas	12
Uruny	19
Fronteira Brasileira.	2
Fronteira Peruana (ou S. Christovão).	12
Ilha Javacaca.	2
Chequito	27
Carapauá	14
Tribu Simão	20
Tribu Oreones.	19
Equicilha	60
Linha do Equador	6
Rio S. Miguel.	10
Ponto de lenha	6
Idem.	12
Idem.	9
Cocacunty	2
Montepa.	16
Iaçotoró.	12
Cunoby	2
Cantinera	8
S. José de Guamués.	2
	494 1/2



COMMERCIO DE TRANSITO

IMPORTAÇÃO

Trasladarei para aqui os algarismos, que eu reputo mais interessantes, do commercio internacional amazonico, desde o inicio das regulares communições, que a Companhia do Amazonas estabeleceu sob a especial protecção do governo brasileiro, bem definida nas subvenções dispensadas e especiaes privilegios concedidos, e sob a acção de seu digno gerente no Pará, o commendador Manoel Antonio Pimenta Bueno, executadas no longo estadio de 1852 a 1892.

Os algarismos que se seguem demonstram sobejamente que o desenvolvimento da riqueza publica da vastissima zona ribeirinha, interceptada do Oceano Atlantico pelas cordilheiras mais notaveis dos Andes, e ainda pela enormissima distancia de muitas 1.000 milhas percorridas nos affluentes do Amazonas, que descem de todos os rumos, é devido, como já vimos, ao poderoso concurso da navegação a vapor, que o governo brasileiro estabeleceu e continúa a subvencionar largamente.

— Apreciemos, pois, os valores do commercio de transito desde 1853, [que, com o de reexportação, constituem, em geral, as operações mercantis entre os nossos portos intermedios e os terminaes das republicas.

Commercio internacional por via do Amazonas com as Republicas limitrophes Perú, Bolivia, Venezuela e Colombia, registrado nos entrepostos de Belém e Manaós, no periodo de 1853-1892

ANNOS	VALOR OFFICIAL		TOTAL
	Importação	Exportação	
1853	300\$000	2.560\$000	2.860\$000
1855	17.000\$000	129.043\$000	146.043\$000
1857	50.000\$000	427.832\$000	477.832\$000
1859	179.000\$000	320.000\$000	499.000\$000
1861	235.000\$000	181.000\$000	416.000\$000
1863	164.000\$000	300.587\$000	464.587\$000
1865	617.300\$000	606.287\$000	1.223.587\$000
1866	617.966\$000	693.511\$000	1.311.477\$000
1868	654.058\$000	445.039\$000	1.099.097\$000
1869	731.962\$000	662.934\$000	1.394.896\$000
1870	919.423\$000	1.071.943\$000	1.991.366\$000
1873	1.010.120\$000	931.540\$000	1.941.660\$000
1875	1.112.330\$000	1.233.510\$000	2.345.840\$000
1880	1.810.620\$000	2.036.190\$000	3.846.810\$000
1882	2.370.930\$000	2.010.305\$000	4.381.235\$000
1886	3.990.138\$000	2.587.950\$000	6.578.088\$000
1888	2.781.153\$000	3.103.901\$000	5.885.054\$000
1889	2.856.491\$000	1.967.812\$000	4.824.303\$000
1890	3.350.565\$000	5.311.073\$000	8.661.638\$000
1891	2.003.262\$000	3.211.747\$000	5.215.009\$000
1892	3.280.360\$000	5.070.280\$000	8.350.640\$000

Pela Alfandega de Manaós, esse commercio internacional no ultimo periodo de 1886 a 1892, é assim registrado :

Annos	Importação	Exportação
1885-86.	2.537.703\$049	541.640\$647
1886-87.	2.760.313\$655	206.284\$528
1888	712.451\$784	600.985\$815
1889	528.245\$588	452.732\$318
1890	823.370\$910	2.281.108\$692
1891	1.877.380\$510	2.320.840\$920
1892	1.938.640\$930	2.699.286\$670

Assim apreciado o valor total do commercio de transito em geral, passemos aos detalhes interessantes de cada uma das republicas limitrophes, com o auxilio dos algarismos que reputo dignos de fé pelo cunho que a origem official lhes imprime.

Republica do Perú

O commercio peruano por intermedio do rio Amazonas tem passado por phases mui distintas, que cumpre não esquecer.

A primeira, até o anno de 1853, quando nenhuma navegação regular possuía e a enormissima distancia de Belém a Jurimaguas, nas vertentes do Marañon, ou antes no Huallaga, de 2.909 milhas geographicas, era quasi impossivel de ser vencida, e de tal modo que, mesino até Loreto, pouco acima de Tabatinga, fronteira brazileira, que demora apenas 1.129 milhas de Manáos, ou 2125 de Belém, rarissimas communições tinhamos, afóra as que em commercio ou escambo quasi selvagem, por assim dizer, ou interesses bastardos de uma politica propria de tão remotas regiões obrigavam.

A quem conhece o Amazonas desde a sua foz até as vertentes, eu não careço de recordar que, antes de ser iniciado o serviço de navegação a vapor, que a Companhia do Amazonas estabeleceu, raros eram os povoados ali existentes, e constituídos pela gentildade, que, sem civilisação alguma, habitava semelhante região.

Essa região, hoje departamento de Iquitos, politica ou economicamente nada interessava á republica vizinha, da qual continúa ainda afastada pelas enormes difficuldades de communicação que as cordilheiras cisandinas offerecem e cuja producção era quase inaproveitavel, e o naufragio das tentativas de suas empresas registram.

Foi a navegação a vapor que creou os pontos ou portos, destinados á tomada de lenha, ou combustivel indispensavel a semelhante elemento de transporte; uns, pela Campanhia do Amazonas, outros pelo vapor *Augusto*, de propriedade de Mr. Charles Collier, que mais avantajou-se em viagens regulares, durante alguns annos, até Jurimaguas, conforme se vê do mappa compilado pelo distincto cidadão colombiano D. Raphael Reyes, impresso por Ferdinand Schlotke — Hamburgo.

Antes de 1853, pois, não se achavam fundados os seguintes povoados (alguns dos quaes já desapareceram), a saber :

Letizia, Mancallueta, Pébas, Puerto Charles, Ucayali, Regis, Bocca del Tigre, Parinary, Elvira, San Pedro, Urarinas, Bocca del Huallaga, Santa Cruz, Playa de Tabatinga, Santa Maria e Santa Rosa.

Sem meios de transporte para os productos naturaes que ahi abundavam, é bem de avaliar a situação economica dessa vastissima zona, antes de 1853.

A segunda phase, pois, do commercio peruano cisandino prende-se ao inicio da navegação estabelecida pela Companhia do Amazonas, até 1867, época em que o decreto n. 3749 de 7 de dezembro de 1866 veiu franquear o rio-mar ás nações ribeirinhas, estabelecendo novos meios de commercio e mais amplos elementos communicativos entre as remotas regiões do Equador com as praças dos continentes europeu e americano.

Por igual, a criação da Alfandega de Manáos, em essa occasião instituida, bem como as mesas de rendas habilitadas de Tabatinga. Itacoatiara, Tocantins, etc., foram fortes elementos de acção ao progresso das remotas regiões limitrophes.

A terceira phase, quando estabeleceu-se a navegação directa entre Manáos e os portos transatlanticos, facilitando novos recursos commerciaes aos interesses da região cisandina, donde resultou que, desde 1888 o commercio peruano de Iquitos e de outros pontos estabelecesse relações directas com as praças da Europa e America, realisando-se no porto de Manáos, como succedia no de Belém, a *baldeação* das mercadorias navegadas em transito acompanhadas de manifestos especiaes, á consignação da Companhia Amazonas, para isso constituida agente do commercio peruano, e que realisava a expedição das mercadorias a seu destino perante a Alfandega e o consulado de Iquitos.

Dest'arte a estatistica do commercio de transito offerece sensivel alteração, de accordo com os regimens por que passou semelhante serviço e, consoante o movimento das operações mercantis, como se vê dos seguintes algarismos interessantes das alfandegas da Amazonia :

ANNOS	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO	TOTAL
1853	300\$000	2:560\$000	2.860\$000
1855	17:000\$000	129:045\$000	146:045\$000
1857	50:000\$000	427:832\$000	477:832\$000
1859	179:000\$000	230:510\$000	409:510\$000
1861	285:000\$000	151:083\$000	439:083\$000
1863	164:574\$000	369:587\$000	534:162\$000
1865	617:036\$000	542:283\$000	1.159:319\$000
1866	606:585\$000	631:400\$000	1.237:985\$000
1868	553:494\$000	381:453\$000	934:947\$000
1870	886:212\$000	934:129\$000	1.820:340\$000
1880	1.360:820\$000	1.740:650\$000	3.101:420\$000
1891	4.492:958\$000	1.820:320\$000	3.313:318\$000
1892	1.963:320\$000	2.657:420\$000	4.620:740\$000

Nada mais eloquente do que os valores ahi consignados, que dão exacta idéa do notavel desenvolvimento commercial do Peru cisandino sob o poderoso influxo das praças brasileiras do Pará e Amazonas e, principalmente, da navegação subvencionada pelos cofres geraes e estadoaes.

O inicio do seu commercio de importação fôra apenas no valor official de 300\$, elevando-se, ao cabo do primeiro decennio, a 164:574\$, e no seguinte quinquennio a 553:494\$000.

Em 1880 attingira a 1.360:820\$ e em 1892 a 1.963:320\$000.

A exportação de seus productos, similares aos nacionaes, e em sua maior parte procedentes da margem esquerda do rio Javary, isto é, da zona limitrophe, passou dentro de curto periodo de um decennio mais, de 2:560\$ para 309:587\$000 !

Em 1870 elevou-se a 934:129\$, e, finalmente, em 1892 a 2:657\$420.

Dahi, pois, a justeza dos conceitos expendidos sobre o assumpto.

Republica da Bolivia

Só em 1865 esta nação ribeirinha iniciou regular commercio com as praças brasileiras da Amazonia e sob os auspicios da Companhia de Navegação e Commercio do Amazonas, por isso que a sua posição

geographica ainda hoje não permite, facilmente, quaesquer outras communicações entre a região do alto *Madeira*, *Mamoré*, *Guaporé*, etc., com o oceano Atlantico; pois é bem de avaliar os onus com que seriam sobrecarregados os trafegamentos de productos e mercadorias, procedentes ou destinadas a semelhante região, uma vez servidos ou encaminhados por portos de outra banda do continente.

Foi no anno de 1865 que chegou a Santo Antonio do Rio *Madeira* a primeira caravana desse extremo da Bolivia em demanda do primeiro vapor daquela companhia, que de Belém sahira com tal destino — o porto de *Santo Antonio*.

Noventa e oito canôas e ubás, com a lotação de 32.000 arrobas de borracha, e tripoladas por 1276 indios, procedentes de Cuatro Ojos (no rio Pirahy) e de Exaltacion, fornecera a primeira carga do paquete, no valor official de 64.004\$, conforme verifica-se do Relatorio da Companhia do Amazonas.

Em 1869 o escambo desses productos naturaes permittia o registro da importação no valor de 89:305\$ e o de exportação no de 47:532\$000.

Em 1891 a importação já alcançava o valor de 510:304\$347, e a exportação o de 890:742\$ pela Alfandega do Pará.

Em 1890 a Alfandega de Manãos registrava o valor official da exportação em 1.419:666\$, que, em 1892, elevava-se a 1.416:667\$450.

O balanço de entrada e sahida de seu commercio de transito, reexportação e baldeação dera-me, em 1892, o valor de 2.697:420\$ nos entrepostos publicos da Amazonia, e conforme os elementos que á estatistica é possível fornecer em casos taes a serviços de tal natureza, em que se decompõe o movimento das operações no regimen aduaneiro.

Republica de Venezuela

Mui tardiamente as alfandegas da Amazonia tiveram occasião de registrar os dados do valor commercial de suas praças com os nucleos populosos da fronteira limitrophe no rio Negro; porquanto, sómente em 1866 realisamos as primeiras operações mercantis, que a estatistica official accusa, no valor de 5:285\$ para a importação e no de 13:457\$ para a exportação.

Em 1870 fora elevada a importação ao valor de 33:214\$ e a exportação ao de 137:814\$000.

As constantes alternativas politicas por que tem passado a região limitrophe, me parece, tem concorrido sobremodo para entorpecer o desenvolvimento das relações de commercio, que a navegação regular alimenta aliás, e a tal ponto que eu só posso registrar aqui os seguintes: 4:697\$700 em 1888; 19:461\$040 em 1890; 19:931\$040 em 1892 para a exportação.

Em 3:973\$380 no anno de 1888, e no de 5:630\$970 em 1890 para o commercio de importação.

As constantes reclamações de que eu tive de tomar conhecimento no Amazonas, outras agitadas perante a presidência da provincia, o ministro de estrangeiros e o da fazenda, cujas liquidações se tornavam indefinidas, pelas frequentes perturbações na zona limitrophe a que se destinavam as mercadorias ou donde procediam os generos das industrias explorativas, ou ainda perante as autoridades locais que as deviam resolver, tudo isso, eu penso, tem embaraçado o progresso de uma zona tão rica, como a limitrophe nesse extremo do continente.

Republica da Colombia

Sem navegação regular em tempo algum, pela principal via fluvial que communica a extrema região brasileira com a Republica da Colombia, tal qual é o rio Içá ou Potomayo, entre os portos de Belém e Manáos, e os de S. José de Guamués e Cantineras, nas vertentes daquelle rio, era impossivel existir commercio internacional entre tão remotas regiões.

Depois de 1869, que encaminhamos a primeira pacotilha de transito de mercadorias de importação no valor de 1:648\$, até a fronteira brasileira, só a 7 de março de 1877 iniciou-se um commercio regular, por meio de comunicação a vapor entre a praça de Belem, no Pará, e aquelles portos cisandinos da Colombia, por conta da empresa de D. Raphael Reyes e sob os especiaes favores consignados na concessão de 2 de setembro de 1875, já alludida, que fora explorada, ao principio

com grandes vantagens para a empresa, mas depois com serios prejuizos, occasionados pela imprevista perda do material fluctuante e circumstancias que não vem ao caso apreciar, todas interessantes de privada economia, conforme ouvi de um de seus interessados.

Em 22 de agosto de 1884 offereci ao governo imperial especial *Memoria* sobre as circumstancias em que se achavam as nossas relações por via do Amazonas com esta nação limitrophe, e os incidentes que haviam occorrido para a extincção dos postos fiscaes, estabelecidos em a fronteira brazileira, derivantes da citada concessão Reyes e o valor dos sacrificios que nos haviam custado.

Por igual apreciei o valor das relações commerciaes entre a Colombia e o Perú, que as producções dos rios Pebas, pelo Jaguas, cerca de 200 milhas da foz do Içá permittem e facilitam, pelo rio Solimões, as relações com o departamento de Loreto.

Do mesmo modo, o do commercio de Caldas, Topaian, Tuqueroz é Obondo, que não podem prescindir das importantes facilidades que a navegação do rio Içá offerece corforme a *Noticia* que já ficou transcripta.

RENDAS PUBLICAS GERAES

(HOJE DENOMINADAS FEDERAES)

Já apreciados os elementos da riqueza publica da Amãzoniã, vejamos agora o valor do impulso que as rendas geraes receberam.

Tomarei por ponto de partida o exercicio de 1836, em que a provincia do Grão-Parã, sahindo da acção da *Cabanagem*, que por longo tempo trouxe perturbada a sua collectividade e sacrificados, portanto, os grandes interesses economico-financeiros, enveredou o caminho do progresso assombroso que apresentou, e ainda no regimen politico actual accentua-se.

Consoante já tive occasião de dizer, antes de 1852 a Amazonia constituia uma unica conscripção politico-administrativa, e por isso só depois dessa época figura a provincia do Amazonas com renda geral e muito tardiamente, em coincidencia com a criação de sua alfandega, e accentuado o seu desenvolvimento pela acção da navegação directa que lhe proporcionou a renda de importação e exportação.

O recurso da cabotagem nada influe, como sabemos, nas rendas geraes.

Mais de espaço e pela confrontação dos algarismos que o seguinte quadro registra, em 1836-1837 as rendas geraes da Amazonia eram apenas de 130:947\$293.

Ao fim do primeiro decennio, attingiu :

Em 1846 — 47 a importante somma de	526:903\$363
Em 1856 — 57 duplicara, elevando-se a	1.269:681\$099
Em 1866 — 67 quasi igual progressão, em	2.251:822\$052
Em 1876 — 77 do mesmo modo, chegara a	4.205:008\$750
Em 1887 attingira, quasi ao triplo	10.173:624\$269
Por ultimo, em 1892 encerrara a arrecadação do exercicio financeiro com	10.247:318\$055

Estas sommas interessam particularmente á provincia do Pará ; pois, quanto ás da provincia do Amazonas, temol-as, por decennio, nesta progressão :

Em 1868 a importancia de	20:432\$900
Em 1878 » » »	219:962\$912
Em 1888 » » »	1.476:770\$049
Em 1892 » » »	2.526:017\$478

Devemos reflectir ainda, que as rendas geraes ou federaes soffreram profundas modificações no ultimo decennio, no que interessa as taxas e aos typos do imposto de industrias e profissões, e desde o anno de 1891 passaram a pertencer aos estados aquellas como as de exportação, que avolumam hoje, sobremodo, os recursos financeiros dessas conscripções politicas.

Apreciemos, pois, por biennios as rendas geraes da Amazonia, com as descriminações dos pincipaes titulos da receita publica, em o longo periodo de mais de meio seculo, no seguinte quadro :

QUADRO
DAS
RENDAS GERAES
DA
AMAZONIA

Quadro das rendas geraes da Amazonia, arrecadadas pelas

ANNOS	PARÁ			TOTAL
	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO	OUTRAS RENDAS	
1836.	130:141\$191	—	803\$062	130:947\$293
1838.	87:803\$505	51:320\$301	64:731\$034	193:909\$340
1840.	147:187\$321	76:526\$778	99:980\$882	323:694\$981
1842.	184:831\$727	74:464\$257	97:391\$848	357:687\$532
1844.	199:837\$322	69:107\$037	110:278\$708	379:283\$431
1846.	252:325\$812	87:087\$146	137:490\$405	520:903\$363
1848.	310:172\$012	78:531\$947	27:357\$122	416:361\$081
1850.	338:652\$020	103:682\$184	27:314\$301	519:314\$001
1852.	639:314\$790	128:408\$192	42:084\$271	800:707\$253
1854.	1.095:552\$533	263:361\$847	29:734\$125	1.388:648\$505
1856.	785:148\$373	173:852\$935	28:684\$890	987:686\$198
1858.	988:573\$935	252:594\$005	27:360\$110	1.250:528\$050
1860.	1.169:986\$016	295:042\$993	30:314\$571	1.496:143\$670
1862.	—	—	—	—
1864.	920:310\$140	405:181\$270	206:593\$688	1.532:088\$098
1866.	1.245:496\$995	486:692\$111	137:897\$305	1.890:063\$351
1868.	1.936:210\$880	640:510\$310	657:712\$790	3.234:463\$980
1870.	2.834:110\$320	927:360\$190	323:062\$993	4.090:533\$503
1872.	3.483:920\$359	1.150.590.745	577:093\$534	5.211:604.608
1874.	2.385:620\$716	1.128:905\$594	666:659\$250	4:180:191\$560
1876. (a)	1.932:512\$310	1.002\$288\$172	426:980\$601	3.361:790\$083
1878.	2.742:209\$186	1.097:679\$233	795:592\$200	4.635:430\$319
1880.	3.332:015\$315	1.842.153\$153	489:009\$279	5.633:270\$747
1882. (b)	6.807:933\$390	3.011:095\$742	163:848\$167	10.384:897\$299
1884.	5.330:316\$266	2.214:944\$820	533:351\$260	8.078:612\$346
1886.	5.886:962\$231	2.567:979\$695	760:609\$646	9.215:638\$572
1888.	6.204:792\$340	2.306:911\$344	1.014:424\$745	9:513:148\$420
1890.	5.779:074\$395	2.632:911\$125	1.021:101\$172	9.433:086\$992
1892.	9.957:742\$203	(c) 6.677:161\$863	(d) 283:575\$847	10,241:313\$055

(a) Período da crise — Tribúncia.

(b) Administração Castro Silva, em cujo período diminuiu a importação!...

(c) Passou ao Estado esta renda.

(d) Idem idem a de Interior, etc. etc.

(e) Principalmente as rendas internas: selo, transmissão de propriedade e indústrias e profissões.

RENDAS PROVINCIAES OU ESTÁDOAES

As alterações por que tem passado entre nós o systema dos tributos directos ou indirectos, no antigo, como no actual regimen politico, desde o municipio mais remoto do interior de cada conscripção até as cidades capitaes, sem a menor attenção aliás aos preceitos constitucionaes, tão frequentes vezes postergados pelas assembléas provinciaes, como é facil de se julgar compulsando as sabias resoluções do Conselho de Estado, e, por ultimo, as innumeradas decisões do Governo Provisorio e do constitucional, no systema actual; sem embargo mesmo de todas quantas vantagens foram concedidas aos Estados, pela cessão dos avultados recursos financiaes dos impostos de exportação, do de industrias e profissões, etc. é bem de avaliar a difficuldade, que eu considero quasi insuperavel, attenta a complexidade e natureza do assumpto, para descer á analyse, mesmo synthetica, da gradação dos tributos provinciaes da região amazonica, em um estadio de mais de meio seculo, que, além do mais, com certeza traria enfado a quem tiver a bondade de ler este trabalho.

Sophismada constantemente, si me permitem a expressão, a natureza do imposto, para escapar á inconstitucionalidade, que a legislação define muito bem, ou para agravar a situação do adversario politico da localidade, o tributo que constitue renda privada é inteiramente vario!

Não obedece a principio algum; recahe, fatalmente, onde quer que seja, consoante os intuitos do supposto legista, que combinou a sua decretação na aldeia, de que é representante, ou no centro do directorio, onde certas figuras, que atravessaram silenciosas um estadio de longo periodo legislativo do senado ou da camara federal, conscientes muita

vez de sua notavel incompetencia, decidem *ex cathedra* todas essas questões de tributos ou impostos, de alto melindre aliás, que interesses inconfessaveis promovem. Assim, eu limitar-me-hei a dar a totalidade dos algarismos que interessam as rendas provinciaes ou estadoaes da Amazonia desde de 1836 até 1892.

Rendas estadoaes da Amazonia desde 1836 até 1892, apreciadas por biennios

ANNOS	PARÁ	AMAZONAS	TOTAL
1836	127:510\$300	—	—
1838	230:799\$521	—	—
1840	333:492\$638	—	—
1842	252:866\$902	—	—
1844	173:815\$875	—	—
1846	201:862\$916	—	—
1848	143:636\$059	—	—
1850	185:118\$728	—	—
1852	197:759\$143	19:00 \$465	216:765\$108
1854	490:152\$331	32:602\$792	523:115\$123
1856	340 237\$510	56:325\$192	396:622\$702
1858	210:208\$217	65:568\$711	355:774\$928
1860	677:297\$915	101:323\$316	779:227\$531
1862	477:346\$401	93:347\$303	570:694\$204
1864	593:932\$515	122:346\$101	722:333\$916
1866	824:452\$437	178:035\$781	1.002:488\$218
1868	1.482:292\$333	274:427\$603	1.759:719\$941
1870	1.541:173\$227	503:902\$172	2.048:075\$399
1872	1.538:766\$545	429:685\$053	2.038:412\$198
1874	1.546:023\$517	557:214\$885	2.103:273\$102
1876	1.579:301\$279	701:168\$523	2.283:469\$302
1878	1.635:819\$760	785:970\$765	2.471:790\$534
1880	2.411:931\$750	1.065:069\$659	3.507:001\$409
1882	2.920:244\$073	1.765:787\$831	4.680:031\$922
1884	2.307:309\$033	2.748:296\$578	5.055\$905\$614
1886	3.192:380\$010	1.872:016\$739	5.064:396\$788
1888	3.217:751\$154	2.127:529\$115	5.445:274\$569
1890	3.177:095\$454	2.607:380\$688	5.784:456\$137
1892 (a)	7.829:931\$664	6.423:092\$214	14.316:023\$903

(a) Passou á renda estadual o imposto de exportação e o de indústrias e profissões, que pertencia á União, ou renda geral.

Como vimos no quadro que ahí ficou, as rendas provinciaes, hoje denominadas estadoaes, da Amazonia estabelecem notavel progressão em uma região, como aquella, de mingoada população aliás.

Se fossemos apreciar o valor das rendas por capitação e, tomando por base as estatísticas officiaes, chegaríamos a um resultado superior aos paizes suppostos mais ricos e excellentemente explorados, como a Australia tem apresentado e isto devido, a meu ver, a preciosidade dos seus productos naturaes, sem competencia, alguns delles, nos mercados do exterior.

Mas é que, reputando inteiramente deficientes, taes estatísticas, ou antes mui confusas, pelo conhecimento pessoal que tenho do modo por que tal serviço foi desempenhado na Amazonia, cumpre-me deixal-l'as de lado.

Nos primeiros decennios, e, observado o mesmo typo e base de tributos, as rendas duplicaram e quadruplicaram nos seguintes, encerrando o quarto decennio com algarismos sem igual no regimen financeiro de outras conscripções do paiz !

Esse resultado, é forçoso reconhecer, deriva pura e simplesmente da exploração dos productos naturaes, que escapam aos pesados labores que a agricultura e industria manufactureira impõem em todas as outras regiões do continente.

E' certo tambem que, por demais sobrecarragados andam os productos das industrias extractivas, que, eu penso, os supportam vantajosamente, mais por seu especial apreço nos mercados do exterior do que em attenção ás regras que a economia politica o prescreve.

COLONISAÇÃO E EMIGRAÇÃO NA AMAZONIA

E' este sem duvida, a meu ver, o assumpto que mais interessa o futuro da Amazonia, e ha de necessariamente, convertel-a em o thermometro regulador dos destinos do continente sul-americano, si não de toda America.

Nem de maior esforço careço para bem firmar o conceito expendido, quando hoje, acho eu, ninguem ignora o precioso valor dos elementos constitutivos da riqueza publica da oberosa região, por qualquer lado que seja encarado e consoante os conceitos mais selectos dos mais notaveis e competentes escriptores, que viajaram a Amazonia.

Cital-os a cada passo, para encarecimento de tal asserto seria fazer grossa injustiça ao leitor, que tanto se interessa pelas cousas deste paiz, tal a liberalidade com que a imprensa diaria transcreve trechos de subido valor quotidianamente.

Tratando da colonisação na Amazonia, eu referirei quanto tenho registrado, de character puramente official, que os diversos cargos, por mim exercidos, m'o permittem fazel-o agora.

Foi a Companhia de Navegação e Commercio do Amazonas que ensaiou os primeiros passos nesse certamen economico da Amazonia, em 1854, por imposição do decreto de 2 de outubro desse anno em troca dos favores ou privilegios concedidos á navegação do rio-mar.

Em virtude, pois, de tal concessão, naquella remota época, fôra importado na Amazonia, dentro do primeiro anno, 1.061 colonos portuguezes, e, posteriormente, 80 colonos chins.

A primeira colonia fôra fundada no lugar denominado Furo, nas cercanias das corredeiras conhecidas pelo nome de Lages, importante propriedade de industria ceramica, na foz do rio Negro, e nove milhas abaixo da cidade de Manáos, sob o titulo de Mauá.

Ao fim do 1º anno, 1856, a despeza de installação e exploração se elevava á 67:472\$615.

A segunda colonia, sob a denominação de Itacoatiara, fôra fundada em terrenos comprados pela Companhia do Amazonas, no municipio de Serpa, custando a sua fundação 31:025\$240, que, reunida á somma de 19:592\$197, valor da olaria ahi estabelecida, e, mais, á de 78:285\$762 proveniente de ferias, passagens, engajamentos, sustento e ferramentas de colonos, etc., etc., elevava a 128:903\$199, até 1856, o capital empregado nesta colonia.

Portanto, só as duas colonias custaram á Companhia do Amazonas, no inicio de sua instituição, 237:623\$227, que, em 30 de junho de 1857, elevava-se a 263:625\$706 !

Fora este portanto o preço por que se concedera os 70 territorios, representando a zona de 92 leguas quadradas nos invios sertões do Amazonas, na razão de quatro leguas por cada um.

Por demais interessante, na actualidade, este assumpto, eu não posso fugir ao desejo de transcrever aqui as expressões do venerando brasileiro barão de Mauá, ácerca da grande questão que tanto interessa o futuro da Amazonia.

Dizia elle aos seus accionistas em 1856 :

« ... A grande questão da colonisação, Srs. accionistas, que aliás importa em interesse brasileiro de primeira ordem, carece ainda de muito estudo para ser satisfactoriamente resolvido ; a propria riqueza das magnificas regiões amazonicas é um obice, por assim dizer, insuperavel, á realisação do estabelecimento de nucleos colonias.

« Não basta termos terras que, em fertilidade igualam, excedem mesmo as melhores do mundo ; não basta que essas terras abundem em produções naturaes, que despertam a cobiça do trabalhador menos ambicioso, mostrando-lhe a natureza seus valiosos fructos, promptos, por assim dizer, a serem colhidos ; não basta que esses terrenos se achem, em parte, cobertos de annosos troncos, de frondosas arvores que só esperam ser derrubadas pela mão do homem para fornecerem as melhores e mais preciosas qualidades de madeiras ao commercio e ás artes ; não basta mesmo um clima sadio como o dos terrenos que escolhemos ; nem, finalmente, a vontade a

mais tenaz para conseguir um grande fim, pois que, sem embargo de todos estes elementos, nossos esforços só deram em resultado uma completa decepção !

Tão pouco se pôde attribuir o máo exito desses esforços a erros administrativos nos meios de que se lançou mão.

Para attrahir opportunamente a verdadeira colonisação, era preciso dispor os elementos necessarios ; e, pois, contractar um forte numero de trabalhadores que viessem derrubar as mattas, fazer plantações dos principaes generos de alimentação vegetaes, levantar cabanas e estabelecimentos industriaes de natureza a satisfazer as necessidades primitivas de futuras povoações agricolas, parecia, na verdade, o meio mais racional, sinão o unico, de conseguir-se mais tarde o grande fim que tinhamos em vista ; tudo porém, falhou, não só porque o pessoal dos colonos, por sua má indole, não satisfez, como mesmo pelo principio economico de que o trabalho procura o emprego de que pôde auferir maior proveito, sendo certo que no Amazonas o braço vigoroso que trabalha por sua conta encontrará por longo tempo uma remuneração mais proveitosa do que o mais pingue salario que a industria ou a agricultura possam pagar.

« E' difficil a tarefa, cumpre reconhecê-lo ; mas essas difficuldades, longe de crearem o desanimo, devem antes estimular o zelo da administração, induzindo-a a novos e esmerados estudos, afim de attrahir ás margens do Amazonas uma corrente de immigração européa, si não desde já, ao menos quando as circumstancias favorecerem... »

Em 25 de maio de 1860 os dispendios dessa Companhia do Amazonas, sob o titulo — Colonisação — figuravam em seu balanço na enorme somma de 327:980\$312, assim decomposta :

Colonia Itacoatiara (Serpa)	57:220\$115
Valor das 92 leguas quadradas dos 70 territorios.	270:760\$197

Avalie agora o leitor o capital de 327:980\$312, ao juro mais modico que é possivel aqui, ou no exterior se obter, ainda nas praças mais abundantes de monetario, e fará justa idéa do onus com que se sobrecarregou essa empreza de navegação a vapor, que, por primeira, veio sulcar as aguas do grande estuario !

Attendamos ainda a que, esse capital dos accionistas, representando 305:576\$761, se elevava a 622:376\$761 pelos dividendos contemplados nos balanços de 1856 - 1857 ou a 1.200:000\$ ao termino desse periodo.

A emigração, é, como já disse, o assumpto que de maior valia reputo para o futuro da Amazonia ; e, por isso, me parece de alta conveniencia registrar os conceitos dos homens mais competentes, que sobre elle fallaram.

Depois do barão de Mauá, veio, em 1866, o sabio Sr. L. Agassiz dizer ao honrado Sr. commendador Manoel Antonio Pimenta Bueno o seguinte, em carta que se segue :

No mar, 27 de março de 1866—EM FRENTE À ILHA DAS GAIVOTAS.

« Meu caro amigo — Tenho, enfim, um momento para responder aos seus quesitos sobre a emigração estrangeira para o Brazil. Antes de entrar nos detalhes, que julgo necessários para exprimir claramente o meu pensamento sobre este assumpto, permita-me algumas reflexões sobre a emigração em geral afim de consignar diferenças, que considero essenciaes, para uma justa apreciação da materia.

« A emigração já não é hoje o que era ha perto de 20 annos e anteriormente.

« Então, o emigrante era geralmente um refugiado politico, fugindo, elle e os seus, a perseguições judiciaes mais ou menos violentas.

« O que buscava, era um asylo e uma protecção segura. A patria ficava-lhe no lugar onde nascera. Hoje, a emigração é mais espontanea e reflectida. O emigrante deixa, geralmente, o seu paiz para melhorar a sua sorte e associar-se aos destinos de um novo mundo. O que procura, é *uma nova patria*, que lhe offereça vantagens superiores ás de que estava no gozo. Consideral-o como um mercenario, é geralmente fazer injuria ao emigrante. E' porque os Estados Unidos teem comprehendido o valor do homem, individualmente, que a emigração afflue para alli debaixo de todas as formas. Com esta nova ordem de cousas, em vão esperaria um paiz que estabelece distincções desfavoraveis para os recém-chegados ver a emigração affluir ao seu sólo, e julgo que o Brazil se illudiria ácerca do seu futuro, si fundasse esperanças de proximo progresso em uma emigração activa e intelligente, sem ter previamente abolido as restricções que ainda pesam sobre o estrangeiro que vem estabelecer-se no seu sólo. E que ninguem se illuda a este respeito: o que o emigrante procura as mais das vezes, é o que geralmente menos se pensa em conceder-lhe: — *a igualdade a mais absoluta com o habitante de antiga data e mesmo como descendentes das mais antigas raças.*

Direi mais, que notei no Brazil certos usos administrativos, principalmente no que toca á acquisição de bens de raiz e á intervenção da autoridade nos negocios dos particulares, que serão um obstaculo invencivel para toda a emigração em grande escala, em quanto não forem profundamente modificados.

Quero, sobretudo, fallar das delongas e formalidades que rodeiam a entrada na posse do sólo, e que, aos olhos do estrangeiro, equivalerão sempre, emquanto existirem, a uma completa exclusão. O emigrante deve poder entrar de posse de um dia para o outro, porque raras vezes possui os meios de esperar. Uma sabia politica deveria animar-o a estabelecer-se em todo o terreno que não estivesse ainda occupado e garantir-lhe direitos sobre quaesquer melhoramentos que pudesse azer, mesmo em terrenos que ainda lhe não pertencessem.

Outro grande embaraço provém da arbitrariedade com que os officiaes subalternos da administração se ingerem nos negocios de cada um.

Ignoro até que ponto o brasileiro, nascido no paiz, sente a necessidade do apoio e dos conselhos directos e indirectos da administração publica nos seus negocios particulares; mas, o que sei positivamente, é que, nos nossos dias, o emigrante nada recebe tanto como tudo quanto se possa chamar tutela; tanto mais, que esta tutela

toma muitas vezes todos os caracteres de uma tyrannia mesquinha. Elle deixa ordinariamente o seu paiz para fugir della, e não escolherá, certamente, para se estabelecer, o paiz onde esta tutela o perseguiria até nas suas transacções particulares.

«A abertura do Amazonas trará sem duvida um grande numero de homens laboriosos e emprehededores ; mas a grande emigração, que augmenta rapidamente a população, não affluirá, emquanto subsistir a ordem de cousas que observei nas provincias do Pará e do Amazonas. E no emtanto, tenho prazer em repetir, por mais que digam em contrario, mesmo no Brazil :

« Não conheço paiz no mundo mais rico, mais cheio de attractivos, mais fertil, *mais salubre* e mais proprio para vir a ser o fóco de uma numerosa população, do que este magnifico valle do Amazonas.

Sou, etc.—*L. Agassiz.*»

Ahi ficam registradas, sobre o assumpto, duas valiosissimas opiniões, taes quaes são : a do barão de Mauá, em 1856, que falla em nome da experiencia, que os capitaes dos accionistas de sua empresa permittiram explorar ; e, um decennio depois, o sabio professor L. Agassiz, em 27 de março de 1866.

Vejamos agora, como, e de que modo, a Amazonia comprehendeu, desde os mais remotos tempos, a colonisação e emigração, sem embargo dos insuccessos já assignalados.

A legislação provincial registra, entre outras, as seguintes disposições sobre os meios financeiros a executar este importante ramo do serviço publico e do futuro da Amazonia, a saber :

Lei de 13 de outubro de 1854, que autorisou a despeza de 48:000\$ « com a emigração de pessoas livres para a provincia ».

Lei de 31 de outubro de 1870, que « mandou despender a quantia necessaria » com o transporte da Europa e o estabelecimento, na estrada de Bragança, de 12 familias de colonos.

Lei n. 676 de 22 de setembro de 1871, que autorisa a descriminação das seis leguas em quadro de terras devolutas concedidas á provincia do Pará para colonisação pela Lei geral n. 514 de 28 de outubro de 1848.

Lei n. 809 de 6 de abril de 1874, que « impõe á empreza ou companhia que contractar a Estrada de ferro de Bragança a obrigação de mandar vir 10.000 colonos ».

Lei n. 854 de 28 de março de 1876, que autorisa o dispendio, até 40:000\$, nesse exercicio, como auxilio ás despezas feitas pelo governo geral com a colonisação na provincia do Pará.

Na ordem chronologica dos factos, que eu procuro apreciar, citarei os mais importantes ou particulares, interessantes do assumpto. Após o insuccesso dos esforços, tão lealmente dispensados pela Companhia do Amazonas, nos annos de 1855-56, bem como os do governo geral em Obidos, Pedreira, etc., etc., que desapareceram de vez, em 1862, succedeu a colonisação americana em Santarem, mantida sob tutela do governo entre os annos de 1866-1872, dissolvendo-se depois.

Os emigrantes de mais selecta aptidão e costumes, agricultores ou industriaes, procuraram estabelecer-se, cada qual no exercicio de uma profissão mais adaptada ás necessidades de taes zonas, de sorte que não poucos dentre os primitivos colonos são hoje muito felizes e concorrem vantajosamente para o desenvolvimento da riqueza publica local.

Além do conhecimento pessoal que, na minha infancia, adquiri desses factos, nesses nucleos coloniaes; mais tarde, como empregado da Thesouraria de Fazenda do Pará, eu tive occasião de apreciar a liquidação dos enormes dispendios realisados, como tambem a revalidação das posses territoriaes adquiridas por muitos desses colonos, como das ex-praças do exercito, em Obidos, Santarém, estrada de Bragança e da Barra, etc., etc.

Não menos infeliz fôra a tentativa de colonisação européa, que se pretendeu realisar em 1874-75, com emigrantes francezes, á custa dos cofres geraes, quando presidente do Pará o Dr. Francisco Maria Corrêa de Sá e Benevides, e cujo nucleo, á margem da estrada de Bragança, recebeu o nome desse distincto presidente.

Pelo conhecimento que tomei dos documentos officiaes, que correram sob expediente a meu cargo, sou obrigado a considerar um verdadeiro desastre semelhante tentativa de colonisação, tão mal orientada fôra a sua administração! Basta saber-se que, fundada a algumas leguas de distancia da capital, unico centro consumidor, era quasi impossivel o transporte dos productos agricolas, que a uberrima região produzira em pouco tempo!

E' escusado accrescentar: não houve francez algum, industrial ou mesmo agricultor, dos rarissimos que compunham o grupo, que, bem comprehendendo a situação, se não localisasse onde o seu trabalho e dedicação pudesse ser aproveitado, fugindo á contingencia que o aguardava.

Os vagabundos, que avolumaram o algarismo, na acta da instalação official, esses, retiraram-se, com a comitiva que vinha de fundar a colônia Benevides! e, poucos dias depois, a policia e os consules apuravam-lhes a identidade!...

Rarissimos são os colonos francezes que, desde a instalação, podem referir as vicissitudes por que passou esse tentamen de progresso.

Desse desastre nasceu no Pará a idéa da « colonisação açoriana » que, aliás, se não tornou viavel, porque a secca do Ceará para alli encaminhára cerca de 15 mil retirantes, conforme os dados que eu tive occasião de compulsar no apuro das despezas que a verba « soccorros publicos » determinara por intermedio da Thesouraria de Fazenda do Pará.

Dahi o dispendio de alguns mil contos de réis, pelos cofres geraes; e, depois, pelos provinciaes, quando o Governo Central resolveu considerar sofficientemente explorado o orçamento e violado o decreto n. 2884 de 1 de fevereiro de 1862.

Do enorme dispendio, proveniente de diarias aos emigrantes localizados em Benevides após a sua hospedagem no Castello, supprimento de ferramentas e vitualhas, por um mez de avanço, mas, privados inteiramente de meios de transporte regular, nenhum resultado tirámos, porquanto o trafegamento de cereaes, por Bemfica, em vagonis de tracção animada, e, dahi, á capital, pela lancha a vapor *Belém*, largamente subsidiada, aliás, annullava completamente o valor dos productos e o esforço desses retirantes, que tão bons agricultores no Ceará haviam sido.

Eu tive occasião de ver enormes palões repletos de feijão, arroz, farinha, etc., etc., que alli apodreciam, por falta de facil e barato transporte!!

Dahi o aniquilamento completo dessa colônia, a mais florescente que eu vira na Amazonia, e previsto, aliás, nos artigos que publiquei na imprensa do Pará, 1877 e 78, sob o titulo a *Emigração cearense*.

O officio do inspector do Thesouro Provincial, de 31 de julho de 1885, dirigido ao Dr. presidente da provincia, José Carlos de Carvalho, pedindo autorisação para dar destino — a diversos objectos que pertenceram ao serviço da ferro-via entre Benevides e Bemfica — dá justa idéa do modo por que acabou a colônia cearense em Benevides!

A directoria da secção de obras publicas, em officio de 5 de agosto, põe-lhe o ponto final ou antes, levanta a legenda, que registra o dispendio enorme e infructifero, que o governo central, com o mais acendrado patriotismo dispensou, e a provincia, em seguida, completou.

Antes de terminar, eu careço de expender algumas considerações sobre o modo por que cumpriu-se a lei n. 809 de 6 de abril de 1874, que impoz á empresa ou companhia, que contractasse a Estrada de Ferro de Bragança a obrigação de mandar vir dez mil colonos.

E' sem duvida alguma, a meu ver, o maior desastre para a administração publica de minha terra; porquanto, sem embargo de quantos esforços a imprensa, a esse tempo, independente e bem orientada, dispensou, nos *Tiros de honra* disparados em defesa dos altos interesses da conscripção paraense, realisou-se o accordo de 6 de junho de 1885, que eliminara do contracto de 16 de junho de 1883 a condição relativa á introdução de colonos.

A jurisprudencia, que cada uma dessas clausulas accentúa, em pleno sacrificio dos mais respeitaveis principios de direito, dispensa-me de salientar o valor do sacrificio da provincia do Grão-Pará, em favor dos felizardos empreiteiros ou contractadores!.

Era, pôde-se assim dizer, uma especie de jogo de Bolsa, que invadira o Pará, antes da época das *geraes* no Rio de Janeiro. Nem mais, nem menos; e os incredulos que, estudando a legislação paraense julguem do celebre contracto ou accordo de 6 de junho de 1885 sobre a especie.

Foi, pois, deste modo frustrada a idéa de colonisação da mesma região da estrada de Bragança, e na propria colonia Benevides, sob os auspicios de quantos favores a provincia concedera em especial privilegio á Estrada de ferro de Bragança e que sem duvida preponderara em concurrencia publica previamente annunciada.

Seguirá-se, embora sob outra orientação, novo systema de colonisação paraense; e, dahi, a fundação dos nucleos Araripes, Americanos, Castanhaes, etc., etc. (1887 - 1891) e cujos resultados vamos apreciar mais de espaço.

A' beira mesmo dessa estrada de ferro, á direita ou á esquerda, foram elles fundados, com preterição das zonas cortadas pelos rios,

os caminhos que andam e marginam privilegiadas zonas em diversas regiões do Pará.

Ouçamos quanto disse, em seu relatório de 1892, o illustrado Sr. Dr. Henrique de Santa Rosa, director da Repartição de Obras Publicas, Terras e Colonisação, exactamente quando semelhante serviço passára, de vez, á acção estadual, em virtude da extincção das delegacias de terras e colonisação, nos ultimos tempos creadas pelo Governo Federal e que tão má cópia de si deu na Amazonia, tal o fecho de sua conta-corrente, que o Thesouro registra.

DA COLONISAÇÃO

Por officio n. 5083 de 18 de novembro do anno passado, mandastes que a cargo desta repartição ficasse a direcção da colonia Castanhal, visto ter sido extincta pelo governo federal a Delegacia de Terras e colonisação e supprimida a Hospedaria dos Immigrantes.

A' vista disso, tendo o director da referida colonia John Mickael solicitado a sua exoneração do cargo que occupava, nomeei em 17 de dezembro para substituil-o interinamente, o cidadão Antonio Marcellino Cardoso Barata que ainda se acha em exercicio.

No intuito de fazer a localisação dos immigrants, foi nomeado na mesma data para agrimensor encarregado da deserminação de lotes e daquella localisação, o cidadão Eustorgio de Oliveira Lima, o qual com summa actividade desempenhou-se de seu encargo discriminando diversos lotes, não só á margem da estrada de Bragança, como em roda dos igarapés Castanhal e Salgado, até que retirou-se em 28 de fevereiro, por ter sido nomeado para esta repartição, sendo substituido em 30 de março pelo engenheiro Agostinho Autran, que ainda ahi se acha continuando os mesmos trabalhos.

Foi tambem nomeado em 17 de dezembro para servir de amanuense e cidadão José Antonio Pereira da Rocha.

Lamentavel foi o estado em que encontrei a colonia Castanhal.

O antigo director, bem que dotado de intelligencia vigorosa e de uma actividade exemplar, não sabia ter a moderação precisa para conciliar as indoles diversas dos colonos existentes pertencentes a raças diferentes. Primeiramente originou-se a luta entre os colonos cearenses e estrangeiros, creando desde logo a sua separação prejudicial; mais tarde ella estendeu-se entre os grupos dos mesmos estrangeiros voltando-se finalmente cheia de irritação contra o director da colonia, o que desde logo causou a desorganisação completa do serviço e a desordem na administração sendo a sua consequencia de peor effeito — a retirada em massa dos estrangeiros polacos, allemães e inglezes, vindo a restar simplesmente um pequeno numero de hespanhóes e francezes:

Desde então prevaleceu o numero de nacionaes sobre o dos estrangeiros, sem que jamais pudesse ser restabelecida a proporcionalidade marcada pelo decreto de 28 de janeiro de 1890.

No entretanto, era indispensavel aproveitar-se a grande derrubada feita pelo antigo director e dar começo ao cultivo das terras que ali estavam desaproveitadas. Foi este o trabalho principal da actual directoria.

Com toda actividade tem ella procurado desenvolver a cultura de arroz, milho, mandioca, canna e café, fazendo a distribuição nos diversos lotes, conforme a qualidade das terras.

E felizmente desde logo accentuou-se a fertilidade destas, de modo a permittir fazer no principio do corrente mez uma colheita de arroz superior a mil alqueires. E o mesmo é de esperar sobre todos os outros generos cultivados ; principalmente a mandioca e a canna.

Era de vantagem aproveitar a corrente d'agua do castanhal para o estabelecimento de um motor hydraulico para um pequeno engenho e serraria central da colonia. O cultivo da canna, bem que entre nós seja um dos mais vantajosos, não desperta a actividade dos colonos, sinão quando existe algum engenho proximo, que possa aproveitar aquelle producto.

E para poder garantir a prosperidade da colonia o indispensavel é empregar os meios de excitar o trabalho individual, e promover a fixidez dos trabalhadores.

O immigrante cearense, si é excellente quanto ao lado de esforço e actividade, não é comtudo dos melhores quanto á estabilidade local.

Prompto para qualquer trabalho á espera do lucro que este lhe proporciona, não tem porém o estimulo para a criação da propriedade e do bem estar resultante do melhoramento d'esta.

Na zona da Estrada de Ferro de Bragança temos d'isso exemplo bem frisante. Ha immigrantes cearenses que tem corrido todos os centros povoados dos nucleos coloniaes em continua mudança de lotes desde Benevides até o Castanhal. A' medida que prosegue a estrada vão elles se transportando igualmente, sem que jamais encontrem um ponto que lhes pareça mais proprio para se fixarem definitivamente.

São, effectivamente, trabalhadores diligentes, mas falta-lhes o requisito essencial do agricultor — o amor da terra que gera o estimulo da propriedade.

Por esta razão tem elles sido recebidos na colonia, quasi exclusivamente como trabalhadores.

Com a deliberação do congresso federal determinando na lei do orçamento que a colonisação seja promovida pelo Estado, aproveitando a verba federal, votada para esse serviço á medida que forem executados os trabalhos dos nucleos coloniaes, e estabelecendo uma agencia dependente da Inspectoria Geral de Terras e Colonisação, e um fiscal encarregado de examinar a applicação da verba, novo rumo tomou o mesmo serviço.

Foi nomeado para o logar de agente o cidadão Gonçalo de Lima Ferreira, que ainda que ha bem pouco tempo esteja exercendo o respectivo cargo, já tem dado provas sufficientes da sua dedicação e zelo a bem do progredimento da colonia.

O cargo de fiscal ainda não foi preenchido, e naturalmente tem sido este o motivo de não ter até hoje sido executado fielmente a deliberação da lei do orçamento, havendo sido entregue ao Estado sómente a importancia correspondente ás despesas effectuadas no primeiro trimestre, o que grave damno traz á direcção da colonia, com a impontualidade dos pagamentos.

A questão da immigração e colonisação aqui no Pará é uma questão que considero ainda não resolvida, porquanto não se pôde considerar como tal os empreendimentos desordenados que têm sido feito em tal sentido.

Um dos maiores obstaculos que se oferece a tal questão é a falta de communicação directa do mesmo Estado com os paizes de meio dia da Europa.

Como sabeis os contractos feitos para transporte de emigrantes europeos por conta da Inspectoria Geral de Terras e Colonisação Federal, referem-se sómente aos Estados do Sul do paiz. Para este Estado sómente são enviados ou os que, rebeldes para se sujeitarem no trabalho nas colonias do sul, procuram viver em continum mudança de Estado a Estado afim de gozarem em cada um d'elles dos favores prestados pelo governo ou os que já se achavam relacionados por grão de parentesco a outros estrangeiros aqui residentes, e que servem-se da passagem que lhes fornece o governo para fazerem a mudança ou a visita aos parentes, o que não lhes permittia o estado de pobreza.

E' sempre esta continua alternativa. Ou negam-se os colonos a trabalhar e a sua demora no Estado não vai além dos seis mezes em que tem direito a favores; ou negam-se a dedicar-se á agricultura, a pretexto de terem vindo para o serviço domestico ou para as artes mecanicas, entregando-se á ociosidade desde que lhes cessa o recursos da hospedaria.

Além disso outro inconveniente é que os contractos assignados entre esses emigrantes e os nossos consules, são remetidos directamente para a referida Inspectoria no Rio de Janeiro, e no emtanto nem ao menos uma cópia é enviada para este Estado accompanhando os immigrants que aqui chegam; de sorte que impossivel é pretender obrigar-os á satisfação de qualquer compromisso, a que desde logo se furtam seduzidos como são geralmente pela turma constante de agenciadores á cata de trabalhadores a baixo preço.

Em S. Paulo a immigração e a colonisação começaram ter impulso, depois que o Estado, então Provincia, deixou de confiar somente na iniciativa do governo central, e por si proprio procurou fomental-as á custa dos cofres provinciaes, e muitas vezes por iniciativa individual.

O serviço da immigração e colonisação para ser regular é preciso ser continuo e sujeito á uma marcha unica dentro de um prazo mais ou menos alongado que permitta conhecer-se bem dos effeitos das medidas adoptadas.

Bem sabeis que dentre os elementos de producção da riqueza, a terra, bem que seja um dos mais valiosos, nem sempre o seu valor é reconhecido no presente, porém sim no futuro.

O essencial é saber reproduzir mais tarde o capital empregado para o melhoramento do sólo e convertido num capital fixo cercado de melhores aptidões de que as que antes possuia.

O serviço da colonisação é um serviço despendioso, porém bem dirigido, torna-se a sua despeza reproductiva em breve largamente compensada.

Não ha negar que o Estado precisa desenvolver este serviço para aproveitar a fecundidade poderosissima do nosso sólo e as riquezas incalculaveis até hoje perdidas por falta de braços para o trabalho; mas é forçoso igualmente reconhecer que a contar simplesmente com as verbas votadas nos orçamentos federaes, pôde se cultivar pequenas áreas e fundar povoações equivalentes, mas a immigração é que não fica estabelecida, e é esta a questão principal.

.....

.....

A meu ver, os conceitos expendidos sobre o assumpto pelo distincto engenheiro paraense encerram irrefragavel verdade, que vem authenticar os factos que deixei analysados ligeiramente.

Por ultimo, eu trasladarei, do *Jornal do Brazil* (edição de setembro de 1891) quanto escreveu o erudito Sr. José Verissimo, o escriptor que melhor sabe dizer as cousas da Amazonia, tão vasto é o cabedal de conhecimentos de que dispõe, os seus importantes livros o provaõ, como as homenagens recebidas nos congressos estrangeiros enchem de justo orgulho a nossa terra natal. Ouçamol-o, pois :

.

X

Além do preconceito do clima, outras causas, menos importantes, têm até hoje estorvado o povoamento da Amazonia por elementos estrangeiros.

As tentativas de immigração e colonisação até agora feitas tem-nas inspirado o mais errado conceito dessas questões e dirigido o menos intelligente dos processos administrativos que taes serviços requerem.

Dahi o naufragio de todos esses tentamens, produzindo no publico e nos governos a descrença no proprio facto, de cujo máo successo são estes principalmente os unicós culpados.

Até ha bem pouco tempo tambem juntava-se a estas causas uma certa desconfiança, se não animosidade contra o estrangeiro, que não só o espirito *cabano*, que por tanto tempo dominou nas populações amazonicas, desenvolveu e conservou como o mesmo natural espirito desconfiado, que é de todas as populações, contra forasteiros que com ellas venhão concorrer no moirejar da vida.

Tal espirito ainda se deixa ás vezes lobrigar até na imprensa local.

As poucas tentativas feitas de colonisação estrangeira na Amazonia, disse eu, naufragarão pela inepecia, releve-se-me a expressão, com que foram dirigidas, sendo que o problema da immigração não foi ainda alli seriamente estudado ou sequer encarado.

Os portuguezes deram-nos as superior lição de não levantar nucleos de população senão á beirá rio e, diga-se de passagem, sempre em bem escolhida posição.

Nós, em uma região maravilhosamente dotada dessa via de comunicação facil, barata, commoda e sempre prompta, que offerecem os rios, cannaes, furos, igarapés e igarapé-mirins amazonicos fomos erguer taes nucleos em regiões contraes, privados de todas as vias de comunicação, o que o mesmo vale dizer que privados de todos os elementos de vida!

Tal é o caso das colonias Maracajú, no Amazonas, Benevides e Bom Gosto, no Pará.

A primeira foi colonizada por cearenses retirantes que, honra lhe seja! após terem levantado casas e feito plantações, viram-se obrigados a tudo deixar, porque o transporte por terra, em cargueiros (coisa inteiramente nova na Amazonia) ou em carros de boi, não pagava sequer o custo da condução!

Os seringaeas do Purús e do Juruá receberam esses lavradores desilludidos e por centenas computam-se os contos de réis pela provincia e pelo estado inutilmente gasto nessa tentativa de colonisar sertões inacessiveis.

Bom Gosto é tambem uma região central, sem communicação que não a terrestre, com o centro mais perto, a cidade de Santarém, na foz do Tapajós.

Ahi se internaram, cerca de 1867, perto de 160 colonos americanos.

Entre as singulares e despropositadas idéas que tiveram homens publicos e estadistas brasileiros, avulta e sobressahe essa da immigração americana, justamente quando os Estados-Unidos careciam ainda de população e fazião tudo por attrahila dos paizes onde superabunda.

O Pará entrou tambem nessa falsa corrente, sem outro resultado que o de demoralisar o principio da immigração e de augmentar a indisposição indigena contra os estrangeiros.

Eis como um americano, o Sr. Herbert Smith, no seu excellento livro *The Amazon and the Coast*, descreve essa immigração americana :

« Em sua origem foi a colonia (do Bom Gosto, em Santarém) muito maior. Cerca de 200 pessoas para aqui vierão de Mobile, em 1866, guiadas por um tal Sr. Hastings. Foi isto pouco depois da grande guerra civil, quando a idéa da emigração para o Brazil foi muito agitada nos estados do Sul.

« A gente que tinha perdido uma cousa ardia por começar de novo em um novo sólo ; o governo brasileiro animou-a a vir e pagaram-se agentes a tanto por cabeça para fazer a importação. Naturalmente estes agentes fizeram o mais brilhante quadro do Brazil, e absolutamente nada disseram sobre as difficuldades que encontraria o immigrante. Nenhuma das colonias foi bem succedida ; a de Santarém foi desde o começo pessimamente organizada ; com algumas familias boas veiu uma sucia de vagabundos preguiçosos, desertores do exercito e vadios de Mobile, que consideravam o negocio como uma grande aventura. Chegados a Santarém foram elles bondosamente recebidos ; porém, pouco depois, o povo desgostou-se com os seus hospedes, que brigavam constantemente e enchiam a cidade da sua desordeira embriaguez.

« O auxilio do governo á colonia fôra retirado ; gradualmente as fezes vieram á tona, deixando a memoria da sua indignidade em prejuizo dos outros.

« As poucas familias que ficaram tiveram de arrostrar a opinião publica, e por muito tempo tiveram a pobreza de um lado e a má vontade de outro. Porém, depois, os brasileiros descobriram que estes não eram vagabundos ; aprenderam a respeitar a sua industria e perseverança e agora, em toda a Amazonia, não ouvireis sinão bem da colonia de Santarém. »

E' de lêr todo o capitulo que H. Smith consagra aos *American farmers on Amazonas*. Ha nelle que aprender e aproveitar para os que se quizerem seriamente occupar da immigração estrangeira na Amazonia.

A colonia de Santarém reduz-se hoje a uns trinta individuos, se tanto, dos quaes alguns ficaram-se na cidade, abandonando a região central em que inintelligentemente os collocaram.

Não foi o clima a causa do insuccesso dessa colonisação, porém, de um lado, a pessima qualidade dos immigrantes pagos a tanto por cabeça e apanhados, salvo poucas excepções, entre a escoria das populações americanas ; de outro a collocação desses immigrantes em sitio central, com desaproveitamento das facilimas communicações fluviaes que offerece á região.

Dos poucos que ficaram, alguns vivem mesmo na abundância e outros acharam-se em condições de retirar-se para o piiz natal, se não ricos, em boas condições.

Quem escreve estas linhas conhece alguns delles, vigorosos, sadios e rosados, não tendo do clima a minima queixa.

Santarém possui hoje um estaleiro de construção naval por elles montado.

Cerca de 12 lanchas a vapor, além de botes, galeotas e batelões, tem ahí sido feitos, vindo apenas as machinas dos Estados-Unidos.

Perfeitamente identica é a historia da colonisação franceza em Benevides e das demais tentativas que se lhe seguiram.

Para não alongar demasiado este artigo, me consentirão os leitores conta-la em outro.

XI

Ha cerca de 17 annos veio para o Pará, obtida tambem a tanto por cabeça, uma leva de immigrants francezes.

Longe de os collocarem seja em situações do estado já desbravadas, como as fazendas de Marajó, o Cacoal imperial, a antiga colonia de Obidos ou outras, seja em explorações agricolas particulares, ou sequer à margem de algum rio, por onde houvessem facil, commoda e barata communicação com qualquer centro de população, estabeleceram-na em uma região central, a cinco leguas da capital, sem outra communicação que não a terrestre pelo caminho indevidamente chamado estrada de Bragança.

Lançados assim esses immigrants em meio dessas robustas florestas virgens, uns, raros, atiraram-se corajosamente ao durissimo trabalho de desbravar e arrotear o solo, do qual, quasi como o homem primitivo, haviam de tirar a subsistencia e a vida; outros, em maior numero, desanimaram e tomaram o caminho da cidade, que percorreram a pé, unico meio de locomoção que tinham, e encheram tristemente as ruas do Pará, vivendo por algum tempo da caridade publica como mendigos, até que, consequencia natural da miseria physiologica em que cahiram, os foi um a um consumindo a febre amarella, o beri-beri, o impaludismo, de concomitancia com o alcoolismo.

O resto emigrou para Cayena, ou repatriou-se.

Tal foi essa tentativa de colonisação franceza no Pará, formada de pessimos elementos, apanhados nas cidades maritimas de França e confinadas em região onde se perdeu, por falta de transportes e communicações faceis, o producto da primeira colheita, com ingente esforço e mal aventurada coragem obtido pelos raros colonos que decidiram-se a trabalhar.

A' vista deste resultado ainda alguns desses desanimaram, desertaram o nucleo, no qual apenas meia duzia ficou vegetando.

O exodo cearense fez por um momento florescer esse nucleo, não com os seus proprios recursos ou com o producto do trabalho e da industria local, mas com as sommas enormes que consumio.

Nessa época chegou aquelle nucleo a ter, conforme dados officiaes, cerca de oito mil pessoas, e com elle, sómente pela verba « soccorros publicos », do orçamento geral, despendeu-se de 5 de abril de 1878 a 10 de novembro de 1880 hem perto de 753.000\$000 (Relatorio do presidente Gama e Abreu.)

Não era mais possível deixar núcleo de colonização tão populoso sem meios de comunicação e transporte. Um pequeno porto fluvial, a villa de Bemfica, estava a nove kilometros d'elle. Resolveu-se a construcção de uma via-ferrea de tracção animal para alli, a qual custou 192:886\$430.

Tal obra, porém, não correspondia ás necessidades do desenvolvimento do núcleo, por que não as satisfazia.

Além da via-ferrea não preencher de modo algum o seu fim, havia ainda um longo, incommodo e custoso transbordo de mercadorias em Bemfica e sua demorada viagem pelo rio até á capital. Resultado: os productos da pequena lavoura dos colonos não suportavam os fretes e outras despesas, e estes abandonaram-na, indo procurar na borracha maiores compensações ao seu trabalho.

Alguns francezes ficaram ainda no meio de numero já muito reduzido, mas ainda avultado de familias cearenses, que se ficaram guardando os lotes e alimentando as mofnas plantações enquanto seus chefes e membros iam á seringa, a ganhar em quatro ou seis mezes com que viver o anno.

Veio a estrada de ferro de Bragança, o maior erro economico que jamais commetter a antiga provincia do Pará.

O núcleo de Benevides, apesar dessa estrada e de ser elevado á categoria de povoação, não melhorou nem progredio muito. E' visivel o seu estacionamento, se não decadencia.

Cumprê notar, porém, o facto, que vem em apoio da minha these, que sómente quatro ou seis francezes, que teimaram, possuem alli plantações (de canna de açúcar) relativamente importantes, e alguma cousa têm feito.

Quem destruiu e inutilizou aquella immigração não foi, portanto, o calumpniado clima da Amazonia, senão a incuria ou desaso com se obteve immigrants da peor casta, esses cuja sahida as autoridades locais protegem, e se os collocou em região completamente virgem, central, sem meios de comunicação.

Mas, não bastou esta lição.

Reincidiu-se.

No meiado do decennio de 1880 a 1890 mandaram-se vir dos Açores algumas familias, a tanto por cabeça.

Chegadas que foram, embarcaram-nas em um comboio da estrada de ferro de Bragança e levaram-nas para o sitio de um novo núcleo que queriam formar, além do de Benevides, no logar baptisado Americano.

Chegados lá, nem um, que o leitor leia bem — nem um — desses immigrants quiz desembarcar no meio dessas virgens florestas apenas desbastadas nas propinquidades da via-ferrea e obrigaram o comboio a retroceder.

Entre esses açorianos, havia alguns hospanhos e um delles dizia a notavel cavalheiro do estado que desanimaram diante do trabalho de abater florestas cujas arvores pareciam *unas catedrales*.

Agora mesmo faz-se no Pará, com o peor successo, nova tentativa de colonisação em região central porém, servida pela referida estrada de ferro, e por conta do estado, procurando aproveitar uma porção de immigrants de todas as raças e linguas, que — diz-se alli — batidos pela miseria argentina, chegaram desde o Rio da Prata, por S. Paulo e o Rio, que os recusaram, até o Amazonas.

A imprensa local abunda de reclamações e protestos contra taes immigrants, aos quaes se devem desordens, richas, roubos e até mortes.

Eis, em toda a verdade, descripto o modo porque tem sido na Amazonia encarado e realisado o problema de immigração.

Não é, pois, o problema que é insolúvel, senão os encarregados de resolvê-lo que não têm sabido fazê-lo.

As questões de immigração, mesmo em o nosso paiz, têm sido por tal modo estudadas que, pôde-se affirmar, assentada está a sua parte theorica.

Condemnada a colonisação pelo estado, condemnada a immigração a tanto por cabeça, assentado que o immigrant que serve é o espontaneo, determinados quaes os deveres do estado, a passagem gratuita, o primeiro e temporario alojamento e os primeiros auxilios, estabelecidas as regras variaveis conforme a região a que se destinam, só resta praticar com discernimento taes principios.

A Sociedade Central de Immigração, nada obstante a sua sythematica e erradissima preocupação de colonisar o Sul, com inteiro esquecimento e descredito do Norte, tem prestado a este respeito importantes serviços, estabelecendo as bases e principios de um systema de immigração e colonisação a seguir.

Assentadas as perfeitas condições de salubridade da Amazonia, da acclimatação do estrangeiro, ao menos em determinadas e extensissimas porções dessa região, resta ver quaes os estrangeiros que melhor a ella se adaptariam e quaes as condições em que deveria ser systematicamente tentada a sua introducção.

Certo, as raças do Norte devem ser eliminadas. O exemplo citado por Wallace e Bates, da robustez e vigor de inglezes e americanos vivendo no Pará, não basta para aconselhar a vinda desses individuos. A vida que levam é a de negociantes, em cidades, em boas condições de hygiene e conforto.

Além da immigração nacional, dos estados mais pobres que lhe ficam ao sul e que já se faz em notavel escala, sem contar o Ceará, do Maranhão, do Piahy e do Rio Grande do Norte, pôde a Amazonia receber os filhos das regiões quentes do sul da Europa, Portugal, Hespanha, sul da França e Italia.

Tendo apenas com um destes paizes, Portugal, navegação directa, cumpre-lhe estabelecer-a com os demais.

Eu considero o primeiro e indispensavel passo para a resolução desta questão o estabelecimento de uma linha regular de paquetes a vapor que de Manaoz fosse até Genova, com escalas pelo Pará, Lisboa, Barcellona e Marselha.

A União ou os dous estados interessados teriam de subvencionar a companhia que resolvesse estabelecer essa linha, não só para ella poder manter-se, pois nos primeiros tempos pequeno seria o seu lucro, como para obter della passagens gratuitas para os immigrants.

As mais medidas são, como disse conhecidas :

O estabelecimento de hospedarias onde fossem recebidos e alojados durante o periodo certo ;

Os primeiros auxilios em certa porção de terra não completamente inculta, e no fornecimento dos utensilios e objectos mais essenciaes á lavoura ;

Evidarem os dous estados os meios de os collocarem de preferencia em estabelecimentos agricolas particulares ou em regiões facilmente cultivaveis ou já cultivadas, de propriedade do estado, como aquellas que citei.

Mais do que nas regiões do sul é indispensavel ao exito de qualquer tentativa de immigração na Amazonia que esse problema não seja alli tratado com a indiferença, a ignorancia, o desmazelo burocratico.

E' preciso que haja no governo dos dous estados e nos funcionarios desse serviço encarregados verdadeiro interesse pelo seu bom resultado.

Parece-me tambem que o immigrante europeu deve ser systematicamente afastado das industrias extractivas, cujo trabalho se effectua nas regiões menos salubres da região, e nas peiores condições hygienicas.

A borracha exercera tambem a sua attracção sobre elle; cumpre furtal-o a ella.

A lavoura compensará largamente o seu trabalho, si quizer trabalhar.

A do cacão affigura-se-me eminentemente propria ao immigrante europeu: como mostrei, é facil, commoda e remuneradora.

Todo o seu trabalho faz-se á sombra, e, circumstancias a considerar para o immigrante, nelle se podem occupar crianças de seis a sete annos.

Nem se diga que o trabalho agricola nessas regiões equatoriaes é impossivel ao europeu do sul que para elle recommendamos; ahi está a maravilhosa colonisação portugueza do Brazil para provar o contrario.

« A respeito do clima eu disse já bastante, concluirei com A. Wallace; e repito que um homem pôde trabalhar tão bem aqui como nos mezes quentes de verão na Inglaterra, e que se elle apenas trabalhar tres horas de manhã e tres de tarde, produzirá mais para o necessario e conforto da vida do que em 12 horas de trabalho no paiz natal. » (Obr. cit. pag. 80.)

O que occorria no Pará succedia no Amazonas, *mutatis mutandis*, por effeito reflexo da natureza das cousas.

Já vimos os resultados negativos das colonias Mauá e Itacoatiara em 1854-1856; os das de Maracajú, Santa Isabel, e ainda as de João Alfredo, Oliveira Machado, etc., etc., são quasi identicas, uma vez apreciado o dispendio dos cofres publicos, federal e estadual, quer se trate de immigração estrangeira ou retirantes nacionaes.

Em 1885 eu tive occasião de percorrer a colonia Maracajú, e o abandono completo dos engenhos de madeira ou de ferro, estabelecidos no sopé dos morros de terra vermelha, em distancia de algumas leguas da capital, deu-me idéa exacta do valor real do desastre desse commettimento economico.

Ao em vez de se procurar as fertilissimas margens dos tributarios do rio Negro, do Solimões, do rio Branco, para a fundação dos nucleos coloniaes, onde a facilidade de transporte dos productos nas canoas, montarias e batelões influiria sobremodo nos lucros das explorações agricolas, procurou-se o centro, atravez de difficeis caminhos, que esses morros offereciam, e em terras safaras, como eu verifiquei pessoalmente, onde a canna de assucar não dá mais de tres folhas—

planta, sóca e resóca, ao dizer dos agricultores, e é bem de ver que cereaes não resistem o onus de difficil e dispendioso transporte.

Esses, como outros productos de pequena lavoura, e principalmente explorados nas cercanias da capital, aproveitam ainda hoje as vantagens do mercado de Manáos; mas, por certo, ninguem em boa fé dirá, traduzem os legitimos intuitos da colonisação ou immigração, e maxime correspondente ao valor dos algarismos que eu recolhi na Thesouraria de Fazenda do Amazonas.

No exercicio de 1877-1878 a despeza attingira a 127:534\$756.

No de 1878-1879 elevara-se a 458:010\$491 e, finalmente, no de 1879-1880 fora de 48:364\$574.

Era quanto custava aos cofres geraes a colonisação retirante em esse triennio: 633:909\$821.

TERRAS PUBLICAS

A lei n. 601 de 30 de janeiro de 1850, executada pelo regulamento de 30 de janeiro de 1854, adaptada ás propriedades do meio dia e do sul do Brazil, mas de impossivel execução em o extremo norte, onde eram rarissimas as posses legalmente adquiridas sob os especiaes requisitos daquelle lei, por concessões de cartas de datas e sesmarias, ou ainda pelo direito derivante do requisito essencial de morada habitual e cultura permanente (?), attentas as especiaes condições do povoamento na Amazonia, em tempos tão remotos, é bem de ver, carecia de modificações profundas, consentaneas com os interesses privados da região, constituídas por elementos de sua excepcional riqueza publica, de que era legitimo possuidor ou proprietario o aborigene e a favor de quem se não podia applicar o privilegio dos aldeamentos, de que trata a citada lei nos restrictos termos prescriptos.

No rigor dos preceitos regulamentares, eu posso dizer, eram raras as propriedades a legitimar. Lacunas e vicios insanaveis se apresentavam, desde que o proprio registro parochial não conferia direito, nem ao menos salvaguardava a posse, consoante repetidos avisos do Ministerio da Agricultura o declararam, mais tarde, para as provincias do Pará e Amazonas.

As successivas discussões, por demais interessantes, que se levantaram no parlamento nacional sobre o assumpto, conforme os interesses locais, disputados em diversos pontos do paiz, determinaram a promulgação do decreto n. 5655 de 3 de junho de 1874, que deu

outra feição á—concessão e revalidação das terras publicas, sua discriminação, etc., etc.,—entre outras, nas provincias do Pará e Amazonas, facilitando sobremodo semelhante ramo do serviço publico e de tal sorte que, dessa data em diante, a propriedade territorial, urbana ou rustica, de industria extractiva, pastoril ou agricola, nas margens dos rios interiores da Amazonia, compradas a prazos ou á vista, recebeu notavel desenvolvimento com grande vantagem para a riqueza publica e privada, principalmente no que interessa á discriminação e demarcação.

Já assim achava-se modificado o regimen territorial na Amazonia, como em outros pontos do paiz, quando ocorreu a mudança da nossa instituição politica, e dahi, consoante os preceitos da nova Constituição Federal o impulso imprimido a tão importante elemento da riqueza publica e garantias á propriedade particular.

Consentanea com os grandes interesses da collectividade, e principalmente com as circumstancias locais, veio a reorganização das terras publicas e particulares na Amazonia, cabendo ao Estado do Pará promulgar as beneficas leis que hoje vigoram sobre tão importante serviço.

Com a devida venia eu trasladarei quanto sobre o assumpto diz, em seu relatorio, o já citado Dr. H. de Santa Rosa.

Ouçamol-o:

DAS TERRAS PUBLICAS E PARTICULARES

E' incontestavelmente hoje um dos encargos mais sérios da repartição o serviço das terras.

O decreto n. 410 de 8 de outubro e o respectivo regulamento de 28 de outubro, que o fez executar, trouxeram a questão territorial para o primeiro plano dos assumptos administrativos. E nem podia deixar de assim acontecer.

E' facto incontroverso a alliança estreita entre a propriedade e a liberdade, de modo que uma vez estabelecida esta, deve seguir-se necessariamente a primeira para que possa prevalecer a ordem.

Em seguida ao 13 de maio de 1888 devia desde logo surgir a ampliação do direito da apropriação do sólo. A promulgação da Constituição Federal, em que ficou resolvida a entrega aos Estados das terras devolutas nelles existentes, veio permittir a realisação do que até então se tinha deixado esquecido.

Bem que inspirados em sabedoria fossem os preceitos da lei n. 601 de 1850 e do regulamento de 30 de janeiro de 1854, era impossivel continuar adstricto inteira-

mente a elles, em vista das invasões que haviam soffrido as terras devolutas e das alienações feitas contra a expressa determinação legal. Fazer effectivas as penas contra todos os infractores, muitos dos quaes haviam trazido enormes beneficios ao Estado, explorando rios importantissimos, que vieram tornar-se o centro de valiosas produções, seria uma injustificavel crueldade.

O decreto n. 410, ampliando o direito da apropriação a todos os que occupavam terrenos devolutos até 15 de novembro de 1889, foi, portanto, uma medida de alcance elevadissimo, para cuja efficacia nada mais havia a fazer do que o arrolamento claro e publico das terras possuidas, com todas as franquias da discussão ás partes interessadas, tal qual foi estatuido para o —

REGISTRO DAS TERRAS

Tem proseguido com actividade o serviço do registro das posses e propriedades; infelizmente, porém, parece que em alguns municipics do interior não surgirá o effeito que era para desejar.

De parte de alguns intendentés e conselhos municipaes tem surgido falsas interpretações sobre a maneira de apreciar tal serviço. A uns parece que lhes é delegada uma investidura judiciaria, pela qual se tornem aptos para condemnar estes ou aquelles documentos e dar a preferencia da posse a este ou áquelle contestante ou registrante. A outros a questão se apresenta logo pelo lado do interesse da renda, que possa trazer o registro para os cofres municipaes.

O regulamento de 28 de outubro, para bem patentear que o serviço do registro era simplesmente administrativo e na impossibilidade de entregar a sua direcção aos juizes de direito das comarcas, além de deixar sempre livre a acção judiciaria em qualquer apuração de direitos, procurou encontrar nos conselhos municipaes, como primeiros interessados pelo bem estar de seus municipes, os auxiliares mais aptos para realizar-se o desideratum da creação da propriedade; resolvendo, para não lhes crear embaraço, que os emolumentos cobrados ficariam pertencendo ás respectivas intendencias, sem comtudo fixar estes emolumentos.

A' vista disso resolveram alguns conselhos fixar emolumentos elevados, e alguns, ao que me consta, chegaram a marcar impostos sobre o mesmo registro, ou sobre o numero de seringueiras comprehendidas na posse dada a registro.

A vertigem da autonomia municipal tem da lo logar a esses erros perniciosos, que destróem inteiramente o intuito da democratização do sólo.

Tenho procurado, quer por meio de circulares, quer em officios especiaes, esclarecer bem o modo de proceder em tal serviço, resolvendo quaesquer duvidas suscitadas e offerecendo por norma o serviço do registro do municipio da Capital, que segue desembaraçadamente nesta repartição.

Estou, porém, convencido desde já, da necessidade da prorogação do primeiro prazo independente de multa, visto como, grande parte do tempo passou-se em alguns municipios, sem que os intendentés soubessem o que lhes cumpria fazer.

DA VENDA DAS TERRAS

Bem que o novo regulamento tenha facilitado, como já deixei dito, a apropriação do sólo por todos os que já occupavam terras devolutas antes de 15 de novembro de

1889, embora não tivessem o direito da legitimação de accordo com o regulamento de 30 de janeiro de 1854: mesmo assim não tem deixado de haver procura de terras devolutas para a compra.

Diversos requerimentos tem apparecido, os quaes tem passado pelos tramites legais, a fim de ser effectuada a venda, depois de inteira publicidade e devidas informações, para evitar futuras reclamações extemporaneas dos que se julgarem prejudicados.

No entretanto, até hoje não foi lavrado um só termo de venda.

O desejo de conciliar a legislação do Estado com a Federal concorreu para que fosse augmentado o preço das terras publicas n'uma proporção que, se ficou ainda abaixo do terço do preço estabelecido no art. 24 do decreto n. 528 de 28 de junho de 1890, não deixou contudo de ser considerado exagerado. E' esta a razão porque muitos pretendentes á compra de terrenos tem deixado de vir assignar o termo de compra e venda, desde que sabem o preço porque vae-lhes custar o lote, requerido geralmente com dimensões não pequenas.

Julgo, pois, de necessidade a alteração do preço, guardada sempre a proporcionalidade á natureza das terras, á area pretendida por compra, e ao fim a que se destina o lote comprado.

DA ALIENAÇÃO DAS TERRAS

Como sabeis, o art. 11 da lei n. 601 de 1850, já estabelecia claramente a prohibição da venda das posses antes do competente titulo de legitimação em virtude da demarcação approvada pelo governo.

O art. 21 do decreto n. 410 de 8 de outubro inspirando-se no mesmo pensamento da necessidade de apressar a separação do terreno particular do publico, e fazer cada qual entrar no gozo de sua propriedade, conhecendo o que lhe pertence sem offender a propriedade alheia, renovou essa prohibição mais clara e terminantemente.

O decreto n. 5655 de 3 de junho de 1874 o mesmo estabelecia sobre os titulos provisorios de compra de terras devolutas, vindo o aviso circular do Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas de 19 de janeiro de 1881, corroborar a sua doutrina determinando as penas coercitivas a impor aos transgressores.

No entretanto, tem sido letra morta semelhantes preceitos legais. Constantemente vemos publicados editaes judiciaes, annunciando a venda em praça, ora de posses sujeitas á legitimação, ora de lotes coloniaes concedidos simplesmente por titulos provisorios.

E', portanto, de grande conveniencia conciliar os principios administrativos com os preceitos de direito commum, de modo a não quebrar-se a harmonia entre os respectivos poderes executivo e judiciario.

Parece-me, pois, sufficiente prohibir a alienação das posses sujeitas a legitimação e das sesmarias e outras concessões do governo sujeitas á revalidação, antes de feito o registro determinado pelo regulamento de 28 de outubro; contanto que a demarcação, indispensavel para a legitimação ou revalidação, deva proceder-se necessariamente dentro do prazo marcado para a medição das terras possuidas no Estado, condição esta a ficar expressa nos titulos de transmissão.

Quanto ás terras devolutas, concedidas por simples titulos provisionarios, e que podem, pela falta de cumprimento das obrigações a que estão sujeitos os concessionarios, reverter para o dominio do Estado; estas não poderão deixar de continuar sob a mesma prohibição da alienação antes do titulo respectivo, ainda a pretexto de banefeitorias, como muitas vezes tem acontecido.

DA MEDIÇÃO DAS TERRAS PUBLICAS E PARTICULARES

Tem estado, mais ou menos paralisado o serviço das medições de terras no Estado.

A obrigação a que ficaram sujeitos os possuidores de terras, dependentes de legitimação de apresentarem declarações sobre as mesmas, afim de serem registradas, para que sirva o registro de base á medição a proceder-se, tem suspenso provisoriamente os trabalhos de demarcação dessas posses.

Quanto á medição das terras publicas, a não ser a discriminação dos lotes da Colonia Castanhal, serviço executado pelo agrimensor Eustorgio de Oliveira Lima, somente foi executada pela repartição a medição de um lote á margem do igarapé Paracury, na povoação do Pinheiro, concedido á ex-praça Anastacio Antonio Gonçalves; e actualmente está a concluir-se a discriminação de uma legua quadrada á margem da estrada de Bragança, alem da Colonia Castanhal; concedida ao Banco Emissor do Norte e Empresa Constructora por decreto n. 281 de 30 de janeiro de 1891.

E' conveniente desenvolver mais activamente este serviço, largamente compensado pela procura que ha de lotes na zona da Estrada de Ferro de Bragança.

A organização de uma turma para discriminação de lotes, afim de ter logar a venda depois de demarcados, é de grande vantagem. Infelizmente não ha no orçamento uma verba applicavel a esse serviço.

Já lembrei a possibilidade de aproveitar-se o producto arrecadado da cobrança de sellos de titulos, da venda das terras e de multas impostas por falta do cumprimento das obrigações determinadas no regulamento de 30 de janeiro de 1854 e das que possam provir de outras infracções do actual regulamento, como era estabelecido pelo antigo regulamento citado.

Os beneficos resultados, que essa reorganização trouxe são accentuados nos quadros ánnexos aquelle interessante relatorio de 1892, principalmente no que affecta as colonias Benevides, Santa Isabel e Araripe, bem como a legitimação de posse, cujos titulos foram expedidos pela repartição de obras publicas, terras e colonisação do Pará, desde outubro de 1891 até junho de 1892, dos quaes se vê que foram expedidos 22 titulos de lotes agricolas, dos quaes 14 medem 543.393 braças quadradas e oito medem 1.313.673 metros quadrados; 14 lotes urbanos, sendo 12 com a medição de 1935 braças quadradas e dous com a de 1.040 metros quadrados.

Eu respeito essa diferenciação de braças e metros quadrados, em lotes de terra da mesma natureza, para não alterar a distinção que aquelles quadros consignam, sem duvida por conveniencia de ordem administrativa, que não vem ao caso indagar.

CLIMATOLOGIA DA AMAZONIA

A máis condemnayel ignorancia das cousas do extremo norte do Brazil tem creado á Amazonia ruim fama ácerca de seu clima, o que, aliás, eu não estranho, tão esquecida anda a sua geographia, e, principalmente, a sua geologia.

Aquí mesmo, no Rio de Janeiro, onde as observações do morro do Castello registram, em certa epocha, algarismos thermometricos inteiramente desconhecidos — em qualquer região da Amazonia — entre 32 e 36 grãos (!!) ainda se diz que são muito mais quentes e asphyxiantes até áquellas regiões

Ao que parece, a circumstancia de sua posição com referencia ao Equador determina semelhante conceito, sem mais consideração aos elementos constitutivos da extensissima região, mesmo na zona cisan-dina, sem embargo de quanto sobre o assumpto tem dito os homens mais competentes e insuspeitos, que tem viajado a Amazonia e alli realizado estudos conscienciosos, observações perseverantes, por amor ás sciencias, os quaes, eu creio, tem escapado a uma farta divulgação entre nós.

Para não fatigar aos que me dispensam a bondade de ler, e, ao contrario, deleital-os com o precioso estylo do distincto paraense, o já citado Sr. José Verissimo, escriptor de notavel merecimento e justamente quem melhor sabe dizer as cousas da Amazonia, eu traslado, com a devida venia, e seu IX artigo, publicado no *Jornal do Brazil*, sobre tão importanté assumpto, em setembro de 1891, no Rio de Janeiro.

E', a meu ver, bem apurada synthese de selectas opiniões, que dispensam o encarecimento de minhas palavras, menos autorizadas aliás.

Recordemos, pois, o interessante artigo do primoroso escriptor amazonense:

A AMAZONIA

IX

O problema do desenvolvimento completo da Amazonia resume-se no do seu povoamento, do qual é tambem parte o melhor aproveitamento das populações indigenas.

A simples comparação dos algarismos nestes artigos citados com iguaes de outros estados, muitissimo mais populosos, põe de manifesto qual não será a opulencia dessa região, quão grandes não serão os seus elementos de autonomia, de prosperidade e de progresso, quando uma população mais numerosa vier aproveitar as suas prodigiosas riquezas naturaes.

Os mesmos productos cuja exploração cabe ás industrias extractivas são uns apenas em grão relativamente pequeno explorados, outros de todo perdido.

Já disse o que ha de seringas a explorar e como incalculavel é o que se perde de castanha. O mesmo direi dos demais productos florestaes: o cumarú, o trucú, a copahyba, a salsa, a quina, as madeiras, as plantas oleaginosas e medicinaes, as fibras textis, etc.

A agricultura, essa, nada obstante pagar sobejamente o pouco trabalho que alli requer, está, como vimos, decadente e definhada, e abandonada a de muitos productos que já foram em tempos idos objecto da actividade das populações e factores da riqueza das antigas provincias, hoje estados, que formam a Amazonia.

Uma e outras, industrias extractivas e lavoura, para augmentarem em proporção a que é difficil prever um limite, apenas carecem de braços. Os proprios capitaes são aqui mais dispensaveis do que em qualquer parte do paiz.

O povoamento da Amazonia, porém, encontra difficuldades taes, que ha, mesmo nella, quem o tenha por impossivel.

A maior, a principal dessas difficuldades, éra erradissima e commum opinião do mão clima dessa região.

Mesmo no Brazil se acredita a Amazonia inhabitavel, e deste ponto ha muita gente que, com os geographos antigos, reputa impropria á vida humana essas regiões do Equador.

Ha nisto uma supina ignorancia das condições climatologicas dessas regiões, ao menos da Amazonia, e, o que peor é, ignorancia que se não pôde escusar com a falta de informações, pois estas abundam.

E mesmo aqui no Rio de Janeiro, onde a febre amarella é endemica, onde as febres perniciosas e typhicas são epidemicas, onde o impaludismo devasta a população e a variola acaba de fazer, no proximo passado mez de julho, 932 em 1.052 obitos, ha gente para considerar inhospito o clima da região amazonica.

E o excessivo calor é o thema favorito com que brazileiros que taem nos seus estados temperaturas de 36°C., nunca havidas na Amazonia ou ao menos no Pará, alludem a inhabitabilidade de uma das mais futuras regiões do paiz.

Quente e humido, como de resto é o de quasi todo o Brazil, certo não é o da Amazonia aquillo que se chama um bom clima. Insania fôra negal-o.

A verdade, porém, é que, entre os climas quentes, o da Amazonia é certamente um dos melhores e com certeza no Brazil, se exceptuarmos os sertões da região oriental, do Ceará á Bahia, o melhor.

O impaludismo é o principal e mais vulgar capitulo de accusação contra o rio Amazonas e regiões que elle banha; pois bem: eu vou de certo surprehender o leitor, affirmando, sem o minimo receio de contestação, que em toda a margem do Amazonas propriamente dito, do Oceano a Manãos, as febres palustres, se não são desconhecidas, são apenas tão frequentes como nos melhores e mais bem reputados climas. Taes febres é nas cabeceiras dos rios afluentes e confluentes, na parte superior do seu curso, que reinam.

Mesmo nos mais assolados pelo impaludismo, como o Madeira e o Tocantins, tem o seu curso médio e inferior livre dellas. De muitas regiões tambem hão quasi desaparecido.

Assim Macapá, que depois de haver sido um dos pontos mais saudaveis do Estado do Pará, tornou-se, em virtude de pantanos abertos pelas excavações feitas para a construcção da sua celebre fortaleza e dos fossos e outras obras incompletas que a rodeiam, um fóco de impaludismo, voltou a ser hoje lugar saudavel e onde rareiam de dia a dia os casos dessa infecção. O mesmo dá-se com o municipio de Cametá, onde tem sensivelmente diminuido nos ultimos annos as febres palustres.

Guinpre ainda advertir que rarissimamente affecta o impaludismo amazonico outra fórmula que não a das febres intermitentes ou sesões, sendo que as perniciosas e typhicas são tão pouco vulgares, que em muitas partes da região são desconhecidas.

Certo o impaludismo do Alto-Madeira é terrivel; affecta os centros nervosos, mata ou inutilisa por pouco tempo e perdura por longos annos, resistindo muitas vezes aos mais bem dirigidos e energicos tratamentos. O mesmo dá-se com as do Juruá, do Mojú, Cairary e de outros logares; mas são excepções.

Si são endemicas as febres intermitentes na região já descripta das Ilhas, no curso superior do Tocantins e do Tapajós, no Xingú, em parte do Trombetas, no Alto-Madeira, no Juruá, no alto Rio-Negro e em mais alguns rios, raro apparecem, e isso como benigna endemia, na magnifica região maritima oriental, em toda a região occidental onde é excellente o clima dos municipios de Monte-Alegre, de Obidos, de Santarém e de Alemquer; nas comarcas de Parintins e de Itaticoára, e mesmo na de Manãos.

Na propria região da borracha, em geral a mais sujeita ao impaludismo, no rio Purús, não ha febres, e o curso médio e superior do Madeira, graças ao progresso da civilisação ahi, melhores habitações e mais respeito aos preceitos hygienicos, está quasi livre dellas.

Fallem, porém, por nós, autoridades mais competentes e insuspeitas.

Na pleiade illustre dos seus exploradores e viajantes conta a Amazonia o celebre A. R. Wallace, emulo de Ch. Darwin na descoberta da theoria da selecção. O seu livro *Narrative of travels on the Amazon and Rio Negro* é um dos melhores que sobre essa região se tem feito.

Wallace demorou-se na Amazonia cêrca de quatro annos; não é pois, um viajante de passagem.

« O clima do valle do Amazonas, diz elle, é notavel pela uniformidade da temperatura e por uma provisão regular de humidade. Em muitas partes delle ha seis mezes de estação secca e seis mezes de estação chuvosa, nenhuma dellas tão rigorosa como em alguns outros paizes tropicaes... Este é o caracter geral do clima em todo o ramo principal do Amazonas e em suas vizinhanças. Ha, comtudo, notaveis desvios a esta regra geral... O Pará é um desses logares excepcionaes. São aqui as estações tão modificadas, que tornam o seu clima um dos mais agradaveis do globo. Houvesse eu julgado simplesmente o clima do Pará pela minha primeira residencia de um anno, poderia pensar ter sido impressionado pela novidade do clima tropical; porém á minha volta após um estadio de tres annos no Alto Amazonas e no Rio Negro, fui igualmente impressionado com a maravilhosa frescura e brilho da atmosphera, com a balsâmica doçura das tardes, que certamente não têm eguaes em outra parte por mim visitada... »

« A maior variação num dia não é, penso eu, nunca de mais de 20° (Farenh.) e em quatro annos as mais baixas e as mais altas temperaturas dão sómente um extremo de variação de 25°. Provavelmente não existe no mundo clima mais igual. »

Bates, que esteve mais de dez annos na Amazonia e cujo livro *The Naturalist on the river Amazons* é classico, julga assim o clima dessa região :

Embora esteja a (cidade do Pará) perto do Equador, o clima não é excessivamente quente. Durante tres annos a temperatura sómente uma vez chegou a 95° Farenheit (35° c). O maior calor do dia, depois de 2 horas, é geralmente entre 89° e 94° Far.; de outro lado, porém, o ar nunca é mais frio de 75°, de modo que existe uma temperatura uniformemente alta e a média do anno é 81° Far. (27° c). Os norte-americanos aqui residentes dizem que o calor não é tão suffocante como em Nova-York e Philadelphia no verão... Sorprendeu-nos agradavelmente não achar perigo algum na exposição ao ar da noite ou na residencia nas terras baixas pantanosas. Alguns habitantes inglezes, que estão aqui estabelecidos ha 20 ou 30 annos, teem um quasi tão bello aspecto como si nunca houvessem deixado seu paiz natal... A temperatura igual, a perpetua verdura, a frescura da estação secca, quando o calor do sol é temperado pelas fortes brisas maritimas e a moderação das chuvas periodicas tornam o clima um dos mais agradável (*enjoyable*) da superficie da terra. (Pag. 19 e 20).

« O clima (de Santarém) é delicioso (*glorious*). (Pag. 204). »

« O clima (do Alto Amazonas) é saudavel, embora se viva aqui como em um permanente banho de vapor. » (Pag. 290).

Em outras passagens ainda, affirma Bates, a bondade de um clima que nós mesmos brasileiros caluniamos.

Agassis tambem (*Voyage au Bresil e Conversações scientificas sobre o Amazonas*) affirma cathoricamente a salubridade do clima amazonico, attribuindo as molestias em geral febres palustres, que na região reinam, á falta absoluta de hygiene ou, antes, violação systematica dos seus preceitos.

Falta-me vagar e espaço para citar identicas opiniões de outros viajantes e exploradores amazonicos, como Orton, como Hartt, como Smith.

E' preciso, pois, refugar de vez essa falsa opinião do clima da Amazonia. Se ella toda se não presta a uma colonisação européa, são enormes ainda os tratos de seu immenso territorio que podem receber e abrigar immigrants dessa procedencia, nas mesmas condições de salubridade que os melhores climas do sul.

CORREIOS E TELEGRAPHOS

Dos Correios

Como é sabido, o serviço postal no Brazil obedece aos preceitos consignados na Convenção Internacional de 4 de Julho de 1891, que concretisou os altos interesses da politica, commercio e navegação entre as nações amigas.

As profundas alterações por que tem passado entre nós o serviço dos correios, regulamentado, em seu inicio pelo decreto n. 399 do anno de 1844, harmonicas com o desenvolvimento de nosso progresso moral e material, impunha, fatalmente, a obrigação de tomarmos parte nesse accordo ou convenção, que ampliou sobremodo a acção communicativa em todo universo, e debaixo das garantias que taes interesses exigem e de tanto proveito, aliás, para todas as nações que interferiram em tão magno assumpto.

Deixou, portanto, o correio de ser, entre nós, uma casa de receber e de entregar cartas, para desempenhar as altas funcções, que a indole de sua instituição exige, e cujos beneficos resultados veem de remotas épocas assignalados, e registrados na historia contemporanea da França, principalmente, onde vemos um ministro de correios permanecer no seu alto posto, atravez de todas quantas vicissitudes politicas assoberbaram essa nação. Monarchico ou republicano o governo, a pasta dos negocios de correios tem mantido illesas as altas conveniencias sociaes, que sobrepujam os interesses

politicos ; e os governos, que se succedem, na mais nitida comprehensão de seus deveres, inspirados, sem duvida, por patrioticos sentimentos veem, na pasta dos correios, não a personalidade mas o distinctissimo servidor da Nação, ou antes de grande parte do universo que, na esphera de sua acção, só tem o dever de bem servir o seu paiz e, por isso, conquista o geral respeito, ainda dos governos tumultuosos que perturbaram, a esses tempos, a nação franceza !

Esse facto, que a historia da França registra, é de alto valor, e oxalá a politica da Amazonia possa comprehendel-o até o ponto de não admittir em suas repartições pessoal sinão sujeito ás provas e requisitos que os regulamentos dos correios do Brazil exigem, e harmonicas com a somma de vantagens e beneficios especiaes dispensados a taes funcionarios entre nós.

Si assim fora, eu não teria occasião de trasladar para aqui, com pezar embora, quanto diz o digno Sr. Belmiro Paes de Azevedo sobre as aptidões do pessoal da mais importante repartição dos correios da Amazonia, tal qual á o de Belém, no Pará —, onde, praticantes, sem concurso ou exame, que os de primeiras lettras, foram arvorados em chefes de secção !

Ouçamos, antes de tudo, o que diz o administrador dos correios do Pará, em seu relatorio, á pagina 10 (1892).

APTIDÕES

« E' sempre com bastante constrangimento que trato deste assumpto, porque não me é permittido, como desejava, declarar que o pessoal de numero seja todo habilitado (?) para qualquer ramo do serviço postal.

Devido ás emergencias de occasião, apparecerão essas faltas, a que dá causa o pessoal pouco apto para bem desempenhar os « importantes e complicados serviços ». (!)

Manda a justiça que reconheça que tenho alguns empregados de numero habilitados e dignos de toda estima e consideração. E' com esse pessoal, embora em numero limitado, (!) que tem os trabalhos sido desempenhados com ordem e presteza.

Além do desenvolvimanto actual do correio brasileiro, tenho sempre em vista o seu futuro, no qual tem de apparecer outros importantes melhoramentos, como os que ultimamente foram tratados no « Congresso Postal de Vienna d'Austria », no qual o Brazil tomou parte interessada a bem da União Postal Universal.

E' para a boa execução destes trabalhos que precisamos de pessoal habilitado,

affirm de que o Correio do Pará seja conhecido não só dentro do paiz, como no estrangeiro, como fiel executor de seus compromissos.

Quero crer que, á vista das razões expostas, o pessoal desta administração trate de estudar as leis postaes, apresentando boa vontade (?) para bem cumprir os seus deveres, de maneira a poder esta administração no seu futuro relatorio dizer, com conhecimento de causa e com a devida justiça: «O correio do Pará tem um pessoal habilitado para todo o ramo de serviço.»

Ao que penso, nada mais positivo do que o conceito do digno administrador dos correios do Pará sobre o pessoal que lhe foi consignado sob a egide das reformas postaes, que elevaram as garantias, vantagens e privilegios de seus empregados na razão directa das nomeações desse pessoal, a que allude o digno Sr. Belmiro Paes de Azevedo, administrador dos correios do Pará.

Cabe pois aos que promoveram as nomeações desse pessoal inapto justificarem-se da violação regulamentar e dos grandes prejuizos causados ao serviço postal.

Enquanto uns e outros pensam sobre o caso, que envolve um principio de moral, tal qual os regulamentos em vigor prescrevem, desçamos á estatística postal da Amazonia.

Do relatorio daquelle digno funcionario se verifica que, só no anno de 1891, a repartição central dos correios do Pará (a de Belém) registrou o elevado algarismo de 10,797 malas postaes, sendo 5,282 recebidas e 5,515 expedidas, das seguintes origens e destinos:

Dos Estados do Brazil	993
Da America do Norte	277
Da Europa,	323
Do interior da Amazonia	3,689
	<u>5,282</u>
Para os Estados do Brazil	1,269
Para a America do Norte	144
Para a Europa	243
Para o interior da Amazonia	3,859
	<u>5,515=10,797</u>

Reunido este algarismo ao numero das malas das agencias, que foi de 6.670, sendo :

recebidas.	3.504	
expedidas.	2.600	6.104 e mais as
de transito.		566, teremos

o total do movimento postal do Estado em 17.467 malas.

Estas malas são decompostas em 2.413.687 objectos postaes, sendo :

expedidas.	742.839
recebidos	1.060.999
transito	309.860

A repartição central dispõe de 58 agencias, que são assim classificadas, conforme as prescripções regulamentares :

Colonias	2
Povoados.	1
Estação	1
Freguezias	4
Villas.	33
Cidades	17
Total	58

Este importante serviço postal de 17.467 malas foi, no anno de 1891, desempenhado em 34 linhas de transporte, das quaes duas terrestres, medindo estas a extensão de 88 kilometros e as fluviaes, entre Belém (capital do Pará) e os pontos terminaes da Amazonia, inclusive os das republicas limitrophes, a extensão de 16.218 milhas geographicas.

A receita financeira desse anno, 1891, foi de 393:287\$401, sendo : expediente interno 99:338\$120, e movimento de saques, para o interior e exterior 293:949\$281.

A despeza foi registrada no algarismo de 404:353\$783, que assim decompõe-se :

Serviço da administração postal (pessoal e material)	110:404\$500
Operações de fundos (por saques, etc., etc.)	293:949\$281

Da comparação da receita ordinaria com a despeza se verifica o *deficit* de 11:066\$382.

Attendendo-se, porém, a que o serviço postal não é creado para fonte de receita directa, mas, simplesmente, como factor do desenvolvimento do progresso e riqueza publica do paiz, attenta a sua natureza e afinidade com o commercio, navegação, etc., etc., o principal correio da Amazonia accentua o valor das nossas relações internacionaes, sem maior sacrificio para os cofres da União Federal.

Descendo, entretanto, á analyse do seu movimento financeiro no decennio de 1882 a 1891 da mais importante repartição postal da Amazonia, verifica-se o saldo de 47:443\$700, por isso que foi a sua receita de 792:750\$700 e a despeza de 745:306\$734.

Nesse decennio, a renda, que era, em 1882, de 56:911\$218, elevou-se a 99:338\$120, sob os seguintes titulos :

Sellos	47:645\$360	para	81:078\$761
Taxa devida (?)	3:331\$280	para	5:093\$440
Premio de saques	1:463\$030	para	2:979\$300
Assignaturas	3:794\$000	para	5:466\$000
Diversas procedencias.	677\$598	para	4:720\$620

E' de mister, antes de tudo, não esquecer que a despeza teve o desenvolvimento extraordinario que a natureza do serviço postal exigia, e sob o valor das reformas promulgadas durante tão longo periodo, em que os vencimentos, como o pessoal, fora augmentado na razão quasi quadrupla, porquanto, sendo a despeza total do correio do Pará, em 1881-1882, de 36:153\$991, em 1891 attingiu a 110:404\$562.

A despeza com o pessoal de todas as classes, que fôra no principio do decennio, de 29:596\$275, elevava-se a 96:694\$639.

Dahi, pois, a verdade dos conceitos expendidos.

Dos Telegraphos

Foi em o anno de 1874 que teve logar em Belém, capital do Pará, sob a administração do presidente Dr. Domingos José da Cunha Junior, a inauguração do serviço telegraphico pelo cabo submarino da *Western and Brazilian Telegraphy Company*, conforme os decretos ns. 5270 e 5545 de 26 de abril de 1873 e de 7 de fevereiro de 1874,

As vicissitudes por que passava o desempenho desse serviço entre nós, frequentemente interrompido, em consequencia de diversas causas, facto este que determinava não pequenos prejuizos aos geraes interesses da Amazonia, embaraçando a livre acção de seu commercio, como a da administração publica, a qual, é forçoso reconhecer, se desenvolve sob o benefico influxo de tão sublime invento, determinaram a resolução do Governo, fazendo accelerar o desenvolvimento do telegrapho terrestre até Belém, cujo serviço fôra inaugurado em o mez de janeiro do anno de 1886, sob a administração do então presidente da provincia, conselheiro Costa Barradas.

Desde então ficou a praça do Pará, o emporio do commercio da Amazonia, em mais segura e constante communicação com o paiz inteiro, ou antes, com todo o mundo, por isso que as interrupções das duas linhas mais difficilmente coincidiriam, e de feito tem succedido.

De outro lado, as taxas modificaram-se consoante a concurrencia que, dest'arte, se estabelecia contra o monopolio que o privilegio do primitivo serviço creára.

Posta, dest'arte, em communicação electrica a Amazonia com as demais praças commerciaes da Europa e America, o desenvolvimento de sua riqueza publica recebeu accentuado impulso, como era natural, pois as suas operações mercantis, como a acção administrativa, politica e social, adquiria feição mais consentanea com os elementos de seu já assignalado progresso. Assim é que, ao corrente dos preços de seus productos, das oscillações cambiaes, das chegadas e partidas dos paquetes, dos valores de seus titulos e resultado das multiplas operações que o commercio realiza, a todo momento, os grandes interesses da importantissima conscripção nacional receberam o impulso que os algarismos nos capitulos anteriores registram e o leitor terá apreciado.

Assim, manteve-se o serviço telegraphico na Amazonia, até que o decreto n. de 10 de junho de 1890 autorisou os estudos indispensaveis ao prolongamento do telegrapho terrestre nacional até a cidade de Manáos (capital do Amazonas), cujo inicio teve logar em junho de 1890 e terminaram em setembro de 1892.

Reconhecida a impossibilidade de realizar-se em linha exclusivamente sub-fluvial, ou terrestre mesmo, a communicação telegraphica

entre Belém e Manáos, attentas as condições geographicas da região amazonica, taes quaes o curso de seus rios estabelecem, e as condições geologicas offerecem, assignalando regiões mais ou menos distinctas, resolveu-se o estabelecimento de uma linha mixta, sub-fluvial e terrestre, consoante as zonas a vencer em 996 milhas de distancia entre as duas capitaes, Belém e Manáos.

Ficou assim assentado o plano definitivo do telegrapho official, tendo por percurso os seguintes pontos ou regiões :

Belém (capital do Pará) até a margem do rio Arary na ilha de Marajó. Mergulhando ahi o fio telegraphico, atravessa esse rio e surge á outra banda da ilha. Percorre por terra grande extensão e vai atravessar o rio Amazonas com rumo em a cidade de Gurupá e depois á da Prainha.

Deste ultimo ponto segue em exclusiva linha terrestre até Manáos e rumo directo na extensão de..... kilometros.

As cidades e nucleos productores que demoram á margem opposta do Amazonas serão servidos por derivações sub-fluviaes, desde Prainha até Manáos.

Assim fica a linha principal a salvo da acção impetuosa das correntes do rio Amazonas, que, como é sabido, arrasta, em grande cópia, madeiros seculares de enormes dimensões, que desabam com as barrancas ou ribanceiras dos seus affluentes sob a força das enchentes e cream inopinadamente não poucos baixios e formam, de continuo, canaes que se modificam sob o influxo dessas mesmas correntes.

As ribanceiras do importante rio Madeira offerecem especial apreço a quanto venho de dizer com referencia a este especial caracteristico do Amazonas.

Por decreto n. 216 A de 22 de fevereiro de 1890 foi permittido á companhia franceza *Société Générale des Telephones e Société Française de Telegraphes Sousmarines* permissão para estabelecer communicação entre a villa de Vizeu, no Pará, e o littoral dos Estados Unidos da America do Norte, cujo serviço foi inaugurado em o anno de 1892.

Deste modo conta a Amazonia hoje tres vias ou elementos de communicação telegraphica : a ingleza e a franceza submarinas e a nacional terrestre.

A INDUSTRIA PASTORIL NA AMAZONIA

E' este sem duvida um dos assumptos que mais interessa a collectividade da Amazonia, e fora violentar a minha propria consciencia si porventura eu não deixasse aqui declinados os valiosos conceitos dos que bem conhecem quanto se passa sobre tão importante objecto alli e tanto preocupou a attenção publica de Belém em animada discussão na imprensa diaria ultimamente.

Esconde-se nas brumas de um passado remotissimo da Amazonia a maior prosperidade da sua industria pastoril, explorada na ilha de Marajó, ao principio do presente seculo e desde quando me é dado compulsar os algarismos da «Mesa Grande», sujeita então ao Estado do Maranhão, onde existia a unica alfandega dessa grande conscrição.

Todas as raças dos gados cavallar, bovino, suino e lanigero já prosperaram vantajosamente em o apuro que o cruzamento permittia nas fazendas de sesmarias, das ordens monasticas, que alli assentaram os seus dominios, graças ás conquistas de seus missionarios, que justificavam seus direitos ante o governo da metropole e as cartas regias registram no archivo da Thesouraria de Fazenda do Pará — e sob o especial titulo de *Contemplados*.

«Era tal a abundancia dos gados que infestavam a ilha de Marajó, que se viram obrigados os proprietarios a abatel-os ao preço de 360 e 380 réis por cada couro, em remessa para Inglaterra.»

«Preferidos eram os do gado cavallar, pelas applicações especiaes que as industrias e artes reclamavam então nesse mercado. Dil-o um notavel escriptor (1822).»

A quem conhece a ilha de Marajó, hoje mesmo, quasi um seculo depois, nada surprehende quanto ahi fica dito, tal a uberidade de seu sólo, a riqueza prodigiosa de seus lagos, os encantos de suas florestas, que todas ficam sob a acção do oceano atlantico, que ahi termina, e a região do novo mundo, que se levanta, dando especial feição á propria natureza em sua mais caprichosa magnificencia.

No emtanto, ao meiado do presente seculo, e no quinquennio de 1858-1863, tão profundamente modificadas eram as condições da industria pastoril na Amazonia, que a assembléa provincial teve de regular o assumpto por leis especiaes que estatuiam o maximo preço das carnes verdes na capital do Pará.

A um trabalho do intelligente Sr. coronel Francisco Bezerra da Rocha Moraes, criador nessa ilha e proprietario de ricas fazendas, que seus pais ahi fundaram, eu tomarei as informações, a meu ver mais seguras, que se pôde dar sobre a industria pastoril na ilha de Marajó — e elle publicou na imprensa diaria do Pará em 1893.

Ouçamos, pois, o que diz o Sr. coronel Francisco Bezerra:

A INDUSTRIA PASTORIL E A CRISE ALIMENTICIA

MELHORAMENTOS PROJECTADOS NA ILHA DE MARAJÓ

E' sem duvida digno de apreço o interesse manifestado por pessoas competentes, sobre os diversos assumptos que se relacionam com o desenvolvimento da industria pastoril e os meios de abastecer abundantemente de carnes verdes os mercados do Pará.

Ainda ha pouco inserimos excellentes trabalhos, lançados sobre dados fornecidos pelo laborioso fazendeiro Sr. coronel Bento José da Silva Santos.

Tambem publicamos, ha dias, os estudos de uma commissão organizada n'uma reunião promovida pela Companhia Protectora da Industria Pastoril.

Agora vamos offerecer á consideração dos leitores e dos poderes publicos o poderoso contingente que traz a este complexo assumpto o Sr. coronel Francisco Bezerra, fazendeiro que, por sua pratica e detidas observações, tem auctoridade para esclarecer a discussão, prestando assim inapreciavel serviço á solução do problema.

O que convém é não decurar a questão, adoptando-se quanto antes as medidas que reclama a industria, com evidente resultado proficuo ao futuro abastecimento dos mercados consumidores do Estado.

Sei essas medidas não podem surtir effeito immediato, é certo porém que, dentro de dois ou tres annos, as suas consequencias beneficas se farão sentir.

Convém não esquecer que a crise alimenticia aggrava-se e que, se no corrente anno o *deficit* de rezes na média do consumo de Belém será inevitavelmente de 10.000, este numero irá subindo proporcionalmente, si não for devidamente attendido este assumpto, porventura o mais momentoso da actualidade paraense.

Sr. redactor d'A *Provincia do Pará*:

Tendo acompanhado com grande interesse a discussão havida na imprensa desta capital sobre a *crise alimenticia*, devida à carestia da carne verde, resultante do insufficiente supprimento do nosso mercado, vi que o seu importante jornal occupou-se do assumpto com muito criterio e provada competencia, apontando as verdadeiras causas do mal e medidas de grande proveito, se não immediato, pelo menos para o futuro, que não deve ser deixado ao curso das eventualidades como até agora.

Assim é que eu applaudo a idéa já hoje acceita pelo Congresso do Estado, de ser premiada a importação de touros e novilhas de raças vigorosas, certo de que, pelo cruzamento continuo, em poucos annos chegaremos a ter muito melhorado o gado das nossas fazendas, presentemente degenerado ao ponto de produzirem as boiadas o peso médio de 130 kilogrammas apenas.

Sendo bem aproveitado o auxilio do Governo naquelle sentido, teremos além do maior peso do gado, e portanto, maior supprimento do mercado, incontestavel melhora das propriedades nutritivas da carne exposta ao consumo e, o que é de mais alcance, devemos esperar augmento da produção e renda das fazendas pela abundancia do leite, pois actualmente as nossas vaccas produzem-n'o tão pouco, que não se pôde fazer delle commercio, e muitas não tem o sufficiente para alimentar as crias, que por isso morrem nos primeiros mezes.

Em minhas fazendas vejo as vantagens resultantes do cruzamento.

Com a aquisição de alguns touros da raça chamada *tourina*, embora já mesclada com gado inferior, tenho conseguido productos muito bons, principalmente quanto à abundancia do leite.

Dessa raça, assim cruzada, tenho vendido vaccas com cria pelo alto preço de 300\$000.

Sirva isto de estímulo a todos os fazendeiros, para que saibam tirar proveito do importante auxilio que nos vae ser dado pelos cofres do Estado. Mas, convém advertil-os de que serão baldados todos os sacrificios, si não nos prepararmos para aquelle melhoramento, creando estabulos em nossas fazendas.

O gado importado da Europa, ou dos E. U. da America do Norte precisa ser tratado com muito cuidado durante seis mezes, pelo menos, em que está sujeito à febre de acclimação.

Possuo um bello touro, importado da França, já hoje perfeitamente acclimado, mas esteve durante seis mezes em tratamento cuidadoso, bem alimentado, não o deixando exposto ao sol ardente nem às chuvas.

Sem esses cuidados será baldada a importação.

Tambem applaudo a idéa de premiar-se os melhores productos do nosso gado, o que animará mais a importação de bons especimens e levará os fazendeiros a deixarem refazer-se bem as suas boiadas, que actualmente são exportadas antes de terem alcançado todo o seu desenvolvimento.

Em summa, tudo quanto o Governo quizer fazer no sentido de despertar o estímulo dos fazendeiros, para iniciarem a verdadeira industria creadora, é digno de louvor, e os sacrificios dos cofres do Estado serão remunerados em breve tempo.

O que não me parece acertado, antes considero grande erro, é o projecto de canalisar-se a ilha de Marajó, ligando-se entre si os principaes rios.

As razões que tenho para assim pensar, em desacordo com a opinião manifestada nas columnas do seu importante jornal, são as que passo a expor :

Como se sabe geralmente, a ilha de Marajó tem a fórma de um prato, com as bordas muito mais elevadas do que a parte central, onde estão os grandes lagos Arary, Tartaruga, Guajará e outros, e os Mondongos, que são extensos pantanos ou cadeias de pequenos lagos.

Na estação das chuvas os lagos transbordam, as campinas baixas ficam inundadas e os gados reúnem-se nos logares altos, a que se dá o nome de *tesos*, onde malham à noite, pastando durante o dia mesmo nas baixas, que não estejam profundas.

No verão, porém, seccam os campos, restando agua sómente nos lagos, e apenas aquelles, já mencionados, e mais o Alcapão e o Guaráz resistem ás grandes seccas.

Os proprios rios seccam em parte, desde que deixam de receber aguas de suas nascentes, que são os lagos.

Então desaparecem as pastagens dos campos altos e os gados procuram as baixas, as margens dos lagos, os mondongos, onde crescem em abundancia a canarana e o andréquicé (as melhores pastagens da ilha), à proporção que as aguas vão baixando pelo escoamento e pela evaporação.

Nessa estação, que regularmente dura de agosto a dezembro, cessando completamente as chuvas desde setembro, os fazendeiros, que só possuem campos altos e não mandam fazer tapagens ou represas de aguas de chuvas nas cabeceiras dos rios e igarapés, soffrem consideraveis prejuizos, porque os gados, emmagrecidos pela falta de pastos e pela sede, descendo aos leitos dos rios para beber, lá ficam atolados e morrem em grande numero.

Por essa razão, as fazendas das margens da ilha são em geral menos productivas, e os seus gados de menor e mais lento crescimento do que nas fazendas centraes; e por isso tambem as maiores fazendas de Marajó são: no districto de Chaves, Cajueiros e Santa Catharina; no districto da Cachoeira, Santa Helena, Tuyuyú, São Joaquim e Mongubas; no districto de Soure, as do Magoary, Tapera, S. Sebastião, Nazareth, Pacoval e Matinadas, tendo todas maior extensão de campinas baixas do que de *tesos*.

Na comarca de Soure, principalmente nos districtos de Joannes e Monsarás, ha vastos campos altos, mas em suas pastagens inferiores nunca houve fazenda que contasse mais de mil rezes, por causa dos prejuizos resultantes da secca.

A abertura de canaes, através da ilha, para ligar as cabeceiras dos seus maiores rios produzindo o deseccamento dos mondongos e lagos, faria desaparecer aquelles bebedouros naturaes e as ricas pastagens alimentadas na frescura das baixas pantanosas.

As vastas campinas centraes, onde actualmente reúnem-se, no verão, muitas mil cabeças de gado de diversas fazendas, uma vez deseccadas, expostas aos raios ardentes do sol equatorial desde setembro até dezembro, no fim de alguns annos se tornariam estereis, desaparecendo a canarana e o andréquicé para dar logar a vegetação do *algodão bravo* e do *juquiri* e outros arbustos ruins de que os gados não

se alimentam, como já se vê nas baixas e regos que ficam inteiramente seccos durante o verão.

Onde iriam beber os gados das fazendas centraes no tempo da secca?

Só nos canaes achariam agua, mas pela natureza dos terrenos centraes da ilha, pode-se prever que, nas margens dos canaes, os gados difficilmente desceriam por causa dos atoleiros e pela profundidade que em poucos annos teriam os mesmos canaes, uma vez estabelecida a corrente das aguas.

As baixas e os mondongos, que se pretende deseccar, além de serem os melhores logradouros dos gados, no rigor dos verões, ainda apresentam as vantagens de supprir a falta de cercas divisorias dos campos de muitas fazendas, cujos gados se extramalhariam, mesmo durante o inverno, si não encontrassem esses obstaculos naturaes.

Compreende-se bem essas vantagens, attendendo-se sobretudo a circumstancia de serem, na maior parte, bravios, os gados de Marajó, pelo que, um dos principaes serviços das fazendas de criação de gado alli, consiste em apartar os gados que vão para as fazendas visinhas e impedir que saíam em maior quantidade.

Felizes são os fazendeiros que podem conservar os seus gados, pelo menos, durante o inverno, dentro dos seus campos.

Conheci no districto de Soure pequenos igarapés ou regos que, em poucos annos, tornaram-se tão extensos, largos e profundos, que já não davam passagem aos gados e interceptavam o transitio pelas campinas, pelo que os fazendeiros tem sido obrigados a fazer tapagens, isto é, grandes aterros, afim de estabelecerem a communicação e conservarem agua durante o verão; evitando assim que os seus gados morram nos atoleiros dos leitios desses igarapés.

O rio Marataca, actualmente navegavel por grandes barcos na extensão de muitas legoas, no principio deste seculo era um pequeno igarapé, segundo o testemunho de pessoas que ainda ha poucos viviam.

Então as campinas por elle cortadas eram bastante ricas e alimentavam consideravel numero de gado, ao passo que hoje, dessecadas por muitos braços daquelle rio, suas pastagens tornaram-se inferiores, e pouco gado podem conter, mal alimentá-lo. E' o que prevejo que acontecerá ás mais ricas campinas do centro da ilha, por effeito dos projectados canaes.

Outra razão da minha divergencia é que, dessecados os lagos, desaparecerão os peixes de variadas qualidades, inclusive o piracurú, creados naquelles importantissimos viveiros, que muito auxiliam o sustento do pessoal das fazendas, e que alimentam importante commercio.

Apenas os jacarés escaparão á secca, procurando os canaes, onde se tornariam mais prejudiciaes aos fazendeiros, causando maiores estragos nas crias dos gados, porque andarão mais famintos não achando a abundancia de peixe, de que principalmente se alimentavam nos lagos; e nos canaes difficil será d'elles caça, ao passo que presentemente, no tempo do verão, fazem-se matança de muitos mil, todos os annos.

Ainda outra consideração, talvez a mais importante, é saber-se, si cortada a ilha de Marajó por meio de canaes, não ficará enfraquecida, dividida em quatro ou

cinco pequenas ilhas, podendo vir a desaparecer algumas das suas partes ou todas, por effeito das correntes do Amazonas e das abundantes aguas pluviaes, que caem em sua larga bacia.

E' sabido que os terrenos do lado septentrional da ilha de Marajó são terrenos de alluvião, motivo porque o sabio Agassiz affirmou que a ilha toda ainda podia vir a desaparecer.

E é facto conhecido que por aquelle lado a queda ou escapamento do terreno é continuo, de modo que o lugar onde existia ha 80 annos a villa de Chaves, já desapareceu nas aguas do Amazonas, distando actualmente mais de um kilometro da margem em que está collocada a nova cidade deste nome; e os habitantes desta, assistindo ao desmoronamento incessante das terras, já edificaram a igreja e a casa do Conselho Municipal, cêrca de 400 metros afastados da praia.

Ora, se ao passo que se dá esse desmoronamento da margem para o centro da ilha, os canaes forem-se alargando e transformando em rios caudalosos, é bom de receiar o que Agassiz affirmava ser possivel.

Além disso, sendo o centro da ilha consideravelmente baixo com relação ás margens, e devendo ter os canaes profundidade tal que o seu leito fique ao nivel das marés baixas, para que conserve agua em todo o tempo, não é de presumir que a enchente do Amazonas venha a inundar toda a ilha, causando prejuizos maiores do que causam as inundações das chuvas?

E, si o centro de Marajó está quasi ao nivel da baixa-mar, ou apenas um metro a cima, segundo os calculos do engenheiro Gomes de Oliveira, os projectados canaes, em vez de darem escoamento ás aguas pluviaes da bacia central da ilha, não conduzirão para ella as aguas do Amazonas?

Não faço gratuitas supposições, pois é facto que no tempo do inverno as aguas do rio Arary, da foz do rio Anajás-merim para cima, correm para o lago Arary ou para o centro da ilha, procurando outro escoadouro.

Ainda tem os canaes o inconveniente de facilitarem o furto de gado, que é o maior flagello dos fazendeiros honestos de Marajó, dando facil ingresso ás canoas de regalões que na pratica de um commercio illicito com o pessoal das fazendas, evitarão a perseguição da policia, escapando-se para outra comarca.

Devo dizer que conheço os estudos feitos pelo habil engenheiro Gomes de Oliveira, sobre a canalisação do centro da ilha do Marajó, e sei que a principio pensava elle em ligar as cabeceiras dos rios Arary e Tartarugas, aproveitando os regos Apily e Genipapocú, que, partindo do lago grande do Arary, chegam ás baixas das cabeceiras do Tartarugas; mais tarde, porém, pareceu-lhe melhor ligar os rios Arary e Arapixy atravez dos mondongos dos Cajueiros, aproveitando o igarapé-Fundo, que é braço do igarapé-Cajueiro, affluente do Arapaxy.

Finalmente, consta-me que aquelle distincto engenheiro, depois de mais demorados estudos, reconheceu que o rio Paracuary, vulgarmente chamado igarapé-Grande, por sua profundidade e largura, é o unico capaz de receber, sem trasbordar, as aguas que inundam o centro da ilha.

Seria presiso então prolongar qualquer dos braços do Paracuary até as baixas centraes.

«Não me occuparei da preferencia deste ou daquelle projecto de canalisação, porque para mim, a questão principal é saber si o deseccamento dos lagos, baixas e mondongos de Marajó é vantajoso á industria pastoril, como geralmente se suppõe, ou prejudicial como eu affirmo.

Sem conhecimentos technicos para julgar da efficacia daquelles projectos e do enorme dispendio para a realisação e conservaço das obras, tenho longa experiencia da criaço de gado naquella ilha, o que me autorisa a emittir opinião contraria á que tenho visto geralmente adoptada.

E, pelo conhecimento pessoal e informações que tenho da criaço de gados em outros Estados, atrevo-me a dizer que a ilha de Marajó leva vantagem a todos elles, pela razão de que em suas campinas baixas e nos seus grandes lagos nunca faltam pastagens verdes e agua, mesmo nos verões rigorosos, ao passo que é consideravel o prejuizo que soffre a industria pastoril nos outros centros de criaço do Brazil, em consequencia da secca.

Do que acabo de expor, não se segue que eu condemne, absolutamente todos os trabalhos de limpeza e desobstrucço dos rios e igarapés da ilha de Marajó. O que me parece desnecessario e inconveniente é a canalisação de que se tem cogitado para deseccamento dos lagos e mondongos.

Reconheço a necessidade de desobstruir-se o rio Tartarugas, importante escoadoiro do lago desse nome e de extensa área de campinas alagadas. E', talvez, nas margens desse rio unicamente, que existem verdadeiros mondongos e campos desaproveitados, por se acharem cercados de atoleiros intransitaveis. Nessas condições não conheço outros em toda ilha.

Tambem seria proveitosa a desobstrucço dos igarapés Araraquára e Siriry, que ficam entre o rio Tartarugas e a ponta do Maguary, cortando campos baixos cobertos de pirisaes.

Outros rios e igarapés precisam apenas de limpeza, sendo que, no rio Arary, esse serviço deve ser continuo, ao menos durante o inverno, por causa dos grandes *barrancos* ou camalotes que, descendo a todo o momento, arrastados, pela corrente, muitas vezes impedem a navegaço.

No entretanto, me parece que, com pequena despeza, póde ser bem feita e conservada a limpeza desse importante rio.

O que alli se tem praticado até hoje é cortar os *barrancos*, que abandonados á mercê da corrente, descem até encontrar o fluxo das marés, e assim fluctuando acima e a baixo, batidos pelas maretas levantadas pelos ventos da bahia proxima á fóz do rio, vão desfazendo-se e submergindo.

Esse trabalho lento, mas continuo da natureza, tem formado os baixos de lama que já tornam difficil a navegaço, mesmo para pequenas canoas, em grande trecho do rio, a começar de sua primeira curva, pouco acima da antiga fazenda Araquicúa.

O que se deve fazer é estabelecer turmas de conservadores da limpeza, encarregados de, em certa extensão do rio, remover os *barrancos*, tirando-os para terra.

Assim distribuido o serviço, a navegação ficará desimpedida, e é de esperar que, ao fim de alguns annos, o leito do rio tenha adquirido maior profundidade, cavado pela violenta corrente da enorme massa de aguas que recebe de muitos afluentes, das campinas marginaes e do lago Arary.

Permitta-me, Sr. Redactor d'A *Provincia*, tratar de outras questões que se toem agitaõ a proposito do augmento do preço das carnes verdes.

Alguns jornaes desta capital, pretendendo explicar aquelle facto, attribuem-n'o unicamente a um monopolio, creado por fazendeiros e marchantes, affirmando que não ha falta de gado em Marajó para supprimento do mercado d'esta cidade; que os marchantes, propositalmente, fazem cessar a exportação, quando, entretanto, existem muitas boiadas em deposito, etc., etc.

Outros explicam a falta da carne verde asseverando que tem decrescido consideravelmente o numero de gado naquella ilha, principal cølleiro do Estado.

Aquelles não toem absolutamente razão, e affirmação destes, para ser verdadeira, é preciso que se refira a épocas muito remotas, anteriores ao anno de 1835, data em que as fazendas de Marajó ficaram quasi extintas, depois de terem possuido numero de gado muito superior ao que tem actualmente; pois, só nas fazendas dos frades, jesuitas e mercenarios, hoje fazendas nacionaes, existiam em 1757 oitenta e cinco mil cabeças de gado vaccum, contando-se n'esse anno, em toda a ilha, mais de 400.000 cabeças.

E' incontestavel que as fazendas de gado vaccum do Pará não podem, actualmente, fornecer boiadas sufficientes para o consumo do Estado; mas é isso devido principalmente ao rapido e consideravel augmento da população, pela incessante immigração, desde 1877.

Ha 16 annos, abatia-se diariamente nesta capital 55 bois, que eram sufficientes para o consumo; entretanto, hoje a matança de 90 não abasteece o mercado.

Vê-se, portanto, que ha um augmento no consumo superior a 12.000 bois annualmente.

A estatistica, que abaixo offereço, demonstra que, nas fazendas de Marajó, tem havido augmento de gado vaccum do anno de 1881 para cá, embora não seja na proporção devida, por motivos de que adeante me occuparei.

Segundo consta do relatório apresentado á Assembléa Provincial em 1881, pelo então presidente barão de Marajó, naquella época existiam na ilha de Marajó 229 fazendas, contendo 201.420 cabeças de gado vaccum, sendo na comarca da Cachoeira 93.180 em 114 fazendas e na comarca de Marajó, que comprehendia Soure e Chaves, 100.492 em 115 fazendas.

Este gado produzia annualmente 14.000 bois, a razão de 7 %/o. que é a média da exportação; mais já sendo nesse tempo o consumo desta capital superior a 25.000 bois, as boiadas importadas do Baixo-Amazonas, em numero de 6.000, pouco mais ou menos, ainda deixavam um *deficit* de 5.000 rezes, *deficit* este que era supprido pela grande exportação de vacas feita pelos fazendeiros de Marajó.

Em 1882 aggravou-se a crise alimenticia, chegando a carne verde, em alguns dias, ao preço de 1\$500 o kilogramma.

N'esse anno inicii a importação de gados dos Estados do Piauhy, Maranhão e Ceará, trazendo a esta capital cêrca de 3.000 bois em alguns mezes, e continuando nesse commercio até 1886, sempre com prejuizos.

Ainda assim fazia-se sentir a carestia da carne, até que baixou de preço no anno seguinte, devido à lucta travada entre a Companhia Pastoril e os marchantes, lucta da qual resultou grande prejuizo para estes e para a Companhia.

Não podia, portanto, perdurar a baixa da carne, produzida caprichosamente, sobretudo porque no anno de 1884 desenvolveram-se em Marajó o *carbunculo* e o *maltriste*, epizootias estas que prejudicaram os fazendeiros em mais de 20.000 rezes, e em 1891 as fazendas do Amazonas perderam mais de 50 % do gado vaccum, em consequencia da inundação e da peste.

Actualmente, a ilha de Marajó possui 295.210 cabeças de gado vaccum, isto é, mais 93.790 do que em 1881, como se verifica das estatistica que publico. Porém, reduzidas como ficaram as fazendas do Baixo Amazonas, e augmentando consideravelmente o consumo das carnes verdes no Estado vizinho, em consequencia do acrescimo de sua população, os fazendeiros daquellas regiões preferem vender as suas boiadas para Manaus, onde as reputam por muito melhor preço, pois alli o kilogramma da carne verde tem se vendido até a 2\$000, quando aqui o preço maximo é de 1\$000, presentemente.

E é por isso que a exportação do Baixo-Amazonas para esta capital diminuiu consideravelmente o anno passado, não attingindo a 2.000 rezes.

Ora, sendo o consumo actual desta capital superior a 31.000 rezes, é evidente a necessidade de importarmos cêrca de 10.000 bois, annualmente, de outros centros creadores, só para o abastecimento da capital, não fallando do consumo já consideravel das cidades e villas do interior.

Desci a estas particularidades, para mostrar a sem razão da grita levantada contra fazendeiros e marchantes, por aquelles que não querem ver as causas naturaes da crise alimenticia e pretendem combater um phantastico monopolio.

Sem receio de contestação affirmo que, no commercio de carnes verdes, é a livre concorrencia que tem dictado o preço, e só houve monopolio em 1863, quando o finado capitão Manoel J. de Mello Freire Barata e outros fazendeiros tomaram a peito impôr ao Governo a revogação da lei vexatoria conhecida pelo nome de LEI DO MAXIMO, que taxava o preço do mercado daquelle principal genero da alimentação.

Aquella medida extrema teve sua justificação na legitima defeza da liberdade de commercio e de direitos importantes dos fazendeiros deste Estado, e, si não fora esse elevado intuito, não creio que pudesse ser levada a effeito.

A estatistica que se segue foi por mim organizada, colhendo informações de varios fazendeiros a respeito das fazendas de que não tenho conhecimento pessoal.

O numero de gado que apresento não é nem podia ser rigorosamente exacto, mas tive o cuidado de procurar approximar-me da verdade, e calculei sempre pelo minimo, quando não sabia a conta exacta.

Assim posso garantir que o numero figurado na estatistica póle ser inferior, mas nunca superior ao do gado existente em Marajó.

Estatística do gado vaccum existente em Marajó, das fazendas e dos fazendeiros, no anno de 1893

NOMES DOS FAZENDEIROS DO MUNICIPIO DE CHAVES	NUMERO DAS FAZENDAS	NUMERO DO GADO
Coronel Bento José da Silva Santos	12	20.000
Dr. Justo Leite Charmout.	3	17.000
D. Brites de Assis	6	11.000
Dr. Joaquim Jonas Bezerra Montenegro	4	7.500
Dr. Virgilio de Bahemia Sampaio	1	3.800
Tenente-coronel Christovão Gemaque	2	3.000
Tenente-coronel Augusto Gemaque.	1	2.000
Capitão José Maria de Almeida e Silva	1	3.500
Capitão Theodorico Magno	1	1.000
Vicente Magno.	1	1.000
D. Camilla de Brito.	1	1.500
Figueiredo e filhos	1	700
Tenente-coronel Juvencio A. Dias	1	300
Arthur Monteiro	1	500
Casimiro Monteiro	1	100
Diversos fazendeiros na Tartaruga e no Nascimento.	10	1.000
Raymundo Magno e filhos de D. Camilla.	3	500
Esmeraldo Monteiro.	2	700
Chaves & Irmão	1	400
Celestino e filhos	1	200
D. Eulalia e filhos	1	600
D. Andronica e filhos	1	300
Leopoldino Ferreira Teixeira.	1	400
Filippe Rabello	1	1.000
Tenente José Dias, Manoel Almeida, João Gemaque e José Pedro	4	700
Tenente-coronel Francisco Mendes	1	800
Diversos em Santa Rita (Bacury)	5	1.000
Quintino Antonio dos Santos	1	1.000
Serafim Cordeiro (Cururá).	1	300
D. Emilia Gemaque	1	1.200
Theotônio Fóro	1	700
Casal de Manoel de Paula.	1	400
Manoel Ruy-secco	1	300
Cypriano Cruz.	1	800
Fernando e João Miguel (vaqueiros do coronel Silva Santos).	1	200
	76	84.800

NOMES DOS FAZENDEIROS DO MUNICIPIO DE CHAVES	NUMERO DAS FAZENDAS	NUMERO DO GADO
Transporte	76	84.800
Bazilia e Manoel Gemaque	1	400
Manoel Alves Porto	1	400
Manoel Antonio da Assumpção	1	200
Felix Pinto do Couto	1	1.200
Herdeiros de D. Josepha	1	200
Geraldo Antonio Xavier	1	100
D. Umbelina	1	400
José Samuel	1	200
Affonso Gomes da Costa	1	200
José Espindola o Leandro	1	300
José Pedro e Felipe	1	200
Caviana		
Antonio Corrêa	1	10.000
Herdeiros de Leonel	1	4.000
» » João de Paula	1	3.000
Firmo de Figueiredo	1	800
Tenente-coronel Caccella	1	500
Herdeiros de Coutinho	1	500
Tenente-coronel Christovão	1	300
Raphael	1	500
Illa de Cajutuba		
Manoel Rosa Furtado	1	200
Roldão Brito	1	200
Illa Mexianna		
Herdeiros do coronel Ambresio Pombo	1	3.000
Município do Affuá		
Camillo de Brito	1	400
D. Etelvina de Figueiredo	1	300
José de Araújo	1	250
Maximiano de Almeida	1	500
Somma	102	113.050

NOME DOS FAZENDEIROS DA COMARCA DE SOURE	NUMERO DAS FAZENDAS	NUMERO DO GADO
Transporte	102	113.050
Comarca de Soure		
Casal da Viuva Penna	6	25.000
Dr. Vicente Miranda	3	6.000
Vinva de Hilario	1	500
Viciato de Figueiredo	1	500
Paulas (Ladisião, Feliciano e Sergio)	2	1.500
Viuva Calandrini	1	400
D. Joaquina A. da Cunha	1	5.500
D. Rosa de Souza Gonçalves	1	4.500
Florentino Pamplona	2	2.500
Raymundo Antonio da Silva e José S. de Figueiredo	1	1.200
Gustavo Nunes & Irmãos	1	300
Viuva Nunes & Filhos	1	400
D. Josepha e D. Aurea Figueiredo	1	600
Herdeiros de Fulgencio Leal	1	200
Menandro Paes	1	200
Francisco Rodrigues Alfonso	1	200
Domingos do Espirito Santo Alves	1	50
Barbara do Nascimento	1	100
Dr. Antonio Bezerra	2	1.000
Major Raymundo Gonçalves de Figueiredo	2	500
Major Francisco H. de Mattos	1	1.000
Bezerra & Irmão	2	7.000
Governo Federal (nacionaes)	2	500
Capitão Miguel A. S. Gonçalves	1	500
Fortunato Alves de Souza Junior	5	8.000
João Felix Gemaque P. de Mello	5	8.500
Capitão Pedro A. R. de Miranda	1	2.200
Coronel Guilherme Feio e João Rodrigues	1	500
Viuva Seabra	1	200
Fernando Engelhard	2	2.000
Ambrozio Barboza	1	200
Herdeiros dos Amadores	1	200
Crescencio & Filhos	2	600
Coronel José Baena	2	200
Total	164	197.250

NOME DOS FAZENDEIROS DA COMARCA DE SOURE	NUMERO DAS FAZENDAS	NUMERO DO GADO
Transporte	164	197.250
Antonio Alves do Nascimento.	1	400
Plheiro — no Cambú	1	200
Tenente-coronel Deocleciano	1	150
João Mello & C	1	300
Fazendeiros do Arary		
Manoel Vidal	1	200
Romão Almoeda	1	150
Fabricio Ribeiro	1	200
Coronel Guilherme Feio.	2	3.500
Fernando Mattos (Curral-miry)	1	500
Coronel Pedro da Gama, idem	1	700
Cândido Gama, idem.	1	200
D. Amelia Frade, idem.	1	2.500
Vicente e vaqueiros de S. Joaquim, idem	0	1.700
D. Leopoldina Miranda, idem.	5	12.000
Capitão João Tavares	4	2.500
José Carapina, idem.	1	250
Libania Maria Severina, idem.	1	1.000
Coronel Raymundo José de Miranda (Santa Rosa)	2	8.000
Ambrozio Vieira, idem.	1	300
Domingos Quaresma, idem.	1	500
Família Pamplona, idem.	2	3.500
Carlos Gemaque, idem	1	200
Herdeiros de José Januario, (S. Gentil)	1	50
Viuva Lobato & Filhos, idem	2	10.000
Manoel Antonio e capitão João Lobato (Diamante).	1	3.000
Capitão Theodorico Magno, (S. Elias).	1	800
Capitão Vicente Magno, (Alegre).	1	200
Moraes, (S. Raymundo).	1	500
Viuva Feio & Filhos, (Mongubas)	2	6.500
João Rodrigues & Irmão, idem	1	1.000
Coronel Guilherme Feio, idem	0	400
Nação, Fazenda, e retiros.	12	6.000
Julio do Espirito Santo e outros, (Terra-vermelha)	1	1.000
Total	218	285.650

NOMES DOS FAZENDEIROS DO ABARY	NUMERO DAS FAZENDAS	NUMERO DO GADO
Transporte	218	235.650
Sotero Miranda (Terra Vermelha)	2	4.000
Manoel Antonio, idem	1	400
João Pereira, idem.	1	400
João Evangelista, idem.	1	160
Nascimento, idem.	1	130
Tenente-coronel Victorio L. de Paula (Curuxy).	1	200
Joaquim Luiz de Paiva (Santa Maria).	1	2.200
Romão Cal, Pantaleão e Nunes (Currallaho).	1	300
Florentino Gama (S. Domingos).	1	800
D. Marcilia Gama e seus filhos, idem.	1	600
Marciano Gonçalves (Cueiras).	1	300
D. Angela Avellar (S. Pedro).	1	500
Marciano Cunha (Triumpho).	1	200
Diversos, na Enseada do Jauca (Jouca).	9	1.300
Manoel Castro (Odrueorá).	1	120
Luiz Freire, idem.	1	40
Antonio da Silva Lima (Cajá).	1	120
Coronel Guilherme Felo (Espírito Santo).	1	500
Guimar, família, idem.	1	250
Capitão João Tavares (Gulapy).	1	400
Coronel Bento José da Silva Santos, idem.	2	1.300
Romão Almoeda (Assacá).	1	500
Dr. Pedro Leite Chermont (Curuçá).	1	3.500
Herdeiros de Aureliano Dantas, idem.	1	1.700
Gelasio (Marucujá)	1	1.200
Vicente Calandrini, idem	1	1.200
Sergio Góes (Boa Vista).	1	1.500
Frederico Pantoja (S. Benedicto)	1	500
Custodio Calandrini (S. Philippe).	1	1.441
Martinho Calandrini de Azevedo (S. João).	1	200
José Torres Calandrini de Azevedo (Oacmo).	1	900
J. Calandrini (S. Domingos).	1	300
D. Angela Magno Corrêa (Boa Esperança).	1	500
Jayme Corrêa (S. Manoel).	1	250
Herdeiros de João da Costa Torrão (Chapão).	1	400
Vicente da Silva Azevedo (Bomfim).	1	300
Total	204	294.981

NOMES DOS FAZENDEIROS DE ARARY	NUMERO DAS FAZENDAS	NUMERO DO GADO
Transporte.	234	294.981
João Tavares Cardoso (Nazareth)	1	150
Joaquim F. Pimentel Cardoso (Paulino)	1	240
Garolino Antonio dos Santos (S. Jeronymo)	1	300
Jesuino Antonio da Silva (S. Barbara)	1	150
Victor Figueiredo (P. Redea).	1	200
Vicente Gusmão, idem	1	1.000
Lucidoro Gonçalves (Araticá).	1	300
Florentino Farfa (Banivento).	1	200
João Augusto Calandrini (Assahyteua).	1	170
Manoel F. Calandrini (Inajatuba)	1	50
Manoel Sebastião (Urubú).	1	100
Raymundo Corrêa (Ouleiras)	1	150
Pedro Calandrini de Azevedo (Tucumã)	1	150
José Cantão Calandrini (Marengo)	1	500
Gervazio Calandrini (Conceição).	1	80
Augusto Gentil Barbosa, idem	1	230
José Antonio da Costa (Assuá-Alto)	1	200
Município de Muaná		
Florianna Valle (Santo André).	1	80
Fernando Teixeira (Espírito Santo).	1	100
João Teixeira (Gloria)	1	300
Fernando Teixeira (Monte-Alegre)	1	300
José Pedro Calandrini (S. Sebastião)	1	500
Françisco Mendes (Bom Jesus)	1	300
José Caetano da Silva (S. Miguel)	1	300
Manoel Pereira, idem	1	200
Diversos, idem.	1	100
Ponta de Pedra		
Theophilo Condurá (Itacuan).	1	400
Antonio Tavares (Urubupina).	1	150
Domingos Teixeira (S. Martinho)	1	300
Capitão João Antonio Tavares (Felicidade)	1	250
Coronel Guilherme Peito (Marcos)	1	600
Total.	295	303.031

NOMES DOS FAZENDEIROS DA PONTA DE PEDRA	NUMERO DAS FAZENDAS	NUMERO DO GADO
Transporte.	295	303.031
Constantino Damascena Ferreira (Arapiranga)	1	503
Jesuina Dias	1	230
Marçal Moraes (Santa Luzia).	1	350
Afonso Damasceno Ferreira (S. José).	1	150
Onofre Paschoal Pereira (S. Caetano).	1	200
Raymundo Tavares (S. Quitéria).	1	400
Felippe Ayres (Caratateua)	1	230
D. Laurentina Tavares (S. Vicente).	1	200
Total	303	305.361

RECAPITULAÇÃO

Fazendeiros	204
Fazendas	303
Gado vacum (cabeças).	305.361

A estatística por mim organizada mostra que actualmente as fazendas de Marajó possuem 304.361 cabeças de gado vaccum, ou mais 102.942 sobre o numero mencionado no relatório do Sr. Barão de Marajó, em fevereiro de 1881. Esse augmento, porém, não indica um estado lisongeiro; ao contrario, é desanimador, sabendo-se que aquella cifra não corresponde nem á terça parte da produção que se devia esperar, como passo a demonstrar.

Sendo a produção média das fazendas daquella ilha, annualmente, de 18 %, segundo as minhas observações e de muitos outros fazendeiros, a exportação de 7 % no maximo, e os prejuizos de 3 %, restam 8 % para capitalização.

Calculando-se sobre estas bases, temos que as 201.420 rezes existentes em 1881 deviam produzir a razão de 8 %, no fim do:

1. anno (1881).	16.113
2. »	17.402
3. »	18.794
4. »	20.299
5. »	21.923
6. »	23.676
7. »	25.570
8. »	27.616
9. »	29.825
10. »	32.211
11. »	34.788
12. » (1892).	37.571
Somma.	305.788

Addicionando-se a esta somma da produção o capital, isto é—201.420, acha-se que presentemente deviam existir em Marajó 507.208 cabeças de gado vaccum.

Ha, portanto, um desfalque de 210.997 rezes, descontados os 7 % da exportação e 3 % de prejuizos ordinarios, que por si só montam 382.234.

Essa espantosa differença entre o numero existente e o que devia existir, não acha explicação sómente na grande mortandade occasionada pela epizootia que se desenvolveu alli nos annos de 1884 e 1885, cujos prejuizos podem ser avaliados em pouco mais de 20.000 rezes.

Outras causas existem, e os seus effeitos desastrosos estão reclamando seria attenção da parte dos poderes publicos. Essas causas são: o furto de gado em primeiro logar, e em segundo,— a extraordinaria exportação de vaccas.

Desde que tornaram-se insufficientes as boiadas de Marajó e do Baixo-Amazonas, para o consumo da população do Estado, rapidamente augmentado pela immigração, tambem augmentou consideravelmente a exportação de vaccas, que anteriormente se fazia em pequena escala, e isto é devido, já a necessidade de supprir o mercado, já do attractivo dos preços elevados, que em taes condições obtém.

Infelizmente ainda ha uma outra razão poderosa dessa desmedida exportação. Os fazendeiros mais abastados, si exportam suas vaccas, é porque, mal orientados, querem garantir-se contra os ladrões, reduzindo o gado a moeda, a predios e açções de companhias preferindo mesmo conservar não pequenas quantias depositadas nos Bancos.

Julgo isto um erro gravissimo, pois si por esse meio acautelam o producto das vaccas que exportam, depreciando entretanto o que lhes fica em Marajó, desfalcando o capital e, portanto, a produção, que é a renda.

Mais de uma vez, na antiga provincia, os presidentes e assembleas provinciaes procuraram crear embaraços a exportação das vaccas, prevendo os inconvenientes que, no futuro, seriam sentidos.

Nesse pensamento foi promulgada uma lei fixando em 2 % do numero de gado de cada fazenda a quantidade de vaccas que aos fazendeiros era permittido exportar, mediante licença do presidente da provincia. Mas as reclamações de diversos fazendeiros e a necessidade de abastecer o mercado de carnes verdes nesta capital, motivaram a sua revogação ao cabo de alguns annos.

Mais tarde, com o mesmo intuito, a lei do orçamento provincial impunha sobre a exportação das vaccas uma taxa maior do que a da exportação de bois. Essa desigualdade não tardou a desapparecer, e nunca mais os poderes publicos cogitaram de pôr peias á livre exportação do gado, embora reconheçam os inconvenientes do consumo de vaccas, como se vê em referencias feitas pelo presidente barão de Marajó e outros.

A meu vor, o governo deve tomar medidas no sentido de restringir a exportação de vaccas para serem abatidas, e me parece meio effcaz a creação de um imposto de 10\$, pelo menos, sobre cada uma, ao mesmo tempo que se deve diminuir 5\$ do imposto de 7\$500, actualmente cobrado pelo Conselho Municipal, relativamente aos bois. Seria uma justa compensação, e é de esperar que os fazendeiros, sem

levantarem queixas, restrinjam a exportação de suas vacas, cessando por esse meio uma das poderosas causas do pequeno desenvolvimento da criação de gado em Marajó.

A falta de garantias da propriedade, nos campos de Marajó, é sem duvida a principal causa do estado pouco prospero da industria pastoril naquella ilha.

O prejuizo incalculavel, resultante do furto de gado, explica o desfalque demonstrado no quadro relativo á produção dos ultimos 12 annos decorridos.

Para se ter uma idéa approximada do mal que o furto tem causado á industria pastoril, basta comparar-se a prosperidade das fazendas da firma Viuva Penna & Filhos com a decadencia das fazendas nacionaes. Aquellas, situadas no Maguary, no districto de Soure, onde o furto de gado, felizmente, tem sido sempre perseguido e reprimido, a esforços de alguns fazendeiros, achando-se, além disso, naturalmente cercadas por pantanos e mondongos, desde o rio Cambú até o Tartarugas, e por uma cerca de arame que fecha os seus campos na parte mais transitavel; e mais, estando rodeadas de bons vizinhos, tem prosperado de modo que em 12 annos triplicaram o seu capital, tendo, aliás, feito grande exportação de vacas nesse periodo.

Entretanto, as fazendas nacionaes do Arary, que em 1877 ainda contavam 18.000 rezes, pouco mais ou menos, presentemente estão reduzidas á terça parte daquelle numero!

O assombro causado pela comparação desses resultados oppostos ainda é maior sabendo-se, como eu sei, que as fazendas nacionaes possuem as melhores campinas de criação da ilha de Marajó e os seus gados não são perseguidos pelas onças, jacarás, piranhas e pelas moscas varejeiras, que no Maguary causam algum prejuizo.

E' de notoriedade publica a devastação, que continuamente os ladrões de gado fazem nas fazendas nacionaes, e se não fôra a impunidade desse facto escandaloso, essas fazendas teriam cerca de 60.000 rezes.

E note-se que, si não estão extinctas, é devido sómente á excellencia de suas pastagens, para onde affluem, no tempo de verão, muitas mil cabeças do gado das fazendas vizinhas e por lá deixam muita produção entre o gado bravo, sem signal de propriedade particular.

Outra circumstancia que mostra quanto a prosperidade da industria pastoril depende principalmente do respeito ao direito de propriedade, é o augmento achado na comarca de Soure, no periodo de 12 annos.

A estatistica do numero de gado existente naquella comarca em 1881 foi por mim organizada a pedido do Sr. Barão de Marajó. Nesse anno contei em Soure pouco mais de 55.000 cabeças de gado vaccum, hoje conto pelo minimo 85.000.

Este resultado, muito bom em relação aos outros districtos, é unicamente devido á moralidade, que em geral os fazendeiros tem estabelecido em suas fazendas; e muito mais lisongeiro seria, si em parte da comarca no districto de Salvaterra, o furto não tivesse causado a extincção das fazendas Santos Reis, S. Christovão, Degradados, Santo Antonio e S. Joaquim, que contavam perto de 6.000 rezes.

Para pôr um paradeiro ao furto, que é o principal factor do estado desanimador da criação de gado em Marajó, e melhorar as condições da industria pastoril, de maneira que, dentro de poucos annos, as fazendas daquella ilha possam produzir sufficientemente para o consumo da população, acho acertadas as medidas seguintes:

Da parte do governo, um bom policiamento rural, a prohibição indirecta de exportação de vacas, os premios já estabelecidos como estímulo para o cruzamento

das raças do gado vacoam e a desobstrucção e limpeza de alguns rios ; e da parte dos fazendeiros, as cercas de arame, que evitarão a dispersão dos gados e entrada franca dos ladrões ; os lagos artificiaes para bebedouros dos gados durante o verão, como já se tem feito cinco no districto de Soure, com grande proveito ; a aquisição de touros das melhores raças e preparo de estabulos para amanho delles, a matança de jacarés, e, sobretudo, a moralidade do pessoal das fazendas.

Quanto ao policiamento dos campos, o pequeno destacamento rural, creado e mantido pela Intendencia de Soure, com o auxilio de alguns fazendeiros, vai pres-tando relevantes serviços.

E' para desejar que todas as outras intendencias de Marajó sigam aquelle exem-plo, organizando o serviço pelos moldes do regulamento daquelle municipio, sem outra preocupação que não seja a de proteger a industria pastoril.

O regulamento geral da policia rural virá completar as providencias legislati-vas, para a repressão dos attentados contra a propriedade naquella ilha, regulando a concessão e uso de marcas e signaes, e estabelecendo outras medidas tendentes a evitar os abusos e fraudes frequentes por parte dos mãos fazendeiros.

Desde 1872 que nós fazendeiros reclamamos constantemente a reforma do velho e deficiente regulamento de 16 de dezembro de 1852, e depois de varios projectos e relatorios, que avolumam o archivo da Secretaria do Governo, só agora vamos ver satisfeita essa necessidade, pois nos consta já ter baixado o acto do Dr. governador do Estado regulamentando a lei n. 81, de 14 de setembro do anno passado, que auto-rizou a reforma daquelle caduco regulamento.

Comô subsidio para o estudo da magna questão do abastecimento de carnes verdes a esta cidade, offereço os dados seguintes sobre a exportação de Marajó, nos ultimos 10 annos:

Em 1883	17.930
Em 1884	17.847
Em 1885	18.772
Em 1886	19.165
Em 1887	17.804
Em 1888	20.545
Em 1889	18.579
Em 1890	20.496
Em 1891	21.673
Em 1892	19.856

Estes algarismos, tirados de notas officiaes, mostram a injustiça de acusações, que ainda hontem vi repetidas em um jornal desta capital, contra fazendeiros e marchantes, attribuindo-se a um plano concertado entre elles a insufficiencia do abastecimento do mercado de carnes verdes, quando está patente que a ilha de Marajó, actualmente quasi unico colleiro da capital, não pôde fornecer mais de 21.000 bois por anno, e esse numero é apenas dous terços do necessario para o consumo desta cidade.

Tambem me parece de utilidade a publicação das notas interessantes, que aqui transcrevo, colhidas nos livros do finado capitão Luiz Calandrini da Silva Pacheco, intelligente e honrado fazendeiro, que deixou preciosos documentos para a historia da importante ilha de Marajó.

« Em 23 de dezembro de 1665, o rei de Portugal, Affonso VI, doou, por carta régia, a ilha de Joannes ao Dr. Antonio de Souza Macedo.

Em 1667, o mesmo rei creou o titulo de barão de Marajó, que concedeu a Luiz de Souza Macedo, filho do referido Dr. Antonio de Souza Macedo. Foi aquelle o primeiro barão e donatario da ilha de Marajó.

Em 1696 teve logar a primeira doação de terras ou concessão de sesmarias, isto é, durante o segundo baronato.

Em 1754, no reinado de D. José I, terminou o baronato da ilha.

Em 1726 forneceu a ilha de Marajó o primeiro gado que foi talhado na capital do Pará, continuando a exportação dessa data em diante.

Em 1760 e 1761, por carta régia, foram banidos os jesuitas e sequestradas todas as suas propriedades. As de Marajó foram distribuidas por diversas pessoas, e por isso denominadas *Contemplados*.

Em 1767 foi promulgado o primeiro regulamento para Marajó, que mandava prender os ladrões e reprehender os fazendeiros pela sua falta de moralidade.

Houve depois cerca de uma duzia de identicos regulamentos até 1852.

Em 1757 existia em Marajó o seguinte numero de gado vaccum:

Em poder dos jesuitas	5.000
Dos mercenarios	80.000
De André F. Gavinho	10.000

De diversos fazendeiros, mais de quatrocentas mil cabeças.

Em 1794 a Junta de Fazenda fez confiscar os bens dos extinctos mercenarios, havendo uma carta regia posterior mandado vender os bens dos ditos frades, e por isso se venderam em 1796 todos os bens que julgaram menos uteis. Os de Marajó foram todos incorporados á Fazenda Nacional e constavam de : 168 escravos de ambos os sexos, 40.470 cabeças de gado vaccum, 5.262 de gado cavallar, e de diversas fazendas no Arary e Souré.»

Essas fazendas são as nacionaes e tem 22 e meia legoas de terreno, segundo a demarcação mandada proceder pelo Governo.

A industria pastoril na ilha de Marajó, pôde ser dividida em tres épocas distinctas : uma a começar dos primeiros dias do seculo passado, quando parece terem sido fundados os primeiros estabelecimentos de criação, até o anno de 1825, data de maior prosperidade das fazendas. A segunda época começa nesta data e vai

até 1835, periodo em que as fazendas foram quasi extinctas. A terceira época deve contar-se do restabelecimento da legalidade, depois da cabanagem, quando começou de novo a desenvolver-se alli a criação de gado.

Na primeira, segundo as notas que possuia o finado capitão Luiz Calandrini, chegou-se a contar em Marajó, no anno de 1819, mais de 500.000 cabeças de gado vaccum, e o gado cavallar já era em tão grande numero, que os fazendeiros, reconhecendo a insufficiencia das pastagens da ilha, e preferindo criar o gado vaccum, pela sua necessidade para o consumo, mandavam fazer annualmente grandes matanças de eguas, estabelecendo o commercio de couros para Inglaterra, á razão de 400 réis cada um.

Parece que a ultima dessas matanças teve logar no anno de 1832, quando aliás as fazendas iam em grande decadencia. Então já não era o receio da falta de pastagens que aconselhava essa destruição, era, sim, a ganancia pelos lucros do commercio dos couros; demais, não sabiam os fazendeiros que outro destino pudessem dar ás cavalhadas.

E' crença geral, entre os antigos habitantes de Marajó, que a epizootia denominada *quebra-bunda*, que dizima periodicamente as cavalhadas desde 1832, teve origem nos miasmas que exhalavam os cadaveres de muitas mil eguas sacrificadas e deixadas nos campos em putrefacção. O facto é que, antes daquellas matanças, não era conhecida em Marajó essa peste.

A segunda época assignala-se pela decadencia rapida das fazendas, em consequencia do furto, que era praticado impunemente em larga escala, e veio completar essa obra de destruição a revolução de 1835, que obrigou os fazendeiros a abandonarem as suas propriedades, deixando-as entregues á devastação dos cabanos.

A terceira época é de renascimento da industria criadora, que se tem desenvolvido, embora lentamente, pela falta de protecção e garantias contra as depredações praticados pelos ladrões.

Si na primeira época a ilha de Marajó poude criar mais de 500.000 cabeças de gado vaccum, e talvez igual numero de gado cavallar, não ha razão para que não possa no futuro attingir aquelle numero, comtanto que a propriedade seja alli garantida.

Os campos naquelles primeiros tempos eram, pelo menos, tão baixos como são hoje, sinão mais baixos, pois se deve suppor que as terras da ilha tenham-se elevado, pela formação natural e continua das suas camadas.

Os mondongos e pantanos, que se pretende destruir como prejudiciaes á criação de gado, si não existiam então, era devido unicamente ao mesmo gado, que pastava na ilha em grande numero, pois é sabido que os gados limpam e deseccam os pantanos por onde transitam.

Por consequencia, á proporção que for augmentando o numero de gado em Marajó, os terrenos hoje desaproveitados irão se transformando em ricas campinas, e de dia para dia os fazendeiros reconhecerão as vantagens dos pantanos existentes actualmente, e que serão mais tarde os melhores logradouros.

Terminando, Sr. redactor d'*A Provincia*, as informações, que só o interesse da industria pastoril me demoveu a escrever, agradeço o benevolo acolhimento que ellas tiveram nas columnas do seu conceituado jornal.— *Francisco Bezerra de M. Rocha.*

RESPOSTA AO ARTIGO DO SR. CORONEL DR. VICENTE DE MIRANDA

MARAJÓ

Sr. coronel Vicente de Miranda — No artigo que publicastes n' *O Democrata* de 11 do corrente, affirmais que o coronel Silva Santos e eu tratámos do relatório do engenheiro Oliveira, invocando a sua autoridade em sentido opposto — eu para combater a abertura de canaes na ilha de Marajó, e o coronel Silva Santos para demonstrar a utilidade delles.

Não devo deixar sem contestação semelhante affirmativa, visto como não me servi dos estudos do engenheiro Oliveira para demonstrar a inconveniencia dos canaes em Marajó, e sim apenas para mostrar que esse engenheiro duas vezes modificou o seu primitivo projecto. Possuo o relatório desse engenheiro e tres plantas dos seus estudos sobre a canalisação de Marajó, cuja cópia o Dr. J. Penna vos confiou, e não ignoro cousa alguma a respeito desse assumpto; tanto assim, que já declarei em meus artigos, que Oliveira vacillava sobre a escolha do rio que devia ser preferido para dar escoamento ás aguas pluviaes do centro da ilha.

Portanto, jámais eu invocaria a autoridade de Oliveira, ou de qualquer outro engenheiro, que não fosse pratico criador de gado em Marajó, para demonstrar as desvantagens resultantes da canalisação dessa ilha á industria pastoril, pois não é questão que se deva resolver theoreticamente.

Quanto á configuração da ilha de Marajó, que, de accôrdo com a opinião geral, affirmei ter a fórma de um prato, contiúo em divergencia com a opinião que sustentastes em vosso artigo, fundado na minha propria observação e no conhecimento, que tenho, de quasi toda a ilha; e chamo a vossa attenção para os seguintes factos:

No centro de Marajó acham-se as tres grandes baixas — Apihy, Genipapocú e Tucuman-miry, as quaes ligam-se ao lago grande do Arary pelos rios Apihy e Genipapocú, que desagoam nesse lago. Essas baixas teem uma área de 1.089 kilometros quadrados, e são navegaveis por canoas á vela desde fevereiro até principios de outubro, que, como sabeis, já é melado do verão. O lago grande do Arary, que está na cabeceira do rio deste nome, nunca sécca, ficando, entretanto, separado desse rio, que, durante o verão, sécca em um grande trecho de sua parte superior.

Além disto, todas as aguas pluviaes dos rios e igarapés adjacentes ao rio e lago Arary correm para este ultimo, enchendo-o totalmente logo em principios do inverno, correndo sómente para fóra quando as aguas no lago tomam grande volume.

Estes factos, por si só, provam evidentemente que o centro da ilha de Marajó é mais baixo que o perimetro.

Confessais que não conheceis a parte central da ilha de Marajó e fundais vossa opinião na supposição de que o engenheiro Oliveira « optou pela direcção do traçado apresentado, tendo em vista a economia resultante do menor movimento de terras possivel, da excavação menos profunda, e, para esse fim, deveria ter escolhido o trajecto pelo terreno mais baixo ».

Si o engenheiro Oliveira tivesse em vista sómente fazer a canalisação de Marajó com economia, certamente não prefereria fazel-a ligando o Apihy ao igarapé-Fundo do Cajueiro, ainda mesmo quando houvesse necessidade de dar escoamento ás aguas do centro pelo rio Arapixy, pois este rio tem dous igarapés — o das Mandiocaas e o da ilha grande dos Cajueiros, cujas cabeceiras estão mais proximas do Apihy do que a do igarapé-Fundo, como facilmente verificareis na planta que tendes. Para esta ultima zona, a caualisação seria mais facil e mais util, não só por ser mais curto o traçado e o terreno mais baixo do que o escolhido pelo engenheiro, como porque assim daria escoamento ás aguas pelos rios Arapixy e Ganhoão.

Prestal attenção á planta de que me fallais e comprehendereis facilmente que, para dar escoamento ás aguas pluvias do centro de Marajó, não ha necessidade de canalisar a ilha, pois com simples desobstrucção das fozes dos rios Tartarugas, na parte septentrional da ilha, e Arary, na meridional, que communicam suas cabeceiras com os rios Genipapocu e Apihy, conseguiremos escoar as aguas do centro da ilha facil e economicamente.

Feito este trabalho, aliás insignificante, á vista dos projectados canaes, que serão dispendiosissimos e de conservação difficil e duvidosa, e tendo-se sempre desobstruidas as fozes desses dous rios, brevemente poderemos navegar por esse canal de um para outro lado da ilha.

Quanto a mim, não ha duvida alguma de que o perimetro da ilha é mais alto de que o centro, dando-se, porém, como é natural, a circumstancia de ser esse perimetro mais elevado em alguns logares do que em outros, como, por exemplo, de Ponta de Pedras até Soure e do Arapixy até muito acima da cidade de Chaves.

Si conhecesseis todo o littoral da ilha Marajó, não affirmarieis que 7/8 partes do perimetro são mais baixas do que o centro, quando, entretanto, todo o perimetro dos lados septentrional e meridional é muito mais elevado.

As cotas dadas pelo engenheiro Oliveira não podem servir de base solida para o vosso argumento, visto que referem-se á pequena extensão de 18 kilometros e o igarapé-Fundo, de onde devia partir o projectado canal acha-se distante da costa septentrional 30 kilometros, pelo menos, sendo que é exactamente do igarapé-Fundo para a costa que as terras mais se elevam.

Como prometteis continuar a escrever sobre o assumpto, aguardo o termo de vosso trabalho, desejando saber qual a vossa opinião sobre a caualisação de Marajó.

Louvo o interesse que tendes tomado pelas cousas daquella importante parte do Estado, e desejo que continueis a prestar o vosso valioso concurso para o estudo de questões que muito influirão para a prosperidade da industria pastoril de Marajó.

Vosso amigo attento e criado — *Francisco Bezerra Moraes Rocha.*

Pará, 15 de maio de 1893.

Estradas de ferro na Amazonia

Nenhuma outra estrada de ferro carril existe na Amazonia que a de Bragança, no Estado do Grão-Pará, circumscripção da capital; pois, como é sabido, até hoje foram baldados todos os esforços empregados para levar-se avante a do *Madeira e Mamoré*, a meu ver, uma das de mais subido valor economico e maior alcance politico em tão importante região do nosso continente.

Ao principio naufragou a empresa americana, de que fora encarregado o coronel Church, sem embargo dos melhores auspicios sob que fora fundada, e o prova a somma do capital empregado.

A grande cópia de materiaes, de selecta qualidade, que se accumulou em Santo Antonio do rio Madeira; do pessoal que foi mantido, por longo tempo, e dos serviços desempenhados por tal empresa, ao ponto de fazer a locomotiva percorrer não pequena extensão marginal da secção encachoeirada, e de que eu dou testemunho, quando, em companhia do respectivo engenheiro-fiscal, Dr. Feliciano Antonio Benjamin, visitei essa região, são outros tantos elementos que comprovam o asserto acima declinado.

Esse desastre economico, devido, a meu ver, ás vicissitudes por que passaram os titulos da grande empresa no mercado de Londres, em consequencia das duvidas que se suscitaram sobre as garantias de juro officialmente promettidas e discutidas em demandas agitadas nos tribunaes estrangeiros, deram em resultado o sacrificio completo do grande tentamen industrial, que já havia, como disse, accumulado, nas regiões do Madeira, fabulosa somma.

De feito, alli havia, em depositos de proporções colossaes, trilhos de ferro, cimento, machinas, apparatus, material telegraphico, ferramentas de toda a classe e para todos os misteres, que uma empresa desta ordem e naquellas remotas regiões exige, a par de todos os recursos que se tornam indispensaveis á conservação de um numeroso pessoal de todas as camadas sociaes e respectivo conforto.

Objectos de luxo até foram, em larga cópia, importados, destinados ao consumo da empresa do Madeira e Mamoré.

Dest'arte annullou-se, portanto, os favores dispensados pelo governo brasileiro e dahi o alvitre que tomou, fazendo, por conta propria, proceder a estudos e exploração do traçado que interessa a vasta região limitrophe do Madeira e Mamoré.

Para isso manteve duas commissões technicas: a primeira, de que foi chefe o engenheiro Morsing, e a segunda o engenheiro Julio Pinkas, no periodo de 1883-1886.

Quanto resultou desse largo sacrificio do erario publico, do vivo interesse que o governo brasileiro dispensou, está na consciencia publica, e tão amplas foram as discussões mantidas na imprensa diaria, nos institutos scientificos e nas directorias do Ministerio da Agricultura, que eu não careço de as rememorar; e, menos ainda, trazer o valor do algarismo que a Thesouraria de Fazenda do Amazonas, então a meu cargo, liquidou nos seus balanços definitivos.

Assim ficaram as tentativas de exploração da ferro-via Madeira e Mamoré, até que veiu o decreto n. 365 de 30 de maio de 1891, concedendo especiaes vantagens para o uso e gozo de uma estrada de ferro entre a villa de Humaytá, á margem esquerda do rio Madeira, no Amazonas, e a confluencia dos rios Guaporé e Mamoré, no Estado de Matto Grosso.

Parecia que esta nova empreza, intitulada — Companhia Estrada de Ferro do Madeira ao Guaporé — viria resolver o grande problema posto em equação, desde longo tempo, pelos altos interesses economico-financeiros da Amazonia.

Não succedeu assim, porém!

Os concessionarios dessa futura empreza não deram cumprimento ás obrigações iniciaes de seu contracto e de tal sorte que, o governo, em obediencia aos preceitos legaes que regem a especie, teve de declarar caduca aquella concessão, como fel-o por acto de 30 de maio de 1894, e decreto n. 1720, publicado no *Diario Official* de 1 de junho, n. 146.

Os algarismos que já consignei, referentes ao commercio internacional da Amazonia e Bolivia, pelo rio Madeira, dão, no emtanto, penso eu, exacta idéa das vantagens que, a uma empreza de ferro-carril deixaria o transporte dos productos de especial valor nos mer-

cados do exterior, e das mercadorias de grande consumo que o escambo de interesses alimenta até hoje, com grande risco e enormes dispendios, por via fluvial, nessa perigosissima região encachoeirada do Madeira, desde Santo Antonio.

Não esqueçamos antes de tudo que, semelhante região, que se prolonga desde Santo Antonio até Santa Cruz de la Sierra, Trindade, etc., etc., e comprehende as zonas do Beni, Mamoré e Guaporé, não tem melhor e mais curto caminho para os centros consumidores de seus productos, que o porto de Belém, a capital do Pará, quasi á beira do oceano Atlantico e que tem sido até hoje o emporio do seu commercio.

Em 12 ou 15 dias, é sabido, os paquetes, mesmo de peor marcha, que partem de Belem, fundeiam nos portos commerciaes da Europa e nos da America do Norte, ao passo que, si pretendessemos atravessar as cordilheiras e planaltos para procurar qualquer ponto do oceano Pacifico, impossivel seria resgatar o valor dos productos as despezas dos fretes, cargueiros ou transbordos!

Portanto, quanto a mim, é indiscutivel a vantagem que uma estrada de ferro-carril offerece ao commercio brasileiro e boliviano á margem do Madeira, tal o valor intrinseco dos productos a transportar.

Estrada de ferro de Bragança

Conforme o Relatorio do director da Estrada de Ferro de Bragança, do Pará, concernente ao anno de 1893, que acaba de ser publicado com data de 30 de março de 1894, o serviço de ferro-carril se restringe a uma extensão de 75 kilometros apenas, comprehendido o trecho de sete kilometros entre o Apehú e Castanhal, derivação, ao que me parece, da directriz, que se destina de Belém a Bragança, e dá o titulo dessa ferro-via, consoante á lei que a instituiu e se acha consignada em capitulo anterior.

Para evitar ao leitor maior fadiga, sobre as apreciações de cada um dos elementos technicos que aquelle relatorio consigna no custeio dos serviços peculiares, e nada aproveita ao desenvolvimento da

riqueza publica regional, referente ao assumpto, eu trasladarei para aqui os algarismos da receita e despeza no anno de 1893, que são os seguintes :

Receita	154:581\$577
Despeza	246:517\$991
<i>Deficit</i>	<u>91:936\$414</u>

Descendo aos annos anteriores, tal qual é o quinquennio de 1886 a 1890, conforme esse mesmo relatorio, temos os seguintes algarismos :

Receita	327:772\$963
Despeza	707:002\$162
<i>Deficit</i>	<u>379:229\$199</u>

Importa dizer que o valor do *deficit* está na razão directa da receita, ou antes, a sobrepuja quanto ao quinquennio.

Agora, quanto ao ultimo periodo de 1891 - 1893, diz esse relatorio que : a receita fôra de 379:067\$066, a despeza de 632:760\$379 e o *deficit* de 253:693\$313.

Eis o resultado da via-ferrea principal da Amazonia, a de Bragança, no Pará.

Bem ponderado acho eu quanto disseram Agassiz, Humboldt, José Verissimo e demais eruditos escriptores sobre as vantagens de fazer explorar os rios da Amazonia e povoal-os de farta emigração, é loucura tentar estender trilhos através de suas mattas seculares, onde se encontram arvores maiores que as *cathedraes de hespanha*...

Ahi temos, de fontes insuspeitas, tal o respeito que nos merecem as autoridades dos cargos que exercem tão conspicuos cidadãos, algarismos de incontestavel valor, que a estrada de ferro de Bragança registra em seu Relatorio de 1893.

CONCLUSÃO

Ahi ficam consignados todos quantos elementos me foi dado reunir sobre a riqueza publica da Amazonia, pacientemente investigados durante longo tempo.

Eu presumo que não satisfizeram a exigencia do leitor que dispensou-me a benevolencia de os compulsar. Estou certo, porém, de que, não desconhecendo as dificuldades com que enfrentam os que se dão a trabalhos desta natureza, dependentes dos archivos publicos e privados, fará a devida justiça á boa vontade que dispensei no intuito de registrar fielmente quanto de proveito ha para a Amazonia na quadra exactamente em que o paiz desafia a attenção do Universo.

Aquella extrema região do novo continente, cuja riqueza natural não tem igual, ao dizer dos mais competentes, carece, no emtanto, de dar nova feição ao desenvolvimento dessa mesma riqueza.

Semelhante conceito que expendo com a habitual franqueza, deriva pura e simplesmente do estudo e observação de quanto alli se passa, em confronto com o que ocorre em os futurosos Estados de S. Paulo e Minas Geraes, ao sul do paiz.

Aprecie-se detidamente os factores da riqueza publica destas regiões, a sua propria natureza, a somma de esforço e actividade que é de mister dispensar; confronte-se com o que succede na Amazonia, na ordem de cada um dos elementos constitutivos de sua privilegiada riqueza publica, e ter-se-á juizo seguro acerca de quão moroso tem sido, nos ultimos annos, o progresso da Amazonia.

Os tributos accumulados sobre os principaes productos de suas industrias extractivas, que chegam a representar uma quarta parte de seu valor venal, si não mais, os não menos pesados onus que recahem sobre as industrias e profissões exercidas, fóra e dentro dos povoados, alguns delles em estreita afinidade com aquelles mesmos productos, avolumam a receita publica da Amazonia, e, por isso mesmo, penso eu, não correspondem á sua vastissima zona territorial e menos ainda á especial riqueza de seu solo, quasi sem similar.

Si compararmos esta com a de S. Paulo e Minas Geraes, veremos que a destas regiões sobrepuja a da Amazonia em quasi dous terços, dando grande realce aos labores de sua população e valor aos seus productos, que não são os das industrias extractivas ou naturaes.

A apreciação dos elementos orçamentarios de taes conscripções dão, por igual, exacta idéa da justeza deste meu conceito, porquanto é notavel quanto se avanta a Amazonia no regimen dos tributos, alguns delles exageradissimos, que muito convém modificar.

Não ha negar, em face dos algarismos que deixei consignados, que a riqueza publica da Amazonia restringe-se hoje á exploração de um reduzido numero de productos, e dentre elles a borracha, o cacáo, a castanha, de selecta aceitação nos mercados do exterior, e são os principaes factores de sua receita financeira quanto á exportação; por isso que os demais interessam a renda interna, como o fumo ou tabaco, etc., etc., de somenos produção e privado consumo.

Em comparação com a grande cópia dos que eram explorados no começo do presente seculo, é forçoso convir em que a Amazonia não tem tido o desenvolvimento que era de esperar nos ultimos annos e a navegação a vapor facilitara como se vê dos algarismos registrados.

A importação notavel que mantém do exterior, desde os artigos de comestiveis applicação até os de primeira necessidade, dá disso inconcussa prova. Este facto, no emtanto, se não dá naquellas regiões do sul, como tive occasião de observar, e, creio mesmo, se não dará tão cedo.

A meu ver, a progressão da receita financeira da Amazonia, nos ultimos annos, se tem accentuado mais sob o influxo da cotação de

seus productos, que quasi triplicou, do que pelo desenvolvimento da produção e, portanto, de sua riqueza publica.

E' assim que, quanto á borracha, que em 1889 era cotada a 2\$253 o kilogrammo, no fim do quinquennio elevava-se a 5\$355 (em dezembro de 1893), isto quanto á de primeira qualidade.

A de somenos qualidade, denominada *sernamby*, que em 1889 valia 1\$420 o kilogrammo, em 1893 elevou-se a 3\$440.

Outro producto, de selecto apreço, o cacáo, tivera elevado de 381 réis por kilo a 1\$258 o preço de sua cotação!

A castanha, que em o anno de 1889, o inicio do ultimo quinquennio, registrára o preço maximo de 7\$400 por hectolitro, elevava-se, ao termino desse periodo, a 18\$166!!

A notavel differenciação que ahi fica registrada, consoante os dados officiaes de que disponho, assignalam, me parece, a verdade do conceito expendido.

Quanto ás quantidades dos productos, nós temos o registro da Praça do Commercio do Pará, interessante de todas as operações mercantis da Amazonia e de que é Belem o centro, attentas as suas condições especiaes, que dá para a borracha, em 1888, a quantidade de 12.713.215 kilogrammos e para o anno de 1892, 13.835.750 kilogrammos, um accrescimento de mediano apreço.

O cacáo, de 6.717.853 kilos, que dera em 1888, se reduzira a 3.863.011 em o anno de 1892!

A castanha, na de 124.700 hectolitros descera, em 1892, a 59.210!

Por sua vez, a Recebedoria do Pará dá para esta sua conscripção a produção de 8.119.784 kilos de borracha em 1889 e a de 8.374.246 em o anno de 1893.

Quanto á castanha, a de 30.794 hectolitros em 1889 e a de 40.026 no fim do quinquennio.

O cacáo que, em 1889 registrava a produção de 3.741.937 kilogrammos, em o anno de 1893 se elevava a 3.568.961 kilos, apenas.

São algarismos de fontes insuspeitas os que ahi ficam, e cumpre respeitar.

Emquanto isso succede na Amazonia, os Estados de S. Paulo e Minas Geraes annunciam, de anno para anno, um accrescimento de

dous milhões de saccas de café, de kilos de fumo ou tabaco, de queijos, de leite e carnes em conservas, de toucinhos e manteigas, de gado em pé, de farinhas de todas as classes e de muitos outros productos, com que abastece o grande mercado do Rio de Janeiro, donde derivam alguns delles para os outros pontos do paiz, que os excessos de tal producção permittem.

Por igual, S. Paulo e Minas vão estendendo as suas redes de estradas de ferro atravez dessas montanhas enormes, de especial estructura, conquistando, em prol de sua agricultura e industrias, regiões esplendidas, onde as suas locomotivas despejam um numero consideravel de emigrantes, dando a essa região do paiz uma feição inteiramente desconhecida aos que habitam a Amazonia.

Sim, no ultimo quinquennio não me consta que exploração alguma se haja realisado com proveito real para a Amazonia; e, tão mofinas são as que se organisaram sob o influxo dos orçamentos, que não vale apenas aqui consignal-as.

Os mappas e relatorios do 1º tenente Antonio Madeira Shaw, de pranteada memória, assignalam, a meu ver, o marco terminal de estudos sérios sobre tal assumpto na região amazonica.

O que de mais moderno possuimos, depois disso, vem do concurso de viajantes, membros de associações scientificas estrangeiras, que percorrem, á custa dellas, o grande valle, e de que eu dou testemunho.

Eu penso, pois, que a felicidade futura da Amazonia depende principalmente do povoamento do seu sólo e da exploração do seu territorio, que em largas faixas permanecem desconhecidos.

Ella carece de sahir do circulo vicioso das subvenções, hoje mantidas sem razão de ser em diversas linhas de navegação e fazer reverter em favor de explorações de seus innumerous rios desconhecidos a somma que se despense em bem de regiões onde o commercio alimenta, á custa propria, os altos interesses de um escambo assombroso e é de publica notoriedade.

O povoamento da Amazonia virá, sem duvida alguma, dar a ultima de mão no progresso e desenvolvimento de seu futuro, que, se me permitta dizer, reputo estacionario nos ultimos tempos, consoante os algarismos attestam.

Nem de somenos importancia considero para a Amazonia a conveniencia de estabelecer uma politica mais fraternal, fazendo apagar os traços profundos que uma série de factos registrados gravaram no seio dessa collectividade dando lugar aos sobre saltos por que ella tem passado e muito entorpece o seu progresso.

Só da aggremação de todos os elementos que podem constituir uma sociedade póde vir a força de que carece a Amazonia, a região, talvez, menos povoada do globo, actualmente, e que por isso mesmo não póde, por certo, alimentar a estulta pretensão de constituir nação independente neste seculo, como, no emtanto, se concebeu não ha muito tempo decorrido, a imprensa local tanto apreciou, e a historia amanhã apurará calma e friamente.

