

CARTAS DO SOLITARIO

AO REDACTOR DO CORREIO
MERCANTIL

LIBERDADE DE CABOTAGEM-ABERTURA DO AMAZONAS
COMMUNICAÇÕES COM OS ESTADOS UNIDOS.

(BIBLIOTECA)
DE
Estadística Commercial

RIO DE JANEIRO.

Typ. do CORREIO MERCANTIL, rua da Quitanda n. 55.

1863.

BIBLIOTECA

17/4 2/4/46

Algumas pessoas instárão pela publicação em avulso das cartas acêrca da cabotagem, da abertura do Amazonas e da navegação a vapor para os Estados Unidos,—ultimamente insertas no CORREIO MERCANTIL.

Essas cartas, com effeito, assignadas pelo pseudonymo SOLITARIO, causarão no espirito publico a mais viva impressão.

O nome de seu autor não era conhecido. O publico, pois, olhava á idéa sem attenção ao escriptor. A imparcialidade das manifestações publicas era, portanto, incontestavel.

Abraçava-se a doutrina sem a sympathia que a pessoa do escriptor podéra talvez inspirar.

Colligindo essas cartas, julgamos prestar um serviço ao publico. Trata-se nellas de assumptos vitaes, de melhoramentos reaes do paiz.

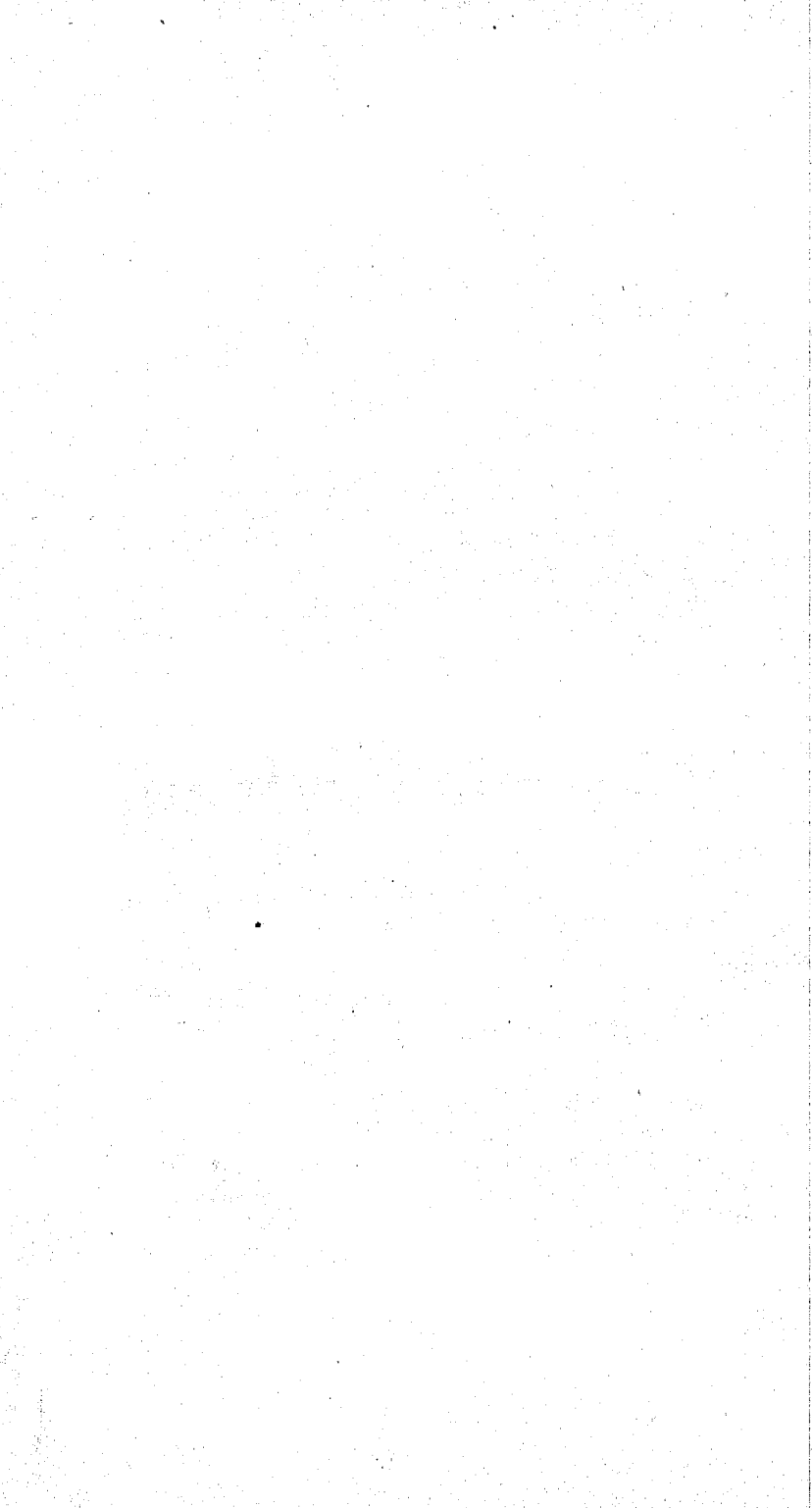
O publico, o commercio, sobretudo, não lhes pode ser indifferente.

Em um paiz novo é preciso fortificar e aviventar a propaganda de idéas liberaes sobre o commercio e economia politica, em opposição ao systema rotineiro dos regulamentos, do proteccionismo, da restricção.

Esse é o fundo do pensamento do SOLITARIO. Essa a aspiração do paiz. Esse tambem o nosso intuito.

Rio 13 de março.

O EDITOR.



CARTAS DO SOLITARIO

AO REDACTOR DO CORREIO MERCANTIL

BIBLIOTECA
DA
Estadística Commercial

CARTA I.

SYNOPSIS: *Annuncia-se um novo programma. — Tres questões acerca de navegação.*

Meu illustre amigo.—Conservador e liberal, monarchista e democrata, catholico e protestante, eu tenho por base de todas as minhas convicções a *contradição*; não a *contradição* mais palavrosa do que intelligivel das antimonias de Proudhon, porém a *contradição* entre duas idéas que na apparencia repellem-se, mas que na realidade completão-se, a *contradição*, finalmente, que se resolve na harmonia dos contrastes.

Eu declaro francamente que não sacrifico á logica das theorias extremas. Guio-me pelas factos, combino os oppositos, encadeio as analogias e construo a doutrina. Não tenho um systema preconcebido. Não idolatro o prejuizo. Aceito o systema que os acontecimentos me impoem.

O assumpto espinhoso, em que permittir-me-heis entrar agora, não poderia ser tratado por um espirito em condições diversas. Se ainda não conheceis, como presumo, o nome modesto do autor destas cartas, rogo-vos, meu amigo, que dignei-vos attender ás suas demonstrações no que ellas valem por si mesmas, sem procurar prende-las ás doutrinas de uma eschola ou ao programma de um partido.

As opiniões, que professo, são exclusivamente minhas. O codigo das minhas idéas promulgou-o um legislador: a observação. Alimento-as, isento de preocupações historicas; prefesso-as sem prevenções politicas. Vosso amigo não é um liberal, não é um puritano, não é nada disso, e é tudo isso. E' um homem sem afinidades no passado, e isolado no presente. E' o *Solitario*. Volvendo os olhos tristes em derredor de si, elle não vê senão o silencio, e não observa senão as catacumbas em que se enterrãõ as grandes reputações

de out'ora. Não vê partidos, porque estes suppoem combate, e o combate um systema de acção. Ora, sobre o campo da batalha está-se neste momento levantando um templo ao vencido. Fez-se a paz, com effeito. Todos adormecerão; os proprios guardas descançam das fadigas do dia.

Não descubro partidos nem campos oppostos. Enxergo uma idéa que despertou no horizonte, e vão e cresce, brilhante e animadora, nas azas do vento. Salve, deosa! Apressemos-nos, meu amigo; deixemos os ruidos das festas indolentes e estragadoras. Abandonemos os palacios dos pretores: ao campo! Preparemos as vias do futuro; studemos a liberdade.

Quaes quer que sejam as tendencias de meu espirito desconfiado das verdades absolutas, eu confesso-vos, comtudo, que amo apaixonadamente a liberdade. Porquanto ella esmaga o algecz, e sabe com lagrimas amorosas amollicer as cadéas da victima.

Vivemos no seculo das hesitações, das surpresas e das apostasias; vivemos n'um seculo e n'um paiz, que, na phrase de Bastiat, parecem ter tomado ao serio o ironico estribilho de Béranger :

- « Mon cœur en belle heine
- « A pris la liberté.
- « N'i de la liberté!
- « A bas la liberté!

Nas gravissimas circumstancias do Brasil só reformas liberas em todos os assumptos podem salva-lo. Como á Russia, como á Austria, como á França, chegou o seu dia tambem. Acreditára no prestigio despotico da autoridade, como o menino confia-se á omnipotencia do mentor, como o povo de Deus libertado ao seu guia nos desertos. Mas, o despotismo decididamente não pôde mais galvanisar cadaveres. Quando as ruinas cahem era pedregos, invoca-se a unica medicina conhecida, o choque electrico da liberdade.

Mas, quem minisurará, meu amigo, ao Brasil sequioso a agua refrigerante das doutrinas salvadoras? Serão os homes que ha tantos annos monopolisão todos os cargos do Estado, e cuja condemnação os acontecimentos estão lavrando de um modo irresistivel?

Esses homes não pensão nem possuem convicções; seus discursos são plagios, seus decretos copias, suas palavras repetição sem elegancia das phrases que lerão no primeiro livro encontrado. Assim illustrão-se, grangeão fama, e governão-nos.

O seu maior defeito consiste em suppoem que o Pão do Assucar é o limite do mundo moral, como a antiguidade acreditava que as columnas de

Hercules erão o marco extremo do globo conhecido. Esses homens têm por costume desprezar as cousas sérias, por habito encarar só o lado superficial das questões, por vicio organico desprezar e odiar as opposições que não podem combater.

E' necessario, é indispensavel, é urgente entregar o governo do paiz a individuos que não tenham sido educados exclusivamente no Brasil, que tenham visto o mundo, que saibão abrir e alongar os olhos por toda a extensão do *El-Dorado* que habitamos.

Não é um japonês que ha de civilisar o imperio do Japão. No governo do Brasil devião assentar-se individuos com uma imaginação cosmopolita de Goethe, e uma cabeça universal de Humboldt.

Se os reis absolutos, como Pedro-Grande das Russias, precisavão de percorrer as terras, estudar com o estrangeiro e, por ventura, aprender com a adversidade e o exilio, o que não deverião ter visto e observado os ministros, verdadeiros reis nos paizes de governo representativo? Ora, meu amigo, é interessante vêr a mediocridade usufruir por fidei-commisso o governo do Brasil. Eu aborreo as personalidades; mas não posso deixar esquecido um exemplo tão a proposito. O Sr. Manoel Felizardo, para quem se creou uma pasta particular; o homem que de director das terras, em que não lhe ficava bem continuar a servir, foi duceamente promovido a ministro das mesmas; o funcionario, enfim, da especialidade desde 1853, abre o seu ministerio ha quasi onze mezes, trabalha todos os dias e ainda não fez nada. Em compensação, porém, o nobre ministro discutiu, na camara dos deputados, profusamente uma questão de mais elevado alcance, a guerra aos insectes, aranhas e formigas destruidoras das plantações, e acaba, diz a gazeta, por combinar um plano gigantesco, a saber: o de uma rêde de estradas que, costeando o mar (verdadeiro caminho que dispensa todos), communique a capital do imperio com as capitães de todas as provincias ao norte e ao sul. Que idéas profundas de commercio, de vias de transporte, de nossos recursos, que idéas praticas revela este importante plano do nobre ministro!

Isto é que é sciencia, meu amigo; isto é que é mostrar saber.

Enquanto o nobre ministro, debruçado sobre a carta do imperio, imagina praticar no dorso escabroso da cordilheira marítima um caminho para o uso exclusivo das communicções officiaes e dos agentes do governo, deixemos nós a costa, abramos as velas, e, sulcando as ondas do oceano, projectemos tambem uma reforma, muito mais efficaz, das leis de navegação a bem do commercio, a bem da commodidade do povo, da barateza de todos os generos, do desenvolvimento geral, e das proprias rendas do Estado.

Emquanto o ministro interna-se pelo sertão, e prefere uma estrada quasi impracticavel á navegação tão facil ; enquanto se mostra assim herdeiro dos bemaventurados ministros do reino unido de Portugal, Brasil e Algarves, lembremos-lhe que estamos no seculo XIX, e no novo mundo ; agitemos em face desso governo retardado os problemas audaces de uma politica verdadeiramente americana ; discutamos os principios de uma profunda reforma economica, sem os quaes não podem prosperar as ex-colonias dos reis da Europa.

Entro na liça, meu amigo, quando os politicos palavrosos vovvem e revelvem a eterna questão do governo pessoal, de que não veem modo de sahir-se bem, depois que vós os atordoastes, carregando de sabito sobre suas trincheiras com a phalange macedonia de um syllogismo rigoroso e cruel.

Fiquem elles divertindo o publico com esse brinquedo infantil, de que nos fallastes. O paiz ri-se da sua esterilidade e aborrece-se da sua adulação.

O paiz quer a discussão de assumptos positivos, em que se possa ver o fundo, e medir a extensão.

Tratemos nós de satisfazer ao paiz, tanto mais porque o tal brinquedo é uma distracção aconselhada pelo governo para poder ás caladas arranjar os seus projectos inconstitucionaes e vergenhosos, organisando guardas de policia nas cidades e villas, e creando administradores municipaes.

A esse parlamento patriótico, que assim proceder, poder-se-hão applicar as palavras do Mestre aquelle que ouve os seus conselhos: • *Similis est homini cedificanti domum, qui fodit in altum, et posuit fundamentum super petram. Inundatione autem factâ, illisum est flumem demui illi, et non potuit eam movere: fundata enim erat super petram.* • S. Luc. cap. VI, v. 48.

Quizera, meu amigo, poder apoiar as minhas observações em dados abundantes e muito concludentes. Apezar do esforço empregado nisso, e do auxilio inestimavel de cavalheiros generosos, que depois nomearei, difficil foi colher estatisticas exactas e minuciosas. Nestes assumptos, no Brasil, só as repartições publicas possuem informações. Mas estas onthesourão-se com avareza e escondem-se, quando existem, aos olhares profanos. Os factos mais importantes para o nosso proprio commercio não se publicão: foi preciso que de Manãos escrevessem á vossa folha que a companhia do Amazonas suspendêra a navegação de Tabatinga por diante, para que soubessemos aqui de uma circumstancia tão importante. E' por isso que devem os parlamentos nomear commissões de inquerito para o estudo de assumptos de tal natureza, porque esse é o meio de esclarecer-se o publico. Um inquerito sobre o privilegio da

cabotagem, sobre essa face especial do regimen protector, produziria resultados ainda mais frisantes do que obteve a commissão incumbida, em 1850, do estado de nosso movimento industrial com relação á tarifa das alfandegas.

A questão, entretanto, não permite demoras; é urgente disenti-la. Está nisso empenhada a sorte das pequenas provincias do imperio, principalmente. Ellas achão-se opprimidas por todos os modos. São-lhes inteiramente applicaveis as celebres palavras de Sir Robert Peel, abrindo a era da grande reforma financeira: « We have got the bounds of profitable taxation. »

Chegou-se ao extremo, com effeito; é preciso recuar.

E havemos de faze-lo por força. O paiz está cansado de agitações estereis e de tentativas frustradas. O paiz sente a necessidade de atirar-se ao desconhecido. A realidade é intoleravel, e elle começa a desprender-se inquieto dos braços da realidade, essa amante que tão cedo beijamos como logo a repudiamos.

« O *statu quo*, dizia Bastiat, é impossivel, a tradição insufficiente. E' preciso tratar de reformas; e, posto seja a palavra dissonante, eu direi: E' preciso novidade; não a novidade que abala, derruba, espanta, mas a novidade que sustenta, consolida, segura e fraternisa. »

E a reforma se fará. Mas a minha esperanza não se apoia, meu amigo, na experiencia, essa fria pedra de toque, na linguagem de Byron, cuja triste influencia descora tudo.

Creio no futuro, e ninguém resistirá ás exigencias do futuro.

Não me qualifiquem de visionario, nem chamem as minhas idéas utopias. Eu responderei ás objecções desso genero com um período elegante de Victor Hugo no discurso tão conhecido sobre a paz universal.

« Quando affirmaes essas altas verdades, é natural que vossa affirmação encontre a negação; é natural que vossa fé encontre a incredulidade; é natural que nesta hora de nossas perturbações e dilacerações, a idéa da paz universal sorprenda e choque quasi como a appareção do impossivel e do ideal; é natural que grite-se:—utopia!; e, quanto a mim, humilde e obscuro obreiro nesta grande obra do seculo XIX, aceito essa resistencia dos espiritos, sem que ella me espante nem me desanime. E' possivel conseguir que se não volte a face e se não fechem os olhos n'uma especie de deslambramento, quando, no meio das trevas que pesão ainda sobre nós, abris bruscamente a porta radiante do futuro?... Vivemos n'um tempo rapido, vivemos na corrente de acontecimentos e de idéas mais impetuosa que jámais tenha arrastado os povos, e, na época em que estamos, um anno faz muitas vezes a obra de um seculo. »

Termino hoje com esta profissão de fé, para começar de novo amanhã.

Tijucas, 18 de fevereiro.

O SOLITARIO.

CARTA II.

SYNOPSIS : — Não se trata de censurar os ministros ; trata-se de cousas serias. — Filiação historica das leis que regem o commercio de cabotagem. — Espirito do seculo XVI. — Montesquieu. — Diversas prohibições das leis portuguezas. — Textos de Mello Freire e das Ordenações. — Base do systema marítimo de Portugal. — Excepção em favor dos inglezes — Barbaridades. — Abertura dos pörto. — Carta regia de 28 de janeiro de 1808. — A navegação de grande cabotagem de colonia a colonia. — Alvara' de 4 de fevereiro de 1811. — Condições que, para emprehender essa navegação, devião concorrer no navio portuguez. — Transição para o direito actual.

Meu caro amigo. — Mal vai o governo quando pretende responder com o desprezo ás impugnações da imprensa.

Caminho errado trilha o ministerio quando, sem respeito á justiça, envolve em uma mesma censura escriptores de opiniões, de tendencias e de posições differentes.

Não perdão ao Sr. ministro da justiça as phrases que acabo de ler no *Jornal do Commercio* de hoje. Finge o governo acreditar que as cartas do vosso triste amigo não têm outro fim mais que oppör difficuldades á sua marcha triumphante. Se eu me occupasse de tão pequenina cousa, mereceria o vosso desagrado formal. Não tenho tratado de politica, nem hei feito analyse dos actos do ministerio, a que só me tenho referido accidentalmente. Se o ministerio se estivesse occupando de negocios graves, se conhecêssemos e podessemos crer nas suas intenções manifestadas (porque nós somos governados pelas intenções occultas), eu bem poderia escolher para objecto de minhas meditações calmas o estudo, sem prevenções partidarias, deste ou daquello acto, deste ou daquelle plano de reformas.

Mas, meu amigo, governa-nos a preguiça e entorpece-nos o desmazelo. Assim, que tenho eu com a vida de um ministerio que está só contando o seu tempo de antiguidade para obter a graça da proxima aposentadoria ? Da altura em que estou (sabeis d'onde escrevo), com os olhos fitos nas grandes questões, com o espirito preoccupado, eu esqueço-me de que a meus pés, ali na cidade, arrastão uma vida ingloria os insolentes creados de casa nobre, esses officiaes-

maiores de que *in illo tempore*, no tempo das corrupções, costumava rir-se o Sr. Sayão Lobato.

E' preciso, com effeito, esquecer-me dos homens do meu tempo e do tempo em que vivo, para levar ao cabo um trabalho, que não é porventura empreendido para elles, senão para outra geração menos corrompida e mais entusiasta, mais illustrada e menos egoista.

Para comprehender-se a filiação historica das leis que hoje regem no Brasil o commercio maritimo por cabotagem, permitti-me sabir até ás suas fontes.

As conquistas d'Africa, d'Asia e America fizeram objecto de muitas disposições e regulamentações impostas á navegação pelos reis do Portugal. Naquelle tempo acreditava-se que o commercio era como uma empresa do Estado, e o Estado era o rei. Escriptores mais habilitados desenvolverão um dia a ordem historica desse milheiro de decretos estupidos, a cujo circulo de ferro o despotismo ignaro pretendia limitar o movimento da liberdade do commercio. Eu só careço de assignalar em traços brevissimos o caracter geral dessas leis.

Ninguém comprehendeu-o melhor e o expoz mais succintamente do que o autor do monumento que se chama *O Espirito das Leis*. Vou cita-lo como autoridade tanto maior quanto é certo que, impressionado pela philosophia semi-barbara do seculo, Montesquieu não impugnava, antes parecia legitimar essa ordem de cousas. No livro XXI, capitulo XXI, que aliás começa por esta palavra profunda: *A bussola abriu por assim dizer o universo*, o grande escriptor disse: « O objecto destas colonias (as de Portugal e Hespanha) é fazer o commercio em melhores condições do que se faz com os povos visinhos, com os quaes todas as vantagens são reciprocas. Tam-se estabelecido que só a metropole poderá commerciar na colonia; e isso com grande razão porque o fim do estabelecimento foi a extensão do commercio, não a fundação de uma cidade ou de um novo imperio.

• Assim, é ainda uma lei fundamental da Europa, que todo o commercio com uma colonia estrangeira é considerado como um puro monopolio punivel pelas leis dos diferentes paizes....

• E' tambem admittido que o commercio estabelecido entre as metropoles não determina uma permissão para as colonias, que ficão sempre em estado de prohibição.

• A desvantagem das colonias, que perdem a liberdade do commercio, é visivelmente compensada pela protecção da metropole que defende-a com suas armas ou sustenta-a com suas leis. »

Estas proposições syntheticas, que resumem a philosophia do seculo sobre o commercio maritimo, terão o necessario desenvolvimento quando eu estudar em uma das cartas posteriores, a proposito das grandes reformas liberaes da generosa Inglaterra, a historia do que se chama o systema colonial.

Por agora desejo sómente mostrar que os reis de Portugal erão, tanto como os de Hespanha, acanhados de espirito, sem coração para sentir, sem intelligencia para medir as vastas consequencias do novo-mundo, descoberto pela fortuna, mas que só havia de prosperar com a liberdade.

Uma das primeiras prohibições, de que pretendia-se formar a base do poder maritimo de Portugal, era a de não permittir-se exportar ou vender navios aos estrangeiros, segunda lê-se na ordenação Phil. liv. V. tit. 114.

Outras leis, com o mesmo espirito regulamentador e preventivo, dispuzerão ácerca da construcção e grandeza dos navios mercantes. Citarei um trecho do celebre J. C. Mello Freire, de não contestada autoridade em todas e particularmente nas questões de historia do direito patrio. Eis como elle se exprime no liv. I. de *jure publico*, tit. IX § XII, nota: « *Navium structuram et magnitudinem post Joannem II, et Emmanuelem felicissimum certam definiuit Sebastianus Rex in Regimine, quod Iadicæ domui dedit anno 1570: plura Extravag. 11 juli 1765, et legibus aliis novissimis cuncta sunt.* »

As ordenações, porém, continhão outros preceitos mais importantes que organisavão todo o systema restrictivo. Sem licença régia, não podião, no começo do seculo XVI, os portuguezes navegar para as Indias ou para o Brasil, nem ahí exercer o commercio, que, ainda assim, não podia-se effectuar sobre certas mercadorias prohibidas. Os marinheiros não podião servir nas frotas dos estrangeiros, nem era permittido vender a estes objectos de construcção naval. Finalmente, aquella que uma vez abraçasse a vida do mar, jámais poderia abandona-la. As transgressões erão punidas com perdas, restituição de soldadas em dobro, degredo, destituição de officios, etc. Eis aqui as palavras concisas de Mello Freire sobre este objecto, no § VII do tit. cit. :

« *Cives etiam non, nisi de Regis licentia, ad remotissimas has regiones navigare possunt, vel ibidem negotiari, ord. lib. 5, tit. 107 in princ. et § 2 seq.; nec omnium promissæ rerum commercium eisdem concessum, sed quarundam tantum, quæ referuntur ord. eod. lib. tit. 106, Emman. 113; neque nostri navarshi et nautæ in exterorum classibus inservire possunt, ord. lib. 5, tit. 98, Extravag. 27 septembro 1756; vel naves, materiamve navalem eisdem vendere, aut fabricari, ord. lib. 5, tit. 114, Emman. 88 § ult.: vel denique navigii regimen, quod semel susceperunt, derelinquere, ord. lib. 5, tit. 97, Emman. 98.* »

Mas o preceito fundamental era o que prohibia a todos quantos não residissem no reino, isto é, em Portugal, navegar ou commerciar com as Indias, com o Brasil e todas as demais possessões da corôa. E' o que Mello diz nas seguintes palavras: *« Jure itaque suo Reges nostri utuntur, dum exteris, hoc licet in Regno non habitent, navigationem, negotiationemvê ad Indiam, Brasiliam, et reliquas transmarinas provincias prohibent, et quidem sub gravi pœna, quam statuunt, Ord. lib. 5, tit. 107 in princip. Estravag. 9 Februarii 1591, 18 Martii 1605, 8 Februarii 1711, etc., etc »* Para formar-se idéa justa da penalidade imposta pelos barbaros que constituirão um tal systema, transcrevo o primeiro texto, citado por Mello, isto é, a Ord. do liv. 5, tit. 107. in princ. Eis a letra:

« Defendemos que pessoa alguma, de qualquer estado e condição que seja, assim natural destes reinos como estrangeira, não vá nem envie fóra de nossos navios, em navios outros alguns, ás partes, terras e mares da India, ou á cidade de S. Jorge de Mina, ou ás partes de Guiné ou outras quaesquer terras, mares e logares de nossa conquista, a tratar, resgatar, nem fazer guerra sem nossa licença e autoridade, sob pena de, fazendo-o, morrer por isso *morta natural*; e por esse mesmo feito *perder* para nós *todos os seus bens.* »

A base do systema está conhecida. Isolar as colonias do mundo, prende-las exclusivamente a Portugal, era o primeiro cuidado da politica dominante, que considerava as mesmas colonias minas da metropole, sem preoccupar-se com os meios de faze-las prosperar.

Essa politica foi sustentada com uma seguridade terrivel e uma energia inabalavel. Tambem as colonias de Portugal ficarão sendo as peiores do mundo. Uma pequena excepção abriu-se-lhe, apenas, em favor da Inglaterra, cujo governo já sentia-se pesar sobre a côrte de Lisboa. Pelo alvará de 25 de março de 1650, forão os navios inglezes admittidos a entrar nos diversos portos do reino, e, pelo de 4 de julho de 1657, considerados como portuguezes, relativamente ao commercio das ilhas, não pagando direitos maiores do que elles.

Comquanto, dahi em diante, se houvesse permittido aos hollandezes e aos inglezes residir, em numero diminuto, e até enviar navios ao Brasil, estava isso em esuso no dseculo XVIII, tendo-se tornado interdicto para todas as nações o accesso da colonia. Segundo o historiador Southey, sob o governo do marquez do Lavradio, vice-rei em 1770, os mesmos navegantes estrangeiros, que arribavão aos portos do Brasil, não podião reparar ahí suas avarias senão desembarcando as mercaderias, que se enviavão para Lisboa, e erão vendidas

afim de se pagarem os direitos da alfandega e as dividas contrahidas no porto!

Todos sabem que á fuga da côrte, amedrontada com a invasão franceza, devemos a abertura de nossos portos, obtida pelos inglezes, e, como resultado proximo, a mesma independencia. A carta regia de 28 de janeiro de 1808, endereçada pelo principe-regente foragido ao conde da Ponte, governador e capitão-general da Bahia, realizou a mais importante revolução nos habitos, nas tendencias e nas idéas commerciaes de Portugal.

Abrindo os portos do Brasil ao commercio estrangeiro de importação e exportação, a carta regia favorecia tanto os interesses da Inglaterra, que então era preciso lisongear, como tinha por fim soccorrer as finanças reaes. Ahi se allega, com effeito, o grave prejuizo da fazenda proveniente da total interrupção do commercio em vista das criticas circumstancias da guerra européa. Os apertos do fisco, como diz Bastiat, contribuião mais para a reforma do que a consciencia dos sãos principios. Como quer que seja, porém, cahiu por terra em um dia esse systema secular constituido por uma longa serie de leis e ordens, que prohibião no Estado do Brasil o reciproco commercio e navegação entre os vassallos da corôa e os estrangeiros.

Isto, porém, não bastava para satisfazer ás necessidades do paiz. A carta regia, posto submettesse todas as mercadorias ao direito de 24 % sem distincção quanto á nacionalidade dos navios, foi reformada nessa parte por um decreto de junho do mesmo anno, que estabeleceu direitos differenciaes; a saber: 16 % para as mercadorias transportadas em embarcações portuguezas, e os mesmos 24 para as demais, com excepção dos inglezes, que obtiverão por tratado posterior a entrada por 15 %. Estes direitos differenciaes, que não collocavão todas as bandeiras nas mesmas condições, offendião visivelmente os interesses do paiz, que tinha toda a vantagem em commerciar directamente com quaesquer nações.

Não é só isso, porém. Calcula-se a população do Brasil, no começo do seculo, em 3,600,000 almas, das quaes 1,440,000 erão escravas.

Tão pequena população, extraordinariamente disseminada por uma superficie vastissima, exigia, para prosperar, a maior facilidade de communicações entre os mercados mais frequentados pelo estrangeiro e os pequenos portos do litoral. E, com effeito, por tolerancia das autoridades, começarão alguns navios estrangeiros a fazer o commercio costeiro entre porto a porto do Brasil, Portugal, Algarve, e Ilhas adjacentes. A portaria de 23 de novembro de 1816, porém, apressou se em prohibir este recurso, aliás indispensavel. A cabotagem, pois, continuou privilegiada

como d'antós, e fóra do pensamento da carta régia de 1808. Subsistiu ella como a imagem do passado, que aliás se acabava de repudiar.

Entretanto, escusado é mostrar que o grande facto de 1808, quaesquer que houvessem sido as suas causas, e não obstante as inconsequencias que se lhe seguirão, devia produzir, e produziu os resultados mais decisivos a bem do progresso do paiz. Desde então o Brasil subiu alguns degrãos no conceito da côrte. Uma ordem de 14 de agosto de 1810 (para não tratar de outros assumptos), ordenava como se farião pelos districtos das intendencias exames de tudo quanto interessasse á navegação dos rios e costas do Brasil, e um decreto de 2 de junho de 1816 mandava ao conde da Barca e ao marquez de Aguiar abrir conferencias com pessoas doutas sobre um systema de relações commerciaes entre os diversos dominios da corôa.

A medida da abertura dos portos do Brasil foi seguida de tal animação no commercio e de taes lueros financeiros, que o rei publicou logo o alvará de 4 de fevereiro de 1811, aonde lê-se que tinha elle resolvido estender as mesmas vantagens de uma bem entendida liberdade commercial a beneficio dos dominios da Africa e estados além do Cabo da Boa-Esperança. Confessa que as anteriores leis de privilegio do commercio nacional erão já inapplicaveis, e acrescenta: « Que nem poderião soltar as prisões que impedião e fechavão parte dos portos dos seus Estados ao commercio directo com outros portos dos seus proprios dominios. » Vê-se que a esse tempo a grande cabotagem entre as diversas colonias não era permittida aos proprios navios nacionaes; apenas consentia-se a cada uma destas a navegação directa para a metropole ou a de cabotagem nas suas respectivas costas.

A' vista disso o alvará conclue permittindo aos portuguezes, em navios portuguezes, o commercio directo entre os differentes portos dos diversos dominios da corôa, e entre esses e o Brasil.

Era mister, porém, definir para esse effeito as condições da embaração nacional. Com effeito, o art. 28 do mesmo alvará declarou que só podia fazer o commercio directo de porto a porto das possessões da corôa o navio portuguez, pertencente a portuguez com residencia nos estados portuguezes, construido em um de seus portos e navegado por mestre e tres quartas partes de portuguezes.

O decreto de 19 de novembro de 1811 declarou que o logar da construcção era essencial, e que não achava-se nas circumstancias do alvará citado a embaração estrangeira que houvesse passado á portugueza depois d'elle.

Este alvará, meu amigo, ainda é o assento, com ligeiras modificações, do direito que entre nós regula a nacionalidade do navio.

Tenho feito até agora um ligeiro esboço das leis que constituirão o systema colonial e das que região, na monarchia portugueza, o privilegio da cabotagem. Tratarei amanhã da nossa legislação depois da independencia.

Vosso amigo o

SOLITARIO.

Tijuca, 20 de fevereiro.

CARTA III.

SYNOPSIS : — *Direito actual.* — *Principio fundamental* — *Navegação directa.* — *Quaes os portos para ella habilitados* — *Alfandegas e mesas de rendas.* — *Decretos de 19 de setembro de 1860 e de 29 de setembro de 1859* — *Excepção importante do decreto de 18 de setembro deste ultimo anno.* — *Penalidade para as transgressões.* — *Navegação de cabotagem.* — *Em que consiste.* — *E' um privilegio exclusivo dos nacionaes.* — *Actos que o têm reconhecido e firmado.* — *Penalidade que o garante.* — *Condições de que depende hoje a nacionalidade da embarcação.* — *Tratado com a França de 6 de junho de 1826.* — *Regulamento de 22 de junho de 1836.* — *Codigo do commercio.* — *Resumo dessas emdições.* — *Transição.*

Meu amigo.

Fiz na ultima carta o esboço das leis portuguezas sobre navegação em geral e de cabotagem especialmente, como um prefacio obrigado para a intelligencia perfeita dos principios que vigorão entre nós. Occupando-me hoje do direito actual, serei forçado a enfiar-vos mais do que hontem. E' o assumpto arido, mas não é meaos essencial, meu amigo, precisar os limites legais da questão, afim de que se possa julgar das vantagens ou dos inconvenientes do systema adoptado.

O principio, que no Brasil tem prevalecido ácarca de navegação depois da independencia, póde ser formulado nas duas seguintes proposições :

— A importação, descarga, deposito e transitio de todas as mercadorias, vindas do estrangeiro, é livre, isto é, permitida a todos os navios nacionaes ou não, nos portos em que ha alfandegas ; e, nos ultimos annos, o mesmo permite-se naquelles portos em que existem mesas de rendas para isso habilitadas expressamente.

— Ao commercio e navegação costeira, ou navios nacionaes, achão-se abertos, porém, todos os portos do imperio.

O regulamento das alfandegas, ultimamente publicado com o decreto n. 2647 de 19 de setembro de 1860, confirma tanto uma como outra asserção.

A respeito da primeira, cito o art. 315 *in primo*. Este artigo attribue ao governo a faculdade de designar os portos, pontos ou logares para o commercio externo de importação ou exportação. Com essa faculdade, aliás excedente dos limites do poder executivo, o governo na mesma occasião declarou a existencia no imperio de 19 alfandegas e 11 mesas de rendas. Mas note-se que, dessas onze mezas de rendas, apenas achão-se habilitadas para a arrecadação e fiscalização de direitos e rendimentos pertencentes ás alfandegas, na fórma do art. 509 do mesmo regulamento, as seguintes :

De Santa Victoria de Palmar, Pelotas, Itaqui, S. Borja e S. José do Norte, na provincia do Rio-Grande do Sul, e de Manaus na do Alto-Amazonas.

Adverta-se, porém, que nenhuma dellas, com excepção da de S. José do Norte em certos casos, pôde despachar navios estrangeiros, ou, por outra, que os portos em que existem não achão-se habilitados para o commercio directo com o estrangeiro. Com effeito, quanto ás quatro primeiras do Rio-Grande do Sul, é expresso o decreto n. 2486 de 29 de setembro do mesmo anno de 1860. Tacendo num labirinto de restricções ao commercio livre, esse decreto, cujo espantallo era o contrabando, esse decreto, producto da mesma fabrica fatal que deu á luz tantos outros, só permite nesses logares o despacho das mercadorias estrangeiras transportadas em barcos nacionaes, ou navegadas para ahi com carta de guia de outras alfandegas. Quanto á mesa de S. José do Norte, o art. 39 desse mesmo decreto permite que se effectuem nella o desembarque, deposito, despacho e sahida das mercadorias de embarcações que, ou por affluencia de trabalho na alfandega do Rio-Grande, ou por qualquer motivo, não puderem ter descarga nessa alfandega.

Temos, portanto, que o commercio directo só pôde fazer-se em 19 portos sempre, e algumas vezes em mais um, o de S. José do Norte. Ora, se tirarmos as alfandegas da provincia do Rio-Grande do Sul (as do Rio-Grande, Porto-Alegre e Uruguayana), vê-se que ficão apenas *dezesseis* para todo o commercio do imperio. No logar proprio, eu farei ver o gravame resultante desta parci-monia, e mostrarei que esse tem sido um meio de favorecer os interesses dos grandes mercados e de protger o privilegio da cabotagem, ou promover o que se chama a marinha nacional, contra o bem estar manifesto do povo das provincias. Nessa occasião, referir-me-hei tambem a outros artigos do mesmo decreto das alfandegas, que consagrão a idéa de portos exclusivamente habilitados para este ou aquelle ramo de commercio, e creão portos de entreposto e transito só em logares determinados. Eu considero todas estas restricções inuteis e prejudiciaes, não menos que a do mesmo privilegio de cabotagem, que ellas auxilião.

Conhecidos os portos habilitados para a entrada e sahida do navio estrangeiro, vem a proposito citar uma disposição de outro decreto, n. 2485 de 28 de setembro do anno referido, que, como todos sabem, abria ao privilegio do commercio costeiro excepções que indicaremos adiante. Este decreto, com effeito, diz no art. 4.º que os presidentes das provincias poderão permittir a entrada de embarcações estrangeiras em portos interiores, em qua não houverem alfandegas, não só para as descargas das mercadorias que ella permite se-jaõ transportadas por cabotagem em navio estrangeiro, não só tambem nos casos extraordinarios de peste, fome e socorros promptos, como ainda para receberem carga de generos e mercadorias de produção ou de manufactura nacional para fóra do imperio. Consideraremos depois o alcance desta importante excepção.

O navio estrangeiro acha-se, por uma penalidade severa, obrigado a respeitar os limites que lhe são traçados. A infracção do regulamento, a entrada ou sahida de logares não permittidos, é punida com a apprehensão das mercadorias, perda das embarcações que as transportarem, e multa igual a 2% do valor das mesmas mercadorias (art. 315 cit. § 3º). Finalmente, o aviso de 28 de novembro de 1855, revogado hoje, declarou inadmissivel a navegação de embarcações estrangeiras para portos do imperio não habilitados, ainda quando taes navios só conduzissem colonos, rigor que certamente offendia um dos mais graves interesses do paiz, — o da emigração.

O espaço interdito ao navio estrangeiro é cortado em todos os sentidos pelo navio nacional. E' o que chama-se o privilegio da cabotagem. Para descrever, porém, as bases sobre que assenta entre nós esse privilegio, é preciso começar definindo-o com precisão. Denomina-se cabotagem, segundo Ferreira Borges, a viagem ou commercio de cabo a cabo. Esta, que é a significação primitiva da palavra, não corresponde bem ao sentido do nosso direito, que emprega-se para indicar a navegação de porto a porto brasileiro. De ordinario, na accepção mais larga, chama-se *grande cabotagem* a que se faz da provincia a provincia, e pequena a que é feita na costa de uma mesma provincia. Usa-se, ao contrario, da expressão *longo-curso* para indicar a navegação de, ou para portos estrangeiros, posto se-jaõ unites proximos aos do imperio e situados no mesmo continente. Tal é a distincção que resulta da ord. do thesouro n. 311, de 24 de julho de 1841.

Diversos actos dos poderes legislativo e executivo têm confirmado o monopollio da bandeira brasileira quanto ao commercio de cabotagem. Direi mesmo que geralmente tem parecido muito conveniente e muito natural esse monopollio. Já em 1836, José Clemente Pereira, presidente de uma commissão

da praça, nomeada pelo governo para formular o projecto de código do commercio, de que existem innumerous vestígios no código actual, escrevia no prefacio desse trabalho algumas palavras que revelão a veneração mais fanatica ás ordenanças francezas. Eis as palavras:

« As bases essenciaes do direito marítimo datão a sua origem dos primeiros povos que conhecêrão a navegação, e depois que o seculo de Luiz XIV as reduziu a systema, a sua famosa ordenança de 1681 tornou-se o *código universal* do direito das gentes de todos os povos commerciantes. Nenhum redactor dos códigos commerciaes depois della publicada ousou até hoje altera-los: fôra um crime na commissão se ousasse tomar a iniciativa para fazer innovação em principios, que têm em si a essencia da *immutabilidade*; copiou fielmente artigos que todos os códigos têm copiado. »

Os exemplos francezes erão, com effeito, os que mais se respeitavão. Ora, a França sustentava então, como hoje, as mesmas doutrinas do tempo de Luiz XIV. Já nos tratados, que celebrámos pouco depois da independencia, com Inglaterra, Austria, Estados-Unidos, Hollanda, etc, tinha-se reservado para o pavilhão nacional o commercio costeiro. E, de accordo com elles, o regulamento de 22 de junho de 1836, no art. 307, declarou o seguinte:

« Os generos e mercadorias de produção e manufactura nacional, e as estrangeiras que já tenham sido despachadas para consumo em alguma das alfandegas do imperio, só poderão ser importadas de uns em outros portos delles em barcos brasileiros; se o forem em barco estrangeiro, serão havidas e tratadas como estrangeiras de novo importadas no imperio, ficando sujeitas a direito de consumo, e a embarcação que as trouxer á multa de art. 160 (4% de multa por cada tonelada da sua arqueação) por falta de manifesto. »

O art. 486 do regulamento das alfandegas, a que já referi-me, é ainda mais positivo. « O transporte, diz elle, de generos e mercadorias de qualquer origem, de uns para outros portos do imperio, constituaem *privilegio exclusivo* das embarcações nacionaes. »

O privilegio é tão incontestado que diversos actos, explicando duvidas dos regulamentos, procurão resolve-las sempre no sentido favoravel a elle. Assim, a ordem do thesouro de 26 de outubro de 1846 declarou que a navegação de mercadorias estrangeiras entre portos nacionaes nem a titulo de lastro é permittida ás embarcações tambem estrangeiras. E o decreto de 11 abril de 1853, em vista da abertura do Rio da Prata e de seus affluentes, declarou que a navegação entre portos das costas brasileiras do Uruguay e Paraguay, ainda entre os habilitados da primeira, só poderá ser feita com bandeira nacional. Este decreto prohibe, pois, ao estrangeiro a pequena

cabotagem naquelles rios, em quanto que o de 25 de outubro de 1856, como, depois mostraremos, consente-lhes a grande cabotagem dos portos do Brasil para o de Albuquerque em São Grosso, quando para taes viagens não se encontrarem embarcações nacionaes.

A penalidade do art. 488 do regulamento citado garante o monopólio de um modo effikaz. Submette as mercadorias, conduzidas por cabotagem no navio estrangeiro, ao pagamento de direitos de consumo, como se fossem directamente importadas, sendo além disso apprehendido o mesmo navio.

Para resalva e segurança, deve o navio nacional, que transporta mercadorias estrangeiras por cabotagem, apresentar a sua carta de guia, ou relação authenticada dessas mercadorias. Esta é a formalidade, que, posto fosse abolida pelo decreto de 26 de abril de 1854, art. 23, acaba de restabelecer o citado regulamento das alfandegas, art. 628 § 2º e seguintes.

Constituído o privilegio, a lei definiu as condições de que depende a nacionalidade da embarcação. Na carta precedente eu mostrei que o alvará de 4 de fevereiro de 1811 era a base de nossa legislação nesta parte. Com effeito, o primeiro acto brasileiro, em que se trata disso, é o tratado que celebrámos com a França a 6 de junho de 1826, e em cujo art 6º se lê o seguinte.

« Serão considerados navios brasileiros os que forem *construidos* ou *possuidos* por subditos brasileiros, ou por qualquer delles, e cujos *capitães* e *tres quartos* da tripolação forem brasileiros; não tendo, porém, vigor esta ultima clausula emquanto a falta de marinheiros assim o exigir, devendo todavia ser o dono e capitão brasileiros e levarem as embarcações todos os outros despachos em fórma legal »

A clausula dos tres quartos da tripolação, que o mesmo artigo declarava suspensa provisoriamente, começou a vigorar do 6º anno em diante, por virtude do 2º artigo adicional ao referido tratado, que diz:

« Igualmente se declara que, convindo-se pelo art. 13 do tratado, em que a clausula, que exige os tres quartos de nacionaes na equipagem de todo o navio brasileiro, *não terá vigor emquanto a falta de marinheiros assim o exigir*; as altas partes contratantes, em nenhum caso, pretendem prolongar a suspensão da dita clausula além dos 6 annos ajustados para a duração de muitas outras estipulações do mesmo tratado. »

Citarei outros textos, que limitão-se a referir sómente algumas das condições, não todas. Els, em primeiro logar, como se exprime o art. 308 do regulamento de 22 de junho de 1836. « Só serão qualificados brasileiros os *barcos construidos* no imperio, e os cascos estrangeiros, que *já se achão* como

propriedade brasileira, cujo proprietario e commandante forem cidadãos brasileiros. » Ainda que este artigo torne essencial o logar da construcção, reputa-se hoje dispensavel esse requisito para a nacionalidade do navio, e revogado nesta parte o direito portuguez.

O codigo commercial é menos completo. Na parte 2.^a, art. 457, diz elle : « Só se considerão embarcações brasileiras as que verdadeiramente pertencerem a subditos brasileiros, sem que nellas tenha parte algum estrangeiro. »

O regulamento das alfandegas, art. 487, sem definir nem precisar a intelligencia da legislação anterior a esse respeito, contenta-se de referir-se á ella e ao codigo do commercio.

Advirta-se, porém, que o art. 457 do mesmo codigo, determinando que sejas apprehendidas as embarcações que se registrarem como nacionaes, pertencendo aliás no todo ou em parte a pessoa estrangeira, declara em seguida que : « os subditos brasileiros domiciliados em paiz estrangeiro só poderão ter embarcações nacionaes, sendo comparte nellas alguma casa commercial brasileira estabelecida no imperio. »

Quanto á qualidade do mestre ou capitão, as instrucções de 23 de dezembro de 1840, regulando a matricula das embarcações brasileiras, dizem o seguinte : « O mestre deverá, sendo de nascimento portuguez, apresentar uma justificação, na fórma do decreto de 8 de agosto de 1831, de que é brasileiro adoptivo ou naturalisado, segundo a constituição e as leis. » Nenhum individuo, pois, a não ser cidadão brasileiro, seria jamais admittido á matricula como mestre. Veremos opportunamente que, apesar destas providencias, não tem sido possivel conseguir a fiel observancia da lei nesse ponto.

Citarei, finalmente a esse respeito o art. 496 do codigo do commercio, que diz : « Para ser capitão ou mestre de embarcação brasileira, requer-se ser cidadão brasileiro, domiciliado no imperio, com capacidade civil para poder contratar validamente. »

Vê-se, meu amigo, que nenhum dos textos citados comprehende todos os requisitos da embarcação brasileira; e, como é este um ponto essencial, permittí-me agrupar as suas disposições, combinando-as.

Isto mostrará que, como disse na carta precedente, as disposições do alvará de 4 de fevereiro de 1811 ainda subsistem com alterações accidentaes.

A embarcação brasileira deve reunir as seguintes condições :

1.^a Ser propriedade de brasileiro. (Tratado com a França, cit. art. 6.^o; regul. de 22 de junho de 1836, art. 308 cit.; e cod. com. art. 457 cit.)

2.^a Sem que nella tenha parte algum estrangeiro. (Art. 457 cit. do cod. com.)

3.^a O proprietário deve residir no Brasil; e quando não resida, deve ter parte na embarcação alguma casa brasileira estabelecida no imperio. (Art. 457 cit. do mesmo cod. com.)

4.^a Ser commandada por capitão ou mestre brasileiro. (Trat. com a França, loc. cit.; — Regul. de 22 de junho de 1836, art. cit.)—Sendo o capitão ou mestre brasileiro adoptivo ou naturalizado, deve proval-o com justificação. (Instr. cit. de 23 de dezembro de 1840).—Do mesmo se exige que tenha domicilio no imperio e capacidade civil para contratar. (Cod. com. art. 496 cit.)

5.^a Finalmente, tres quartos dos homens da tripolação devem ser brasileiros. (Trat. com a França, art. cit.; e alv. cit. de 4 de fevereiro de 1811.)

Os requisitos, que levo indicados, não são poucos; e calcula-se a importancia do vexame resultante do privilegio da cabotagem, desde que elle é restrictamente exercido dentro do circulo limitado da nacionalidade.

Tendo chegado a este ponto, caber-me-hia tratar de certos favores concedidos á marinha nacional e das excepções feitas ao privilegio exclusivo da navegação de cabotagem. Para não aborrecer-vos, porém, ponho aqui termo á presente carta, promettendo tratar na seguinte desse outro ponto do direito em vigor.

Saúda-vos cordialmente o amigo

SOLITARIO.

Tijuca, 22 de fevereiro.

CARTA IV.

SYNOPSIS:—Direito actual, continuação.—Favores á marinha nacional; direitos differenciaes e taxas de ancoragem —Restricções ou excepções ao privilegio da cabotagem.— I. Entrada por franquia e reexportação — II. Carga de navios que conduzem colonos e passageiros.— III. Desembarque dos mesmos aonde tem logar.— IV. Circumstancias extraordinarias: fome e peste, guerra, promptos soccorros e vexames ao commercio.— V Força maior.— VI. Embarcações dos Estados ribeirinhos.— VII. Transportes por conta da administração publica.— VIII. Navegação para Albuquerque em Mato-Grosso.— IX. Idem para Uruguayana.— X. Carga para fóra do imperio.— XI. Transporte de mercadorias estrangeiras e de nacionaes, segundo o decreto de 28 de setembro de 1859.— XII. Carga e descarga de certas mercadorias —Encerra-se a parte relativa ao direito positivo, e faz-se a transição para a critica.

Meu illustre amigo — O objecto da presente carta é ainda menos delictavel que o da anterior, posto que muito mais importante.

Cabe-me, com effeito, agora completar o quadro do direito actual com a indicação dos favores concedidos á marinha brasileira e com a das excepções arrancadas a custo ao privilegio da cabotagem.

Reinava nos conselhos do imperio a escola proteccionista, que produziu uma tarifa exaggerada e pretendia encaminhar a prosperidade material do paiz pela senda tortuosa dos meios violentos, quando começáram também de reclamar auxilios e impulso á industria de construcção naval e, portanto, á marinha nacional. Neste intuito, o governo tentou uma experiencia: publicou, ao 1º de outubro de 1847, um decreto que augmentava com mais um terço as taxas de ancoragem sobre as embarcações estrangeiras e os direitos de consumo das mercadorias que ellas transportassem, excepto quando pertencessem a nações com que existião ajustes em contrario, ou que tratavão os navios brasileiros em pé de igualdade. Este decreto, porém, consagrando uma injustiça manifesta, pois que vexava a navegação estrangeira de longo curso sem poder augmentar ou desenvolver a nossa, excitou clamores energicos, que determináram a sua

revogação. Outro favor, porém, conseguiu subsistir; o decreto de 5 de março de 1852 aboliu o imposto de ancoragem que d'antes pagavão os barcos de cabotagem. É um auxilio vantajoso, mas que não concorreu, nem podia concorrer para o florescimento da navegação costeira, como provaremos opportunamente com os dados estatísticos.

Confesso-vos que nada é mais penoso do que systematisar os textos esparsos de nosso direito sobre um ponto qualquer. Entretanto, é indeclinavel resumir em um só feixe todas as disposições em vigor, mais ou menos antigas, que têm aberto excepções ao privilegio nacional da navegação por cabotagem.

Estas excepções elevão-se ao numero de doze, que passo a indicar minuciosamente.

Póde effectuar-se em embarcação estrangeira, de uns para outros portos do imperio nos seguintes casos, com as limitações que irei assignalando :

I

O transporte de generos e mercadorias de qualquer origem pertencentes á carga do navio estrangeiro :

1.º Que, tendo dado entrada por *franquia* em um porto do imperio, seguir para outro antes de findo o praso da mesma franquia ;

2.º Que, tendo dado *entrada por inteiro*, seguir para outro differente porto do imperio com toda ou parte de sua carga, despachada para *consumo* ou para *reexportação*.

Assim dispõe o art. 486 § 1º, ns. 1 e 2, do regulamento das alfandegas de 19 de setembro de 1860; e o art. 229, segunda parte, do regulamento de 22 de junho de 1836, que é confirmado tambem pelo decreto de 28 de setembro de 1859, art. 1º § 2º.

II

O transporte de generos e mercadorias de qualquer origem, *pertencentes á carga do navio estrangeiro* que conduzir *colonos*, ou *passageiros* de qualquer especie, com que tiver entrado, e sua *bagagem*. Art. 486 cit. § 1º n. 3, e § 3º do mesmo art.

Quanto á bagagem de passageiros, já dispunha no mesmo sentido o art. 307 do cit. regul. de 22 de junho ; e, quanto á de passageiros e colonos, o art. 2º § 2º do decreto de 28 de setembro de 1859. É preciso, porém, definir no que consiste a bagagem ; e é o que faz o mesmo regul. das alfandegas, no art. 489, dizendo : * Reputar-se-ha bagagem : 1º o facto usado ; 2º os instru-

mentos e artigos do serviço e uso diário, ou da profissão dos passageiros, officiaes e equipagem das embarcações; 3º os bahús, caixas, malas, saccoes e outros semelhantes envoltorios, que encerrarem, ou contiverem os objectos mencionados neste artigo. » O artigo immediato, 460, é ainda mais extenso, e diz: « Além dos objectos referidos no artigo precedente, serão *especialmente* reputados *bagagem do passageiro ou colono*, que vier estabelecer-se no imperio: « 1º, as barras, catres e camas ordinarias, ou communs que estiverem em *relação ás posses* e posição do colono a que pertencerem; 2º, a louça usada e ordinaria; 3º, os instrumentos aratorios ou de sua profissão; 4º, os trastes de qualquer especie e objectos usados, comtanto que o seu numero e quantidade não *exceda* do que fór indispensavel para o uso do colono e de sua familia; 5º, uma espingarda de caça para cada colono adulto. »

Devo notar, porém, que a parte mais importante desta excepção não está tanto no sentido largo dado á palavra *bagagem*, como sobretudo na permissão feita no principio ás embarcações estrangeiras, que conduzirem colonos e passageiros, para transportarem por cabotagem mercadorias de qualquer origem pertencentes á sua carga.

III

O desembarque de *colonos* ou de quaesquer *passageiros* e sua *bagagem*, póde effectuar-se, mediante licença especial do ministerio da fazenda, por um navio estrangeiro em qualquer ponto do imperio, seja ou não porto alfandegado, ou só habilitado para o commercio de cabotagem, ou seja ainda em pontos sitos nas margens dos rios e lagôas e aguas interiores. E' o que deduz-se do art. 318 § 4º do mesmo regulamento das alfandegas, combinado com o art. 317 § 2º, e este com o art. 316.

IV

Tambem póde-se fazer por cabotagem, em navio estrangeiro, o transporte de quaesquer generos ou mercadorias em certas circumstancias extraordinarias definidas pelo § 2º do citado art. 486 e 318 § 5º do mesmo regulamento das alfandegas. Estas circumstancias são as seguintes:

1.ª Fome ou peste (n. 1 do § 2º citado). Já a lei de 28 de setembro de 1827, art. 2º, tinha permitido, por um anno, a remessa por cabotagem, em navio estrangeiro, de comestiveis e medicamentos ao Ceará e Rio-Grande do Norte, por occasião da fome que sorprendeu então essas provincias. O regula

mento das alfandegas torna geral a medida anterior ; mas creio que só refere-se á provincia atacada de fome, e não a todo o imperio na mesma occasião. Em todo o caso, o mesmo regulamento, no § 4º do citado artigo 486, torna o favor feito á embarcação estrangeira *dependente de licença* do ministro da fazenda ou do presidente da respectiva provincia, podendo a licença estender-se mesmo a portos interiores em que não ha alfandegas, segundo o art. 4º § 2º do decreto de 28 de setembro citado. Convém attender para taes restricções e dependencias consagradas pelo mesmo acto que reconhece a necessidade da excepção.

2.ª Promptos soccorros de que precise alguma povoação do interior (n. 2 do § 2º cit.) Neste caso é tambem indispensavel a licença da autoridade, como acima dissemos, por virtude do § 4º do cit. art. 486 ; podendo ella estender-se aos portos de que trato no periodo precedente.

3.ª Guerra interna ou externa (n. 3 do § 2º cit.). A mesma excepção já existia por virtude do art. 309 do regul. de 22 de junho de 1836 cit. Mas esta exigia que a guerra tornasse *muito arriscado* o commercio, e fazia depender a navegação de licença do governo supremo (o central), emquanto o § 4º cit. do art. 486 do regulamento das alfandegas não contém a primeira limitação, e, quanto á segunda, permite que os presidentes de provincia possam tambem conceder a licença.

4.ª Vexames e prejuizos causados á navegação e commercio nacional por cruzeiros ou forças estrangeiras, embora não haja declaração de guerra (n. 4 do citado § 2º). E' o que já tinha disposto a lei n. 628 de 6 de setembro de 1851, art. 43, que parece ter tido por fim favorecer o pensamento do ex-ministro dos estrangeiros o Sr. Soares de Souza, que pretendêra, como vos disse em uma de minhas cartas anteriores, collocar o nosso commercio sob a bandeira dos Estados-Unidos, no tempo em que os inglezes perseguião vivamente os navios suspeitos de trafico de africanos.

O regulamento das alfandegas não declara se neste caso é necessaria a licença, que exige nos outros.

V

Nos casos de arribada forçada, varação ou força maior, devidamente provadas, o navio estrangeiro pôde vender em um porto do imperio as mercadorias que trouxe de outro. E' o que deduz-se dos arts. 317 § 1º, 327, 336 § 6º e 7º do mesmo regulamento das alfandegas ; e art. 3º paragrapho unico n. 3 do decreto citado de 28 de setembro de 1859.

VI

As embarcações estrangeiras pertencentes aos Estados-ribeirinhos podem navegar nos rios e aguas interiores do imperio, segundo as disposições dos respectivos tratados. Art. 317 § 3º, e art. 3º § unico, n. 1, do decreto de 28 de setembro cit. — Já vimos, porém, que, na forma do decreto de 11 de abril de 1853, os estrangeiros achão-se excluidos da pequena cabotagem entre os portos das costas brasileiras do Uruguay e Paraguay; mas parece-me que o artigo citado do regulamento das alfandegas tem por fim admittir a possibilidade de conceder-se isso no futuro aos nossos vizinhos. E' este um ponto a que voltaremos depois.

VII

A navegação por cabotagem para porto habitado, e até mesmo para qual-quer, pôde ser permittida, mediante licença do ministerio da fazenda, á embarcação estrangeira que tiver de carregar ou descarregar mercadorias e objectos pertencentes á administração publica. E' o que deduz-se do art. 318 § 2º, combinado com os dous anteriores do mesmo regulamento das alfandegas.

VIII

Quando em qualquer dos portos do imperio em que existem alfandegas, não se encontrem embarcações nacionaes para carregarem, com destino ao de Albuquerque em Mato-Grosso, generos de produção e manufactura do paiz, ou mercadorias estrangeiras já despachadas para consumo, poderá o seu transporte ser facultado a navios estrangeiros por autorisação especial do ministro da fazenda na córte e dos presidentes nas provincias. (Art. 1º do decreto de 25 de outubro de 1856, e art. 489 do regulamento das alfandegas.)

Aos navios estrangeiros que obtiverem a licença acima dita, será tambem permittido em retorno o transporte para portos alfandegados de generos da mesma provincia de Mato-Grosso, ou de qualquer origem, que já tenham pago direitos de consumo. (Decreto citado, art. 3º e regulamento das alfandegas, art. 490).

Não pretendo contestar a vantagem da faculdade promulgada por este decreto; mas ella está circumscripta a um limite, á falta de embarcação nacional. A vantagem do decreto não é, portanto, decisiva nem completa. E' um favor dispensado com avareza.

IX

É do mesmo genero a excepção introduzida pelo art. 493 do regulamento das alfandegas. No caso de faltarem navios, que exportem directamente generos de produção e manufactura nacional para o porto de Uruguayana, esse artigo permite o transporte aos navios estrangeiros. Mas note-se que nesse caso trata-se sómente de generos do paiz.

X

Impetrada tambem uma licença especial do supradito ministerio da fazenda e até mesmo dos presidentes de provincia, as embarcações estrangeiras, tendo *descarregado em um porto*, podem navegar por cabotagem para outro, ainda mesmo para os interiores em que não ha alfandegas, afim de *receberem ahi carga para fóra* do imperio de *quaesquer generos* de produção ou manufactura do paiz. É o que conclue-se do citado art. 318 § 2º do regulamento das alfandegas, com referencia aos dous immediatamente anteriores, e combinado com o art. 4º § 2º do decreto citado de 28 de setembro de 1859.

Esta excepção é sem duvida de um alcance muito elevado a bem da agricultura brasileira, que, á falta de meios de transporte, soffre supplicios intoleraveis.

Libertando-a da lei que impunha-lhe a cabotagem privilegiada, as disposições citadas serão fecundas em resultados praticos, se não tornassem o favor dependente da licença, e se, sobretudo, não o permitissem sómente ás embarcações que vão receber carga para fóra, ficando excluidas as que conduzem frequentemente os mesmos generos nacionaes dos pequenos portos do litoral para os mercados em que effectuão-se as transacções e embarques para o estrangeiro. Esses pequenos portos, demais, não podem ser frequentados por embarcações grandes, como são de ordinario as de longo curso que demandão muita agua, tornando-se assim raro que a elles se dirijão os navios dessa natureza, a que justamente se quix fazer o favor.

XI

Chegámos á parte mais importante das excepções ao privilegio exclusivo da bandeira nacional, de que me estou occupando. É a de que trata o art. 486

§ 2º n. 5 do regulamento das alfandegas com referencia ao decreto, tantas vezes citado, de 28 de setembro de 1859. Enumerarei, pois, as hypotheses desse decreto.

1.ª O transporte das mercadorias *estrangeiras*, abaixo referidas, *despachadas para consumo*, ou *reexportadas*, na forma da legislação em vigor, é permitido, de uns para outros portos do imperio, *onde houver alfandegas*, ás embarcações estrangeiras que, tendo conduzido *colonos* ou *mercadorias* para certo lugar, *depois* de obterem seu desembaraço, *se destinarem* a outro afim de receber carga *para fóra* do imperio (Art. 1º § 1º do decreto citado.)

As mercadorias estrangeiras, de que trata o artigo, são as seguintes :

- Animaes vivos e aves de qualquer especie.
- Bacalhão e peixes seccos salgados de qualquer qualidade.
- Carne de qualquer qualidade, verde, secca (xarque) com ou sem sal, em salmoura, fumada, preparada de qualquer outro modo, ou em conserva.
- Carvão de pedra.
- Farinha de trigo.
- Frutas verdes ou seccas.
- Gêlo.
- Machinas de vapor e suas pertencas, e utensilios proprios para agricultura.
- Pedra para construcção, em bruto ou lavrada, ou calcarea.
- Sal commum.

Advirta-se, porém, que o decreto prescreveu limites, já designando nominalmente os generos de que trata, já descrevendo as condições, para que possa ter logar o transporte.

2.ª O transporte dos generos e mercadorias de producção ou manufactura nacional, abaixo indicados, é igualmente permitido, de uns para outros portos do imperio *em que houver alfandega*, ás embarcações estrangeiras nas mesmas circumstancias referidas na excepção anterior, isto é, que, tendo conduzido *colonos* ou *mercadorias* para certo lugar, *depois* de obterem seu desembaraço, *se destinarem* a outro, afim de receber carga *para fóra* do imperio. (Art. 2º § 1º do dec. cit.)

As mercadorias nacionaes, de que falla esse artigo, são as seguintes, tendo-se-lhes ajuntado mais uma, o café em grão, na tabella annexa ao regulamento das alfandegas :

- Aguardente.
- Animaes vivos, e aves de qualquer especie.
- Arroz.

- Açúcar em bruto.
- Café em grão.
- Gal.
- Carne de qualquer qualidade, verde, secca (xarque) com ou sem sal, em salmoura, fumada, preparada de qualquer outro modo, ou em conserva.
- Carvão de pedra ou vegetal.
- Cereaes de qualquer qualidade.
- Farinha de mandioca.
- Feijão.
- Frutas verdes ou seccas, flôres, folhas, legumes e farinaceos de qualquer qualidade, e sementes para a agricultura.
- Lenha.
- Línguas seccas, em salmoura, e de qualquer outro modo preparadas.
- Madeiras.
- Mel, melação.
- Milho.
- Pedra para construcção, em bruto, ou lavrada, ou calcarea.
- Sal commum.
- Telha.
- Tijolo.

Esta tabella, que, comprehendendo o sal commum, favorece a exportação das nossas minas do Assú e Macão no Rio-Grande do Norte, e, incluindo o café, pôde animar no norte do imperio o consumo da producção das provincias do sul; esta tabella, digo, é comtudo muito limitada tanto no numero dos objectos, como principalmente nas condições de que faz depender a excepção ao privilegio da cabotagem.

3.º Finalmente, o decreto declara que os presidentes de provincia pôdem permittir a entrada de embarcações estrangeiras em portos interiores onde não houver alfandegas, para descarga das mercadorias acima designadas, tendo ellas sido despachadas para consumo. Dec. cit. art. 4.º § 1.º.

Mas os favores, de que se trata nos tres periodos acima, têm restricções,

A primeira é a do art. 3.º do mesmo decreto, segundo o qual as suas disposições referidas não comprehendem o transporte das mercadorias e objectos de qualquer natureza, pelos rios, lagôas e aguas interiores do imperio, o qual só poderá ser effectuado em barcos nacionaes, excepto havendo alfandega nos respectivos portos, na fórma do regulamento (como no caso do decreto acima transcripto, excepção 8.ª, de 25 de outubro de 1856), ou existindo

tratados em contrario com os Estados ribeirinhos, como fica dito na excepção 6^a.

A segunda restricção é a do art. 7^o, que expressamente declara que as disposições anteriores terão vigor unicamente até o ultimo dia de 1863. Acredito, porém, que os effeitos dessas franquezas já experimentadas, ainda que em pequena escala, animará o parlamento a tornar perpetuo aquillo que o decreto fez provisório.

A terceira restricção encontra-se no art. 486 § 4^o do regulamento das alfandegas, que tambem exige para todos os casos, de que acabamos de tratar, expressa licença ou ordem do ministerio ou dos presidentes.

XII.

Chego, finalmente, á ultima excepção.

Segundo o art. 317 § 2^o do regulamento das alfandegas, as embarcações estrangeiras, com licença da autoridade competente, ficão exceptuadas das disposições do art. 316 § 1^o, e, portanto, pôdem carregar e descarregar em porto não habilitado ou meramente habilitado *para a navegação de cabotagem*. Desenvolvendo o pensamento do primeiro desses artigos, o 318 diz que tal licença pôde-a conceder o ministro da fazenda a *quaesquer* embarcações para carga e descarga de certas e designadas mercadorias, tendo ellas pago os direitos a que estão sujeitas (§ 1^o desse art.). Estas mercadorias, que mais ou menos são as indicadas na excepção anterior, e, como estas, quasi todas generos de primeira necessidade, são as seguintes, que peço licença para citar :

• Animaes vivos; — peixes e carnes frescas ou verdes, seccas ou salgadas, ou de qualquer modo preparadas, ou em conserva, e de quaesquer despojos de animaes, necessarios para a industria, ou para alimentação publica; — carvão de pedra ou vegetal; — farinha de trigo ou de milho; — fructas verdes ou seccas; — gelo; — machinas a vapor e suas pertencas, utensilios e instrumentos proprios para a lavoura, para vias ferreas ou para quaesquer obras publicas; — pedra de construcção em bruto, lavradas, calcarea ou de cal; — sal commum; arroz, feijão, milho, farinha de mandioca e quaesquer outros cereaes; — madeira e lenha; — telha e tijolos; — mel, melaço, aguardente e assucar em bruto. •

Taes são, meu amigo, as diferentes excepções introduzidas pelos regulamentos em vigor no privilegio da cabotagem.

Nenhuma dellas foi promulgada com largueza. Seja pela dependencia do licenças especiaes ou genericas, seja pela limitação a artigos determinados, seja finalmente pelas circumstancias em que pôde-se utilizar o favor, as diversas excepções quasi que ficão nullificadas na pratica.

Para que vós me podesseis acompanhar nas censuras que formularei contra essa legislação casuistica, minuciosa em extremo e confusa ao mesmo tempo, eu precisava de referir detalhadamente cada uma de suas disposições.

Era indispensavel faze-lo; e acredito que ter-me-heis perdoado o aberrecimento que certamente causei-vos com um assumpto por demais arido.

Entretanto, já podemos avaliar da fidelidade com que têm-se respeitado os principios de monopolio consagrados no direito antigo, assim como achamo-nos preparados para fazer a critica do systema vigente.

Será este o objecto principal da carta seguinte, que annuncia, terminando, vosso amigo o

SOLITARIO.

Tijuca, 23 de fevereiro.

CARTA V.

SYNOPSIS: *Considerações theoreticas.*— *A liberdade dos mares e o privilegio da cabotagem.*— *Vantagens da concorrência para o publico.*— *O privilegio é odioso* — *Parallelo.*— *Harmonia entre os interesses do productor e do consumidor.*— *Vantagem definitiva, resultante da liberdade da cabotagem, para os proprios armadores e marujos nacionaes.*— *Influencia moral e politica das facilidades no transito interior.* *Exemplos.*— *A cabotagem privilegiada e as estradas de ferro.* *Estas não bastão por si sós.* *Exemplo de Inglaterra e França.*— *Transição.*

Meu caro amigo.— A livre e fraternal comunicação dos homens de todas as regiões, de todos os climas e de todas as raças, legenda brilhante de uma grande escola, é o fim ultimo da humanidade, a condição de nosso desenvolvimento no espaço e no tempo, um principio da philosophia e a essencia do christianismo. Tudo quanto favorece essa grande harmonia do mundo entra no plano da Providencia: tudo quanto a contraria é um effeito do genio do mal. O Creator dispoz o mundo de fórma que as differentes familias do genero humano podessem atravessar as distancias, que devião separa-las, por um caminho, perigoso embora, facil e largo, immenso e livre. O oceano, meu amigo, é como estas vastas planícies de nosso continente abertas a todos, e que parecerião fadadas para viver isentas de um dominio exclusivo, como os rebanhos selvagens que se cruzão em todos os sentidos.

Os publicistas, que insistem na celebre fórmula do escriptor neerlandez, *mare liberum*, não me parecem todavia muito compenetrados das consequencias contidas no seio fecundo desse grande principio. O mar é livre, meu amigo, porque o mar é um caminho indispensavel, um elemento essencial da vida. Se o é, porém, quem vos dá o direito de dizer: Essa liberdade, ainda que absoluta, limita-se comtudo a taes e taes distancias das costas? ou ainda mais, esse grande caminho, creado por Deus, sem trabalho nosso, ha de ser explorado em certa e certa parte pelos navegantes de um povo sómente?

Digão o que quizerem os adeptos da seita proteccionista, ha perfeita antinomia entre sustentar a liberdade dos mares em geral, e nega-la em uma hy-

prothese importante, a do commercio de cabotagem. A doutrina de nossos adversarios, essa doutrina, cujo amago é um prejuizo arraigado, pôde-se formular, portanto, do seguinte modo:

SIM, o mar é livre.

NÃO, o mar não é livre.

E' preciso, meu amigo, combater esse prejuizo nos seus reductos mais fortes. Depois de ter mostrado nas cartas precedentes que elle está plenamente consagrado em nossas leis, cabe-me hoje disenti-lo perante a theoria a os exemplos notaveis de muitos dos povos contemporaneos. Este será um prefacio ao estudo do assumpto, em relação ao nosso proprio paiz.

Todos os erros economicos apoiam-se no interesse de alguns e vivem da ceguira do povo. Desviar as machinações do primeiro e dissipar as causas da segunda, é um dever dos homens philantropos, é uma missão generosa que por fim alcançará o triumpho. Quaesquer que sejam as contrariedades, deve-se oppor a cada uma argumentas mais decisivos e provas mais concludentes. Como o dizia o Dr. Bowring, em um *meeting* estrondoso sobre a reforma das leis cereaes, se o esforço que agora fizermos não bastar, faremos um maior, e depois outro ainda maior. A verdadeira consciencia da justiça da causa que defendemos, assim como inspira uma resignação digna, assim alimenta o fogo sagrado da fé e alenta-nos para emprehender novas e cada vez mais renhidas pelejas.

E eu desvanço-me de entrar animado na luta contra o privilegio. Combato pelo povo. E' a *dama* do pensamento dos modernos cavalheiros. Ao vosso lado, brandindo a arma brilhante da imprensa, eu posso entrar na liça com certa confiança,...

Não é só invocando a maxima da liberdade dos mares, não é só descendo das nuvens que a theoria pôde combater o monopolio da cabotagem. Em si mesmo esse monopolio é insustentavel.

Como toda a navegação, a da cabotagem é um meio de transporte, e nada mais. O que é o navio, seja machina de guerra, seja simples embarcação do commercio? O navio não passa de um aparelho de locomocão, como foi o cavallo, como é o wagon, como será o balão.

Ora, todo o meio de transporte é susceptivel de aperfeiçoamento. E, pois, a respeito da cabotagem, ou dos transportes maritimos costeiros, a questão consiste em saber qual seja a maneira de torna-la mais vantajosa para a sociedade.

Por onde se mede a vantagem de um serviço qualquer? Pela sua abundancia, barateza e boa qualidade.

Pergunta-se: tornar a cabotagem privilegio dos nacionaes, excluindo os

estrangeiros dessa industria, não é restringir o circulo dos que podem prestar este serviço, não é, portanto, reduzir a sua abundancia ?

Diminuir a abundancia, isto é, a quantidade, ou por outra, limitar a offerta e desequilibra-la com a demanda, não é encarecer o serviço ou, o que vale mesmo, annullar a barateza ? Circumscrever o numero dos productores de um serviço qualquer, por um lado, e, por outro, exagerar, além dos termos naturaes, os lucros da respectiva industria; em uma palavra, comprimir a força livre da concorrência, não é debilitar o espirito de progresso, a tendencia para o aperfeiçoamento, e, portanto, animar a inercia, ajudar a preguiça e concorrer para a má qualidade do serviço ?

Não preciso insistir na evidencia deste raciocinio, que sóousei formular para ferir os olhos das pessoas menos habituadas ás leituras de economia politica. Demais, proferir a palavra privilegio, de que as proprias leis servem-se para exprimir a natureza reservada da cabotagem, é condemnar a instituição que nelle se apoia. O privilegio é odioso, porque presuppõe uma classe de individuos que explora as diferentes classes da sociedade. No assumpto de que tratamos, são os armadores e os embarcadiços nacionaes que, monopolizando uma industria, impõem a lei do monopolio á toda a nação. O que dir-se-hia do decreto que tornasse, v. g., privilegio dos brasileiros o commercio de farinhas, ou outro ramo qualquer ? Dir-se-hia logo que era uma lei barbara, contraria ao seculo, compromettedora do paiz, e, sobretudo, destinada a pesar sobre o povo. Porque se não tem promulgado, não obstante exigencias calorosas e discussões animadas, o exclusivo do commercio a retalho, que foi uma das illusões e uma das legendas fasciadoras da revolução fatal de Pernambuco ? Porque ? Porque todos comprehendem perfeitamente que arredar do pequeno commercio o estrangeiro é despovoar a nossa agricultura mais do que já se acha, é comprimir as fontes da emigração, enfraquecer todas as industrias e agravar a sorte do povo.

Vêdes bem, meu amigo, transpirar nestas linhas o espirito fecundo da escola economica a que estou filiado. Sempre que trata-se de julgar uma industria ou o processo de uma industria qualquer, eu não estudo primeiro o meio de augmentarem-se as vantagens do productor, do industrial; o meu cuidado principal é o beneficio daquella a quem se presta o serviço, daquella que o paga, o consumidor. Ora, o consumidor é a sociedade, na linguagem do estimavel F. Bastiat. São dous nomes diferentes, mas que representam a mesma entidade. O serviço não vale por aquillo que custou ao productor, mas vale pela vantagem que presta a quem o paga. E, aproximando-nos do nosso objecto, pôde sem duvida o privilegio da cabota-

gem ser o meio decisivo de augmentar os lucros do armador nacional, do capitão nacional, do marinheiro nacional; mas, se elle exaggera o preço normal de serviço de transportes costeiros, o privilegio compromette os interesses do povo, e é anti-economico, offende os direitos da sociedade, e é anti-politico. Como todos os monopolios, portanto, o da cabotagem torna-se em resultado uma ESPOLIAÇÃO LEGAL.

A harmonia das leis, que regem o movimento dos interesses, é tal, porém, que, onde o consumidor assignala um beneficio, o proprio productor não pôde queixar-se de um prejuizo verdadeiro e definitivo.

Com effeito, meu amigo, se fosse o monopolio abolido radicalmente, ganharia tambem o armador com a abundancia de mestres e marinheiros de outros paizes, que vir-se-hião engajar nos barcos nacionaes. Verdade é que a concorrencia alteraria a parte de seus lucros e abaixaria o soldo dos marujos. Mas, visto que a commodidade dos transportes desafia os afretamentos, tanto como a barateza do producto promove maior consumo, o armador e os marujos nacionaes encontrarão na maior actividade das transacções, na frequencia das viagens, na abundancia da carga, uma compensação geral para as perdas parciaes. Depois, a concorrencia produz um grande e inestimavel resultado: abaixando os preços, aperfeição a qualidade. E não é um lucro definitivo, para os mesmos industriosos de que tratamos, o aperfeicoamento que adquirirem no manejo da sua industria, em vez da inercia, que os entorpece e gradualmente os estraga? Mas o resultado mais importante do beneficio do consumidor é a reacção que no seu gyro final elle exerce sobre a actividade da industria, em cujos serviços realizou-se.

Esse beneficio, quero dizer, a barateza, favorece uma economia, e a economia promove a formação de novos capitaes, que vão alimentar e desenvolver outras industrias. Ora, no progresso geral, a primeira industria participa da actividade de todas, e vê por fim alargar-se indefinidamente o circulo de suas operações. Para descer das nuvens, figuro um exemplo: barateando os transportes por cabotagem, ganhão além de outros os agricultores. Este lucro inesperado desenvolve a lavoura; augmenta-se, pois, a producção, ganha a sociedade, mas ganha tambem a cabotagem, que virá a ter maior quantidade de generos para transportar. A compensação é infallivel. O bem de uns não pôde ser definitivamente o mal de outros.

A revogação do privilegio da cabotagem é ainda aconselhada por motivos de outra natureza. Ninguem constesta a influencia meral, social e politica das facilidades no transitio interior. A ellas deve a Grã-Bretanha o seu espirito patriotico, a sua agitação pacifica, a sua vida activa nos clubs, nos meetings

nas associações, nas companhias, nas assembléas, nos parlamentos. Foi por esse meio que os Estados-Unidos, com uma maravilhosa descentralisação administrativa e politica de que só avizinha a Inglaterra, vivêrão, e ainda vivem nos do Norte, perfeitamente unidos e no mais estreito contacto, apesar da independencia de cada um dos membros da grande republica. Foi assim, destruindo as barreiras interiores, abrindo estradas e canaes, que a França desde Colbert marchou para a sua unidade. O Zollverein, essa liga de alfandegas que facilitava a circulação dos productos e o movimento do commercio germanico, apressou na Allemanha a resurreição do espirito nacional, a sua tendencia para uma união firme e séria, tendencia irresistivel, segundo Gervinus, e que, posto abortasse em 1848, surgirá ainda—quem sabe?—des tempestades da nova camara dos deputados da Prussia. Finalmente, animando a construcção da rede dos caminhos de ferro italianos, o conde de Cavour pretendia ligar o norte e o sul, o Piemonte e Nápoles em um abraço fraternal e em uma alliança eterna.

Quanto mais vastos são os imperios, maior se torna a necessidade de prender as suas partes componentes por laços estreitos. Ora, se um paiz immenso é quasi exclusivamente habitado no littoral ou nas terras circumvizinhas, é manifesto que tudo se deve empenhar para pôr em contribuição a mais vantajosa o caminho natural do oceano.

O Brasil reclama tanto estradas interiores, como uma navegação costeira rapida, incessante, multiplicada, barata, excellente. Direi mesmo que construir caminhos de ferro, isto é, viajar para o interior com a maior rapidez e com a maior commodidade, mas ficar nas costas, de porto a porto do imperio, dependente das viagens demoradas de navios velhos ou de vapores ronceiros, é um absurdo, é uma incoherencia. Quem perde com isso é justamente a agricultura, a verdadeira industria do paiz; ou ha de o lavrador remetter a custo o seu producto para os pequenos portos de embarque, donde o carregão pesadas sumacas ou máos vapores para os grandes mercados, ou ha de vencer grandes distancias para ir buscar o caminho de ferro que atravessar os municipios vizinhos.

O transporte costeiro, n'um paiz como o Brasil, deveria ser feito com a maior rapidez. Entretanto é o peor possivel. Explora-o o privilegio nacional. Entreguemo-lo, pois, á concorrencia. Sem essa facilidade de communicações por mar, as provincias do Brasil tocão-se apenas por um accidente material; parecem-se ilhas sem outro contacto mais que o de relações adventicias. As provincias, em summa, são como feitorias destacadas de uma mesma metropole, a côrte do imperio.

As linhas de estradas de ferro não bastão, com effeito. Ellas são de uma vantagem incontestavel; sem ellas o privilegio da cabotagem é ainda mais intoleravel. Mas a navegação costeira livre, e portanto activissima, é um complemento das mesmas estradas. Nem se pense que estas affectão a importancia dos transportes maritimos. Em Inglaterra, onde cruzão-se as communições terrestres, o trafico das costas (*coasting trade*) augmenta-se e aperfeiçõa-se todos os dias; e é um facto observado em França, como lê-se em um artigo do *Diccionario de Economia Politica*, que a propria linha de estradas de ferro do norte, ligando-se á do Havre, não tem diminuido a clientela das embarcações que navegação entre o Havre e Dunkerque.

Ponho aqui termo á esta carta. Na seguinte farei ainda algumas considerações no mesmo sentido.

Vosso amigo muito attencioso, o

SOLITARIO.

Tijuca, 26 de feveiro.

CARTA VI.

SYNOPSIS: — *Considerações theoreticas, continuação — Efeitos da concorrência e da restricção comparados. Grã-Bretanha, Estados-Unidos e França.—Responde-se a algumas objecções.—A revogação do privilegio não faz desaparecer a cabotagem nacional. Exemplo da Grã-Bretanha. — Com as applicações do vapor e no estado actual da marinha de guerra, não é a navegação costeira que forma os elementos daquella.—O que ainda sustenta o privilegio.—Progressos do principio de liberdade da cabotagem. Estado da questão na França, Hespanha, Chile, Estados-Unidos, Prussia, Suecia, Hollanda e Grã-Bretanha.—Grandezza e prosperidade da Inglaterra.—Contraste com a China. Anecdota.*

Meu caro amigo.—O privilegio é em nosso paiz para a navegação de cabotagem o máo conselheiro que foi para a de longo curso de Portugal e Hespanha, e o está sendo para a de França. A concorrência, a luta da liberdade é de uma vantagem incalculavel para o aperfeiçoamento dos transportes maritimos. Não é pela ousadia com que navegão, por seu espirito de empresa, sua actividade e genio maritimo que os dinamarquezes, os suecos e os americanos do norte conseguem lutar com o proprio pavilhão britannico ?

No mundo industrial, se a concorrência não penetra-lhe por todas as veias, a circulação paralyza-se, a vida pára. Se, pelo contrario, a liberdade ignala as condições da offerta, a actividade recresce, as industrias prosperão. A restricção, com effeito, produz resultados oppostos aos da concorrência. Para demonstral-o. eu citarei alguns dados estatisticos relativos a dous paizes em que tem successivamente reinado uma liberdade mais e mais larga, a Inglaterra e os Estados-Unidos ; e peço-vos que os compareis com outros a respeito da terra classica do proteccionismo, a França.

Sabe-se, em Inglaterra, que, quando um privilegio não pôde satisfazer as exigencias do consumo, elle torna-se intoleravel e deve ser abolido. Acredita-se ali que, quando um povo tem elementos natúraes para exercer uma industria qualquer, o resgate do privilegio que a protegia não pôde aniquila-la. Assim, revogadas as antigas leis cereaes, que mantinhão o monopolio da grande propriedade da aristocracia, viu-se, ao contrario do que presagiavão os proteccio-

nistas, prosperar como nunca a agricultura ingleza. O mesmo tem succedido com a navegação.

« Em 1663, no reinado de Carlos II, ouz o Sr. L. Reybaud, a navegação nacional da Grã-Bretanha regulava apenas por 95,266 toneladas, que elevárão-se a 243,693 no tempo da rainha Anna, a 609,798 no governo de Jorge III. Em 1787 tinha o total subido a 1.101,711 toneladas; hoje (1853) fluctúa entre 3,000 000 e 3,500 000 toneladas, isto é, no curso do ultimo seculo a navegação ingleza triplicou de importancia. » Dir-se ha que ao acto de navegação, apesar de suas alterações successivas, deve a Inglaterra essa grande prosperidade? Pois bem! em 1859, nove annos depois de abolida essa lei famosa, os navios inglezes perfazião 6.585,112 toneladas na entrada e 6.726,731 na sahida.

Os Estados-Unidos offerecem um exemplo ainda mais admiravel. Sua tonelada, que em 1789 não excedia muito de 200,000 era em 1858 de 4.395,642 na entrada e de 4.490,033 na sahida. E' que os Estados-Unidos não conhecêrão os favores dos actos de navegação e supprirão com a audacia e a actividade a ausencia do monopolio.

A França, porém, que em 1789 apresentava uma navegação nacional de 500 mil toneladas, viu-a apenas attigir á cifra de 1.473,192 em 1859.

A respeito da cabotagem, os dados estatisticos de que posso dispôr parecem-me decisivos. A França, que tem conservado com mais religiosidade o privilegio nacional, contava em 1859 apenas 15.230 navios medindo pouco mais de um milhão de toneladas, para o serviço do transporte nas costas do Mediterraneo e do oceano Atlantico, excluida a navegação para as colonias.

Os navios da Grã-Bretanha, que fazem o trafego das costas da Inglaterra, Escocia, Irlanda e ilha de Man, elevão-se, no mesmo anno citado, ao numero de 153,246 com 16.545,157 toneladas, na entrada, sendo correspondente o algarismo da sahida. Ora, a Inglaterra aboliu o privilegio de cabotagem e admitiu os estrangeiros em perfeito pé de igualdade nas suas costas desde 1854. Entretanto, ainda que o paralelo seja difficil á falta de dados precisos sobre os algarismos da entrada e sahida em França, pôde-se avaliar da actividade maior da marinha costeira ingleza que luta com a concorrência.

O que pôde, pois, sustentar o privilegio em questão? Allega-se, por exemplo, que a navegação costeira é o meio mais efficaz de preparar marinheiros naciaes, de crear, portanto, viveiros da navegação de longo curso e da marinha de guerra. Para muitas pessoas a cabotagem privilegiada, se não é vantajosa pelo lado da barateza e aperfeiçoamento da navegação, é pelo menos o meio de firmar o poder maritimo de um paiz e o de acautelar a sua segurança naval.

Quanto ao primeiro ponto, nada é mais concludente do que o exemplo, já allegado, que offerece a marinha franceza. Este exemplo mostra que, quando o paiz não tiver grandes elementos maritimos, não será a protecção que ha de desenvolvê-los de um modo efficaz. Depois, não se acredite que a abolição do privilegio, a liberdade, tenha como resultado immediato a força de arrear do trafego das respectivas costas a marinha de uma nação qualquer. O marinheiro nacional, o constructor e os armadores nacionaes são justamente os que podem colher mais vantagens de uma navegação feita nas suas costas, no seu paiz, e muitas vezes á vista das torres das suas cidades. Essa commodidade e muitas outras hão de concorrer para que a cabotagem seja na sua mór parte exercida por indigenas, e para que as vagas sejam de preferencia preenchidas por elles, ainda á custa da navegação de longo curso, do que por estrangeiros.

Se a navegação de longo curso de crescer, não perderá o paiz: o estrangeiro fará este serviço com maior vantagem. Com effeito, é a Inglaterra que prova a primeira parte de minha asserção. A cabotagem foi permittida a todos os pavilhões estrangeiros, sem dependencia de reciprocidade, sem limitação alguma, desde 1854.

Pois bem: em 1859 a entrada dos navios britannicos do trafego das costas da Inglaterra, Escossia, Irlanda e ilha de Man subiu, como já disse, a 153.249, enquanto a dos estrangeiros do mesmo trafego não passou da 446. A tonelada das primeiras foi de mais de 16.000,000; a dos segundos não excedeu de 71,554.

O poder maritimo de um povo não depende, portanto, do privilegio da cabotagem; depende, e depende muito, de condições naturaes que nenhum privilegio é capaz de crear. Isto pôde tambem descançar os espiritos temerosos, que vêm nesse monopolio a grande base em que assenta a marinha de guerra. Depois, parece-me fóra de duvida que as applicações do vapor tirão cada vez mais, de dia em dia, todo o interesse ás relações intimas existentes antigamente entre a marinha mercante e a marinha de guerra. O vapor substituiu o braço do marujo. E' da força das machinas, da solidez do vaso, do soldado e do artilheiro que depende hoje a sorte dos combates navaes. Querer, porém, crear esses elementos com os velhos monopolios de navegação ou com uma cabotagem privilegiada, é um absurdo que só o prejuizo pôde colorir.

Um prejuizo histórico é, com effeito, o que sustenta no mundo a anti-gualha que procuro combater. As recordações do systema colonial ainda estão vivas; e muitos estadistas as voltam e revolvem nas suas sapientissimas cabeças, mirando-as atravez dos prismas fascinadores da poesia classica. O seu ideal ainda pareceria ser conquistar

Da Africa as terras, e do Oriente os mares.

Felizmente, porém, se elles atrazão-se, o mundo caminha.

A questão da liberdade da cabotagem tem feito progressos, graças ao espirito novo da grande escola dos *free-traders* de Inglaterra. Permitti-me aqui, meu amigo, um esboço ligeiro, que ao mesmo tempo sirva para confirmar, com exemplos notaveis, as asserções da theoria.

A França é das primeiras potencias a que menos tem alterado as antigas ordenanças. Ainda subsiste a lei de 21 de setembro de 1793, que prohibiu a passagem para propriedade franceza das embarcações construidas em paiz estrangeiro. Entretanto, apontarei algumas alterações mais ou menos recentes no regimen commercial das colonias, out'ora exploradas exclusivamente pela metropole. Nas feitorias de Pondichery, Karikal, e outras da India, admittem-se todos os pavilhões, e a isto devem essas possessões o seu commercio sempre crescente. A mesma liberdade concedeu-se a Goréa, Mayotta, Nossi-Bé, e ilhas de Santa Maria, S. Pedro e Miquelon. Em Taiti, cujo protectorado a França exerce, observa-se igual franqueza. Finalmente, depois do ultimo tratado de commercio com Inglaterra, em que Chevallier e Cobden conseguiram introduzir tantas reformas liberaes, Luiz Napoleão publicou um decreto concedendo á Martinica e á ilha da Reunião o commercio directo com todas as nações. Além disso, quanto á navegação das costas de França, está estabelecido que, nos períodos de carestia, suspendem-se as leis que reservão a cabotagem ao pavilhão nacional. Assim fez-se em 1846, 1847, e 1854 para durar até 1858, quanto aos generos alimenticios. Esta ultima suspensão do privilegio parece indicar o pensamento de uma experiencia, da qual o imperador meditava aproveitar-se para a abolição do systema.

Além disso, desde o *pacto de familia* de 2 de fevereiro de 1768, a França e a Hespanha concederão-se mutuamente a navegação e commercio nos rios e aguas confinantes.

Mais liberal nesse ponto do que a França, a mesma Hespanha concedeu a todos os navios estrangeiros o commercio de cabotagem de cereaes e legumes dos portos da Galiza, Asturias, Santandor e Cantabria para certos outros portos e logares.

O exemplo do Chile é altamente notavel: tinha franqueado, antes de 1853, posto que provisoriamente, o trafego costeiro aos vapores estrangeiros a respeito de todas as mercadorias; e aos demais navios a respeito das seguintes: carvão de pedra, ferros, tijolos, terra para fornos, e outros generos que o governo designasse.

Os Estados-Unidos, que aliás até admittem os marinheiros estrangeiros á tripolação de seus navios mercantes ou de guerra illimitadamente, acabão de

entrar na mesma via de franqueza a respeito do commercio costeiro, admittindo o pavilhão inglez a fazer a navegação de grande cabotagem entre os portos da Republica no Atlantico e os do Pacifico, em troca de algumas facilidades que forão tambem permittidas ao seu commercio no Canadá.

A Prussia, a Suecia e a Hollanda acabão tambem de modificar as suas leis prohibitivas do pavilhão estrangeiro, admittindo-o a fazer os transportes de cabotagem, com a condição unica de favores reciprocos.

O exemplo mais eloquente, porém, é o que ostenta a Inglaterra. As alterações successivas do acto de navegação, já por meio dos tratados de reciprocidade, já directamente no ministerio de Huskisson de 1822 a 1825, no de R. Peel de 1842 a 1846, e, finalmente, no de lord J. Russell em 1849, alterarão completamente as bases da legislação maritima ingleza, que hoje se apoia na maxima liberdade. A ultima reforma de 1849, porém, posto reservasse á gloriosa bandeira britannica o commercio de cabotagem na metropole até ás ilhas do canal, e em cada uma das colonias, permittia comtudo que a estas se concedesse a liberdade, se a reclamassem. Em virtude disto, desde 1850 o governo das Indias Orientaes declarou permittido ás marinhas de todas as nações exercer ahí a cabotagem com as mesmas condições que os navios inglezes. Emfim, a partir de 1854, por virtude do Act de 1853, 16 e 17. Vict. cap. 107, concedeu-se a todos os pavilhões fazer livremente as operações de cabotagem em todos os portos da Grã-Bretanha.

Povo nenhum pôde, meu amigo, offerecer um exemplo mais elevado do que esse da Grã-Bretanha atirando ao mundo um desafio tão formal. E' que acredita se ali na força do trabalho nacional, e não se teme a concorrência. Por isso, a orgulhosa Albion, como se costuma dizer, é o maior povo de que reza a historia da humanidade. Ella abre seus portos e o interior de sua casa aos homens dos quatro pontos da terra: por isso é livre, illustrada, rica, generosa e grande. Quereis agora ver o contraste?

Lembro-vos a China. E, como não poderia dizer melhor do que uma anecdotia referida pelo Dr. Bowring no discurso que citei, peço licença para transcrevê-la. «Dentre as importações recentemente recebidas da China, dizia o doutor, encontra-se um exemplar da geographia ensinada nas escholas do celeste imperio. De que modo cuidais vós que ahí descreve-se a Inglaterra? Eil-o: A Inglaterra é uma pequena ilha do Occidente, subjugada e governada pelos hollandezes. (Hilaridade prolongada). Segundo esta amostra do estado da instrução na China, não ficareis sorprendidos de que o imperador tenha-se deixado apoderar de uma estupefacção inconcebivel, quando seu commissario Ké-Shen veiu-lhe dizer que um punhado desses barbaros tinha aniquilado o

mais poderoso exercito que jámais lhe fôra possível reunir. Vós recordai-vos que elle ordenou logo que Ké-Shen fosse serrado em dous pedaços, quando este chegou com a desastrada noticia *.

Não cito a anecdota para applica-la ao Brasil. Veja-se entretanto ahi como um povo se atraza isolando-se do movimento da humanidade. O exemplo do celeste Imperio servirá de escarmento ao Imperio da Santa Cruz ?

Basta por hoje — Vosso amigo o

SOLITARIO.

Tijuca, 26 de fevereiro.

CARTA VII.

SYNOPSIS: — O privilegio da cabotagem discutido em nosso parlamento e pela nosa imprensa.—O governo parece recuar.—O que seria um regimento da marinha mercante?—De que se occupa o governo.—A carestia e a população disseminada: necessidade de estradas boas e de cabotagem livre.—Realidade da miseria no Brasil. A fome.—O decreto de 28 de setembro de 1859 e a baixa nos preços de generos alimenticios. O privilegio no mar e a franqueza em terra. Inconsequencia.—O privilegio é um verdadeiro logro.—Tradições europeas e politica americana.

Meu caro amigo.—Temos chegado ao ponto mais curioso da questão. Combatido o privilegio da cabotagem perante os principios geraes da sciencia, resta autorisar a theoria com os dados estatisticos e os factos observados dentro do nosso proprio paiz.

Antes de cital-os, porém, permitti-me uma observação.

Esta não é a vez primeira que agita-se no Brasil a questão, que estou discutindo. Quando os nossos vizinhos de Prata davão o exemplo de um progresso esclarecido, abrindo os portos e o commercio de seus rios magestosos a todas as bandeiras, era natural que o governo imperial fosse arrastado a fazer iguaes concessões. Ellas se fizeram, com effeito: reservando outras para logar opportuno, já nomeei algumas de grande alcance, como seião a do decreto de 25 de outubro de 1856 sobre a navegação de grande cabotagem para Albuquerque, em Mato-Grosso, e as excepções do de 28 de setembro ultimo. Por outro lado, além do governo, os representantes do paiz não se têm esquecido de tão grave assumpto. Em 1851 (ou 1852) foi elle discutido com emponho no parlamento; e recentemente, em uma das sessões de junho de 1859, da camara dos deputados, abriu-se o debate sobre esse terreno. A imprensa não tem igualmente guardado silencio a tal respeito. Em artigos de fundo do vosso *Correio Mercantil*, escriptos pelo sempre lamentavel Dr. M. de Almeida, o privilegio da cabotagem foi analysado com o vigor de linguagem que distinguita o joven jornalista. Mais tarde, em junho de 1859, justificando a primazia de que goza á frente da imprensa brasileira, vossa estimada folha insistia na mesma questão em dous bellos artigos escriptos por um distincto official da

armada, o Sr. S. E. Pessoa. Finalmente, parece que nas próprias estações publicas é geral a opinião contraria ao privilegio: ha poucos annos, segundo ouvi dizer a pessoa bem informada, preparou-se na mesa do consulado desta côrte, por onde, como sabeis, corria dantes o despacho dos generos expedidos por cabotagem, um trabalho estatístico, que concluiu propendo ao governo o resgate desse privilegio nacional

A tenencia dos poderes publicos, porém, para reformas parciaes, como a do decreto de 28 de setembro de 1859, parece ter-se annullado. Os ultimos relatorios dos ministros não contêm informações, que aliás dever-se-hião prestar, sobre as consequências daquelle importante acto. Limitando-se a uma resenha esteril do censo marítimo, o Sr. ministro da marinha, por sua parte não diz-nos no relatorio ás caararas uma palavra sequer a proposito de tão interessante objecto. Quando a liberdade da cabotagem é a magua questão de nossa marinha mercante, o que faz o Sr. ministro? incumbe cinco funcionarios diversos de organizar um regulamento ou ordenança, por onde se reja a mesma marinha. Para que mais um regulamento? Não ha no código do commercio e no das alfândegas disposições minuciosas ácerca da navegação? Julga-se o governo com o direito de *regular* a vida interna dessa industria? Acredita o Sr. ministro que podem ter hoje cabimento ordenanças de marinha no sentido e para o fim de monopolio dos antigos actos de navegação? Pretende dar-nos uma parodia da ordenança de Luiz XIV?

Não, meu amigo; não é de regimentos que precisa a marinha brasileira. Carece de lutar com a concorrência no commercio costeiro para despertar do apathia favorecida pelo monopolio; carece do braço, da intelligencia e do capital estrangeiros para florescer. E' para esta reforma profunda que deva o governo volver os olhos, tirando-os do mundo das illusões frageis e des expedientes frivolos, que neste paiz agora se chama governo do bom senso. Senss fatal! que faz o povo desorer da autoridade, rir-se da mesquinhez do presente e amedrontar-se com os embaraços do futuro.

Póde o governo do Brasil (fallemos com franqueza) occupar-se de medidas prov.adoras, de leis arbitrarías, imprudentes e faeciosas como essa dos bancos, de reformas inconstitucionaes, de planos de melhoramentos ridiculos ou inexequiveis; póde regular a maneira por que ha de exercer o arbitrio da. condecorações; póte occupar-se de tudo, mas da sorte do povo brasileiro..., decididamente, não

Ora, meu amigo, a carestia é um supplicio intoleravel. Quaesquer que sejam as suas causas, é um facto positivo. E que providencias medita o governo a esse respeito? Não acredito que o governo tenha autoridade ou força

bastante para impôr certas medidas vexatorias, como, v. g., a taxa do pão: isto seria o despotismo. Mas é incontestavel que na sua esphera propria encontrará o governo recursos legitimos contra o mal. Vejamos. Qual é a causa que mais influe sobre a carestia no Brasil? E' a circumstancia funesta de achar-se um paiz vastissimo tão pouco habitado, e não só pouco como mal habitado. Quero dizer: a população existe disseminada pela superficie do Imperio, com longos intervallos incultos, e até com desertos intermedios, como o de Piracicaba a Goyaz, como o de Goyaz a Cuyabá. Ora, todo o mundo sabe que o transporte escarece, segundo as distancias, em uma medida proporcional, o preço dos productos. Isto é inevitavel, é natural. O que não é natural, porém, o que pôde-se evitar é que se aggravem os onus de uma situação tal, abandonando-se as estradas á rotina dos chamados engenheiros ou á rapacidade de seus conservadores; o que tambem não parece natural nem inevitavel é que o caminho franco do oceano, o commercio costeiro, esteja e permaneça embaraçado por um privilegio vexatorio, inutil, odioso e antiquado. Nas circumstancias do Brasil, com effeito, a grande questão é facilitar as communicações, desenvolver os meios de transporte, tanto mais que a carestia afastará a multo das grandes cidades para o campo, tanto mais que o barbaro processo agricola do africano, o processo das derrubadas e dos incentivos selvagens, estraga as terras mais proximas e determina emigrações novas e incessantes para o sertão virgem.

Aquelles que passam a vida nas ruas da cidade, que aliás não deixão de pateentear tantas scenas de miseria; aquelles que vivem, se isso é vida, nos salões dourados; aquelles, cuja imaginação é sopitada pela vaidade, e não transpõem as raias do seu pequeno circulo; esses poder-se-hão rir da miseria no Brasil. E, comtudo, não ha uma realidade mais desanimadora. Procurai os casebres; é a miseria. Estudaí o baixo vulgo ignaro, descuido e degenerado no corpo, tanto como embrutecido na alma; é a miseria. Vêde o camponio selvagem, que pesca ou caça, joga, bebe e folia no intervallo; é a miseria. Não fallo-vos do escravo, trato sómente dos homens livres, dos cidadãos deste paiz.

Vêde as provincias: uma vez, é a fome que estende suas azas negras sobre o Ceará, e assignala a sua passagem funebre juncando de cadaveres as estradas e as ruas das povoações, como nas florestas os troncos das arvores derrubadas pelo furacão. Outra vez, é na Bahia, nas margens do mesmo S. Francisco, que o genio dos desertos sequioso veu rir-se das recentes festas da visita imperial, alastrando de crianças abandonadas, de velhos desfallecidos, de homens semi-vivos, de scenas pungentes e incriveis, as mesmas estradas

por onde voára, como voava então o pó ressequido de uma terra adusta, e alegre tropel do acompanhamento imperial.

Quem não sente a fome avizinhar-se, e, cada vez mais perto das costas, anunciar-se:—Aqui estou? Parece que a mão invisível de um genio irritado por nossos crimes impelle-a, nuvem de fogo, que só talvez as aguas abundantes do oceano, attrahindo-a, poderão tragar.

A fome!... « O que affecta a vida social, o que falla a todas as intelligencias e palpita em todos os corações é a fome! A mãe que busca, em vão, alimento para seus filhos; o rude trabalhador que vê o salario de um dia converter-se em migalha de pão: o povo, enfim, a quem a carestia cerca e ameaça afogar, não quer discutir nem conciliação, nem justiça, nem moderação; o povo quer saciar a fome de hoje, de amanhã, de todos os dias; o povo quer um presente de fartura, que garanta a abundancia do futuro; deixa as bellas theorias para esses politicos, que affectão alimentar-se de ar e flores. » Assim exprimiam-se um dos vossos estimaveis collaboradores (1), e assim digo eu, contemplando a inercia de nossos estadistas e a sua pasmosa indifferença pela sorte do povo.

Se o estrangeiro pudesse fazer, com inteira liberdade, e nas mesmas condições que o nacional, o commercio de cabotagem, é fóra de duvida que baixarião os preços de muitos dos generos. Veremos depois a importancia dessa baixa quando eu fizer o parallelo entre o frete e outras despesas da navegação estrangeira com iguaes da nacional. Por agora basta-me citar um facto: em virtude do decreto de 28 de setembro de 1859, embarcações estrangeiras, que descarregavão no Rio-Grande farinha ou outros artigos da Europa e dos Estados-Unidos, começarão de transportar por cabotagem carne secca e cereaes daquella provincia para esta côrte, donde viabão carregar café para fóra do imperio. Isto determinou logo uma baixa sensivel no preço da mesma carne secca, principalmente, manifestada em 1860, e que ainda hoje se observa. Ainda não se publicarão os dados officiaes dos respectivos exercicios, mas eu appello para testemunhas insuspeitas, os negociantes desse producto na praça do Rio de Janeiro.

O privilegio do commercio maritimo costeiro, se é um onus para o povo, é tambem a maior das inconsequencias. Se elle é imprescindivel, como tolera-se, por exemplo, que os vapores transatlanticos conduzão passageiros, bagagem, e até escravos, de porto a porto do imperio? E' que a inconsequencia sempre foi o limite do absurdo.

(1) O Sr. S. E. Pessoa; *Correio Mercantil* de 16 de junho de 1859.

A susceptibilidade e os receios que alimentamos relativamente á *propriedade* no mar contrastão com a franqueza, que felizmente observamos, quanto á propriedade em terra. Impedimos ao estrangeiro que trabalhe nos vastos plainos do primeiro, mas não temo e nem devemos ter medo de consentir-lhe que se estabeleça, ganhe e prospere dentro dos nossos valles ou sobre as nossas montanhas, á margem dos rios ou á beira do oceano. Inconsequencia ! Fazemos mais : o parlamento vota e o governo emprega, como lhe parece, já se sabe, sem dar contas, e com o esbanjamento mais escandaloso, nada menos do que 6,000:000\$ para se engajarem e se estabelecerem colonos. Ora, não vinhão estes colonos exercer industrias, a da lavoura principalmente, em concorrência formal com outras industrias do paiz ? E, se esse argumento da protecção ao trabalho nacional, em que apoia-se o privilegio da cabotagem, vale alguma coisa, deveria tambem impedir que se estejam introduzindo no paiz trabalhadores que vêm competir com os trabalhadores do paiz. Mas, felizmente, nenhum homem de juizo pretenderá esmagar a inconsequencia com o peso de um novo absurdo.

E, depois, meu amigo, é em favor sómente dos naturaes do paiz que existe consagrado o privilegio da cabotagem ? eu ousou affirmar que não. Vós sabeis que portuguezes de nascimento são de ordinario o mestre de nossos navios costeiros, o patrão dos barcos do trafego dos rios, e não raras vezes o proprio arraes das embarcações que fazem o serviço dos portos. Portuguezes tambem são em grande parte os homens que tripulão todas essas embarcações. Não obstante a exigencia, feita pelo aviso de 23 de dezembro de 1840, de uma justificação que prove a qualidade de brasileiro adoptivo ou naturalizado, facil é illudi-la ; e parece que as capitánias de portos e as alfandegas não são a esse respeito muito difficéis. Se quizessem observar a lei com o rigor do privilegio, os proprios armadores e consignatarios brasileiros serião os primeiros a reclamar contra semelhante severidade, que deixaria sem tripolação os navios da cabotagem : e, com effeito, ser-lhes-hia muito difficil servir-se rigorosamente de mestres e de tres quartas partes de marinheiros nacionaes.

Se é o portuguez quem tripula e commanda os barcos da cabotagem, ha para isso um motivo irresistivel, uma força maior : a necessidade. Mas agora, eu pergunto : Em favor de quem fica então subsistindo o privilegio ? em favor do nacional e por amor de crear-se uma marinha nacional ?

Notai, porém, que, embora utilizando-se do privilegio, é ao proprio armador portuguez que mais interessa vê-lo abolido. Elle póde fazer passar por nacionaes alguns marujos ; mas é incommodo isso, exige despezas e empenhos ; não póde ostensivamente possuir o navio, precisa empregar subterfugios, ás vezes

perigosos, como seja registrar a embarcação em nome de sua mulher, se é brasileira, ou em nome de um amigo. Finalmente, as restricções e os embaraços compromettem muito os interesses da sua industria.

Portanto, meu amigo, o privilegio da cabotagem, que agrava a carestia para o povo, que é uma inconsequencia palpavel, comparado com a franqueza de nossas instituições civis em terra; que, finalmente, não serve para levantar e alimentar o tão preconizado poder maritimo do Brasil, o privilegio nacional da cabotagem é, em ultima analyse, um verdadeiro logro, uma mentira flagrante.

O monopolio, meu amigo, é uma das tradições européas.

O que temos nós, os brasileiros, nós os americanos, com as tradições das côrtes da Europa, com a politica já desmoralizada de Luiz XIV, de Cromwell, de D. Manoel, ou de Carlos V?

Eu não exagero as tendencias de minha natureza americana. Eu não poderia alimentar as pretensões de independencia dos européas, de que jacta-se arrogantemente o yankee, na terra de uma civilisação admiravel, de uma prosperidade inaudita, de uma energia inabalavel, de uma audacia e de uma fé de que não existe exemplo em outro paiz. Mas, desejo a'dentamente que acabemos com todos os nossos prejuizos européas (e são tantos e tantos!), que dispamos a nossa veste européa, e, abrindo os páramos deste gigantesco imperio a todos os estrangeiros, solicitemos os seus auxilios e partilhemos fraternalmente dos fructos de seu trabalho.

Eis, em uma palavra, o que eu chamo politica americana.—E basta.

Esta vai longa. Prosequirei amanhã.

SOLITARIO.

2 de março, Tijuca.

CARTA VIII.

SYNOPSIS. — *Paralyisa de nossa cabotagem provida por documentos e estatísticas do ministerio da fazenda. — O quinquennio de 1839 — 40 a 1844 — 45. O decennio de 1844 — 45 a 1854 — 55. O quinquennio de 1854 — 55 a 1859 — 60. — Estatísticas do ministerio da marinha, defeituosas e porque. — Periodo de 1857 — 1859. — Analyse da natureza das embarcações de cabotagem. — Dados especiaes acerca da provincia do Rio de Janeiro — Manifesta infracção de lei. — O privilegio é um logro. — Analyse das estatísticas da marinha. Obscuridades. Disparate curioso entre dous periodos consecutivos. — O governo e o amor á verdade. — A marinha mercante em relação á marinha de guerra, quanto ao pessoal. — De onde provém as difficuldades para o recrutamento. — Condições maritimas do Brasil. — Declinação da navegação de longo curso entre 1843 — 44 e 1859 60. — Sentença lavrada pelo proprio governo. Transição.*

Meu estimavel amigo. — Venho hoje apoiar em dados officiaes as reflexões das cartas precedentes sobre os effeitos do privilegio no commercio de cabotagem. Pretendo mostrar que, á falta de concorrência, existe quasi paralyzada a navegação costeira.

Tomemos primeiramente o decennio comprehendido dentro dos exercicios de 1844 — 45 até 1854 — 55. Quanto ao primeiro, sirvo-me dos dados colhidos de documentos publicados no segundo volume da obra conscienciosa e com justiça acreditada do Sr. Straten Ponthoz, sobre o nosso orçamento. Quanto ao segundo exercicio, os algarismos que citar são transcriptos directamente dos respectivos *Mappas estatisticos* publicados pelo thesouro nacional em o anno proximo findo

Esses documentos, é certo, não são completos, já porque ás vezes não comprehendem algumas das provincias pequenas, já porque, não se tratando nos relativos ao exercicio de 1844 — 1845 da pequena cabotagem (ou do interior), limitar-me hei a comparar sómente os algarismos da grande cabotagem, isto é, da que se faz dos portos de uma para os de outra provincia, e que é justamente a que merece mais attenção.

No anno financeiro de 1844 — 1845 empregárão-se na grande cabotagem 9,740 navios, medindo 745, 175 tons. Estes numeros representão o total das entradas e sahidas. O termo médio do quinquennio anterior (isto é, de 1839

—1840 a 1843—1844), é de 8,526 navios e 569,274 tons. Os algarismos, differem certamente; mas, além de que o augmento do primeiro pôde-se explicar pela maior exactidão dos dados officiaes, o certo é que ella corresponde ao augmento, que igualmente realizou-se de 1839 — 1845, na importação de mercadorias já despachadas para consumo, e na exportação de uns para outros mercados dentro do imperio, que constituem justamente o trafico de cabotagem.

No exercicio de 1854 — 1855, o numero total das entradas e sahidas dos navios empregados na mesma grande cabotagem é apenas de 6,480, com 754,230 toneladas. Comparados os dous exercicios, vê-se que, se a tonelada mostra um acrescimo de 9,055, os navios diminuirão no numero de 1,260. Isto quer dizer que na realidade o progresso não foi grande. Com effeito, esse augmento de 9,055 toneladas dentro de dez annos corresponde apenas á fracção mesquinha de $\frac{1}{32}$. Nada pôde ser mais eloquente.

Tomemos agora o exercicio de 1859 — 1860, segundo as tabellas impressas com o ultimo relatorio do ministro da fazenda. Vê-se que o numero de navios desceu a 6,196, ainda que a tonelada subisse a 1,032,446. Comparado este algarismo da capacidade dos navios com o do anno de 1854 — 1855, nota-se que o acrescimo naquelle sobe a 278,216, isto é, a pouco mais de um terço. Este augmento inesperado é, porém, muito explicavel. Em primeiro logar a differença pôde nascer da participação dos navios estrangeiros no commercio de cabotagem, que começou com grande actividade logo no terceiro mez desse exercicio por virtude do decreto de 28 de setembro de 1859. O relatorio e os mappas não fazem a esse respeito distincção alguma.

Em segundo logar, o acrescimo na tonelada dos navios dentro do quinquennio é explicavel pela maior quantidade dos valores importados e exportados por cabotagem do primeiro para o ultimo dos annos citados. Com effeito, em 1854 — 1855 importárão-se com carta de guia e exportárão-se por cabotagem, isto é, dos pequenos para os grandes mercados, valores na somma de 24,886:000\$. Em 1859 — 1860, porém, esses valores subirão a 37,551:000\$; houve pois um augmento de 12,665 000\$. Não deixarei de assignalar, entretanto, que a navegação costeira não acompanhou todavia esse progresso no commercio a que ella serve de vehiculo. Emquanto aquelle eleva-se no ultimo anno do quinquennio á mais *metade* acima do primeiro, a cabotagem apenas desenvolveu na razão de um *terço* a sua capacidade, como já disse.

Ora, é digna de attender-se essa desproporção. Ella importa dizer que a cabotagem nacional não foi sufficiente para as necessidades do commercio houve, portanto, um desequilibrio entre a offerta e a demanda, entre o fretador

e o afretador. Os fretes, pois, encarecerão, com desvantagem do commerciante do agricultor, do povo. Isto é evidente.

Recordo que tenho argumentado com os dados do ministerio da fazenda. Deposito mais confiança nestes do que nos do censo maritimo estampado nos relatorios e mappas do ministerio da marinha. Entretanto, consultemos tambem os algarismos destes ultimos. Vimos que nos primeiros distingue-se a grande da pequena cabotagem. Nestes, porém, reina uma confusão admiravel. Entretanto, foi pelo ministerio da marinha exactamente que expediu-se o decreto n. 1630 de 16 de agosto de 1855, aonde poterião os capitães dos portos ver que chama-se navegação de pequena cabotagem a que faz-se *de porto a porto, ou de uma só escala dentro da mesma provincia, ao longo da costa, sem a perder de vista*, separando-a assim da grande cabotagem. Não ha harmonia alguma entre as classificações dos dous ministerios. Infelizmente, não é só nesse ramo do serviço publico que reina a desordem e impera o disparate. Depois, os mappas do thesouro tratão dos navios que entrárão e sairão; ora, um mesmo navio pôde fazer no anno muitas viagens: as tabellas das capitánias de portos contêm sómente o numero dos navios matriculados.

Isto posto, tomemos em consideração os dados incluídos no relatório de 1860, do Sr. ex-ministro da marinha, preferindo-o ao de 1861, porque neste não figura a provincia do Pará.

Vê-se dahi que o commercio costeiro é maior, em 1º lugar no Rio de Janeiro, em 2º na Bahia, 3º no Pará, 4º em Pernambuco, 5º no Rio-Grande do Sul.

O resumo de 13 das provincias do Imperio, exceptuadas as do Amazonas, Mato-Grosso, Parahyba, Rio-Grande do Norte, Espirito-Santo, Paraná, Minas e Goyaz, dá o resultado seguinte:

<i>Embarcações.</i>		<i>Pessoal</i>
Longo curso.	146	2,615
Cabotagem	1,468	17,539
Trafego dos portos e rios	9,545	16,955
Pescaria	4,994	8,927
Total	16,153	46,036
		<hr/>
	Livres.	32,304
	Escravos	13,730
		<hr/>

Já disse que não deposito grande confiança nestas estatísticas. O acrescimo e a diminuição que ellas indicão entre diversos periodos, procedem ás vezes do modo differente por que muitas embarcações são matriculadas, ora considerando-se de cabotagem as que pertencem ao trafego dos portos e rios, ora inscrevendo-se nas listas deste o que deveria estar nas daquella.

Todavia, calculando sobre os dados de 9 provincias (Maranhão, Pernambuco, Alagoas, Sergipe, Bahia, Espirito Santo, Rio de Janeiro, Santa Catharina e Rio Grande do Sul), vê-se que em tres annos, isto é, entre 1857 e 1859, deu-se na matricula das embarcações o seguinte augmento e diminuição:

Nas de cabotagem, a diminuição de 424, e o augmento de 222. Houve, pois, a *diminuição* real de 202.

Nas do trafego de portos e rios, o augmento de 1,912, e a diminuição de 85, ou o *augmento* real de 1,827.

Nas de pescaria, finalmente, a diminuição de 1,022 e o augmento de 241, ou a *diminuição* real de 781.

As *diminuições* nas embarcações da cabotagem e nas da pescaria, somadas, elevão-se a 983. Devemos explica-las pelo augmento extraordinario de 1827 no trafego dos portos e rios; aonde aquellas tivessem sido consideradas, desaparecendo assim das outras verbas? Vejamos se de algum modo podem illustrar-nos a este respeito os dados do mesmo periodo sobre o pessoal.

No pessoal da cabotagem deu-se o augmento de 426 e a diminuição de 2,835, ou a *diminuição* effectiva de 1,929.

No do trafego dos portos e rios, o augmento de 2,249 e a diminuição de 1,144, ou o *augmento* effectivo de 1,105.

No da pescaria, o augmento de 421 e a diminuição de 79, ou o *augmento* effectivo de 342.

Vê-se que a diminuição operada na cabotagem é muito superior ao augmento verificado nas duas ultimas verbas.

Esta confrontação dá-me o direito de concluir que, de 1857 a 1859, a cabotagem nacional, se não enfraqueceu-se, pelo menos não ganhou desenvolvimento.

Não parecer-vos-ha escusado entrar aqui em alguns detalhes sobre a natureza das embarcações de que tratão os mappas annexos ao mesmo relatorio de 1860.

Deixando as de longo curso, em que aliás entramos apenas com 54 navios grandes (briguees-barcaes para cima), vê-se que empregavão-se na cabotagem :

Barcas a vapor (sem designação)	42
Brigues-barcas.	28
Bergantins.	108
Polacas.	9
Brigues-escunas	22
Patachos.	183

392

Tinhamos, pois, só 392 navios de alguma importancia sobre um total de 1,468. Os demais são sumacas, escunas, hiatos, cutters, barcaças, lanchas de coberta, barcos e canoas. As sumacas e escunas, os hiatos e cutters, representam apenas o numero de 536. As demais embarcações montão em 540; e entre estas ha lanchas, caudas e barcos, que difficilmente poder-se-hão considerar navios de cabotagem, e não do trafego dos portos e rios.

Os mappas dão 375 navios de cabotagem á provincia do Rio de Janeiro com 46,409 toneladas, ou 115 apenas toneladas por cada um. Ora, o Rio de Janeiro é a provincia que exerce o commercio costeiro com mais actividade.

Dos individuos da respectiva tripolação, que não constituem propriamente a marinhagem (isto é, pilotos, praticos, contramestres, arraes, machinistas, etc.), são nacionaes apenas 329, e estrangeiros 595. Note-se que dentre esses ha sómente 4 machinistas nacionaes, sendo estrangeiros 42; e que, dentre os contramestres, outra classe importante da marinha mercante, 150 apenas são nacionaes, e estrangeiros 519. Isto está mostrando as grandes condições maritimas do Rio de Janeiro, e, em geral, de todo o Brasil.

Ainda mais: de 5,592 individuos de marinhagem dos navios dessa provincia, 3,846 são escravos, e apenas 1,746 livres.

Ainda mais, finalmente: deduzidos os capitães e mestres, que sommão 750, o numero dos homens da tripolação dos mesmos navios é 8,952. Destes, são 5,921 livres ou escravos nacionaes; e 3,031 estrangeiros. Ora, a quarta parte daquelle numero de 8,952 (quarta parte que unicamente póde ser preenchida por estrangeiros na fórma da lei) é 2.238. Entretanto ha nos navios 3,031 estrangeiros, isto é, 800 mais do que a lei permite.

Eu já tinha, com effeito, affirmado que a necessidade, força maior irresistivel, tem obrigado as capitancias de portos a permittirem a sahida de navios de cabotagem que não achão-se nas circumstancias da lei.

Mas, meu amigo, se a lei é inexequível, se é absurda, se é má, cumpre observá-la fielmente, porque é a lei. A sua execução tornará patentes os seus vícios, esclarecerá o parlamento, despertará e provocará os interesses offendidos. Mas não; illude-se o preceito.... para favorecer o interesse de alguns! Fôra possível fazer passar por brasileiros individuos portuguezes; e eu já disse que, na realidade, nem sequer são nacionaes todos os individuos qualificados assim nos mappas:—mas agora vêdes que não só dá-se isso, como que ainda a propria autoridade consente que ás claras os armadores excedão do numero legal, admittindo nos navios de cabotagem mais de um quarto de estrangeiros.

Ora, o que tambem asseveravos é que isto torna-se realmente odioso: porquanto tal vantagem só é desfructada pelos subditos de Sua Magestade Fidelissima. Aos francezes, aos americanos, aos inglezes ella não aproveita.

Foi por isso que eu qualifiquei de um verdadeiro logro o preconizado privilegio nacional da cabotagem.

Permitti-me retroceder, para justificar a incredulidade que manifestei relativamente ás estatisticas do ministerio da marinha.

O pensamento do decreto de 19 de maio de 1845, que rege as capitancias de portos, era nessa parte o de fornecer dados por onde se ajuizasse com segurança das circumstancias maritimas do Brasil. Ora, meu amigo, os documentos do ministerio da fazenda são mais explicitos e mais concludentes, uma vez que referem a tonelada e o numero total das entradas e sahidas. Os das capitancias, portanto, poder-se-hião dispensar; nem para obter-se uma inscripção defeituosa e infiel valia a pena montar novas estações publicas nesta terra do functionalismo. Demais, a matricula é um vexame para o povo e a autoridade dos capitães de portos um instrumento eleitoral. Todo o mundo está convencido disto; mas o que muitos não sabem, talvez, é que são realmente incriveis as desharmonias das respectivas estatisticas.

Já assignalei a maneira por que são classificados os navios sem estabelecer-se uma differença precisa entre grande e pequena cabotagem por um lado, e entré esta e o trafego dos portos e rios por outro. Notarei ainda a falta de indicações ácerca das toneladas, de que aliás os Srs. ministros igualmente não fazem menção nos mappas da propria marinha de guerra, ácerca da qual devem cont's minuciosas ao parlamento. Tambem, meu amigo, a verdade é que os nossos representantes não lêem mappas, e reputão infalliveis os mysteriosos versiculos do oraculo — governo.

Costuma-se apresentar nos documentos do arsenal cêrca de 1,500 embarcações de cabotagem. Entretanto, um funcionario que, pela posição que occupa no conselho naval e por sua qualidade de official da armada, o Sr. S. Eloy Pessoa, está nas circumstancias de avaliar a verdade das asserções das capitancias de portos, affirma em um de seus artigos que o numero de navios effectivamente empregados nos transportes costeiros é muito menor e não excede talvez de 800.

Um exame ligeiro basta para revelar a obscuridade e, porventura, a facilidade com que assevera-se a existencia de augmentos e diminuições dentro de cada triennio. Este facto deve despertar o actual Sr. ministro da marinha, e obriga-le a tomar providencias. O Sr. ministro fornece-nos prova do desmazelo de nosso governo no seu proprio relatorio. Que conceito podem inspirar as affirmações dos ministros, quando é facillimo demonstrar pelo menos a sua inverosimilhança por meio de seus proprios algarismos? Qualquer que seja a opinião ácerca do privilegio da cabotagem, é essencial reunir dados perfectos, claros e homogeneos por onde se possa raciocinar com segurança. De que servem, por exemplo, esses mappas finaes do relatorio de actual Sr. ministro (ns. 37 e 38), em que lêem-se centenas de calafates e carpinteiros *matriculados* (a matricula isenta da guarda nacional), sem designação da natureza das officinas e das construcções mais importantes, sem parallelos com o movimento de annos anteriores e outros dados necessarios? Por isso é que deveria o Sr. ministro recommendar seriamente ás capitancias que classifiquem, segundo a sua natureza, as diversas embarcações, e que sejam explicitas nos seus mappas.

Ha, com effeito, muita iagenuidade, ou muita falta de convicção da importancia dessas estatisticas nos relatorios e papeis da marinha. Vou tomar um exemplo. Compararei os dados do relatorio de 1860, sobre o augmento e diminuição occorridos no periodo de 1857 a 1859, com outros dados do relatorio de 1861 sobre os annos de 1858 a 1861. Citarei a estatistica da provincia das Alagoas, servindo-me das palavras mais e menos, para exprimir em augmento a primeira e diminuição a segunda. Eis a differença espantosa entre os dous triennios.

<i>Relatorio de 1860.</i>		<i>Relatorio de 1861.</i>	
Periodo de 1857 a 1859.		Periodo de 1858 a 1860.	
Emb. da cab. mais	120	Emb. da cab. mais	25
" traf.	890	" traf.	397
" psc. menos	943	" psc. menos	44
Augmento.	67	Augmento (†)	466

Quanto ao pessoal dessas mesmas embarcações, o disparate entre as diferenças dos dois periodos consecutivos é ainda maior.

<i>Relatorio de 1860.</i>		<i>Relatorio de 1861.</i>	
Periodo de 1857 a 1859. . . .		Periodo de 1858 a 1861	
Pessoal da cab. menos. . . .	163	. . . . . (1) mais.	264
' traf. " 	261	. . . . . (1) " .	347
' pesc. " 	11	. . . . . (1) " .	124
	435	Augmento. (11) "	706
Diminuição			

Nada mais claro. E, entretanto, a repartição que colhe esses dados das estatisticas parciaes, a capitania do porto; a secretaria de estado que os copia, o ministro que os offerece ao parlamento, não procurão explicar tamanhos disparates de um anno para o outro. Que fé merecem os dados do governo? Foi reprehendida por isso alguma capitania? Para que servem as estações publicas, se ao menos não mostrão zelo em cousas tão simples? Tudo isso, porém, está revelando, meu amigo, um grande vicio da nossa sociedade, a falta de amor á verdade, que não é tambem o menor dos defeitos do governo.

Permitti-me ainda duas palavras sobre este objecto. Manifestei acima que não parecia-me completamente exacto o numero de marinheiros nacionaes que os mapps attribuem ás diversas provincias.

Calculando sobre elles, pôde-se crer que o pessoal livre marítimo brasileiro sobe a 25,000 homens. Ora, a marinhagem e praças de pret dos navios de guerra não excedam muito de 2,800. A marinha mercante nacional é, portanto, segundo os mapps, nove vezes maior que a de guerra. Como, pois, explicar a difficuldade que se encontra, e em que todos os ministros insistem, para preencherem-se os quadros dos navios e corpos da armada? Segundo o Sr. Cucheval-Clarigny, em um livro recente sobre os orçamentos militares de Inglaterra, este paiz, que possui cerca de 180 a 200 mil marinheiros mercantes, tem tido nos seus navios de guerra cerca de 60, 80, e até 100 mil homens de tripolação; isto é, o pessoal da sua marinha mercante foi apenas tres vezes e hoje só é duas vezes maior que o da sua marinha de guerra.

A difficuldade, pois, que entre nós se encontra para preencher os quadros, é que realmente nós não temos o pessoal marítimo, que os algerismes fazem acreditar.

O facto é, com effeito, que grande numero dos recrutas destinados á marinha, ou são vadios das cidades, ou sertanejos que nunca virão nem sonhárão com o mar. Ainda mais, acontece frequentemente que, recrutados alguns det-

esses maricheiros ditos nacionaes, apparecem logo os consules reclamando a sua liberdade por serem estrangeiros. Figurão como nacionaes para poderem tripolar navios que não têm os tres quartos de brasileiros exigidos por lei. São estrangeiros, desde que trata-se do serviço do Estado. Esta é a verdade.

Quando alleguei a falta de condições maritimas para o Brasil possuir uma navegação extensa, esqueci-me de comparar os dados estatísticos sobre o progresso da navegação de longo curso. Segundo lê-se na exposição de motivos, com que o Sr. Souza Martins, deputado, fundamentou um projecto de lei, em 1846, contendo medidas *protectoras* da navegação (das quaes occupar-me-hei depois), em 1843 — 1844 a navegação entre o Imperio e outros paises empregou o total de 3,798 navios, com 981,651 toneladas, nas entradas e sahidas. Desses erão nacionaes 342 navios com 49,883 toneladas. Vê-se que a tonelada brasileira era cêrca de uma *vigesima* parte da tonelada total. Em 1859 — 1860, segundo o relatório do Sr. ministro da fazenda, a mesma navegação empregou 5,387 navios com 1,926,366 toneladas, das quaes erão brasileiras sómente 469 com 64,364 toneladas. A parte do pavilhão nacional na tonelada é apenas de quasi um *trigesimo*, como se está vendo. Assim, taes são as condições maritimas do Brasil que, enquanto a sua agricultura desenvolve-se, o commercio augmenta e a população multiplica, a sua navegação de longo curso decresce espantosamente dentro de dezeseis annos, declinando de um *vigesimo* que fôra para um *trigesimo*, fracção que hoje a representa na somma total.

Não são as estatísticas sómente que lavrão a nossa sentença. O proprio governo escreveu-a no decreto de 25 de outubro de 1856, permitindo aos estrangeiros a grande cabotagem para Albuquerque. O relatório do ministro da fazenda em 1857 dizia, com effeito, que essa modificação era devida ao *estado de nossa marinha mercante, que não permittia por ora emprehender a navegação do Paraguay na escala em que será preciso para satisfazer as necessidades do commercio de Mato-Grosso.*

Termino aqui. Continuarei brevemente para discutir uma objecção que já sinto atirarem ao meu encontro: a falta de patriotismo, o estrangeirismo, ou cosmopolitismo, vicio horrivel de que podem estas cartas parecer contaminadas a alguns interesses offendidos ou a alguns estadistas *vermoulus* deslumbrados por tanta ousadia.

Vosso amigo, o

SOLITARIO.

4 de março, Tijuca.

CARTA IX.

SYNOPSIS: Inferioridade marítima do Brasil.—Não é potencia marítima — A marinha de guerra e despesa que com ella se tem feito.— Conselho de bom senso.—Falta de capitães.—Falta de genio marítimo.—Missão da America e do Brasil.—Argumento do bispo Azeredo Coutinho.—O brasileiro é agricultor.—Razões brilhantes adduzidas pelo tenente Maury.—Argumento tirado do genio de nossa poesia.—Conclusão e transição.

Meu caro amigo.—Acredito que provei a minha these. Se a concorrência excita e faz prosperar, o privilegio paralyza e faz morrer. O privilegio encarece o transporte costeiro e resfria as transacções. A concorrência barateia o primeiro e promove as segundas.

Mas eu ainda vou adiante. Para mim, embora o privilegio não existisse, embora não entorpecesse elle, pela inercia que favorece, o desenvolvimento da navegação, a inferioridade marítima do Brasil seria inevitavel. Eu me explico.

A meu ver, o Brasil não é uma potencia marítima, faltão-lhe e por muito tempo lhe hão de faltar as condições necessarias. Ora, o privilegio só poderá desenvolver a industria por elle protegida em um paiz dado, quando esse paiz tem recursos naturaes para sustenta-la e faze-la prosperar.

Pela minha parte, reputo mais todas as medidas proteccionistas; entendo que, se elementos existem, as industrias apparecerão mais cedo ou mais tarde por uma lei superior ao esforço humano. Em qualquer hypothese, pareca-me mais economico deixar que a liberdade arranje os seus proprios negocios, e que as artes uteis cresçam e prosperem segundo a maior utilidade dos que as cultivão e dos que consomem os seus productos.

Entretanto, os proteccionistas mais razoaveis pensão geralmente que só convém favorecer, por meio de privilegios ou de altos direitos fiscaes, aquellas industrias que têm condições de vida. Mas, se um privilegio existiu em vigor por muitos annos; se existiu sempre, como o da cabotagem, e em toda a sua força, até que em 1859 se lhe abrirão algumas leves excepções; se elle não conseguiu crear uma marinha mercante de cabotagem; se, ao contrario, como resulta das estatisticas da carta precedente, essa marinha está paralyzada e caminha para a sua ruina, o que devemos nós concluir? que, sem duvida alguma, no Brasil não existem elementos marítimos. Fallando da revolta dos gregos,

Byron diz que ha terras em que a liberdade é contemporanea do tempo: pois, meu amigo, ha tambem outras em que certos privilegios são contemporaneos do tempo. Desde que o brasileiro navega por estas costas do atlantico, elle o faz protegido por um monopolio nacional. Mas, no tempo da independencia, que marinha costeira possuamos nós? E, hoje, depois della, ha mais de tres seculos da descoberta destas regiões, que navegação é a nossa?

A Inglaterra conseguiu, é certo, cobrir o oceano com a sua bandeira gloriosa, sustentada pelo acto de Cromwell. Mas, vòde, o privilegio não foi ali esteril, como succeden em França. Porque? porque tudo contribue para tornar a opulenta ilha britannica o intermediario natural do commercio entre diferentes paizes. Ora, a França não acha-se em iguaes condições.

Tornemos, pois, saliente o meu pensamento:—O privilegio é tanto mais odioso, tanto mais anti-político, tanto mais anti-economico, quanto se vê que em sido esteril.

Accrescento agora: e elle ha de sempre ser esteril. Só a concorrência é fecunda. A luta em condições iguaes com o pavilhão estrangeiro obrigará o pavilhão nacional a empenhar-se com entusiasmo e energia no serviço de transportes costeiros. Pergunto: tem a liberdade conseguido matar a navegação de longo curso brasileira? não tem; ella definha, certamente, mas o seu dia de prosperidade chegará quando os capitães brasileiros abundarem e tomarem a direcção do oceano com igual ou maior vantagem do que obtém nos empregos a que hoje se applicão. Este é o verdadeiro desenvolvimento das leis economicas. O contrario é *forçar a natureza*.

Causas que um artigo de lei, um privilegio, um meio artificial não podem remover, oppõem-se, com effeito, ao progresso da industria de navegação no Brasil, como oppõem-se geralmente ao de todas que exigem grande intelligencia no operario, grandes despezas, consumo largo e estabelecimentos vastos. Quem desconhece, por exemplo, a difficuldade com que o governo luta desde muitos annos para manter o material e organizar o pessoal da propria marinha de guerra? Só nos ultimos dezeseis exercicios, a contar de 1844—1845, tem ella absorvido cêrca de 110,000:000\$. São esses navios podres e estes officiaes bisonhos (com excepções notaveis, que confirmão a regra) esses almirantes sem esquadra e sem emprego, o resultado de tantos sacrificios do pobre contribuinte, do pobre povo, que paga mais caro, por amor disso, a farinha nacional ou estrangeira, a carne nacional ou estrangeira, o panno com que se veste, o ferro com que trabalha, o leito em que se descança? Funestos governos têm sido os nossos, meu amigo! Dizem que o Brasil prospera, e o Brasil nunca prosperou. Dizem que o povo queixa-se por habito ou perversidade, e o povo sua

e tresúa impostos afim de se crearem empregos para os mimosos filhos dos donos da terra, patentes de almirantes para seus compadres, esquadras para salvas, regimentos para acompanharem praçissões... E quando o povo solicita que, ao menos, deixem-lhe o estrangeiro navegar livremente de uma para outra feitoria da côrte do Rio de Janeiro, responde logo o paternal governo: —O povo torna a revelar o seu velho espirito faccioso, a sua tendencia anarchista; não sabe o povo que o privilegio da cabotagem é o grande esteio do poder marítimo do Brasil, que esses innumerados barcos que cruzão as costas são os viveiros da poderosa esquadra imperial? —

E essa esquadra nunca existiu, a não ser nos mappas!

Deixemos illusões e pretensões, que não cabem no seculo em que as guerras entre povos ligados estreitamente pelo laço humanitario da solidariedade tornárão-se mais difficeis e mais desastrosas do que nos tempos fabulosos a luta entre os gigantes e os deuses do Olympo.

Se queremos dar provas de juizo, se queremos prosperar, convencamo-nos do nosso modesto papel de plantadores de café e canna de assucar, de fumo e algodão; procuremos viver com economia e barateza, e abandonemos as bellas theorias que custão muito dinheiro. Creio que este é conselho de *bom senso*.

Ha, com effeito, causas naturaes irresistiveis para a nossa inferioridade maritima.

Em primeiro lugar, a navegação não encontra capitães abundantes que possuão alimenta-la. E dizer isto é dizer tudo. Servir me-hei, a proposito, das palavras do Sr. L. Paridant, em apontamentos que teve a grande bondade de fornecer-me: « No Brasil, diz elle, não ha abundancia de capitães *disponiveis*. Em um paiz novo, como em uma empresa nova, é preciso fazer o sacrificio de adiantamentos para colher fructos no futuro. O Brasil tem, pois, o maior interesse em desviar os seus capitães de toda a empresa que possa com iguaes vantagens ser feita pelo estrangeiro, afim de applica-los a outras que remunerem bem os capitães brasileiros, como se'jão a producção agricola ou animal, o desenvolvimto do valor do fundo, etc. A cabotagem acha-se nessas condições. Feita pelo estrangeiro, será não só tanto como ainda mais vantajosa do que feita pelo nacional. Calculado o valor dos barcos de cabotagem e o numero dos braços brasileiros que nella se empregão (cêrca de 35,000 ?), imagine-se o beneficio resultante para a producção nacional se esses valores e esses braços lhe fossem applicados.... »

Demais, meu amigo, assim como ha vocações nos individuos, assim existem genios ou tendencias especiaes em cada povo, segundo os climas, os pontos do globo, os grãos de civilização, causas seculares, tradições de raça.

O Brasil tem a mesma missão que pertence em geral á America : é o colleito da Europa. Quando no velho continente a população accumulava-se, a Providencia guio o navio de Chistovão Colombo, confirmou-lhe a fé abalada pela revolta dos marinheiros impacientes, e deu-lhe o signal de terra, enviando-lhe ao encontro as aves mysteriosas que elle viu surgirem do occidente. E' que Deus abria um respiradouro aos povos da Europa. A missão da America estava traçada : emquanto na Europa condensava-se o povo á roda das cidades, enchendo as officinas da industria manufactureira, aqui elle deveria espalhar-se pelos campos fertilissimos

A agricultura era e é a missão especial do Brasil. O Brasil não é manufactureiro, não é fabricante. Digo mais : o brasileiro ama apaixonadamente a vida do campo, o seu rio natal, os seus lagos ainda selvagens mas encantadores, a existencia descuidosa do sertanejo indolente e pobre mas satisfeito. A vida laboriosa, activa, infatigavel, a vida do marujo em um clima ardente e mortifero, elle a não comprehende, e detesta-a. O brasileiro, e, fim, não tem o genio maritimo.

Sinto, meu amigo, que estou contrariando idéas geralmente aceitas, opiniões e prejuizos muitos arraigados. Desde que um virtuoso prelado, o bispo Azeredo Coutinho, pretendeu tirar da extensão de nossas costas argumento decisivo em favor de nossa rara aptidão maritima, essa idéa tornou-se um prejuizo vulgar, acreditando-se *sur parole*, sem mais exame, o escriptor brasileiro que assim lisongeava a vaidade nacional. Se esse argumento do grande desenvolvimento das costas vale alguma cousa, eu concluo que não ha paiz mais dotado de condições maritimas do que a China : e, entretanto, os filhos do celeste imperio não brilhão por suas esquadras de juncos, por suas frotas, por sua navegação. Não, o brasileiro, meu amigo, será tudo, menos um homem do mar, um velho lobo do oceano, um filho das aguas, um amante das ondas. O brasileiro, que póde, é agricultor; vai exercer a unica verdadeiramente *nobre* profissão da terra. Os empregos *servis* (deixai passar esta locução do estylo classico) elle os despreza. Esse é o orgulho nacional. Recordai-vos dos ares senhoris e de certas maneiras fidalgas do grande *proprietario*: eis o typo do brasileiro rico. Não traduzo nestas palavras uma impressão individual, o meu decidido amor do campo; não me inspiro, escrevendo-vos, deste céu azul purissimo, destas arvores, deste verde-escuro, destas frescas brisas das montanhas da Tijuca. Exprimo o pensamento de muitos observadores.

O celebre tenente Maury, da mariuha dos Estados-Unidos, na famosa memoria sobre o *Amazonas e as costas da America Meridional*, deixou cair a esse respeito reflexões sobre que devem meditar os estadistas, que

entre nós andão a contrariar a natureza, como queria dizer o nobre Sr. visconde de Albuquerque.

« Ha causas physicas, diz o Sr. Maury, em operação nas grandes encostas atlanticas da America Meridional, que ainda por muitas seculos hão de impedir que os seus habitantes venhão a ser um povo maritimo. As leis da natureza decretarão que elles fossem agricultores ou guardadores de gado e rebanhos. O homem que habita uma terra de *leite e mel*, não deixará voluntariamente para ir exercer a perigosa e ardua profissão de marinheiro.

« O pão cresce nas arvores do Brasil: o mel acha-se nos bosques. Ha ahí uma arvore que, sendo golpeada, verta em abundancia um succo excellente, de que se pôde fazer uso em vez do leite. Não é natural que o homem abandone uma terra assim para entregar-se á vida do mar.

« A parte destas bellas encostas, fronteira ao mar, proclama esta mesma lei da natureza, a qual está escripta nos campos, murmura nas virações, e sente-se no clima.

« Entre as causas necessarias para fazer com que uma nação seja maritima, devem contar-se em primeiro logar as propriedades peculiares do solo e do clima. Estas fallecem ao Brasil e porisso não tem elle marinheiros. Para prova disto, veja-se donde vem a marinhagem dos navios mercantes que ora cruzão os mares. Vem dos climas severos, das regiões extra-tropicaes do norte e não dos brandos e bellos climas do sul. Vem da velha e da nova Inglaterra, dos estados septentrionaes da Europa e da America. Quem jámais ouviu dizer que os nossos concidadãos do oeste, que habitão o valle do Mississipi, enviassem os seus filhos para bordo de um navio, afim de se fazerem marujos?

« E' ali summamente facil tirar da terra o necessario alimento, e muito mais facil é no valle do Amazonas, onde substancias tão nutritivas como o plátano e a banana crescem, amadurecem e podem logo comer-se, sem o menor trabalho de cultura ou de preparação; onde o arroz nasce espontaneo, a canna de assucar amadurece todos os oito mezes, e onde uma quantidade de productos, capaz de sustentar uma população de milhões de homens, perece annualmente no campo por falta de trabalhadores que a recolhão. Como é que o povo de semelhante paiz virá jámais a ser um povo maritimo?

« O que é que, a não serem os mensageiros da ira de Deus, como a peste e a fome, poderá nunca expellir de tão fertil solo os seus habitantes, ou induzi-los a abandona-lo para seguir o mar?

• Outra condição necessaria para o estabelecimento de povoações marítimas é o modo porque o mar se lhes apresenta.

• Contrastai a alcaantilada e aspera costa da America Meridional com as sinuosas praias, magníficos golphos, bellos portos e bahias das regiões marítimas do norte do globo, e vereis quão claramente proclamou a natureza o facto de que o solo e o clima do Brasil não lhe permitem ser uma nação marítima.

• Vêde o Báltico, o Mediterraneo e o Mar Negro, com os seus golphos e braços alongando-se pelo coração da Europa, e convidando com a sua presença os habitantes a deixarem os seus nimamente povoados districtos e inhospitos climas, para vaguearem pelo mar, e visitarem mais esplendidos e amenos sitios.

• Olhai tambem, no hemispherio septentrional, para o mar Vermelho, o golpho Persico, a bahia de Bengala, o estreito de Malaca, os golphos de Sião e Touquim, o mar Amarello, com os mares do Japão e Oktosk, banhando as tortuosas praias, internando-se pelas terras, e, com o seu littoral maravilhosamente indentado, convidando para o mar os habitantes; e, confrontando a linha littoral do Norte com as da America e Africa meridionaes e da Nova Hollanda, vereis que nenhum destes tres continentes foi destinado pela natureza para ser patria de uma nação marítima.

• Dá-se o mesmo contraste entre as bahias, golphos, enseadas e penínsulas da America do norte, quando se comparão com as linhas rectas que na America Meridional dividem a terra do mar.

• A natureza, pois, é contraria ao Brasil nas suas aspirações ao poder marítimo, Forçoso lhe é contentar-se com permitir ás outras nações que sejam os seus carreteiros, porque nunca terá marinhagem para tripolar navios, que levem os seus proprios generos ao mercado estrangeiro.

A citação foi longa; porem, havais de convir que eu não podia apoiar-me em palavras mais autorisadas, e em reflexões mais exactas e proferidas com mais elegancia.

Julgo tão interessante esta questão do poder marítimo do Brasil, e tão intimamente ligada aos interesses da bolsa do contribuinte, que peço-vos licença para ajuntar ainda algumas observações.

Se a navegação exige um genio especial, este caracteriseo da physionomia do povo transparece atravez da sua litteratura e occupa na sua poesia um lugar distincto. Recordai-vos, meu amigo, dos cantos dos normandos e de outros povos do norte. Shakspeare e Byron encarnão a impetuosidade e representão, o ultimo sobretudo, a audacia marítima de seus compatriotas. Os poemas

marítimos do herde de Missolonghi são repetidos pelo marinheiro inglez como as canções de Héranget pelo soldado francez. Dous povos distinctos e dous poetas differentes. E como, com que fleugma, Childe Harold, comprimindo as lagrimas, saúta e despede-se com um adeus laconico das costas de sua velha patria, que nunca mais tornará a ver! E' a fleugma do bom marinheiro, e do filho da tempestade, que, abrindo os olhos sobre as ondas espumantes do oceano, tinha desde esse momento considerado o abysmo sua patria. companheiro de seus passeios solitarios, confiante de seus pensamentos vagabundos, unico mentor de sua mocidade, qual o retrata o poeta no poemeto *A Ilha*.

A poesia é o espelho de uma sociedade qualquer, e não achareis admiravel que eu pretenda argumentar aqui com a *gaie science* que forneceu ao proprio autor do *Cosmos* provas de observações muito mais sérias.

A poesia de Byron é o retrato mais fiel da audacia maritima dos inglezes. Se fossemos nós uma potencia maritima ou para ahi caminhassemos, já os nossos poetas terião afinado as cordas de suas lyras ao tom do rugido selvagem do oceano.

Assim como Tasso representou o espirito guerreiro da idade-média, Dante uma idéa politico-religiosa, Camões cantou as scenas maritimas com que as novas descobertas ferião os olhos e a imaginação da Europa.

Quaes são, porém, os nossos poemas marítimos?

O nosso verdadeiro poeta, o elegante, mavioso e americano cantor dos *Tymbiras*, o Sr. G. Dias, falla nos do mar por incidente nos seus cantos tão brasileiros e tão populares. E' que o discipulo de Basilio da Gama não desejou contrariar a verdade nem forçar os sentimentos.

O proprio genio da poesia nacional, guerreiro e erotico no Sr. Dias, silencioso e campestre no Sr. B. de Guimarães, satyrico em Alvares de Azevedo, melancolico em Junqueira Freire, está mostrando que um dos caracteristicos do povo não é a audacia maritima, a impetuosidade do corsario, o ardor do navegante, a paixão do oceano.

Vou concluir. Resumamos o que vai dito.

O Brasil não é potencia maritima. O brasileiro é essencialmente, ainda que não exclusivamente, agricultor. Consequencia: A cabotagem privilegiada desvia capitaes brasileiros para uma industria necessariamente ruinosa para o brasileiro. O privilegio, com effeito, resume-se em duas perdas igualmente sensiveis: a exaggeração do preço dos fretes para o consumidor, por um lado, e, por outro, a distracção de braços que poderião desenvolver a industria nacional, a agricultura. A isto accrescentarei que os fretes da propria navigaçã

de longo curso estrangeira poder-se-hião reduzir desde que ella ganhasse alguma cousa mais, fazendo, nos intervallos das suas viagens exteriores, transportes costeiros.

Por não alongar esta carta, reservo para a seguinte o exame da objecção a que referi-me terminando a anterior.

Vosso amigo, o

SOLITARIO.

Tijuca, 6 de março.

CARTA X.

SYNOPSIS. — *Continuação do exame das condições marítimas do Brasil — Navegação a vapor. — Os escravos e a tripulação dos navios. — Construção naval. — Influencia do privilegio sobre o seu atrazo e quaes serão os effeitos da concorrência. — Razões naturaes para o mesmo atrazo. — Objecção. — Qual fosse e porque o antigo desenvolvimento da construção naval. — Se o paiz perderá com a liberdade. — Transição.*

Meu caro amigo. — Depois de ter desenvolvido o meu pensamento ácerca dos recursos marítimos do Brasil, peço-vos licença para ainda apoiá-lo em algumas considerações.

O vapor é hoje o grande meio de transporte. Nas viagens de cabotagem, sobretudo, elle é indispensavel pela economia de tempo, commodidade dos passageiros e rapidez das communicações. Mas é justamente ahi que as difficuldades augmentão para nós. Faltão-nos machinistas, e raras são as nossas officinas de machinas. Vêde a bahia formosissima do Rio de Janeiro, e que deveria estar cortada de elegantes *steam-boats* em todos os sentidos, como esses bellos vasos da companhia Ferry. O privilegio, como já disse, adormece e dá-nos por muito favor essas barcas sem asseio todas, e ronceiras algumas, que sulcão as aguas da esplendida Guanabara.

E, para apontar outro exemplo, quereis vêr o que é o monopolllo? Estudai a companhia brasileira de paquetes, que recebe do Estado *mil e oito contos* por anno. O serviço ahi caminha sempre mal. O anno passado deixou-se partir para o sul, tendo um rombo fechado com parade de cal e barro, o vapor *Brasil*; no começo deste segue para o norte o *Princesa de Joinville*, cujo estado nem lhe permittia conduzir passageiros. São factos, meu amigo; e, ainda que muitos queixem-se das gerencias da companhia, eu queixar-me-hei desse maldito privilegio, que faz dormir as industrias protegidas á custa do povo, enquanto a concorrência havia de animá-las e força-las á uma actividade incessante.

Ha outro argumento contra o nosso pretendido poder marítimo. Dous quintos seguramente dos individuos da marinha mercante brasileira são escravos. Ora, os escravos não podem servir nos navios de guerra. Elles não formão os viveiros para o serviço do Estado, que tanto se tem em vista favorecer com o privilegio. Ainda mais: na propria marinha mercante, os

escravos são agentes inferiores, sem intelligencia, sem o enthusiasmo que distingue o marinheiro, porque o escravo não trabalha para si, para uma familia, ou por seu gosto. O escravo, finalmente, é incapaz de todo o aperfeiçoamento; e uma marinha que emprega escravos é incapaz de todo o progresso. Conclui-se-ha dahi que deve-se prohibir que os escravos tripulem os navios mercantes? Mas isto na cabotagem principalmente, que já é estorvada pelo monopolio, seria, como observa o Sr. L. Paridant, decretar um novo augmento nos fretes, encarecer ainda mais todos os generos, levantar uma cekuma inaudita. Tem-se tentado, meu amigo, repellir os escravos de certos serviços, como do arsenal de marinha em 1849, da alfandega da côrte, aonde parece que voltirão de novo, e até algumas pessoas desejarião afasta-los, por meio de taxas progressivas, das cidades para o campo. São medidas philantropicas. Têm por fim facilitar emprego ao braço livre, dar um destino mais vantajoso ao seu concorrente e acostumar as classes illustradas a se desembaraçarem do prejuizo, segundo o qual o escravo é indispensavel para tudo, tanto no campo como na cidade, tanto nas empresas particulares como nos proprios serviços do Estado. Entretanto, se o quizerem desviar da cabotagem, é preciso que comecem abolindo o privilegio: se privarem a cabotagem de dous quintos dos braços que a alimentão hoje, declarem logo que ella poderá recrutar a sua marinhagem entre os es'rangeiros illimitadamente e que poderá tambem ser exercida pelas bandeiras de todas as nações amigas. Do contrario, a suppressão da escravatura na marinha mercante determinaria, além de reclamações dos armadores, queixas amargas do povo, que veria subir de ponto o preço já exagerado dos fretes, e, portanto, o dos generos transportados pelos navios costeiros.

Ha, sem duvida, regulamentos que embaraço a nossa marinha; e, para não estender-me, recordar-vos-hei o que disse n'outras cartas sobre as disposições preventivas do regulamento das capitancias de portos, sobre a inscripção ou matricula, sobre a vistoria das barcas a vapor e exames de seus machinistas, e sobre outras provas exigidas dos pilotos. São restricções á liberdade de industria, contrarias ao espirito da lei fundamental, inuteis, sem resultados praticos, e claramente vexatorias. Desejaria, sem duvida, ver abelido este systema de embaraços, mas acredito que não é elle que explica o atrazo da marinha mercante brasileira, enervada pelo privilegio e destituida de condições proprias para florescer.

Tudo está revelando a verdade de nossa situação. E eu não escrevo, meu amigo, para obscurecê-la. A outros tem parecido mais razoavel ou mais patrioticos seguir um caminho opposto. Cito-vos um exemplo, que repete-se

todos os dias : Uma pessoa distincta, o Sr. Souza Martins, como deputado, fundamentou na sessão de 1846 um projecto com que pretendia levantar a nossa navegação do abatimento em que jaz prostrada.

A' pagina 2^a da memoria que precede o projecto, o seu nobre autor dizia: « Se não podemos competir com as nações estrangeiras na industria da navegação, é porque as nossas construcções são mais caras do que as de nenhum outro paiz, e os nossos navios são navegados com maiores despezas do que os das outras nações ». Admira que destas premissas o nobre deputado tirasse como consequencia a necessidade de se crearem differencias contra o pavilhão estrangeiro, premios e vantagens ao nacional, de que tratarei depois. Vê-se bem que o autor pertencia á escola, então dominante, que repellia os productos estrangeiros por meio da tarifa de 1844, para crear no Brasil a industria manufactureira, que, entretanto, ainda não dignou-se nascer.

A questão do poder marítimo do Brasil, em que estou insistindo, liga-se estreitamente ao exame do estado da construcção naval. Ser potencia maritima e não possuir carpinteiros, calafates, constructores e estaleiros, não é hypothese admissivel, desde que o mundo é mundo, desde os tempos de Tyro e do Pireu. E a razão é simples: não que deva qualquer povo viver só de seus recursos e não depender de auxilio estranho, mas porque o estaleiro e a marinha achão-se tão estreitamente ligados, como em nossos engenhos de assucar a plantação da canna, processo agrícola, e o fabrico do seu producto, processo manufactureiro. Portanto, as difficuldades naturaes ou legislativas, que se oppuzerem ao desenvolvimento da construcção naval, são outras tantas causas, reaes ou artificiaes, de nosso atrazo marítimo.

Em primeiro lugar, eu sustento que nada concorre tanto para entorpecer uma industria qualquer como o favor mortifero de um privilegio concedido aos consumidores de seus productos. Dizer á marinha nacional, quasi toda costeira, e que raras vezes emprehende viagem de longo curso, afóra as do Rio da Prata; dizer á essa marinha: « Ahi tendes o privilegio da cabotagem, para que vos sustenteis e floresçais », é o mesmo que dizer-lhe: « Dormi a somno solto; ninguem compete comvosco; não empregueis senão escravos, marítimos bisonhos, mestres ignorantes, armamento pessimo, navios gastos e podres. » Dahi vem que os apparelhos e as embarcações raras vezes se concertão, raras vezes renovão-se: « Barcos velhos fazem concorrência a barcos velhos, dizia o profundo observador M. de Almeida, pois ninguem teme que venhão os novos d'onde era facil que viessem. » E, portanto, crescento com o mesmo jornalista: « Ahi estão os estaleiros quietos e

silenciosos. O machado do constructor descansou, desde que o navio velho e podre, coberto com a bandeira nacional, não teme a competencia do navio novo e seguro que venha do estrangeiro offerecer melhores garantias ao transporte. • Evidentemente, pois, realiza-se aqui a lei divina da solidari-
riedade de todos os interesses: o privilegio, que aniquila a nossa marinha mercante, é justamente o que empobrece e embaraça a industria auxiliar da construção naval. Se, ao contrario, o estrangeiro viesse com o seu navio cruzar em nossas costas,ahi veriamos levantar-se como por encanto um sem numero de officinas navaes, depositos de velame, de madeiras, de ferro para a construção, etc. Tudo neste mundo está ligado, meu amigo, e vós não suffocareis um ramo qualquer de trabalho humano sem que todos os outros se queixem do mesmo mal. Levantai a mão oppressora, deixai que os pulmões se dilatem, que o ar livre seja bebido abundantemente, e o sangue impetuoso de uma actividade desconhecida e fecundissima circulará nas veias do corpo social transformado. Assim o quiz Aquelle que prendeu todos os seres pelo fio mysterioso de sua sabedoria.

Talvez o contrario do que acima digo seja a verdade *pratica* para alguns espiritos positivos. Elles têm visto o privilegio imperar desde que nascêrão; habituárão se a elle, e parece-lhes que sem isso não ha constructor brasileiro que possa viver. Sem duvida, é muito natural que a pouco e pouco os nossos estabelecimentos navaes se vão povoando de estrangeiros. Nem per-
demos com isto: os brasileiros têm mais em que empregar-se, e são realmente muito poucos para a sua grande profissão de proprietários da terra, que os inglezes tão propriamente qualificão por esta palavra nobre: *land lords*. Entretanto, descansem os nossos estadistas. Se não ha medo de ver os es-
trangeiros assenhoreando o commercio a retalho, exercendo todos os ramos de negocio, fundando quaesquer manufacturas, fabricas e fundições, muito menos se deve temer que elles explorem um dia em grande parte a construção naval. Mas, uma cousa é inevitavel: a sua presença animará a vida dos pequenos portos, e os seus estaleiros serão o centro de muitos operarios nacionaes que, á falta de trabalho, já abandonárão o machado e a enchó.

Reconhecendo que o privilegio da cabotagem concorre muito para o desfallecimento dos estaleiros, e que portanto são os chefes e os operarios dos estabelecimentos desta natureza os mais interessados no triumpho da liberdade, eu pretendo ainda mostrar que, exista ou não esse monopolio nacional, será sempre inevitavel a nossa inferioridade na industria de construção naval.

A primeira razão é manifesta. Essa industria é da ordem daquellas cujos productos não avultão pela quantidade, mas excedem aos de outra qualquer pelos valores que representam. Um estaleiro é a officina mais complicada que eu conheço. Os officios ahí multiplicão-se. O navio é o resultado do concurso de muitas industrias, mesmo quando o seu motor é simplesmente a vela. Assim, a construcção naval só prospera nos paizes em que a navegação está muito adiantada ou emprega grande numero de embarcações, de fórmis que as officinas possam contar com um largo consumo capaz de remunerar os enormes avanças que essa industria exige. Pelo mesmo motivo, acontece que os estaleiros desses paizes tornão-se, por assim dizer, estaleiros do mundo: seu trabalho é mais barato, por isso mesmo que é mais activo, e todos estimão comprar barato.

O Brasil, meu amigo, não tem vasta navegação, nem a terá tão cedo: logo, não são possíveis aqui vastos e bons estaleiros. Por outro lado, ainda quando venhamos a ter maior actividade nos transportes costeiros e no trafego dos nossos magestosos rios, muitos armadores preferirão encomendar vapores e barcos aos constructores dos Estados- Unidos ou de Inglaterra, a construí-los em nossos portos, aonde será difficil obter-las malthares e menos dispendiosos do que naquelles dois verdadeiros arsenaes do mundo. E os factos de certo modo já provão em meu favor. Ovi dizer que as lindas e excellentes barcas da companhia Ferry, construidas em Nova-York, achão se por um terço menos do que custarião aqui, não se levando em conta certos apparelhos, certos *improvements*, certos arrajos interiores, commodidades e delicadezas de mão de obra, que nunca se obterião nesta côrte. Allego um facto recente, deixando outros muito conhecidos das companhias Pernambucana, Brasileira de Paquetes, e do Amazonas.

Algumas pessoas, porém, formão do estado da construcção naval no Brasil uma idéa differente, e que muito lisongêa a vaidade nacional. O autor dos artigos sobre a recente exposição insertos no *Jornal do Commercio* não duvidou escrever a esse respeito as seguintes palavras:

• O navio deve ser para o Brasil uma das primeiras, uma das mais importantes forças. A elle póle-se dizer que deve o Brasil a sua existencia, e dever-lhe-ha a sua grandeza, a sua força. A extensão das suas costas, a immensidade dos seus rios, os mais consideraveis e mais bellos do mundo, dão entre nós o primeiro lugar á navegação, e a construcção naval deve vir a ser o ramo capital da nossa industria. Por uma coincidência providencial a natureza dotou o nosso paiz de madeiras de construcção iguaes, se não

superiores ás da Europa e dos Estados- Unidos. O que nos falta, pois? Não é por certo habéis constructores.

Eis-aquí o argumento: temos madeiras, temos constructores, temos um grande mar, temos innumerous rios navegaveis. E eu digo: o mar ahi está, os rios existem, mas falta o genio maritimo, e faltão os constructores, cuja existencia affirmais, e faltão até as madeiras...

Faltão madeiras? perguntar-me-heis vós, espantado desta heresia. Sim meu amigo, faltão madeiras, porque vale tanto possuilas nas florestas dos nossos desertos, sem braços para tira-las, sem recursos para transporta-las, como se existissem nas margens do Mississippi ou nos confins da Russia.

Permittindo-me que reserve este ponto especial para a proxima carta, attendei que é inexacto affirmar que tenhamos constructores habéis, só porque ha dous ou tres nos arsenaes do Estado, que ao mesmo tempo dirigem o trabalho de algumas officinas particulares.

Conheço que estou atacando um dos muitos prejuizos europens de nosso povo e até de seus estadistas. Muitos delles recordão-se ainda, com lagrimas nos olhos sandosos, desso tempo venturoso, *temporis acti*, em que se via em cada portinho do littoral, á margem de cada rio, um pequeno estaleiro, duas ou tres sumacas em obra, alguns carpinteiros, alguns calafates e muita madeira tirada das matas vizinhas. Não contesto o facto; mas havia uma causa poderosa para essa tal ou qual actividade. As leis portuguezas não permittião a navegação para o Brasil, e no Brasil, a embarcações que não fossem fabricadas na metropole ou na colonia. E, ainda depois da abertura dos nossos portos, os alvarás, que por vezes citei, de 4 de fevereiro e 19 de novembro de 1811, exigião que fossem construidos nos estados portuguezes todos os navios da cabotagem.

Estas leis, pois, favorecião a construcção de barcaças, hiates, sumacas e canoas em nossas angras, enseadas, bahias e barras. Desde, porém, que reconheceu-se a desvantagem dessa restricção, que affligia a cabotagem impondo-lhe o preço elevado e a má qualidade das construcções nacionaes; desde que permittimos a acquisição de navios estrangeiros, era consequente que os antigos pequenos estaleiros fossem amortecendo a pouco e pouco, subsistindo apenas ou fundando-se alguns estabelecimentos mais vastos, para reparos ou para construcções, em logares em que tal industria offerecesse grandes vantagens, como é a córte.

E com isso perdeu o paiz? Sim, perdeu muito, responderá aquelles que vivem a sonhar com as caravellas das Indias e com os galeões do Brasil. Não, três vezes não, affirmo eu, emquanto me não convencerem de que não é

preferir a barateza á carestia, o navio construido em Liverpool ou Nova-York ao barco roncheiro arranjado em Campos ou em Porto-Seguro, a commodidade á difficuldade, uma ordem *natural*, em que a lavoura é a nossa verdadeir^a industria, a uma situação *artificial* em que o brasileiro pretenda ser tudo' menos agricultor.

O assumpto exige ainda algumas considerações, que ajuntarei na carta seguinte.

Como sempre, e com o mesmo respeito, assigna-se vosso amigo, o

SOLITARIO.

8 de março, Tijuca.

CARTA XI

SYNOPSIS. — Ainda a construção naval. — Carestia do trabalho de-se industria no Brasil: comparações. — Imagina-se a exorbitancia das construcções nos arsenaes do Estado, e porque. — Demonstra-se a falta de madeiras no Brasil. — Juizo sobre os remedios propostos e promulgados em favor da mesma industria. — Dilemma. — Espirito regulamentador. — Impostos sobre as materias primas e queixas dos constructores. — Impostos sobre a passagem de embarcações estrangeiras para propriedade brasileira. — Verdadeiro patriotismo. — Politica liberal.

Meu estimavel amigo.

Venho insistir nas causas de nossa inferioridade maritima, e reforçar algumas das considerações expostas ácerca da construcção naval.

Disse que essa industria encontra no Brasil um grande embaraço: a carestia dos seus productos. Ora, este é um facto averiguado.

Nem todos os paizes têm a fortuna de construir barato. A Russia, a Suecia, a Noruega, a Dinamarca e todas as potencias anseaticas fabricão os seus navios por um preço inferior aos de Inglaterra e aos dos Estados Unidos, e muito mais aos de França. O Brasil, porém, acha-se abaixo de todos esses paizes, ainda mesmo da França, donde, antes dos ultimos tratados commerciaes, pesavão sobre a materia prima estrangeira fortes direitos.

Perante informações dadas pelos consules ao governo, e esclarecimentos que recolhera, o Sr. Souza Martins asseverava que o custo de nossa construcção era, em 1846, por tonelada, 70\$ ou 80\$ mais caro do que o de outras nações, que navegação para o Brasil. Um navio, accrescentava, de 100 a 200 toneladas regula de 160\$ a 180\$ por tonelada brasileira, ou 225\$ pela medida ingleza. E quando mesmo se apontassem alguns construidos por 186\$ (medida ingleza) em Campos e nas provincias, o Sr. Souza Martins acreditava que erão factos accidentaes. Entretanto, em Dantzick, no Baltico, a tonelada regulava por 80\$, na Inglaterra por 92\$ a 110\$, na America do Norte por 110\$, na Hollanda por este mesmo preço geralmente, em Hamburgo por 130\$, na Belgica por 153\$, e talvez pela mesma quantia em França.

Temos, pois, que, em relação a alguns portos do Baltico, a nossa

tonelada custava quasi o triplo; em relação á Inglaterra, aos Estados-Unidos e á Hollanda, alguma cousa mais do duplo; e, finalmente, em relação á propria França, aonde a construcção era carissima, ainda assim a nossa tonelada custava mais cêrca de metade.

Esses dados são de 1846; tenho á vista outros prestados, em 1852, a uma commissão do governo, pelo arsenal de marinha da corte e pelo estabelecimento da Ponta da Areia. Um brigue de 275 toneladas deveria custar 138\$322 por tonelada brasileira, proximoamente, ou cêrca de 174\$ pela medida inglesa. Vê-se que entre os dados dos dois annos ha uma differença de 60\$. Acreditando que estes ultimos não estejam muito áquem da verdade, ainda assim vê-se que o nosso preço é mais caro do que o mais elevado dos paizes referidos. Creio que, actualmente, nossas circumstancias não são mais lisongeiras, e porventura aggravárão-se com a alça geral de todos os salarios e de todos os productos e commodos da vida.

Se os documentos do ministerio da marinha fossere explicitos, como convinha, eu estimaria poder mostrar por seus proprios algarismos que, no Brasil, ao menos as construcções do Estado custão muito mais caro do que as de nenhum outro paiz do mundo. E a prova é que o governo, desde o ministerio do Sr. conselheiro Zacarias, e sobreindo no do Sr. conselheiro Saraiva, tomou o conselho de mandar construir na Europa muitos navios. Objectão os nossos almirantes e o cortejo de funcionarios do arsenal que esses navios não provárão bem. A culpa é dos constructores com quem contractárão os nossos agentes, a culpa é das es mesmos agentes que não tichão conhecimentos especiaes ou não cumprirão o seu dever. Mas não digão que nós construímos melhor do que os inglezes. Tornando ao que dizê, sinto com effeito não poder argumentar com informações minuciosas ácerca das despezas e custo definitivo das obras de nossos arsenaes. Entretanto, ponho debaixo de vossos olhos a seguinte revelação publicada ha poucos dias (por grande obsequio, sem duvida) na folha official: « O arsenal de marinha da corte que, segundo o ultimo orçamento impresso, tem, só na officina de construcção naval, 590 operarios, que voacem mais de 300:000\$ annualmente, apenas pôde construir de 1852 para cá, isto é, dentro de 10 annos, o pequeno vapor *Ypi-tanga*, o brigue escaudo *Tomelero* e a corveta *Nisteroy*, que atoda não cahiu ao mar e acha-se desde 1857 no estaleiro. Compare-se esse esfergo titanico com a despeza do pessoal de uma só das officinas, avahie-se o gasto correspondente de materia prima, imagine-se o preço por que fica ao Estado, isto é, á bolsa do povo, cada uma dessas aves de Neptuno, como agora se chama, e ajunte-se a consideração insignificante de que um navio de guerra tão barato

não dura no Brasil mais do que o terço do tempo por que elles se conservão na Europa.

E, quando existião cancores desse genero, é só agora que o governo começa a fallar em economia!

Alleguei o exemplo das construcções do Estado para mostrar que o serviço particular não será barato n'um paiz em que o publico é demasiadamente caro.

Mas não é só a falta de operarios, o custo da mão de obra, que eleva entre nós o preço da construcção naval. As materias primas ou são importadas e pagão direitos, ou são indigenas e por isso mesmo caras. A madeira, sobretudo, é muito dispendiosa. Não trato do pinho em pranchões e em antenas que nos vem do estrangeiro, trato sómente daquella com que fabrica-se o casco. Outr'ora tinhamos em abundancia a peroba de Campos, a sicupira, o potumujú, o angelim da Bahia e das Alagôis. Hoje, o incendio que destróe, ou o machado que derruba sem renovar, estragárão essas matas seculares ou as deixarão tão distantes do littoral que as despezas de corte e transporte avultão cada vez mais. É um facto; e, apesar de todas as lamentações que o assumpto inspira ainda ás pessoas menos sentimentalistas, é um facto para que não enxergo remedio. Tirar madeiras de Santa Cruz em Porto-Seguro; das cabaceiras do Jaquiá, em S. Miguel; da lagôa Juparanã, no Rio-Doce, ou das florestas de Campos, é empresa que só a prodigalidade de nossos ministros realiza, quando é mais facil comprar um navio de ferro ou mesmo de excellente madeira construido em qualquer dos portos das potencias navaes.

Poderiamos, é verdade, obter as melhores madeiras do mundo, se a politica internacional brasileira comprehendesse as vantagens de todo o genero resultantes da abertura do Amazonas ao commercio do mundo. Conhecem todos que ali se pesca o grosso madeiro, arrastado como um cetáceo pela impetuosidade das correntes do rio. Mas isso não constitue uma industria real dos povos daquellas regiões. Faltão ali os braços, e só o estrangeiro poderia utilizar-se de mais essa riqueza natural. Entretanto, o Amazonas permanece fechado, e o proprio arsenal da marinha estabelecido em Belém tem por vezes parado o trabalho por falta de madeiras!

Para remover inconvenientes desta natureza, incontestavelmente vergonhosos, os estadistas da marinha andão a excogitar algum remedio efficaz. A incognita, porém, parece difficil. Fizerão a experiencia de cortes por conta do Estado, e dirigidos por officiaes, na provincia do Pará; o mallogro foi tal, porém, que essas sinecuras forão supprimidas, e, felizmente, ainda não poderão resuscitar.

Entretanto, o recurso era posto em pratica só a bem dos arsenaes públicos. Mas, como attender ás exigencias dos estaleiros particulares? O Sr. Souza Martins lembrou um meio, que lhe parecia efficacissimo: o de prohibirem-se córtes nas matas vizinhas aos portos e rios navegaveis, isto é, naquellas justamente que offereçam commodidade ao transporte e possibilidade de exploração!

E depois, não tem-se por varios modos ensaiado os meios de preservar as matas de construcção? O que fizeram os seus antigos juizes conservadores com escritões e meirinhos? Commettão quanta exactão era possível, invadião a propriedade particular, indagavão dos próprios páos empregados nas construcções civis da lavoura, enfim, desacreditárão-se e forão abolidos. O que fazem os juizes de paz que os substituirão nessa parte, as camaras municipaes, e os próprios actuaes juizes corregedores? Nada fazem e nada podem. Dever-se-ha, porisso, instituir, como já propoz-se, um corpo de guardas das matas do imperio, outra legião de empregados como essa da repartição das terras? São utopias vãs e que servem sómente para dar a medida do espirito pratico que tanto affecta o nosso governo.

Em ultima analyse, não faltão, é certo, matas ao Brasil, como lhe não faltão minas de ferro e carvão de pedra: carece, porém, do melhor, na linguagem do povo, carece de recursos para utilizar umas e outras. E isto é, por ora, tanto como não possuir taes bens da fortuna. Quando a população condensar-se, quando a agricultura estiver mais abastecida, a exploração das matas e de outras riquezas naturaes do paiz começará a desenvolver-se. Teremos então madeiras a bom preço: por agora, contentemo-nos de compra-las ao europeu e ao nosso vizinho americano, ou encommendemos-lhes os navios de que precisarmos. E' outro conselho de *bom senso*.

Creio, meu amigo, ter assignalado as circumstancias que oppõem-se ao desenvolvimento da industria de construcção naval no Brasil, e que, portanto, impedem o nosso progresso marítimo.

Estas circumstancias têm sido confessadas por todos. Dahi resultão tentativas para acudir á industria, que luta com difficuldades naturaes, concedendo-se-lhe premios e outros favores do thesouro nacional. A lei do orçamento de 18 de setembro de 1845, no art. 36, estabeleceu o premio de 10\$ por tonelada (1) ao proprietario brasileiro de todo o navio construido nos

(1) A lei requeria, além de outras condições, que o navio tivesse *dois*

estaleiros nacionaes. A ordem de 25 de junho de 1846 regulou a concessão do premio. O favor de 10\$ não bastava, e o Sr. Souza Martins opinava que, para tornar-se effizaz, fosse elevado a 50\$ ou 60\$. quantia que representava a differença entre os preços extremos da construcção nacional e da estrangeira. Mas o mesmo deputado entendia que, ainda assim, o sacrificio do thesouro tornar-se-hia inutil se não se creassem os direitos differenciaes, que um decreto do governo (do 1º de outubro de 1847) chegou a estabelecer e que forão depois revogados.

Basta enumerar essas medidas protectoras para reconhecer o espirito communista das primeiras, e a idéa restrictiva e odiosa das segundas. Se o Estado pagar a cada constructor nacional 50\$ ou 60\$ por tonelada, elle terá concorrido com a quarta parte das despezas: não ha socialismo mais claro. Se obrigarmos, como fez o decreto citado, a mais um terço das taxas de ancoragem e dos direitos da alfandega os navios estrangeiros e particularmente aquelles que servem de intermediarios (o pavilhão terceiro, na phrase consagrada), repelliremos de nossos portos, com manifesto prejuizo *nosso*, grande numero de embarcações, que hoje competem com as de Inglaterra, França, Estados-Unidos, etc.

A carreira proteccionista, que o governo encetava por meio de taes medidas, ou era ineffizaz ou tornava-se vexatoria, dilemma que oppõe-se a todo o systema restrictivo que andamos cogiando da antiga legislação de França

terços de marinhagem brasileira. Por disposições anteriores, como já vimos, um dos requisitos da nacionalidade é possuir o navio tres quartos de brasileiros na tripolação. Mas a lei, de que acima trato, não occupa-se da nacionalidade e sim dos casos em que tem logar a concessão do premio de construcção. Eis o seu texto:

« Ao proprietario brasileiro de todo o navio que d'ora em diante for construido, armado e esquipado nos estaleiros nacionaes, cuja arqueação cheguo ou exceda a 200 toneladas, sendo o capitão, piloto, contramestre e *dois terços* da marinhagem brasileiros, será abonada a quantia de 10\$ por tonelada, por indemnização dos direitos sobre as materias estrangeiras empregadas na sua construcção e armamento. » Art. 36 da lei cit. de 18 de setembro de 1845.

O espirito regulamentador, porém, não parava nisso. Outros vexames impuzerão-se á liberdade de industria. O regulamento das capitánias de portos, de 19 de maio de 1845, entre varias medidas restrictivas (e estereois, como os factos estão provando depois de quasi 17 annos), obrigava qualquer particular, que mandasse construir embarcação de coberta, a apresentar o plano ao arsenal de marinha ou aos capitães de portos, para ajuizarem das respectivas condições nauticas. O código do commercio, art. 459, comquanto reconheça ser livre a cada qual construir pela fórma e modo que parecer-lhe, declara que nenhuma embarcação poderá apparelhar-se sem que uma vistoria a tenha declarado navegavel. Sem o auto original da vistoria, o tribunal do commercio não poderá registrar o navio. Tal é o espirito regulamentar que, favorecendo com premios por um lado, exige por outro exames, provas e despesas, que servem só para alargar as facultades e a ingerencia do governo, debilitando a responsabilidade individual, base unica da industria. E' um sistema esse deploravel moral e economicamente, e que apoia-se em um principio, que é a sua mesma condemnação: a omnisciencia e infallibilidade da entidade abstracta—governo, a ignorancia e imprevidencia do interesse particular.

Os constructores nacionaes, porém, queixão-se, e com toda a justiça, a meu ver, de que, longe de serem favorecidos, são esmagados pelo imposto. Insistem nos altos direitos que pagão as materias primas de sua industria, para explicarem o atrazo della; e, comquanto eu entenda que este é alimentado tambem por outras causas mais profundas como já disse, sou o primeiro a confessar que elle é aggravado pelas taxas da tarifa das alfandegas. Ha uma perfeita contradicção, ha um verdadeiro circulo vicioso em conceder premios por uma parte, e carregar impostos por outra. A segunda medida nullifica a primeira, mas o seu peso excede da importancia dos favores desta. A maioria dos objectos sobre que trabalham as officinas de construcção, calafates, ferreiros, poleiros, de apparelho e de vélas, são importados do estrangeiro. Os principaes desses artigos são, como todos sabem, prégos e cavilhas de ferro ou de cobre, ancoras, amarras, cabos, mastros e vergas, lona, cobre para ferro, taboado de pinho, bronzes para arranjos internos, etc. Pelas tarifas de 1844 e de 1857 as taxas de consumo sobre essas mercadorias regulavão de 25 a 30 %; a tarifa em vigor, porém, elevou-as a direitos todos na razão de 30 %, excepto quanto ao cobre em chapas, que paga 20 %. Uma commissão do governo calculou que côrea de um quinto do valor do navio construido no Brazil é absorvido pelo imposto percebido na importação da materia prima. Ora, por outro lado, esses direitos não avultão muito em

nossa receita, e pôde-se calcular que não excedão hoje de 500:000\$, pois que não passarião de 240:000\$ em 1845, segundo informações dadas ao Sr. Souza Martins pela alfandega da côrte. Temos, portanto, que um meio razoavel, legitimo e efficaç da minorar as difficuldades com que luta a nossa industria de construcção, é o de se abaixarem as taxas sobre suas materias primas, aspiração que igualmente existia em França e que, parece-me, triumphou de algum modo no ultimo tratado de commercio com a Inglaterra.

Entretanto, a navegação nacional ou a de cabotagem particularmente não aproveitarião muito com a baixa de direitos, e mesmo com a admissão livre dos artigos da industria de construcção. E o motivo é claro. Esses direitos representão um *quinto* do preço do navio construido, mas este é *duas vezes* mais caro nos estaleiros do Brasil do que construido em Inglaterra, por exemplo, como já fica dito.

Para favorecer claramente os transportes nacionaes costeiros não bastaria abaixar ou eliminar as taxas de artigos para os reparos, fornecimentos navaes e armamentos; creio que seria tambem preciso revogar os direitos existentes sobre a venda e aquisição de embarcações estrangeiras. Uma tarifa baseada sobre estes principios terá como resultado definitivo promover a encommenda de navios aos constructores inglezes, americanos ou outros, e, ao mesmo tempo, desenvolver os nossos estaleiros de reparos e concertos, e os estabelecimentos de velame e artigos de apparelho, com dupla vantagem para a marinha mercante do Brasil e a dos povos que frequentão os nossos portos.

Os direitos de que estou tratando são, com effeito, elevados. Desde o alvará de 20 de outubro de 1812, confirmado pelo regulamento de 30 de maio de 1836, art. 84, e regulamento das alfandegas, art. 671, cobrão-se 5 % de meia siza sobre o preço das vendas de embarcações nacionaes de qualquer lote, excepto as jangadas e barcos de pescaria. A lei de 15 de novembro de 1831, art. 51, § 11, creou o direito de 15 % sobre as embarcações estrangeiras que passarem a brasileiras; e delle só serão exceptuados os barcos de vapor pertencentes a companhias autorizadas, segundo a lei de 22 de novembro de 1843, art. 27, e o regulamento das alfandegas, art. 674. Finalmente, as embarcações mindas pagão 30 % de direitos de consumo, que a tarifa em vigor limitou a 10 %, quando construidas de ferro.

A theoria da liberdade de commercio é o fundo do meu pensamento. Quando eu reclamo o resgate do privilegio de cabotagem, ou a livre importação das embarcações estrangeiras, tenho em vistas o desenvolvimento de nossas relações com o mundo, a facilidade dos meios de transporte, o bem-estar do nosso povo. Quando peço que se não vexem com direitos e impostos as in-

dústrias que mais ou menos vivem no paiz, não exijo uma protecção, uma restricção; peço justiça, que é a base mesma do meu systema.

Mas, dir-se-ha ainda, meu amigo, depois das explicações consignadas nas cartas precedentes, que esse systema leva ao enfraquecimento do paiz, que elle importa o mesmo que decepar algumas de suas faculdades, que, enfim, isso é desguarnece-lo e dar provas de pouco patriotismo?

Meu patriotismo, senhor, nada tem de feroz, nem de japonex. Meu patriotismo consiste em estudar os meios de felicitar o povo, de dar-lhe o pão barato, de tornar-lhe a vida commoda, de fornecer-lhe os meios de evitar a miseria, de derramar, enfim, a abundancia pelos campos e pelas cidades, e, com a abundancia, o contentamento, a instrucção, a piedade e os bons costumes. E se o meu fim é nobre, podem ser illegitimos os meios que consistem em dizer ao estrangeiro: « Nós dar-vos-hemos aquillo que plantamos, o nosso café, o nosso assucar, o nosso algodão, os nossos couros, em summa os productos de nossa verdadeira industria, os productos que superabundão entre nós: vós, estrangeiros, fornecer-nos-heis tecidos, cereaes, ferro, carvão, livros, professores, marinheiros, navios, em summa tudo quanto nos falta e vós tendes de sobra »?

Esta é a politica simples, a politica dos tempos patriarchaes, a politica evangelica.

E' ella que congrega os povos, que os associa, que os approxima, que os torna solidarios. A outra politica isola, conspira, agita, devasta, separa e intriga.

A primeira aconselha a paz. A segunda ascende as guerras.

A primeira não receia invasões repentinas; liga a França e a Inglaterra, cousa incrível! — e deixa os Estados- Unidos resolverem por si mesmos uma questão que é sua. A segunda gerou as lutas do primeiro imperio, promoveu a santa-alliança, inflamou a discordia americana e tem causado todas as desordens do seculo presente.

Uma é a pratica da lei divina. A outra é um calculo egoista, que traduz-se na impotencia e no isolamento de cada qual e na pobreza geral.

Póde alguém receiar-se de que nos faltem marinheiros, admittida a liberdade de cabotagem? de que, assim, commettamos a imprevidencia do leão da fabula que, por amores, consentiu em que se lhe cortassem primeiro as garras e se lhe tirassem os dentes? Mas eu não cançar-me-hei de perguntar a esses qual tem sido o nosso progresso marítimo, qual é a nossa força naval, á sombra de um privilegio tão antigo como o Brasil?

Depois, para os nossos vizinhos temos e teremos sempre força de mais

contra os americanos ou europeus é que nunca havíamos de ter força bastante. E, pergunto, qual potencia pôde impunemente tocar em nossa existencia ou em nossa integridade, sem que no mesmo instante e nele mesmo facto fica os interesses de algumas das grandes potencias do mundo ?

Toda a nossa verdade-ira força está ahí, e nas sympathias que soubermos inspirar ao mundo civilizado por nossas instituições liberaes, por nosso juizo, por nossa perseverança no trabalho pacifico e por nossa franqueza para com os filhos de todos os pontos do globo.

Paremos aqui. Nas proximas cartas dirá quanto basto para encerrar a discussão em que está empenhado vosso amigo, o

SOLITARIO.

9 de março, Tijuca.

CARTA XII.

SYNOPSIS.—Outras causas da exaggeração dos fretes.—Numero de homens de tripolação em navios brasileiros e estrangeiros comparados.—Soldadas.—Disproporção entre as fretes da cabotagem e os das viagens de longo curso.—Diversos factos.—Baixa nos fretes depois do decreto de 28 de setembro de 1859.—Se a exaggeração é devida a outras causas.—Taxas e direitos.—Parallelo.

Cabe-me agora expor outros motivos por que a cabotagem privilegiada traduz-se em um verdadeiro vexame para o povo. Se o Brasil não possua condições maritimas, o monopolio nacional da navegação costeira não pôde deixar de ser onerosissimo. E é o que os factos estão mostrando diariamente.

Vimos que o preço de nossa construção, isto é, que o casco e os apparelhos são muito mais caros no imperio do que em diversas potencias maritimas. Ora, isto bastaria para explicar o preço elevado dos fretes da cabotagem, se todas as embarcações fossem construidas no paiz, ou só reparadas nelle.

Ha, porém, outras razões. Em primeiro logar, a nossa tripolação é, em regra, muito numerosa, um terço mais do que a ingleza e dous quintos mais do que a americana. Segundo o Sr. Souza Martins, um navio da cabotagem do Rio-Grande do Sul, arqueando 200 toneladas brasileiras, leva a bordo um capitão, um contramestre, 8 marinheiros e 4 moços: ao todo 14 pessoas. Os inglezes não empregarião rigorosamente mais de 10 individuos.

Segundo o que teve a bondade de informar-me o Sr. L. Paridant, hoje uma embarcação estrangeira das mesmas dimensões não excederá de sete homens de tripolação, a saber: capitão, piloto, cozinheiro, tres marinheiros e um moço. Sendo brasileira, porém, admittiria 11 individuos: capitão, piloto, oito marinheiros e um noviço. Só os barcos de 60 a 80 toneladas é que entre nós limitão-se a sete homens de equipagem.

A disproporção é manifesta; mas avulta e subressahe na parte das soldadas.

Eis aqui um parallelo que organisei em vista dos apontamentos e dados das pessoas a que tenho-me referido:

Embarcações de 150 toneladas brasileiras.

Estrangeira, 7 homens.—Brasileira, 11 homens.

Capitão	80\$	por mez	Capitão	100\$
Piloto	32\$	.	Piloto	60\$
Cozinheiro	24\$	.	. . . . .	.
3 marinheiros a 18\$			8 marinheiros a 25\$ cada um.	200\$
cada um	54\$	.	Noviço	15\$
1 noviço	10\$.		
	<u> </u>			<u> </u>
Total	200\$	.	Total	375\$

A diferença, mesmo quando o numero de individuos fosse o mesmo, seria quasi de um terço para mais contra a embarcação brasileira. Sendo os marinheiros desta escravos, o juro do capital nelles empregado e as despesas, que correm por conta do dono, correspondem ao salario do marinheiro livre.

A diferença cresce ainda mais attendendo-se á diversidade na taxa dos juros, nas despesas para a conservação do casco, nas de seguro, nas de sustento da equipagem, etc.

Ao ultimo relatorio do ministerio da marinha acompanha um mappa, sob n. 36, o qual, posto seja pouco explicito e pareça referir-se exclusivamente aos navios brasileiros, desperta algumas combinações entre as soldadas que se pagão ou se ajustão no Rio de Janeiro para viagens de longo-curso e de cabotagem. Segundo elle, um capitão ou mestre percebe por viagem redonda, de longo-curso, para Lisboa, 350\$, que é o que se paga pelas de grande cabotagem do Rio para Pernambuco ou Rio-Grande do Sul, sendo que para Porto-Alegre é mais caro, e pôde subir a 375\$. O mesmo capitão vence 75\$ por mez nas viagens de longo-curso para Falmouth na Inglaterra; mas não percebe menos de 120\$ para o Assú, no Rio-Grande do Norte, e menos de 130\$ para Santa-Cruz, na Bahia! Um piloto ganha 55\$ por mez nas viagens para Lisboa; mas do Rio para a Bahia percebe 60\$.

São factos, meu amigo, e, estes ultimos, factos officiaes. D'onde provém a exaggeração das soldadas da cabotagem? Do privilegio que limita o circulo dos individuos aptos para a tripolação dos respectivos navios.

Agora apreciemos nos fretes os resultados dessas tres causas combinadas: excesso do custo do casco e apparelhos, excesso do numero de homens da equipagem, excesso do preço das soldadas e outras despesas.

Apontarei factos e sómente factos.

Em novembro de 1855, escreve-me o Sr. Paridant, fui salvar o carregamento do navio *Nyverheid*, que déra á costa no Assú. O frete de An-

uerpia ao Rio de Janeiro era de 13,000 fr. (cerca de 4:500\$). Salvei metade do carregamento, e frettei em S. João da Barra o navio nacional *Pedro V* por 2:000\$ para levar esta *metade* ao Rio de Janeiro. » Isto é, pagar-se-hia pelo carregamento inteiro de S. João ao Rio (dous dias de viagem talvez) quasi tanto quanto se pagou de Antuerpia para cá!

Pessoa respeitavel desta corte pagou 5 £ (50\$ proxivamente) pelo frete de um carro que lhe veiu de Inglaterra encaixotado no porão do navio. Cedeu-o a um amigo que retirava-se para Pernambuco. Este, forçado a enviar o carro por um vapor da companhia brasileira, pagou 120\$ pelo seu transporte. Comparem-se os algarismos, as viagens, e dê-se embora o desconto das taxas nos vapores.

Uma pipa de qualquer liquido, dizia o Dr. Manoel de Almeida, paga, de um porto do norte da Europa ou do Mediterraneo para o Brasil, de 20 a 30 sch. (10 a 15\$). O mesmo peso de liquido paga, de Pernambuco para o Rio de Janeiro, de 5\$ a 7\$; e para o Rio-Grande, de 14\$ a 18\$.

O assucar, accrescentava, além do preço do transporte interno paga, no transporte entre as provincias, de 200 a 600 rs. a arroba.

Referirei outro facto adduzido pelo mesmo jornalista. O governo tinha de remetter um carregamento a Pernambuco. Contractou-se ao principio um navio bremense por 1,000 patacoes; mas, occorrendo que tal navio não podia fazer essa viagem privilegiada, fretou-se uma barca nacional que exigiu 5,000 patacoes, isto é, cinco vezes mais. Foi a repetição de factos analogos que lembrou uma das excepções do regulamento da alfandega, segundo o qual as cargas da administração publica podem-se effectuar sob qualquer pavilhão.

Concluirei estas citações com dous periodos frisantes do mesmo Dr. Almeida:

• Os empresarios de uma fabrica de tecidos de algodão estabelecida nesta cidade verificárão que lhes fazia mais conta mandar vir de Inglaterra por tornaviagem a materia prima de sua industria do que importal-a directamente das provincias que a produzem. Um fardo de algodão de Pernambuco, por exemplo, trazido dali directamente por um barco mercante nacional, chega mais caro ao Rio de Janeiro do que se, levado por um navio estrangeiro a Liverpool ou Southampton, fôr desse porto reenviado para o nosso! Se fôr possivel achar para semelhante facto outra explicação que não seja a tyrannia do privilegio, damos a questão por vencida. »

Um cavalheiro, que assigna-se o *Constante*, e cujo nome não estou autorizado para revelar, indica-me a esse respeito o seguinte: pôde-se calcular que annualmente sahem dos portos do imperio em lastro para carregar 394

navios estrangeiros, pois que em 1859 só do Rio de Janeiro sahirão 226. Estimando em 400 a tonelada de cada um, temos 157,600 toneladas, ou 11.032.000 arrobas de lastro. Certamente, esses navios preferirão, em vez de lastro, levar carga por 100 rs. a arroba. Ora, nós pagamos aos navios de cabotagem 300 rs. por arroba geralmente. Abolido o privilegio sem limitações, imagina-se qual não seria a economia dos fretes sobre os onze milhões de arrobas occupadas pelo lastro.

A mesma pessoa informa que realmente tem sido notavel a baixa nos fretes e no preço dos generos transportados do Rio Grande do Sul para esta côrte, por virtude do decreto de 28 de setembro ultimo. Dantes pagavam-se 2§ a 2§500 por cada sacco de cereaes de Porto Alegre para o Rio de Janeiro; hoje o frete oscilla entre 700 rs. a 1§. A differença é enorme, e traduz-se n'uma economia para o consumidor, para o povo da cidade, que hoje paga o feijão, o milho, o arroz e a carne 1§ e 1§500 mais barato do que outr'ora.

A exaggeração dos fretes da cabotagem não é, meu amigo, devida a causas differentes das que assignalei, e que todas explicão-se pelo privilegio. E, para não deixar esquecida nenhuma objecção, examinemos a que poder-se-hia deduzir das taxas que pagão os navios costeiros. Primeiramente, as taxas recahem tanto sobre esses navios como sobre os de longo curso, e depois basta indica-las para se ver que, posto sejam pesadas, não importão um grande sacrificio.

Taes são: 1.º o sello dos documentos (200 rs.) e o de conhecimentos (200 rs.), que se cobrão desde muito e forão confirmados pelo regulamento das alfandegas, art. 702, §§ 4.º e 6.º.

2.º Emolumentos antigamente cobrados na secretaria da marinha e que hoje se recolhem na alfandega, a saber: pelo despacho para a provincia do Rio, lancha 4§800, sumaca 4§640, qualquer embarcação 4§640. Para outras provincias ou para fóra, lanchas 4§800 e as demais 6§720.

3.º Licença e arrolamento, na capitania, 320 rs.; matricula da tripolação, 160 por cada pessoa.

4.º Contribuições para as casas de caridade. Existem estas desde os regulamentos de 30 de maio e 22 de junho de 1833, e acabão de ser confirmadas pelo mesmo regulamento das alfandegas, art. 698. Ei-las: de cada pessoa da equipagem das embarcações que naveção barra fóra, para os portos do municipio e provincia do Rio, 200 rs.; idem idem das embarcações que naveção para os outros portos do imperio ou de longo curso, 640 rs.: de cada galera ou barca, pelo casco, 6§; de cada palhabote até brigue, 4§; de cada sumaca, 2§500; de cada lancha, 1§280. Ha além disso a contribuição de

18 em pipa e 5 rs. por duzia de garrafas de liquidos espirituosos (art. 701 do regul. cit).

Só conheço um imposto especial dos barcos do trafego: e é o creado pelo alv. de 20 de outubro de 1812 § 3º confirmatio pelo reg. de 15 de junho de 1844, arts. 27 e 28, a saber: 4\$800 sobre todos os barcos que não navegação fóra das barras dos portos, que se alugão e andão a frete.

Não ha, portanto, impostos onerosos sobre a cabotagem, que aliás, desde 1852, não paga as taxas de ancoragem.

Das que acima indiquei. as que pesão mais sobre os navios costeiros attenta a repetição de suas viagens, parecera as contribuições para as casas de caridade. Dever-se-hião, com effeito, abaixar as taxas. mórmente se, abolido o privilegio, a navegação costeira crescer em actividade, como será natural. As contribuições, com effeito, produzem uma renda elev. da, ao menos nesta côrte; e, porventura, excedem das despezas que o hospital respectivo fez com os marinheiros enfermos. Segundo o balanço da receita e despeza do hospital da Misericordia, no anno compromissal de 1859-1860, que tenho á vista, a verba n. 8 (pag. 8ª), que se intitula despacho maritimo ou dinheiro recebido do thesoureiro do consulado, proveniente dos emolumentos de embarcações nacionaes e estrangeiras, produziu naquelle exercicio financeiro 30:072\$520, variando mensalmente entre os extremos de 2.329\$160 e 3:084\$520.

Permitti-me concluir estas reflexões acerca dos fretes com um paralelo

A companhia brasileira de paquetes, a quem se concede o monopolio da navegação costeira de grande cabotagem entre o Pará e Montevideo, a vapor, é o unico meio de transporte de passageiros entre certas provincias, e particularmente entre as mais longinquoas e a côrte. Pois bem: a essa companhia, favorecida duplamente pelo monopolio e pela subvenção, pagamos, v. g., 230\$ por uma viagem interminavel, que pôde consumir 20 dias, do Rio de Janeiro a Belém, no Pará. Em um dos paquetes da real companhia britannica pôde-se fazer rapidamente e da maneira mais commoda, em 24 dias, uma viagem transatlantica entre o Rio e Southampton por 500\$, em camarote da segunda coberta, á pròa. Ora, a companhia real, posto que subvencionada, lueta com a concurrencia de innumerous navios mercantes, com a linha de clippers do Havre e ultimamente com os paquetes francezes. Entretanto, a companhia brasileira não está satisfeita, e uma nova elevação de tarifas parecer lho-ha talvez neste momento medida salvadora. Comparem-se as circumstancias das duas navegações, a commodidade e a segurança que offerece a transatlantica

com os desarranjos e talvez os perigos tão frequentes na segunda, e que parecem tornar-se habituaes em todas as linhas de nossa navegação a vapor.

O paralelo mais interessante, porém, é o que eu desejaria fazer entre as subvenções pagas ás companhias transatlanticas e as sommas que nos custão a nossa companhia costeira e a do Amazonas. Este, porém, é um ponto muito importante, e que caberá melhor nas cartas em que eu tratar da navegação directa a vapor entre Nova-York e o Rio de Janeiro, e mostrar a conveniencia de contractarmos, com a companhia que realizar esse serviço geral, o serviço especial de pequena cabotagem entre os seus grandes portos de estação e os das pequenas provincias do imperio. E' uma refôrma radical a que vou propôr; mas vereis, meu amigo, que não é tão estranha como se affigura á primeira vista.

Saudações do amigo

SOLITARIO.

10 de março, Tijuca.

CARTA XIII.

SYNOPSIS: — Encara se o privilegio por outra face — Elle restringe o consumo de generos do paiz dentro do paiz. — Isola as provincias. — Analyse das excepções introduzidas pelo decreto de 28 setembro e pelo regulamento das Alfandegas. A que reduzem-se na pratica. — Situação das provincias pequenas. — Emporios naturaes e artificiaes. — Necessidade indeclinavel de se franquearem ao commercio directo muitos dos portos das provincias. — O exemplo da Jamaica. — O privilegio agrava a sorte das pequenas provincias, embora possuão portos habilitados.

Meu nobre amigo. — Está-me parecendo que abusei de vossa paciencia, e que tornei enfadonho o estudo curioso em que acho-me empenhado. Perdosi-me: ha questões que apoião-se em prejuizos antigos, e para dissuadi-las não bastão dous ou tres artigos ligeiros. E' preciso insistir e tratar o assumpto por todas as faces. Tal é o privilegio da cabotagem.

Mas, enfim, começo annunciando-vos que está a concluir-se a minha tarefa. Prestai-me, pois, a'guns momentos mais da attenção com que me tendes honrado.

Venho encarar o privilegio por um lado que ainda não foi claramente descoberto, e que aliás é a meu ver o mais interessante.

Antes de tudo, porém, façamos uma observação. E' curioso isto: o privilegio da cabotagem faz que em algumas partes do imperio se vendão generos do imperio mais caros do que se comprão no estrangeiro. Por exemplo: a exaggeração dos fretes é tal que o consumo do café do sul nas provincias extremas do norte, antes de desenvolver-se a sua produção no Ceará, era limitado, e até succedeu alguma vez que dos Estados-Unidos se importasse no Pará e no Maranhão café do Rio de Janeiro! Realmente a viagem, em um navio que viesse de Nova-York carregado de farinha para o Rio, aqui recebesse café, levasse-o aos Estados-Unidos, e, em vez lastro, transportasse uma parte desse café ao Pará, aonde o venderia por bom preço e receberia gomma elastica, salsa ou cacáo; — essa viagem triplice, digo, é mais vantajosa para o estrangeiro do que para o brasileiro fazer o seu navio seguir do Rio com café e voltar em lastro do Pará. Com effeito, as relações entre as provincias extremas do imperio são hoje difficeis, e não constituem bom

negocio com a lei do monopolio costeiro. Esse monopolio, portanto, restringe o consumo de generos do paiz dentro do proprio paiz. Bastava isto para que fosse aniquilado. Livre o commercio das costas, o estrangeiro levaria a Pernambuco e ás demais provincias os cereaes e a carne do Rio-Grande do Sul, o café de Santos ou do Rio; e, por outra parte, augmentarião as remessas de assucar da Macaé e do Recife para o sul do imperio. Portanto, o resgata do privilegio era o meio de alargar no norte e no sul os *debouchés* dos productos das respectivas lavouras; animaria a propria agricultura brasileira, seria uma medida economica por esse lado, e politica porque promoveria as relações entre as provincias que hoje definhão no isolamento.

Nem se diga que a situação é a esse respeito melhor depois do decreto de 28 de setembro ultimo. Conforme expuz na carta IV (§ XI, parte 2ª), permite o decreto o transporte por cabotagem de generos nacionaes ás embarcações estrangeiras: mas, primeiramente limita a muito poucos o numero desses generos; depois exige que as embarcações tenham descarregado em um porto, e desembarcadas naveguem, conduzindo então esses generos, para outro porto em que tenham de receber carga para fóra do imperio. A concessão, portanto, é limitada. Póde um barco estrangeiro levar ao Rio Grande do Sul fazendas, despacha-las, carregar carne para o Rio, aonde tomará café para Liverpool. Mas nenhum fará o mesmo do Rio de Janeiro ou da Bahia com destino ao Maranhão ou Pará.

As concessões liberaes que partem do consistorio emparrado, antiquado, sempre atrazado e sempre afrancezado, que se chama thesouro nacional, essas concessões nunca paçsam de meias medidas. Veja-se esse decreto, que agora sahiu a lume, sobre exercicios findos: lê-se o relatório e acredita-se que temos emfim uma reforma satisfactoria; mas estude-se o decreto, é um palliativo. E todos os mais não desmentem a geração. Ora, nós já estamos fartos dessas aleijões. Queremos reformas que reformem, queremos novidade; queremos justiça, queremos progresso. E havemos de consegui-la: a questão é de tempo.

Uma reforma do privilegio só póde ser favoravel á agricultura do imperio, se fór completa. Com effeito, segundo expuz anteriormente, o decreto de 28 de setembro e o regulamento das alfandegas permitem que, descarregando em um porto, as embarcações estrangeiras possam navegar por cabotagem, em lastro para qualquer porto (§ X da carta cit.), ou conduzindo taes e taes generos indicados expressamente para portos em que existem alfandegas (§ XI) a fim de tomarem carga para fóra do imperio. Esta condição é que realmente restringe e quasi nullifica o favor. Por virtude della, os portos pequenos,

interiores, não habilitados ou só habilitados para o commercio de cabotagem, continuão trancados de *facto* para esses grandes navios de longo curso, que não podem facilmente e sempre romper as nossas barras do litoral. Na realidade, pois, o navio estrangeiro continúa a esperar que o costeiro faça, por exemplo, a viagem de Campos ou de Ubatuba á corte, e lhe traga os productos que deve levar á Europa onerados com o preço dessa pequena viagem dispendiosissima. Quem perde, pois? é, além de todos, o productor brasileiro, o agricultor, cujas despesas de transporte nós devêramos a todo o transe diminuir, porque o misero já soffre os enormes gastos de produção. Deduzidas essas despesas, as de commissões, de direitos, etc., raro é o fazendeiro que possa contar com 3 % liquidos de seus capitais entregues á lavoura, enquanto elle paga 16 e mais por cento de qualquer quantia que toma aos seus correspondentes ou a outrem. Deste modo, o paiz arruína-se pela base e submerge-se lentamente.— E gastão-se ainda palavras para demonstrar, que os ministros não são responsaveis!

No que respeita á cabotagem, o remédio é cortar o privilegio pela raiz. O estrangeiro só poderá entregar-se, com vantagem para si e para todos nós, ao commercio costeiro, quando puder emprender as viagens nas mesmas condições que o nacional, quando houver navios estrangeiros exclusivamente de cabotagem, como ha navios brasileiros exclusivamente de cabotagem. Porque estas devem ter requisitos especiais, condições nauticas, construcção, tripolação e aruação particulares. Marinha costeira não é marinha de longo curso. Dir-se-ha, porém, que isso está prevenido, e que, por virtude do regulamento das alfandegas, podem de certo modo os estrangeiros carregar e descarregar aonde lhes convier? Lê-se, porém, a exposição que fiz dos respectivos textos (carta cit. § XII). A lei faz dependentes de licença especial do ministro da fazenda (e della só; primeiro limite) a carga e descarga de certos generos, quasi todos alimenticios. Ahi não contemplão-se o café, o fumo, os couros, etc., isto é, excluem-se os artigos que noíces poderão alimentar a navegação do estrangeiro.

Não fui, portanto, leviano, quando affirmar que as excepções não passão de artigos de lei. Para que se tornem realidades, é preciso completa-las. O que existe não vale nada. Percorrei ligeiramente as outras alterações introduzidas no privilegio: referem-se a circumstancias extraordinarias, a casos fortuitos, a fctos que não têm alcance algum para a vida ordinaria do commercio.

Esboçada assim a critica do direito actual, que aliás os homens praticos nestes negocios comprehendem admiravelmente; permiti-me agora satisfazer

ã promessa com que comecei esta carta, e para a qual essa critica é um prefacio.

Tendes, além de muitos dotes superiores, meu amigo, a inestimavel vantagem de não serdes provinciano, como eu; mas vosso coração sabe muitas vezes esquecer-se de que é fluminense, para lembrar-se de que é brasileiro. Posso, portanto, confiar vos, como a quem os póle bem apreciar, os queixumes e as desditas das provincias do imperio.

E a que vem isto? perguntareis. Respondo: não bastava apreciar os effeitos do privilegio em relação aos consumidores e aos agricultores em geral; é preciso ainda studia-los em relação ás pequenas provincias, isto é, áquellas que não têm grande commercio directo com o estrangeiro.

Diversas causas, umas naturaes, outras historicas e algumas puramente regulamentares, têm concorrido, no Brasil, e em todos os paizes, para que certas cidades, certos mercados sejam verdadeiros intermediarios, entrepostos no rigor da palavra, entre as pequenas povoações do littoral, ou do interior, e o estrangeiro. As primeiras são facéis de reconhecer: correi a carta de S. Paulo; vêde os ricos municipios de Campinas, Jundiahy, Sorocaba, Itú, Porto Feliz, etc., estendendo-se por uma zona fechada ao noroeste pela serra de Aracúara, ao sul e oeste pela de Parana-picaba, e só tendo um caminho para o littoral, o dorso do Cubatão na cordilheira marítima. Ao sopé da montanha abre-se uma bahia extensa; é o porto de Santos. E' evidente que Santos havia de ser o centro das operações commerciaes entre o estrangeiro e o interior. Digo o mesmo do valle do Mucury e certos vizinhos em relação ao porto de S. José; o mesmo de grande parte da provincia de Minas, do Rio e de S. Paulo em relação á esta côrte. Direi finalmente o mesmo da cidade de Belém no Pará em relação ao valle do Amazonas.

Todos esses são *emporios* naturaes.

Mas causas historicas e artificiaes os constituem tambem. O direito portuguez não reconhecia o numero de portos habilitados que hoje possuímos. Por muito tempo, o Espirito Santo, por exemplo, não teve alfandega, era subsidiario do Rio de Janeiro. Paranaguá só a teve depois de destacada a respectiva provincia. Finalmente, o ultimo regulamento das alfandegas só reconhece 19 portos habilitados sempre para o commercio estrangeiro, dos quaes tres na provincia do Rio-Grande do Sul, além do de S. José do Norte na mesma provincia algumas vezes (carta III). Se o numero de logares em que póde carregar e descarregar o navio estrangeiro é limitadissimo, resulta que a quasi totalidade dos municipios do imperio está obrigada a soffrer as

despezas dos fretes da cabotagem, unico meio de communicacão entre elles e os estrangeiros.

Tomemos um exemplo: o municipio de Campos e os circumvizinhos, cuja prosperidade seria muito maior se podessem comprar e vender directamente ao estrangeiro em S. João da Barra. Crear ahí uma mesa de rendas ou uma pequena alfandega, da 6^a ordem, com seis ou sete empregados, é um acto de justiça. Direi o mesmo de Manáos e Serpa, no Amazonas; de Santarem, Cameté e Obidos, no Pará; Alcantara, no Maranhão; Aracaty e Granja, no Ceará; Macáo, no Rio-Grande do Norte; Mamanguape, na Parahyba; Goýana e Rio Formoso, em Pernambuco; Penedo, Cururipe ou Gamella, nas Alagoas; Camamú, Belmonte ou Caravellas, na Bahia; Macahé, Itaguahy e Mangaratiba, no Rio de Janeiro; Ubatuba, em S. Paulo; e Laguna e S. Francisco, em Santa Catharina.

Vêdes bem que a questão do pequeno numero de portos habilitados liga-se estreitamente á do privilegio de cabotagem. Restringir o numero daquelles é sujeitar grande parte do imperio á uma exploracão injusta e cruel dos entrepostos privilegiados, é tambem opprimi-la com a lei inflexivel do monopolio costeiro, é conceder á cabotagem um premio injusto e odioso.

Não dou por definitivas as indicações que acima fiz. Alguns dos portos que lembro podem ser preferidos por outros; mas acreditai-me que não ha nada mais intoleravel do que collocar grande parte de uma provincia extensa, como a Bahia, na dependencia do porto central, unico habilitado. Isso é considerar as provincias colonias aonde o governo tem uma feitoria, a sua capital. Ha necessidade indeclinavel de introduzir ar livre, ar estrangeiro, ar da Europa e da America do Norte por todos os poros do corpo deste grande imperio. Nada de monopolios. Fôra com este antigo systema chinéz, que só permittia aos barbaros penetrarem em tres ou quatro portos do enorme imperio. As provincias, quero dizer, as partes extremas das provincias, estão isoladas do mundo e por isso definhão; é preciso communica-las, abri-las, aproxima-las do estrangeiro. Só o commercio directo realizará lentamente a transformacão por que ellas p recisão passar.

Vêde como procedem os Estados-Unidos e os inglezes: os seus menores portos estão franqueados a todos os pavilhões. Attendei para este exemplo eloquente: Em 1845, a formosa ilha da Jamaica tinha *quatorze* portos livres (*free-ports*), como assevéra Coquelin. E, entretanto, a Jamaica não possui mais de 350,000 habitantes. E o Brasil, com 8.000,000, apenas tom 19! Nada pôde ser tão positivo. Mas aprecial as consequencias: a Jamaica prospéra quasi tanto como qualquer dos Estados-Unidos; o Brasil

acha-se quasi como Portugal deixou-o, excepto em alguns dos municipios centraes das grandes provincias.

Allegar-se-ha, meu amigo, que essas pequenas alfandegas acarretarão grandes despezas? E' um engano. Se quizerem enchê-las de afilhados e de vadios, não haverá pessoal bastante; mas cinco a seis homens activos em cada uma, meio-termo, bastará. A despeza que se fizer, será compensada com as rendas que accrescerem, e poderá até sahir da economia resultante da suppressão de alguns empregos nas grandes alfandegas existentes, que ficarão com trabalho menor, creadas outras.

Ha, sem duvida, uma objecção mais séria: Os commerciantes dos grandes portos centraes soffrerão com a abertura de outros? E' o que parece á primeira vista. Assim como os commerciantes de Londres não perderão, antes ganharão, com a abertura de nossos portos em 1808, assim os do Rio, por exemplo, não perderão, ganharão, habilitando-se dous ou tres portos mais no littoral que nos fica ao norte e ao sul: porquanto, elles não de proceder como os inglezes, e, em vez de terem dous ou tres caixeiros mais no Rio, estabelece-los-hão como agencia nesses novos portos. Commerciarão ahi tanto ou mais do que d'antes. Desenvolver-se-ha a prosperidade dos municipios libertados e com ella o commercio desses logares.

Isto parece evidente.

Eu insisto e repito que julgo essencial uma medida dessa natureza. Em meu pensamento, parece-me de tanta importancia como a propria liberdade da cabotagem. Limitar o numero de portos francos, e sustentar o privilegio da navegação costeira, são cousas analogas, são capitulos de um mesmo systema, são idéas correlatas de uma mesma politica européa.

Libertar a cabotagem, seria o caminho para a consequente habilitação de certas povoações mais importantes do littoral.

Entretanto, meu amigo, confesso que em todo o caso os pequenos portos, embora habilitados para o commercio directo, não ficão isentos de receber e enviar por cabotagem para os maiores grande parte das mercadorias que importão e exportão. Ha para isto uma causa natural. E' nas grandes cidades que as operações avultão; são os seus mercadores que possuem as chaves dos segredos do negocio, que dispõem de capitães, que podem especular, accumular depositos, aguardar as occasiões, etc. Assim, elles não importão sómente as mercadorias estrangeiras necessarias para o consumo da cidade e dos municipios que lhe estão immediatamente ligados; remettem por cabotagem para portos, em que existem alfandegas, grandes quantidades dessas mercadorias. Igualmente, recebem delles não só generos nacionaes para consumo, como

para venderem ao estrangeiro. Tais são, por exemplo, as relações entre o Rio e Santos. Nisto não ha que notar. Mas combinai esse facto natural com o outro artificial, que co-existe com elle, o privilegio da cabotagem. Estudai as estatísticas e vereis qua podem provir dahi amargores, queixas e ciúmes lamentaveis.

Com effeito, o privilegio da cabotagem exagera os fretes: quem sofre as consequencias? os productores e os consumidores das pequenas provincias. Não pára nisso. Ajuntai agora os direitos de expediente. Segundo os arts. 625 e 626 do regulamento das alfandegas, todas as mercadorias estrangeiras despachadas em um porto habilitado e importadas por cabotagem em outro igualmente habilitado, pagão de expediente 1 ¼ %, além das taxas geraes de importação directa que arrecadão-se ao entrar no primeiro porto; e os generos de producção nacional mais ¼ % *ad valorem*, exceptuados o gado, cereaes, legumes, sal, carne e peixes. Ainda mais: se os generos excedem dos dias de estada livre, pagão a armazenagem de 1 % ou mais (art. 692). Finalmente, todos sabem que os consignatarios dos navios de cabotagem recebem commissões especiaes.

Resumamos. Cumpre não perder de vista: 1º, que as pequenas provincias, embora possuão portos habilitados, importão e exportão *por cabotagem* grande quantidade de mercadorias; 2º, que pagão os respectivos direitos de expediente, a armazenagem e as commissões correspondentes; 3º, que, além de tudo isso, que já era bastante para encarecer os generos, e principalmente os de procedencia estrangeira, as pobres provincias ainda supportão o tributo da exaggeração dos fretes da mesma cabotagem por virtude de um privilegio absurdo! O resgate desse privilegio é, portanto, meu amigo, o unico meio de alliviar a sorte dessas miseras provincias fatalmente tributarias das grandes cidades.

Paremos aqui. Completarei na proxima carta o meu pensamento, e formularei as consequencias.

Vosso amigo, o

SOLITARIO.

11 de março, Tijuca.

CARTA XIV.

Synopses: — A cabotagem e as provincias, continuação. — Todos se queixão. — Qual a verdadeira causa. — A quem pertence a navegação costeira. — Importancia do commercio de cabotagem para os portos habilitados das pequenas provincias. Um exemplo notavel. — Consequencia: supplicio para a pequena provincias — Para ellas a liberdade da navegação costeira é a vida. — Insiste-se nas queixas das provincias e na indifferença dos governos. — Resumo das idéas capitae das cartas precedentes. — Conclusões contra o privilegio. — De quem se espera a reforma. — Necessidade de uma politica firme e séria.

Meu caro amigo. — Mostrei na carta precedente que conservar o privilegio da cabotagem é fazer as pequenas provincias supportar, além dos encargos resultantes da fraqueza do seu commercio directo, da sua inferioridade natural, o peso da lei que o monopolio impõe sobre os transportes costeiros. Qualquer objecto de procedencia estrangeira custa ás vezes nos pequenos mercados um terço mais do valor por que se vende na cidade, que os recebe directamente.

Dahi resulta uma situação deploravel. Nas pequenas provincias todos se queixão da avariza e da preponderancia das grandes. Affirmo-vos que isto é um facto.

Ahi todos lamentão-se; o pequeno negociante a retalho das villas do interior queixa-se do mercador da praça; o mercador da praça do seu correspondente ou fornecedor do grande porto da provincia vizinha. Os generos encarecem; o consumo reduz-se; o commercio lastima-se porque vende pouco, e o povo inquieta-se porque compra caro. São factos. E, como o povo e os commerciantes da provincia tributaria não têm illustração sufficiente, começam a bramar contra a oppressão da provincia preponderante, que, segundo elles, os espolia. Não vêm, nem querem vêr, que a causa é outra, que o motivo real de suas desgraças é esse maldito privilegio da cabotagem que augmenta os males alheios sem produzir a prosperidade da navegação.

Sustentar o monopolio é, portanto, a politica mais insensata que eu conheço. Brincão os governos com estas cousas; divertem-se á boira do

abyssmo, e não vêm que, a um signal inesperado, o fugo electrico póde romper os seios da tempestade e espalhar o terror e a desordem? Quem póde viver satisfeito neste paiz, quando provincias irmãs offendem-se, insultão-se, e ferem-se zurdamente? Quem é o leuco que cruza os braços para só desem-bainhar a espada quando o nó da difficuldade já se não pader cortar?

Não estou declamando. As pequenas provincias dizem que são exploradas; e, ainda que eu esteja convencido de que o mal não é o que ellas assignalão, que o mal é o monopolio, não duvido affirmar que a sua situação é muito desagradavel. Consultemos as estatisticas.

A queixa das provincias torna-se odiosa desde que muitas sabem que o privilegio não existe por amor dellas; porque a sua navegação costeira é quasi nulla. As pequenas, provincias conhecem que os navios, que fazem o maior trafego costeiro, pertencem a armadores do Rio de Janeiro, do Rio Grande do Sul, da Bahía ou de Pernambuco. A cabotagem para ellas limita-se á navegação dos portos interiores, feita por barcos, barcaças, lanchas e sumacas. E, na verdade, os mappas do ministerio da marinha mostrão que os navios costeiros do Rio de Janeiro são os que mais avultão em importancia, arqueando cada um cêrca de 115 toneladas. Compulsando, porém, os mappas estatisticos do exercicio de 1854—1855, chega-se a essa respeito a um esclarecimento ainda mais completo. A entrada e sahida total dos navios da grande cabotagem foi, nesse exercicio, de 1.236 504 toneladas; mas só ao Rio de Janeiro pertencêrão 544,091 toneladas. São os navios do Rio de Janeiro que, com effeito, absorvem e impõem a lei do monopolio aos transportes costeiros do sul da Bahía, do Espirito Santo, de Santos e de Santa Catharina.

Ainda mais: as provincias menores vêm com desespero que, enquanto a navegação por cabotagem augmenta entre seus portos habilitados e o da grande provincia vizinha, a sua navegação directa ou deflora ou conserva-se estacionaria. Citarci um exemplo, á vista dos mappas 85 e 86, annexos ao ultimo relatório do ministerio da fazenda. As entradas e saídas da navegação de longo curso, na cidade da Fortaleza no Ceará, forão, no exercicio de 1855—1856, de 13,269 toneladas, e, no de 1859—1860, de 17,876. Mas a tonelada da grande cabotagem (oãtra aquelle porto e o do Recife principalmente), que foi de 4 549 toneladas no primeiro dos exercicios citados, subiu no ultimo a 112,329!

A comparação entre os valores da importação directa e da que se faz por cabotagem entre as diversas provincias, é ainda mais eloquente. O termo médio da importação directa de mercadorias estrangeiras nas diferentes alfandegas, exceptuadas as do Rio, Bahía, Maranhão, Pernambuco, Pará e Rio-

Grande do Sul, foi, durante o periodo de 1839 a 1849, apenas de 690:000\$; enquanto que a mesma importação com carta de guia, ou por cabotagem, foi de 6,026:000\$, segundo lê-se nos documentos de uma comissão do governo. Em 1854—1855, a mesma importação directa não excedeu nas ditas alfândegas de mais de 5,000:000\$; mas a importação por cabotagem subiu a mais de 13,000:000\$. Em 1859—1860, a primeira não excederia de 8,000:000\$; mas a segunda subiu a mais de 18,000:000\$.

Tomemos agora exemplos especiaes. O porto de Santos exportou directamente para o estrangeiro, no ultimo exercicio conhesido de 1859—1860, a somma nunca vista de 7.633:610\$ (o termo medio do quinquenio anterior era de 3,366:259\$). A sua importação directa, porém, não excedeu de 567:532\$ no exercicio citado; mas a importação por cabotagem foi de 6,751:196\$!

Achão-se nas mesmas circumstancias os portos de Paranaguá, Antonina, Parahyba, Fortaleza, Alagôas, Santa Catharina, etc., emfim todos os das provincias menores.

O exemplo de Santos serve de padrão. Fôra fastidioso estar a pôr diante de vossos olhos uma série de algarismos que dizem a mesma cousa, isto é, que as provincias pequenas, ao menos quasi todas quanto ao commercio de importação, não communicão-se directamente com o estrangeiro. Este serviço faz-se nos grandes mercados, á cuja frente está o Rio de Janeiro, que por si só absorve dous terços do commercio especial de cabotagem.

Ora, se é o navio costeiro que leva ás pequenas provincias quasi tres quartos das mercadorias estrangeiras, como vê-se dos algarismos citados; si, conforme todos sabem, essas mercadorias são artigos de primeira necessidade, manufacturas de algodão, linho e lã, roupa, calçado, ferramentas, farinha de trigo, cereaes, carne, peixes, etc.; se esse commercio não pôde desaparecer e vai pelo contrario em augmento constante; se o transporte costeiro exige um frete enorme, eia o está, mil vezes claro, que o consumidor e os commerciantes das provincias são os primeiros interessados em ver abolido um privilegio que os vexa sobre-modo e que agrava seriamente a sua tristissima sorte.

O povo das provincias pequenas sente isso, mas, sem comprehender a causa do supplicio, attribue-o vagamente á espoliação das suas irmãs preponderantes. Ahi está o seu erro, erro de consequencias porventura funestas.

E' preciso que as provincias o saibão; — A liberdade da cabotagem será a sua liberdade, não porque extinga a preponderancia das suas irmãs mais ricas, mas porque pode-la-hão supportar livres de grande parte do vexame actual. As provincias devem pleitear essa liberdade, como se fôra a propria

vida. O resgate do privilegio e a abertura de maior numero de portos fran-
será para ellas a aurora de uma nova era.

Oppoem-se a isso os interesses do commercio das grandes cidades ?
Não, meu amigo, porque a baixa do frete é baixa dos preços das mercadorias, é
despeza menor e a menor despeza provoca maior consumo. A provincia que
hoje compra dez caro, comprará amanhã barato doze.

A isto só poder-se-hião oppor os armadores nacionaes que absorvem os
proveitos do monopolio. Mas com que direito podem elles continuar a explorar
as pequenas provincias ? Devem ellas permanecer eternamente sob o regimen
colonial ?

Allegar-se-ha o interesse do fisco, que sempre se traz por diante ? Mas,
este nada perde, porque o que muda é a nacionalidade do navio: no mais,
o systema conserva-se.

Taes são as minhas idéas, meu amigo, e lamento que, em vez de cami-
nhar para ellas, o governo recue tolos os dias para as antigualhas do antigo
regimen. Quando ha necessidade de abolir o privilegio em questão, e
abrir no Brasil um grande numero de portos, o governo lembra-se de consignar
no regulamento das alfandegas a idéa, filha legitima do systema colonial, de
portos especiaes para o commercio de importação ou para o de exportação, e
até a de portos exclusivos de certos ramos de negocio! Lêão-se os arts. 315
§ 1º, 320 e 346 desse regulamento, e veja-se como tudo neste paiz regressa,
quando o mundo vai para diante na carreira segura da liberdade pratica.
Mas como esperar o contrario, se os estadistas que nos governão são uns the-
oricos formados nos livros do reinado de Luiz Philippe !

São graves as queixas das provincias e cumpre attende-las: Se, por
exemplo, com excepção da Bahia e Pernambuco, nenhuma tem razão de la-
mentar que não se applicuem ás suas necessidades toda a sua receita geral,
e de que o municipio neutro absorva seis mil contos mais do que rende (1), é
comtudo certo que motivos de desconfiança e de desanimo têm ellas muito
serios.

Tratei deste assumpto em algumas da minhas primeiras cartas: fallei
da pessima, extravagante, inconstante e leviana escolha de presidentes ; fallei

(1) Segundo o ultimo balanço publicado, o municipio neutro, no exercicio
de 1858—1859, rendeu 23,565:667\$ e gastou 27,556:566\$. Mas a provincia
de Pernambuco, que rendeu 7,488:625\$, só gastou 3,079:636\$. A da Bahia,
cuja renda subia a 6,042:562\$, só fez uma despeza de 2,969:865\$.

a necessidade de descentralisação; demonstrei a urgencia de systematisarem-se os trabalhos de estradas; apontei, finalmente, medidas organicas do ensino primario e secundario.

São assumptos vitaes, e cuja importancia só podem desconhecer aquelles que limitão seu horizonte á côrte do imperio.

E, entretanto, quando as questões graves são essas, quando os pontos do debate achão se de pé e interrogão-nos com uma impertinente assiduidade, o governo, esse retardado governo, herdeiro legitimo das tradições coloniaes, volta-lhes as costas, ri-se de nossa credulidade e ousa imprudentemente revivir paixões que dormião, com extravagantes reformas da constituição, projectando crear novo funcionalismo, premeditando a morte das camaras, e tentando o parto de uma nova alavanca que torne facil o caminho do despotismo administrativo.

.....
Cheguei, meu amigo, ao cabo do programma que tracei a respeito do assumpto em discussão. Resta-me resumir e concluir.

Quando terminar o estudo dos outros dous pontos annunciados, eu compendiarei as idéas expostas em artigos concisos e curtos. Ellas procedem todas de uma mesma fonte, e será mais commodo aprecia-las no seu complexo. Agora limto-me a uma resenha ligeira.

Esbocei a historia do regimen colonial, de que era parte integrante o privilegio da cabotagem.

Refeti, em seguida, as bases do privilegio em nosso direito, e expuz especialmente as condições que concorrem para a nacionalidade do navio.

Estudei depois os casos em que abrirão-se excepções, mais ou menos ligiras e especiaes, ao mesmo privilegio.

Invocando a theoria, combati-o em si mesmo e mostrei, apoiando-me em exemplos, as vantagens da concorrência, quer para os consumidores, quer para os proprios armadores nacionaes.

Insisti no interpeccimento resultante da restricção, e alleguei as reformas liberaes promulgadas successivamente em diversos paizes.

Assignalei a realidade da miseria, e mostrei que o privilegio nacional dos transportes costeiros agrava a sorte do povo.

Provei, por meio de dados estatisticos, a paralyisia da nossa cabotagem e navegação em geral.

Sustentei depois, que faltão ao Brasil condições para ser uma potencia maritima, desde o genio necessario até ás commodidades para exercer com vantagem a construcção naval.

Comparei o custo dessa construcção no Brasil com o de outros paizes; mostrei a nossa inferioridade; toquei na falta de madeiras; tratei dos direitos impostos sobre a materia prima, e insisti no patriotismo verdadeiro com que alimento as minhas convicções.

Comparei o numero de homens de nossa tripolação, o preço de suas soldadas e a importancia dos fretes, com a tripolação, as soldadas e os fretes de navios estrangeiros; e tornei patente a nossa inferioridade ainda por esse lado.

Entrei, finalmente, no exame dos effeitos da cabotagem privilegiada sobre o commercio das provincias; tratei das queixas destas e fiz valer a realidade de seus males,

Esse foi o meu processo logico.

A minha conclusão é breve, concisa, positiva:

*Abolição pura e simplez do privilegio, dito nacional, da cabotagem;
Admissão livre, e em iguaes condições, das bandeiras das nações
amigas aos transportes costeiros;*

*Abertura de certos pequenos portos do littoral e sua habilitação para
o commercio directo;*

*Revogação de muitas das condições exigidas para a nacionalidade do
navio.*

Terei occasião, como ácima digo, de desenvolver em artigos as minhas theses, de precisa-las, de completa-las, e de ajuntar-lhes medidas necessarias affim do que a passagem do monopolio para a liberdade não seja fatal ao que se chama — direitos adquiridos. E' uma questão legislativa, mas não será inutil apontar, ao menos, as bases dessas medidas transitorias.

Não sei, meu amigo, se consegui o meu fim principal:— despertar o publico, e affimar o parlamento. Não sei se ao menos recolherei o fructo de vér o governo nomear uma commissão de inquerito para estudar, examinando as estatisticas e ouvindo os homens habilitados, um assumpto que liga-se tão intimamente á sorte do povo brasileiro.

Sei, porém, que fui fiel ao meu programma. Atirei-me ao desconhecido, guiado pelo genio da liberdade.

Tenho fé, tenho profunda fé nos resultados da reforma que disenti, que proponho, que reclamo, que supplico.

Não possuímos muitos caminhos de ferro, nem boas estradas ordinarias; não os possuiremos tão cedo: mas temos lagoas bellissimas, rios innumerados e um mar vastissimo. Quebrem-se, pois, essas velhas cadêas de prejuizos europeos que obstruem os caminhos naturaes com que Deus favorecêra a nossa indolencia e a nossa pobreza. Eis toda a reforma em quatro palavras,

eis o impulso que ha deus seculos nos falta para o engrande imento predeterminado, para garantia da integridade do imperio - (1).

E podemos confiar que se realize a reforma?

Pela minha parte, confio.

Nada espero do governo. Espero tudo da opinião.

O governo fraqueia e estremece em mãos debeis e medrosas, quando o paiz tem fome de uma politica firme e séria, que ouse arrostar os perigos pygmeus do presente para salvar as difficuldades medonhas do futuro.

Não, eu não quero certamente o despotismo do governo. Luiz Philippe ea um circulo vicioso, mas, para sahir desse circulo esteril, eu teria pejo de invocar o napoleonismo ignobil, astuto, compressor e deleterio.

Mas ninguem duvida dos perigos que accumula a fraqueza de um governo, a imbecillidade de um systema, a inepecia de uma politica.

O paiz precisa de ser *reformado*. Eis o ponto de partida. Estudem a questão ao serio. Fallem ao parlamento com franqueza. Proponhão as medidas com segurança. Eis o processo.

Mas não durmão a semno solto á borda do abysmo. Não exerção o officio pelas honras do officio. Menos egoismo e mais devoção. Menos palavras mais realidade. Menos theorias e mais liberdade que se veja, que se toquer que se sinta, que se aprecie, que se goze.

E' a aspiração do paiz, meu amigo: e porque não ha de ser tambem, o caminho do governo?

Termino aqui. Brevemente penetraremos em cheio no leito profundo do Amazonas.

Vosso amigo muito obrigado, o

SOLITARIO.

12 de março, Tijuca.

(1) Palavras do Sr. S. E. Pessoa. —

CARTA XV.

SYNOPSIS: Considerações geraes.—Futuro das instituições representativas no Brasil. O absolutismo é a solução logica da actualidade. — Si é possível evital-o. Como? Necessidade de se estudarem os grandes problemas do paiz e entre elles o da livre navegação do Amazonas.—Força irresistivel progresso.

Meu illustre amigo. — Dorme no fundo dos espiritos uma questão, que ha de porventura erguer-se um dia ao contacto ardente de uma agitação, que vai parecendo inevitavel.

E' o problema nebuloso do futuro das instituições representativas no imperio do Brasil.

Quer tenha descido do Norte a corrupção politica do imperio, como d'Asia as devassidões de Roma; quer tenha-se gerado no centro da monarchia e irradiado com energia pela circumferencia; seja como fôr, o que pouca negão pela palavra, mas todos sentem no intimo da alma, é essa atmosfera putrida, sombria, pesada, detestavel, que se chama a vida publica no Brasil.

E' um facto; e permitti-me partir desse facto, que aceito sem discutir lo, porque isto excederia dos limites do meu programma.

Assim, eu pergunto: Quaes serão os resultados logicos desta actualidade insupportavel? Quaes os meios para evitarem-se os desgostos, os amargores, as decepções, os odios, as vinganças, as tempestades que se accumulão nas orlas escuras do porvir?

Respondo, sem discutir igualmente: A desordem moral, se continúa, gera o absolutismo, ou, por outra, só pôde resolver-se no absolutismo. Com effeito, o que é governo representativo? é a consciencia e o exercicio da liberdade no vulgo e nas classes superiores; é o seu respeito do parte dos que governão. Ora, se muitos homens do povo, nesta ou naquella provincia; se algumas municipalidades ou alguns circulos eleitoraes ainda crêm devéras no poder divino da liberdade, é fóra de duvida que nem os estadistas, nem os ministros, nem o mundo official, nem a gente do toa, nem a maioria do paiz entendem dísso

ou se preoccupão com isso. E se não, explicaí-me essas reviravoltas estranhas, inesperadas, incompreensíveis, inexplicáveis e inexplicadas de nossa política interna.

Não ha eleição que produza camaras capazes de infandir respeito : logo, corrupção moral.

Não ha ministerio que não possa recrutar maioria, e, não só uma, como duas e tres de elementos diversos, no deurso de uma mesma sessão : logo, corrupção moral.

Não ha estadista, quero dizer, não ha membro da casta privilegiada a quem pertence por fidei-commisso o governo, que falle a verdade ou seja coherente : logo, corrupção moral.

Perden-se a fé em tudo: no parlamento, no ministerio, no senador, no conselheiro de Estado, na eleição, nos elementos de governo e nas condições de liberdade.

Isto posto, uma de duas: ou o absolutismo, ou a anarchia.

Ora, esta é impossivel, desde que um principio existe hereditario, centro animado, que apresenta e faz valer os seus direitos de mais forte na occasião oportuna.

E não é difficil cousa o absolutismo: em fevereiro de 1848 a França scismaria com o napoleonismo? A vida dos povos rege-se pela logica do raciocinio, pela mathematica dos factos. Tal causa, tal effeito. Desordem moral corresponde a absolutismo. Onde todos são fracos, haverá sempre um despota que seja forte. Quando a luz apaga-se nas ramificações, concentra-se e resplandece com mais falgar no foco.

Demais, o absolutismo é egoista e vê longe e rapido. Para subir, elle não olha ao justo, olha ao interesse: favoneará, pois, os interesses. Ao agricultor oberado por dividas dirá: « Eu favorecer-vos-hei com os bancos ruraes ». E os agricultores abençoaráõ o salvador, que lhes deu dinheiro, sem perguntar se este sahirá dos cofres do Estado, isto é, do imposto sobre os agricultores. A's grandes companhias, que dictão a lei ao commercio, prometterá premios, garantias de juros, favores do Estado, isto é, sacrificios do imposto. Aos funcionarios, ordenados mais pingues, isto é, sacrificios do imposto. Ao exercito e á marinha abrir-se-hão esperanças risonhas de um presente menos afflictivo e de um futuro mais animador. Eis o meio, o caminho, o instrumento, a mascara.

Entretanto, não será possivel conjurar a tempestade que ameaça ferir as intuições representativas? Sim, é possivel, meu amigo.

A esperança é o coração da alma, e a esperança, que ainda estremecerá

beira do abysmo, diz-me que o meio é simples, que a salvação da liberdade, a confirmação de nossas instituições é mil vezes mais facil do que a ascensão do despotismo.

Com effeito, qual o caminho por onde chegámos ao labyrintho do presente? Estude-se o passado e tudo se esclarece. A politica deixou de ser a grande arena em que debatem-se os graves problemas materiaes e moraes de um povo livre, para gradualmente transformar-se e reduzir-se, primeiro á intriga de reposteiro, e depois ás pretensões de ante-camara. Para o vulgo, *politica* significa o meio de um homem fazer posição, assim como deputado quer dizer pretendente; senador, alto funcionario; ministro, um homem de farda, não se sabe donde veio, que falla muito nas camaras, faz algumas nomeações por empenho, e anda de carruagem a galope pelas ruas da cidade, e até pelo campo, com ordenança e correio carregando a pasta.

Costumão os poetas dizer que o heroismo foi o contemporaneo dos gigantes. Não sei se o Brasil já teve a sua idade heroica, os seus Achilles, os seus Ulysses, ou, para exprimir-me com mais clareza, os seus grandes homens, os Chatam, Pitt, Wilberforce, Franklin, Turgot. Sei sómente que abundão e superabundão entre nós os pequenos homens.

E é sobre as costas das mediocridades sem espirito, sem dignidade, sem nobreza, sem patriotismo, sem orgulho, que abre caminho e prosegue triumphante o andor do despotismo.

Pois bem, meu amigo, a incognita está descoberta: para que o Brasil evite a escuridão do regimen napoleónico, é preciso que a vida publica seja uma grande realidade, e que os homens que tomárão conta da arena, ou retirem-se cedendo o logar a outros, ou dêem espectaculos de diversa natureza, mais animados, mais cheios, graves, solemnes. Não ha meio termo. Em uma palavra, em vez das recriminações odientas, das disputas pessoais, da pequenez diaria e da frialdade incessante, estude-se o paiz, agitem-se os grandes problemas, pesquisem-se os grossos interesses, rasquem-se as entranhas do presente e voltem-se as paginas do futuro. E' preciso fortalecer os pulmões, e frente elevada, olhar fixo, coração seguro, mão sazes, voz firme, mandar aos ventos, impôr ás ondas e vencer o furacão.

Costumão alguns espiritos, ou demasiadamente tímidos ou profundamente hypocritas, justificar a mediocridade e esterilidade das disputações politicas com as exigencias da ordem e da segurança sociaes, que, segundo elles, perigão, desde que agita-se um problema menos vulgar ou mais sério.

Pela minha parte, entendo justamente o contrario. Quando discuto a sorte das províncias e peço uma organização administrativa efficaz e es-

tavel; quando tento romper o mysterio da escravatura no Brasil; quando disserto acerca de nossas praticas religiosas; quando exijo reformas economicas liberaes; quando, enfim, ponho o dedo sobre uma grande chaga, o desprezo que vota-se ás provincias do imperio, não é meu pensamento, nem o podia ser nunca, abalar as instituições. Pelo contrario, é á sombra dellas, é defendido pelo escudo constitucional que eu entretenho-vos com o desenvolvimento de cada uma dessas idéas.

O que diríeis, meu amigo, da hygiene de um homem que, por unico alimento, usasse de estimulantes, como o chá e o café? Que morreria inanio. Tal acontece ao paiz, cujo gosto desvairado não supporta outros espectaculos mais que as comedias repugnantes dos repertorios de vaudevilles. O que amesquinha o presente e torna-o fastidioso é essa luta vulgar de ambiçõesinhas nunca satisfeitas e sempre activas, essas recriminações, essa eterna questão ministerial, esse assalto a um poder inglorio e vão.

Façamos o povo preoccupar-se com os seus grandes interesses, os interesses do seu paiz, e o campo das meditações alargar-se-ha, a actividade do espirito terá alimentos puros e substancias, a vida publica ennobrecer-se-ha, elevando-se e desenvolvendo se.

E, depois, em que é que esta direcção dos espiritos, fortuna invejavel e baluarte inexpugnavel da liberdade na Inglaterra, nos Estados-Unidos, na Hollanda, na Belgica e na Italia, em que póde ella comprometter a segurança das instituições constitucionaes? Quem é que póde hoje alimentar senão o receio de vê-las submergirem-se debaixo do peso do canhão estriado? Desgostos existem, desanimo sente-se, desespero observa-se. Mas substituir a anarchia a essas travas de nossa ignorancia e desordem moral! Para que? Para soffrer a sorte ignominiosa da confederação mexicana.

Portanto, meu amigo, póde a minha linguagem revelar o que se chama um homem *esagerado*, mas não denuncia um conspirador. Conspiro, sim, mas é contra a immoralidade, contra a mediocridade, contra a preguiça e contra a ignorancia. E, para mostrar-vos que não durmo neste empenho, venho hoje pugnar pela ABERTURA DO AMAZONAS AO COMMERCIO DO MUNDO.

Eis uma questão que espanta! Formulando-a, eu sinto que um sagrado terror apodera-se de muitos estadistas, e os faz proromper nas mais estranhas exclamações. « Pais que! dirão os estadistas: abrir o Amazonas, consentir que sulquem aquellas aguas interiores os navios que cortão as aguas tambem interiores do Uruguay, do Paraná, do Paraguay! Permittir que o inglez astuto, o francez ambicioso, o americano aventureiro entrem por nossa casa a dentro, e tomem-nos aqui um pedaço da Guyanna brasileira, ali uma parte da fronteira,

acolá uma nesga do Pará! É um absurdo, é uma utopia, é uma puerilidade, é uma anarchia!

Tal é a face por que se encarão estas questões nos altos círculos do Rio de Janeiro.

Tal é o espirito vivo da tradição colonial.

Tal é o echo dos prejuizos.

E o prejuizo barbarisa, meu amigo. A rotina enerva, a tradição embaraça, mas o prejuizo mata.

Vós conheceis perfeitamente a idea desfavoravel que os estrangeiros, e em particular os inglezes e os americanos, formão do progresso moral de nosso paiz.

E como livrar-nos-hemos de suas censuras cruéis? Justamente retrocedendo, reformando-nos, apurando-nos e trabalhando. As explosões de despeito e os assomos da vaidade nacional desvanecem-se como bolhas de sabão, impotent's para livrar-nos dos sarcasmos dos contemporaneos e das sentenças pungentes da historia inflexivel.

Entretanto, meu amigo, que pezar não experimento eu vendo que o governo do Brasil não tem levantado ou insistido com empenho nas questões sérias do paiz! O pouco que se faz procede do esforço, do estudo, do zelo de alguns particulares, de alguns brasileiros distinctos, ou de observadores estrangeiros. O governo trata das eleições, do arranjo das maiorias e dos favores aos seus instrumentos.

E, contudo, em derredor desse oraculo mysterioso e inaccessivel erguem os seus pontos de interrogação (para servir-me da phrase do poeta) todas as questões sociaes.

Entre as que avultão, levanta a cabeça o Amazonas, que exige, rugindo, a liberdade.

E respondão-lhe com o desdem, e digão-lhe que o Pará deve continuar a ser como um presidio no oceano, como uma feitoria nas Indias.

Sente-se essa questão crescer e avolumar-se na consciencia publica. E não ha, meu amigo, systema politico que possa esmagar uma idêa que fez casa na opinião.

E, para fallar claro, se a prosperidade futura houver de arrancar-nos o Pará de nossas mãos debeis e de nossos laços frageis, acreditai-me que nada haverá que tenha a força de impedi-lo.

Estudem-se, por exemplo, as phases desse systema monarchico-feuda que derivou seu nome de um principe ignaro, astuto, teimoso e mediocre. O systema Metternich ou a contra-revolução Intou e venceu por fim em 1815. Pouco tempo depois, em 1830, o genio do progresso adianta-se, dá-lhe batalha

abala-o e fere-o. Em 1847 novo combate. E, se 1849 viu-o triumphar um momento, 1861 derrotou-o na Italia, e 1862 vel-o-ha proscripto em Roma, batido na Hungria, arruinado na Venecia e deposto na Esclavonia, na Transylvania, na Finlandia, na Grecia, na Polonia. A liberdade é uma gravitação. Dos cumes nevados do despotismo descem todos, mas ninguem para senão na planicie amena da verdade, da igualdade e da justiça.

Eis a crença profunda, o sonho e o consolo de vosso amigo, o

SOLITARIO.

20 de março, Tijuca.

CARTA XVI.

SYNOPSIS: — Os estadistas e o Amazonas. — Antigas sympathias e recente má vontade aos Estados-Unidos. — O livro do tenente Maury. — Juizo do Sr. Gonçalves Dias. — O Amazonas na tribuna brasileira: discurso do Sr. deputado Tito Franco. — A imprensa da córte e o Amazonas: uma carta do Sr. senador Souza Franco, um artigo de fundo do Correio Mercantil e outro do Diario do Rio. — A questão avulta. — Opinião no estrangeiro. — Imprensa americana, e politica internacional dos Estados-Unidos. — Imprensa ingleza e franceza — Transição.

Meu caro amigo. — Aquelles que se contentão da miseria transmittida por seus avós ou não procurão desenvolver a fortuna que herdarão, não merecem respirar no seculo em que vivemos. Taes são os nossos prudentes e reflectidos estadistas.

Acreditão elles que já é um extraordinario obsequio ter o Amazonas alguns vapores; ignorão por certo esses homens a actividade da navegação interior nos Estados-Unidos e na Allemanha principalmente. O Danubio, por exemplo, só na parte que pertence á Austria, entre Passau e Gallatz, era ultimamente frequentado por 370 vapores com a força 9 648 cavallos!

Um rio que se navega a vapor é como uma estrada de ferro que se abre: attrahe ás suas margens a população dispersa pelo interior, provoca a immigração, approxima os extremos, e leva a actividade e a vida ao fundo do coração do paiz. Não entende assim a seita materialista, sybarita e medrosa que nos governa: se pudesse supprimir o Prata e o Amazonas, entupi-los de qualquer fórma, ella fa-lo-hia de muito bom grado, porque era o meio de forrar-se ás massadas e ás questões interminaveis que os dous rios promovem constantemente.

Esses homens, de cujo patriotismo todo o mundo tem noticia, tiverão a habilidade de formar no espirito publico uma opinião artificial contra a abertura do Amazonas, isto é, contra os interesses de uma vastissima região do norte do imperio. Quando, em 1853, conheceu-se o resultado da atrevida exploração dos tenentes Herndon e Gibbon, da marinha dos Estados-Unidos,

e vossa folha publicou o brilhante manifesto de F. Maury, a que já referi-me, os mesmos estadistas fizeram certo que os americanos desejavam conquistar o Brasil ou pelo menos annexar o Pará, como se fosse Texas ou o Novo-Mexico. Dahi resultou que desde então a sympathia, que outr'ora inspirava a todo o paiz o exemplo fecundo dos Estados-Unidos, cujas instituições imitamos na reforma de 1834, cujos estadistas erão citados em uma e n'outra casas do parlamento e até nos relatorios dos ministros, cuja protecção pretendeu-se solicitar em 1850 contra os cruzeiros inglezes, essa sympathia, digo, converteu-se n'uma esquivança calculada e n'uma irritação silenciosa. Parecia que o americano do norte e o brasileiro, ligados allás por todos os motivos politicos, sociaes, internacionaes e economicos, dever-se-hião olhar com a mesma desconfiança e odio, que outr'ora mutuamente votárão-se o inglez e o francez..

O livro do tenente Maury, que é uma das maiores celebridades scientificas dos Estados-Unidos, tornou-se, por assim dizer, uma pedra de escandalo, e tão abominavel para o estadista brasileiro como para os fervorosos ultramontanos qualquer biblia impressa em Londres.

Nunca partilhei, meu amigo, dos prejuizos do proprio povo a este respeito, porque conhecia a astuciosa fonte que os alimentava. Li esse livro do tenente americano, e acabo de percorrer o relatorio de Herndon sobre que ella escreveu. Ha, sem duvida, em ambos algumas exagerações ácerca da abundancia de productos naturaes no norte e centro do imperio banhados pelo grande rio e seus cõduentes. Mas, além de que essas regiões não estão plenamente conhecidas, os dous americanos guiavão-se pelas informações do illustre viajante francez, Castelnau, cujas memorias acabavão-se de publicar. No mais, tirante alguma satyra amarga de nossas tendencias japonezas e algumas phrases vehementes ácerca da questão de direito, em tudo o mais o livro de Maury é perfeitamente logico, patriotico, humanitario, americano. E, quanto a esse direito mesmo, veja-se que o escriptor pretendia que os seus compatriotas o fizessem valer, não á força, porém empregando os meios diplomaticos, persuadindo, convencendo, estimulando.

E' tempo de abrirmos os olhos e de fazer justiça aos intrigantes que indispõem-nos com o que ha de melhor no mundo civilisado para commodamente nos explorarem á sombra pesada das muralhas da China, os seus prejuizos, com que pretendem trancar-nos.

E, felizmente, essa transformação inevitavel já se vai operando. Ha um brasileiro, cujo talento e modestia não serão ainda contestados, cujo patriotismo e intelligencia lhe davão direito a emprehender tudo nesta paiz em que tudo pôde ousar a mediocridade, um poeta sem duvida, mas um homem

estudioso e observador, que acaba de explorar grande extensão da bacia do Amazonas: quero fallar do Sr. Gonçalves Dias. Quem mais patriota que o cantor dos *Tymbiras*? Quereis saber, meu amigo, o juizo do Sr. G. Dias sobre Maury? Vou transcreve-lo de uma carta escripta ás pressas em que o poeta dignou-se prestar-me informações que pedi, e lhe agradeço muito. Eis as suas palavras:

• A respeito de Maury, V. me permittirá manifestar-lhe a minha opinião quanto ao resultado final do seu impresso. Autor infesto ao Brasil, e mesmo odiado por muitos dos nossos homens illustrados como advogado de desenfreadas ambições dos americanos, Maury, no meu entender, deve ser qualificado como um dos benemeritos do Amazonas. As suas exagerações mesmo servirão.... e dáta de então o maior cuidado que o governo tem tido com as cousas daquellas provincias, *futuro paraíso* do mundo como se antolhou a Humboldt.... Pelo menos sabe (o governo) que existe o Amazonas, sabe que é seu, e mostra considera-lo, porisso mesmo que os americanos o ambicionam. •

Eis-aquí o juizo de um homem distincto, que sabe o que diz, e que, estranho á politica, não serve ás prevenções de partido, e, filho de outra provincia, não desvaíra-se pelo interesse local.

Nossa tribuna parlamentar tem permanecido quasi indifferente á questão que vou discutir. Recordo-me sómente do discurso proferido, na sessão de 20 de agosto de 1860, por um dos mais notaveis deputados brasileiros, o Sr. Tito Franco. O nobre representante do Pará, cujo espirito ousado só podia ter uma recompensa, o fuzilamento politico de que foi victima, fez sobre a importancia do valle do Amazonas considerações que ainda vivem na memoria de quantos o ouvirão ou lêrão. O Sr. Tito Franco desdobrou perante o paiz o quadro magnifico das riquezas do luxuriante valle; e, comquanto não formulasse a consequencia final, isto é, a livre navegação do rio, ninguém se esqueceu das palavras sensatas com que o joven deputado fulminou o systema chinês a que está sujeita a sua provincia natal.

Na imprensa, porém, tem-se estudado o problema com mais insistencia. Se me não falha a memoria, foi em 1853 que o actual Sr. senador Souza Franco, porventura no intuito de contrariar a propagação incitada contra as idéas americanas e particularmente contra o folheto de Maury, dirigiu ao vosso *Correio Mercantil* uma carta que causou sensação. Ninguém poderia ver nesse escripto do nobre conselheiro uma idéa vaga, ou um pensamento de partido. Os seus habitos de reflexão e a sua posição politica pravam que o Sr. Souza Franco pensara com madureza e decidira-se resolutamente. Ainda

hoje, segundo asseverão-me, o parecer do nobre senador conserva-se inalteravel.

E vós igualmente, meu amigo, em artigo de fundo do dia 8 de novembro de 1855, fizestes a respeito considerações, que não podião morrer esquecidas. Dizíeis que o « *Correio Mercantil* reconhece e professa os direitos do Brasil sobre o Amazonas, mas que, fazendo-o, não tem em vista associar-se á politica adoptada pelos nossos governos; talvez na questão de conveniencia, se fosse a discuti-la, divergisse dessa politica. »

Limitada assim, a questão mostrava distinctamente ambas as suas faces. O tempo deveria fructificar a semente; e imaginaiis o prazer com que li, no *Diário do Rio* de 9 de março, estas nobres palavras :

« O Pará, que devia ser o entreposto do commercio interior das provincias de Goyaz e Mato-Grosso, e o Amazonas que devia ser o vehiculo, « o laço que ligasse a navegação do Atlantico ao commercio e á industria do Perù e da Nova-Granada, sentem-se peados e annullados por um systema politico e administrativo digno do seculo XVII, quando uma politica igual, « dirigida por paixões tão mesquinhas e por vistas tão curtas, instaurou nessas « paragens o regimen do monopolio e da ignorancia. »

Digão, pois, o que quizerem os estadistas; a questão do Amazonas cresceu, adiantou-se, abriu caminho, e acha-se de pé sobre o tapete. Resignem-se a encara-la e tratem de dar-lhe resposta. Não ha fugir.

Nos debates da imprensa estrangeira e nos conselhos das grandes potencias, o Amazonas tem occupado um logar distincto.

O paiz, em que a livre navegação do rio de Orellana tem sido melhor estudada, é certamente os Estados Unidos.

Recordais-vos da intensa e longa impressão que em toda a America do Norte e na Europa occidental produzira a brochura de Maury. Ao passo que celebravão-se *meetings* estrondosos em que propunhão-se medidas, cada qual mais energica, para obter do Brasil a liberdade desejada, os jornaes incitavão e exageravão as tendencias da opinião. Eis como o *Union* de Washington, em dezembro de 1852, justificava o direito dos Estados-Unidos á navegação interior do Brasil: « As correntes do Mississippi e do Amazonas convergem em um ponto não longe de Cuba, e o barco norte-americano e a canoa do Amazonas entregues á sorte e ás correntes encontrar-se-hião naquelle *rendez-vous*. E, pois, aos Estados-Unidos, mais que a nenhum outro povo, pertence a riqueza do Amazonas. »

Certamente, a imprensa americana transyviu-se; e, abandonando o terreno do raciocinio, preferiu muitas vezes favorecer o espirito fihusteiro. Não se

Julgue, porém, que essas fossem as únicas manifestações publicas sobre a questão. No capitulo final da obra *Brazil and the brazilians*, os Srs. Kidder e Fletcher fizeram justiça á essas exagerações, insistindo ao mesmo tempo nas grandes vantagens da abertura do Amazonas ao commercio estrangeiro.

E' com effeito um erro acreditar-se que todo o americano é flibusteiro, e que a divisa politica da patria de Washington, Franklin e Jefferson é a invasão ou a conquista. Nada mais inexacto. Ao contrario : a parte illustrada do paiz, e sobretudo o partido republicano, professa os principios de imparcialidade e paz de Monroe, proclamados solemnemente na mensagem ao congresso em 1823, por estas palavras : — « Sabe o povo americano e sabem todas as nações que este governo nunca interveio nas relações subsistentes entre os outros governos. Nunca tomámos parte em suas guerras ou em suas allianças ; nunca procurámos conquistar seus territorios ; nunca nos mettemos com os partidos em seus conflictos domesticos ; e, julgando que a nossa fórma de governo é a melhor, nunca tentámos propaga-la por meio da intriga, da diplomacia ou da força .. O systema americano de governo é inteiramente differente do da Europa. »

Nos Estados-Unidos, como em toda a parte, ha impacientes que, por quererem precipitar os acontecimentos, transformão tudo ; e foi, porventura, essa exageração da imprensa americana, foi a linguagem desabrida dos *meetings*, foi a audacia de certas tentativas o que mais favoreceu no Brasil o afastamento, a esquivança, o odio aos Estados-Unidos, fomentados aliás pelos estadistas.

A censura, em que essas manifestações aggressivas, turbulentas e desrespeitosas incorrem, não deve comtudo cegar-nos, nem escender o lado verdadeiro da questão, isto é, a necessidade de promulgar-se a carta de alforria do Amazonas.

Assim comprehendeu-o a imprensa ingleza, sempre reflectida e sempre grave. Entre outros, o *Examiner*, em um artigo de agosto de 1854, mostrou que, em vez de reunirem-se *meetings* bellicosos como esse de Memphis nos Estados-Unidos, aonde resolveu-se conquistar e povoar as costas atlanticas da America do Sul, devia-se deixar as cousas seguirem o seu curso natural e as negociações attingirem livremente um fim util a todos.

A imprensa franceza dividiu-se sobre o negocio. Publicando em 1853 o decreto em que o presidente da Bolivia abria ao mundo varios portos dos respectivos rios, o *Journal des Débats* sustentava que não podia certamente aquella republica dispor do que lhe não pertence ; que o decreto dependia do assentimento das potencias possuidoras da embocadura do Prata e do Ama-

zonas; mas acrescentava que, entretanto, era incontestavel a conveniencia de regular-se isso por meio de tratados.

Mais tarde, em outubro de 1855, o *Journal du Havre* excitava os gabinetes francez e inglez a apossar-se de todo o territorio brasileiro das Guyanas até ás margens do Amazonas, reduzindo a ilha de Marajó a um posto neutro sob o protectorado das duas nações, sem duvida como o meio unico de conseguir-se do Brasil a franqueza que debalde tinha-se aconselhado pacificamente.

Os orgãos prominentes da imprensa franceza não partilhavão desse espirito conquistador, mas o resultado principal, a abertura do grande rio, antolhava-se-lhes igualmente necessario. Apreciando o livro do condé S. Ponthoz sobre o Brasil, o Sr. H. Say, no *Journal des Economistes* de setembro de 1855, assignalava a importancia da navegação dos grandes rios como o meio de desenvolver a producção interior do Brasil, e acrescentava que ácerca do Prata e do Amazonas já em 1848 havia-se apresentado ao ministerio dos estrangeiros uma memoria curiosa.

Não considereis inutil a resenha que acabo de fazer. Desejo provar que a idéa que vou discutir não existe só na minha cabeça. A importancia do assumpto é sentida dentro e fóra do paiz, e vereis na proxima carta que a convicção della tem ganho incremento bastante para até gerar desintelligencias e solicitações de varios governos.

Saúda-vos o amigo

SOLITARIO.

21 de março, Tijuca.

CARTA XVII.

SYNOPSIS: — *O Amazonas e as nossas relações internacionais. — As pretensões dos ribeirinhos — Política da Nova Granada e do Equador. — O tratado de 1859 com a Venezuela. — Pertinácia e justificação da republica da Bolivia. — Duas phases na politica do Perú. — Parece volver á idéa primitiva da livre navegação. — Reclamações e solicitações da Grã-Bretanha e dos Estados- Unidos. — Companhias organisadas neste ultimo paiz. — Transição.*

Meu illustre amigo.

A politica chinezã do governo brasileiro em relação ao Amazonas tem sido objecto de reclamações e admoestações, e tem promovido desintelligencias compromettedoras das boas relações com os nossos vizinhos.

Comecemos por estes.

O movimento da opinião nos Estados- Unidos e na Europa, depois da exploração dos tenentes Hernón e Gibbon, gerou no animo dos governos das republicas limitrophes a convicção de que deverião tomar a dianteira e compellir o Brasil a franquear-lhes o commercio directo atravez do Amazonas e de seus afluentes.

A 7 de abril de 1852, o presidente da confederação de Nova-Granada publicava um decreto abrindo todos os rios aos barcos estrangeiros de quaesquer procedencias. Este exemplo foi imitado pelo governo do Equador por um acto datado de 26 de novembro de 1853. Ninguem ignora que a Nova-Granada possui portos sobre o golfo do Mexico, mas entretanto a parte central e meridional da republica tem o maior interesse em remetter seus productos pelo Japorá e Rio Negro. O Equador, porém, que possui parte do curso superior do Amazonas e é atravessado pelo caudaloso Napo, por onde descêra Orellana, o Equador não pôde dispensar a franca navegação desses rios, não obstante as facilidades que se encontrem na baldeação do Atlantico para o Pacifico no Isthmo de Panamá. Os respectivos governos têm comprehendido, pois, que incumbe-lhes insistir perante os ribeirinhos na adopção de uma medida larga

a liberal. Não serve a essas republicas, sem marinha mercante, uma simples navegação commum com o Brasil, que não é tambem potencia naval: precisão ellas de pôr-se em immediato contacto com todos os estrangeiros. Esse é o motivo por que recusão-se a todas as solicitações de nosso governo, e, apesar de esperanças e promessas vagas, ainda não consentirão em firmar com o Brasil convenções fluviaes ou tratados de limites.

Na republica de Venezuela, porém, foi a diplomacia brasileira mais bem succedida a final, conseguindo o tratado de 5 de maio de 1859 depois das esquivanças e negativas anteriores do governo da republica. O art. 8º do tratado permite aos brasileiros a navegação dos rios Negro, Cassiquiare e Orinoco até ao Oceano, na parte pertencente á Venezuela, e aos venezolanos a do mesmo rio Negro e Amazonas nos domínios do imperio. Declara, demais, o artigo que é reservada a cada nacionalidade a cabotagem fluvial entre os seus respectivos portos. O art. 9º estabelece, por excepção ás leis de cabotagem, que considerão-se brasileiras ou venezolanas as embarcações, cujos proprietarios, capitães e uma terça parte de marinheiros pertencerem a uma das duas nações, podendo esta ultima condição substituir-se pela de dous terços de estrangeiros ribeirinhos. O tratado, pois, consagrou a idéa restrictiva por que tem pugnado o Brasil: e, entretanto, o relatorio do ministerio de estrangeiros, que dava conta dessa convenção, pôde dizer que « as communicações pela mutua fronteira e rios dos dous estados forão estabelecidas sobre as mesmas bases largas e liberaes dos ultimos ajustes de identica natureza que o imperio tem celebrado » !

Como a Nova Granada e o Equador, a republica da Bolívia resiste a todas as solicitações que se lhe tem dirigido para assignar tratados nos termos dos que existem com o Perú e a Venezuela. O relatorio dos estrangeiros em 1860 confessava que as questões de limites e fluviaes pendentes entre a republica e o Brasil são as de mais difficil solução. E, para fallarmos claro e sem prevenções de nacionalidade, nenhum governo patriótico na Bolívia pôde consentir em tratar connosco sobre as bases adoptadas, propostas e aceitas pelo Perú e pela Venezuela.

Ao menos estas possuem costas de mar e bons portos. A Bolívia apenas cubre em partilha uma nesga de terra nas fraldas dos Andes, no littoral do Pacifico, que se chama o deserto de Atacama, e cujo unico surgidouro é Cobija, miseravel enseada e pequena povoação. A parte oriental da republica, isto é, a das vertentes do Amazonas e do Prata, é a unica povoada, fertil, rica e cheia de futuro. Os bolivianos, pois, carecem de pôr-se em contacto immediato com os navegantes do Atlantico por aquellas duas grandes arterias. Não é

um absurdo, por exemplo, que, no seculo em que procura-se reduzir o espaço e economisar o tempo, a excellente lã de Puno, producto boliviano, em vez de ser transportada pelo Amazonas, quasi á vista do qual fóra tosquçada, tenha de ser conduzida, como diz o Sr. Maury, á região das nuvens para transpor os Andes, descer até ao Pacifico, dobrar o Cabo d' Horn e entrar no Atlantico? E quantos milhões não poderia a republica colher do commercio em um só ramo de seus productos, a quina, que é ali tão silvestre e mais abundante do que a salsa-parrilha no Pará?

Foi convencido disto que o general Belzú expediu, aos 27 de janeiro de 1853, um decreto, que, declarando no preambulo *indispensavel* para o desenvolvimento dos recursos da republica a livre navegação de seus rios, franqueou-a a todas as nações em portos designados, como se já Exaltacion e Trinidad no Mamoré, Barba-Negra na costa occidental do Paraguay, e Magarinos sobre o Pilmomayo. A abertura do Paraguay até Albuquerque em Mato-Grosso, cerca de 20 leguas acima daquelle ponto de Barba-Negra, póde ter sido favoravel á uma parte da Bolivia meridional, mas o centro e o norte da republica dependem antes de tudo da navegação do Amazonas.

O decreto de 1853 era, porisso, uma aspiração legitima; e duvido que, sem adherir ao seu pensamento, possa o governo brasileiro firmar com a Bolivia os ajustes de limites que anda a solicitar.

Pretender-se-ha negar que esse estado de cousas é intoleravel? Todos os que procurão-se informar do juizo que geralmente se fórma da politica brasileira nos estados ribeirinhos, têm ouvido proferir cousas bem desagradaveis. Ha uma irritação surda contra o Brasil desde o Orinoco até ao Prata. Vê-se no imperio um pretencioso ou um usurpador. As mais estranhas calumnias ereditão-se ali contra o nosso governo; e essa paz armada, que tão cautelosamente observão os nossos vizinhos de Prata, talvez seja muito breve a norma politica de todos os outros. O exclusivismo attrahe-nos a antipathia. Só a franqueza, só a idéa americana, póde congruar-nos com o mundo.

Allegar-se-ha em contrario o exemplo do Perú? Vejamos. Primeiramente, para essa republica, que conta no Pacifico uma grande navegação directa, entretida, sobretudo, pelo guano, a abertura do Amazonas não é, como para a Bolivia, uma questão de vida e de morte. Depois, entre permanecer ao isolamento e gozar de meia-franqueza, o governo da republica preferiu esta. Acresce que elle já insistiu por vezes no mesmo principio por que hoje peleejo a Bolivia, o Equador e a Nova-Granada. Um decreto de 1851, que aliás commettia a incoherencia de só admittir os brasileiros até ao porto de Nauta, declarou que quaesquer nações amigas podião nevegare e commerciar nos rios do Perú, uma

vez que obtivessem a entrada no Amazonas. A diplomacia brasileira teve muito que fazer por causa deste horrivel decreto. Agitou se e tornou-se a agitar de balde. O Perú insistia no que julgava o seu direito, e, longe de retroceder, declarava, a 15 de outubro de 1853, portes habilitados para o commercio estrangeiro os de Nauta e Loreto. Respondendo ás reclamações da nossa legação, o Sr. Tirado, então ministro da republica, allegava ácerca do Amazonas o exemplo do Rheno aberto pelos tratados de 1815, e os do Prata e Mississipi na própria America. A questão terminou nesse anno, propondo o Perú um convite ás nações ribeirinhas para tratarem ellas da questão fluvial, convite de que o nosso governo procurou esquecer-se, remetendo-o ao conselho de estado.

Verdade é que a politica do Perú tem-se modificado nos ultimos annos. A 4 de janeiro de 1854, o governo da republica, revogando a primeira parte do decreto de 1851, admittia-nos á navegação além de Nauta e nos afluentes. Todos sabem que, sobre esta base e a de reciprocidade, firmámos um accordo com esse paiz, que acaba de ser confirmado pelo ajuste de 22 de outubro de 1858.

Mas o governo peruano parece não abandonar a sua idéa primitiva. Segundo o *Jornal do Amazonas* de 30 de janeiro ultimo, esperavão-se no Pará um vapor armado em guerra, dons para a exploração dos rios e outros tantos para o serviço de paquetes, mandados construir em Inglaterra pelo governo da republica, que igualmente ordenára a remessa do material necessario para o estabelecimento de arsenal e escola de marinha em Nauta. Seis jovens peruanos estudão ha muito na Inglaterra para esse fim. A idéa de navegar os rios por meio de paquetes nacionaes já é antiga, e data de 1853, segundo o relatório do nesso ministro dos estrangeiros em 1854: a republica, nesse intuito, já intimou á companhia do Amazonas que fica suspensa a navegação que seus paquetes fazião além de Tabatinga, na fronteira, até Nauta.

Duvido, meu amigo, que o Perú pare nisto. Possuindo vapores de guerra, arsenaes e escolas navaes sobre o Amazonas, a republica prepara-se, porventura, para exigir, apoiada na força, a aceitação da politica que iniciou em 1851 e que as circumstancias fizeram-lhe modificar? Seja como fór, o que parece certo é que ella, repellindo o serviço da companhia do Amazonas, mostra bem que não se aproxima, como insinuão os nossos ministros de estrangeiros, antes isola-se da politica do governo brasileiro.

Vejamos agora o moio por que algumas potencias não limitrophes têm encarado este negocio.

Logo depois dos decretos da Boliyia e Perú abrindo os seus respectivos

rios, os Estados-Unidos e a Grã-Bretanha celebrarão nesse sentido tratados de commercio com esses paizes.

Nos Estados-Unidos acreditou-se geralmente que emfim achavão-se por terra todas as barreiras. E tal confiança inspirão aos americanos do norte a fertilidade e os recursos naturaes da região amazonica, que logo quatro companhias organisárão-se para explora-la, uma das quaes, com o capital de 100,000 pesos, além de outra, a *Amazon-steam-ship company*, que chegou a registrar o seu acto. Essas tentativas, porém, frustrárão-se perante a attitude decisiva de nosso ministro em Washington, que demais pôde-se apoiar, quanto ao Perú, no facto de haver esta republica, a instancias nossas, modificado a sua politica e aceitado a reciprocidade que lhe offerecemos e levamos a effeito.

Entretanto o ministro dos Estados-Unidos, em Lima, teve ordem para insistir perante o governo da republica pela participação dos americanos do norte na navegação só concedida ao Brasil. Argumentava o ministro com os portos do Delaware, do James, do Mississipi e outras da União, abertos a todos os povos. Nem isso, nem igual proceder do representante da Grã-Bretanha demovêrão o governo do Perú do seu novo proposito.

A esse tempo, aqui na córte, as legações das duas potencias empenhãõ os mesmos recursos. A ingleza, sempre mais attenciosa, convidava o Brasil a entrar na via da liberdade; a dos Estados-Unidos equiparava o Amazonas ao oceano e deduzia dahi o direito á livre navegação para os seus compatriotas. Respondeu-lhes o governo imperial descrevendo, como se forão desertos estercis, o interior do Pará e a provincia vizinha, que ainda não valia a pena entregar á industria e á exploração estrangeira. O governo imperial julgava conveniente, por bem da segurança, adiar para uma época opportuna a abertura do Amazonas, que, aliás, segundo elle, em todo o caso ficaria dependente de convenções espezias.

Isto dizia-se justamente quando assentava-se o ultimo alicerce na politica, diametralmente opposta, seguida no Prata, cujo exame parece-me indispensavel para autorisar o que vou dizer sobre o direito, em que se julga o governo imperial, de privar os povos limitrophes do ar, da luz e da vida, que para elles é tudo isso a livre navegação do Amazonas.

Vosso amigo, o

SOLITARIO.

22 de maio, Tijuca.

CARTA XVIII.

SYNOPSIS.—*Actualidade do direito convencional sobre a navegação dos rios.—*
Considerações geraes sobre a abertura do Amazonás; direito natural e
razões economicas.

Meu caro amigo.—Compreende-se bem o pensamento do governo imperial sobre o Amazonas. Segundo elle, só aos ribeirinhos pertence o direito de explorar, navegar e policiar o grande rio, nos termos das convenções que forem ajustadas.

Certamente o governo não pensa que seja perpetua esta politica; em varias discussões com a Grã-Bretanha e os Estados-Unidos, o governo declarou que esse systema é transitorio e mantido sómente á vista da pobreza e despovoamento das regiões banhadas pelo Amazonas e seus tributarios.

Essa politica, pois, deve cessar um dia; mas, entretanto, o governo professa o principio europeu de que só os ribeirinhos têm um direito *perfeito* á navegação, considerando-se *imperfeito* o de todos os mais povos.

Foi sob esse ponto de vista que o Sr. M. Antas escreveu a sua erudita e bem elaborada memoria em resposta ao pamphleto de Maury.

Não pretendo negar que, raciocinando assim, se possa claramente justificar a politica brasileira. Meu ponto de vista, porém, é outro. Em vez de estudar os tratados acerca de taes ou taes rios, os precedentes europeus ou americanos, o direito consuetudinario, o direito escripto ou positivo; em vez de preocuparme com essa distincção escolastica entre obrigações perfectas e imperfectas, eu colloco a questão sobre outro terreno, examino-a á luz da razão, estudo o direito natural, péso as conveniencias economicas e politicas.

Mas, antes de fazer considerações neste sentido, permitti-me observar, meu amigo, que o proprio direito convencional não se me affigura tão decisivo como a outros parece. Si que a sua base, e em que tanto se insiste, é este principio do Digesto (lib. 3. de just. et jure): *Nam quod quisque propter defensionem sui fecerit, jure fecisse videtur.* O que significa que só o medo legitima essa politica de exclusivismo. E, observarei de passagem, não consta que a livre navegação do Rheno, do Mississippi ou do Prata, tenham da lo

logar a desmembrações ou a anexações de parte dos territorios dos respectivos ribeirinhos. Permanecem como dantes; o mesmo succederia no Amazonas.

Aquelle texto do direito romano, com applicação á navegação, já vai sendo uma antigualha. Veja-se o espirito dos tratados sobre es estreitos, como o de Constantinopla, aliás inteiramente encaçado nos dominos ottomanos. De modo que, segundo um jurisconsulto respeitavel, o Sr. Cons. Heffter, o principio recebido é que os estreitos, que constituem vias de transito naturaes, são completamente livres. Aos ribeirinhos pertence só o exclusivo da policia das costas respectivas.

Os tratados de Pariz e de Vienna (1814 e 1815) forão, é verdade, muito claros ácerca da soberania e do direito exclusivo dos ribeirinhos. Mas eu quero crer que ultimamente alguma alteração notavel já se observa no direito internacional.

Com effeito, segundo Heffter, « no caso em que o rio se tornasse uma via de navegação indispensavel para a subsistencia de uma outra nação, elle não poder-lhe-hia ser fechado ». Os auteres antigos, na sua linguagem obscura e enredada, suppunhão para esse fim um direito chamado *jus usus innocui* em proveito de todas as nações, direito que aliás denominavão imperfeito, porque o seu exercicio ficava dependente dos tratados. Essa theoria, professada por Grotius e Puffendorf, foi recentemente sustentada pelo Sr. Wheaton, a proposito das discussões ácerca do S. Lourenço.

Demais, além da opinião dos jurisconsultos, sabe-se dos principios aceitos ácerca do Rheno, Mississipi e do Prata, a que já referi-me.

Sabe-se igualmente que o tratado de Pariz de 30 de março de 1856, depois da guerra da Criméa, estendeu muito os direitos da Europa sobre a navegação do Danubio, creando até uma commissão européa para tratar das obras necessarias á praticabilidade da embocadura.

A mim, portanto, parece-me que, longe de perpetuar-se, a politica do uso exclusivo dos ribeirinhos, consagrada no direito convencional, vai entrando na phase inevitavel de uma transformação gradual.

Ei essa transformação julgo-a tão infallivel como exigida por todas as considerações de ordem, de paz, de progresso e de liberdade, por todos os principios do direito natural, da lei racional.

Com effeito, meu amigo, o que distingue o grande seculo democrata, em que vivemos, é essa tendencia de todos os espiritos para acharem a pedra philotophal do bem-estar. Produzir muito, comprar barato, eis a economia das sociedades contemporaneas, eis a sciencia do bom homem Ricardo, prototypo do povo, eis o fim de toda a actividade. Heje não se quer saber das

glorias phantasmagoricas de outras éras, de pompas custosas, de côrtes brilhantes, de grandes monopolios, de um poder ficticio, de uma ostentação inutil. Heje, é preciso trabalhar para viver, e vive-se trabalhando. Todos os homens, de todas as raças, de todos os continentes, são chamados pelo genio cosmopolita, que é o distinctivo do genero humano, a partilha-em e a concorrerem fraternalmente para a produção do mundo, isto é, para a riqueza, para a illuminação, para o progresso, para a moralidade, para o bem-estar dos povos. Eis o Evangelho, não humildemente beato, mas o Evangelho nobre, solemne, caritativo, fraternal, o Evangelho como Christo prégou-o.

Em um seculo destes o direito vale a utilidade; quero dizer, não pôde haver direito que importe um damno. Se os americanos do norte pretendem entopir o porto de Charlestown, todo o mundo civilisado embarga-lhes o passo, porque isto fôra uma barbaridade prejudicial ao mundo. Se a China, o Japão ou a Cochinchina teimão em encerrar-se dentro dos muros dos seus prejuizos, as armadas invenciveis do Occidente derrubarão esses muros frageis e farão tremular sobre as torres pintadas de suas velhas cidades a bandeira humanitaria do commercio universal.

Não ha riqueza natural que se espedice hoje. O interesse do mundo, eu diria — o interesse da civilisação, do Evangelho, do christianismo, da verdade, da igualdade, — o interesse dos povos regula o direito dos povos.

Todas as questões internacionaes resolvem-se hoje por este principio. Da altura delle tudo é pequeno, nada inspira interesse, nem os prejuizos dos reis, nem o orgulho das dynastias, nem a cegueira da plebe, nem o egoismo das olygarchias, nem o fanatismo dos padres. A politica democrata, a politica do mundo, qual existe na cabeça de Bright e de Cobden, é combater o mal e favorecer o triumpho do bem.

Os eixos do mundo ferão de ferro; são hoje de raios de luz. A terra era um campo de batalha: é hoje o congresso dos povos livres.

Liberdade! fraternidade! eis a palavra, meu amigo, que redomoinha pelos golfos e pelos mares da Europa, atravessa o oceano, derrama-se pelas Indias, abraça-se com a America, arroja-se contra os gelos do Norte e as tempestades do Sul, murmura nas virações, ouve-se no gemer das ondas, lê-se nos astros, soeitra-se nas flôres das campinas, e sente-se ennobrecer e consolar a alma humana humilhada por tantos crimes, por tantos odios, por tantos vícios, por tantas deshonras!....

Penetrai no leito immenso do Amazonas, assisti á luta gigantesca da pororóca, estúdi a fertilidade daquellas margens, a abundancia daquellas aguas, a multidão daquelles rios, a extensão daquellas provincias, a variedade

daquellas florestas; combinai todas essas impressões, e dizei-me se aquillo póde ser um thesouro improductivo de dons ou tres povos sómente, se aquella parte de um mundo, que Colombo deitou aos pés da humanidade, póde ser a propriedade exclusiva dos commerciantes e dos navegantes de alguns pequenos estados.

Se a região amazonica é o que ha na terra de mais portentoso e de mais incrível, como concebe-se que deva ella permanecer inculta e inutil ?

Não póde o mundo civilisado fazer valer contra nós o mesmo direito com que arrancou as concessões do Celeste Imperio e demou o Japão ?

Consideremos a outra face da questão. Um povo reduzido em numero, raro em artistas, em agricultores, em operarios, em constructores, em navegantes, habita as margens do Amazonas. Se esse povo se communicasse directamente com o europeu e com o norte-americano, é fóra de duvida que teria mais barato o pão, mais commodo o panno, mais abundante o transporte, mais facil a vida. Se elle, porém, continúa a ser explorado por um commercio mesquinho, pela pequena navegação de cabotagem ou por uma companhia privilegiada, é evidente que difficilmente crescerá, desenvolver-se-ha, adquirirá forças e accumulará capitaes. Esse povo, ajudado pelo colono europeu ou pelo americano, aprenderia a arte da agricultura, affeiçoar-se-hia á terra, abandonaria os habitos da vida errante, engrandeceria o Estado e augmentaria as forças da nação.

Não tem esse povo, portanto, o direito de exigir que o deixem viver livre, que não lhe supprimão o ar, não lhe confisquem a luz ?

A questão é simples, é clara, e não admite dúvidas. Venhão agora responder a esse povo contrariado nos seus interesses e á humanidade offendida nas suas pretensões, venhão responder-lhes com as letras frias de tratados de tempo de Luiz XIV, com os ajustes das metropoles de Hespanha e Portugal, em um seculo em que a antiguidade não é fiador de nada, e está, pelo contrario, sujeita á fiança da utilidade geral, do interesse de todos, do bem-estar do povo, esse abysmo insaciavel que devóra os thronos mais envelhecidos na historia e as instituições mais arraigadas na indole, nos habitos e nos prejuizos do mundo !

Eis ahi, amigo, o meu ponto de partida. Esboçando-o ligeiramente, escuso de pôr em evidencia os corollaries da doutrina, que vós adiviniais melhor do que eu formularia.

Não vos admire entretanto que eu tenha-me elevado ás nuvens para discentir uma questão, que parece tão simples. Mas não é do cume dos Andes que sente-se melhor a magestade do Amazonas e a immensidade do Pacifico ?
Vosso amigo, o

SOLITARIO.

23 de março, Tijuca.

CARTA XIX.

SYNOPSIS:—Contraste palpavel entre a politica seguida pelo governo imperial no Rio da Prata e a observada no Amazonas.—Esboço da historia da abertura do Rio da Prata e seus afluentes.—Não procedeu da nossa iniciativa, mas adherimos plenamente a isso.—Factos historicos.

Meu bom amigo.

Não ha maior incoherencia do que essa de nossa politica internacional fechando o Amazonas ao norte do imperio, mas adherindo no sul á abertura do Prata a todas as nações.

E' curioso este lado da questão, e permitti-me ajuntar algumas reflexões.

A nossa posição no Prata é a mesma da Bolivia, do Perú, do Equador, etc. no Amazonas. O papel de Buenos-Ayres é o papel do Pará. Situações identicas, direitos identicos. Se podiamos exigir a livre passagem até Albuquerque, porto franqueado a todos os pavilhões, podem os nossos limitrophes das fronteiras septentrionaes allegar o mesmo direito para Nauta, para a Exaltação, para o porto hespanhol, etc.

Isto não carece demonstrar-se, é claro como a luz do sol.

O facto conhecido de todos é que, se combatemos Rosas só para obter o direito de navegação commum no Urnguy e Paraná, como ribeirinhos que eramos; se na campanha de 1851 nossas pretenções não excedião disso; se não aspiravamos á liberdade plena e para todos, é, contúdo, certo que depois enviámos ao Paraguay a missão armada de 1855 e a de 1857, e lhe faríamos a guerra, se fosse preciso, para obtermos a liberdade de navegação até á nossa alfandega em Mato-Grosso.

A incoherencia é manifesta, e não ha, meu amigo, quem não tenha assinalado por isso a má fé do governo Brasileiro.

Poderia eu terminar aqui, mas deseje ponderar-vos que tal é o espirito de nossa politica internacional, que nem se quer podemos ostentar a gloria de ter sido nossa a iniciativa da franqueza do Rio do Prata e de seus afluentes principaes ao commercio do mundo. Tanto não caberia no circulo estreito

dos nossos estadistas. O regimen colonial é para elles sagrado, e só compellidos poderão abandona-lo uma vez. Era, porisso, que um distincto escriptor allemão, o Sr. Kerst, em um livro elogiado, além de outros, pelo *Journal des Economistes*, ácerca do Rio da Prata, dizia em 1854 que no Brasil continúa a pesar o regimen das trevas, do egoismo, da compressão e do isolamento, que começou com a conquista.

O mesmo escriptor accusava-nos de hypocrisia e de ciúma, e o *Journal des Economistes*, attenuando a censura, acrescentava contudo que certamente o Brasil se tinha manifestado pouco favoravel á liberdade commercial e sobretudo á livre navegação do Amazonas e do Rio da Prata.

Tudo isto é perfeitamente historico. Imaginem o effeito que taes cousas produzem na Europa, e esperem depois que desenvolva-se a emigração espontanea.

Acreditem os brasileiros sinceros; não é como um povo livre, liberal e progressista que nós apparecemos no mundo. Ao contrario, os nossos melhores amigos fazem esforços para provar que pelo menos não somos barbaros. E, infelizmente, tudo, dentro e fóra do paiz, concorre para confirmar o conceito desfavoravel que ainda não podemos desfazer.

Entre outras ahí está a questão do Prata. Deixemos a imbecilidade com que supportámos o Paraguay, a resignação com que aturámos os nossos devedores de Montevidéo, ou o medo que nos inspira Buenos-Ayres. Tratemos só da questão fluvial. Veja-se como caminhou a hypocrisia, de que fallára o Sr. Kerst.

Sabe-se que, entre outras monstruosidades, Rosas, de quem levamos um seculo a desembaraçar-nos, Rosas tinha o seu systema: queria dominar todas as provincias desde o Atlantico até ao Pilcomayo, annexar o Uruguay e submeter o proprio Paraguay. Para isto, o seu plano de guerra era o mesmo do Dr. Francia, o isolamento, o mesmo que foi de Napoleão, o bloqueio continental. Todos os rios e todos os portos ficarião fechados; só Buenos-Ayres, só a alfandega de Rosas seria o emporio exclusivo de todo o Rio da Prata.

Essa politica fazia-nos mal; porém, sobretudo, seu autor inspirava-nos terror. Acontecia que tinhamos portos no Uruguay, no Paraná e Paraguay que achavão-se inibidos até na pequena navegação ribeirinha, garantida pelo tratado de 27 de agosto de 1828. Foi o nosso ponto de partida, além de outros relativos a Montevidéo. Declarámos a guerra.

Entretanto, o governo imperial, nos tratados de alliança e commercio que precedêrão a luta, não esqueceu-se da sua politica fluvial. Pelo tratado de 12 de outubro de 1851, com a republica do Uruguay, estabeleceu-se a

navegação commum aos ribeirinhos dos respectivos rios e affluentes, e prometteu-se obter a coadjuvação dos outros estados para o mesmo fim. Não se tratava de estender o favor aos estranhos. Os convenios especiaes de alliança entre o Brasil, Uruguay, Entre-Rios e Corrientes, de 29 de maio e 12 de novembro de 1851, aceitáráo o mesmo principio.

Mas, diversas circumstancias concorrerão para fazer os nossos vizinhos adoptarem uma politica liberal.

Pouco depois da guerra, o general Urquiza, como director provisorio da Confederação Argentina, e para despertar a boa vontade das grandes potencias maritimas, promulgou um decreto, em 3 de outubro de 1852, abrindo ao commercio estrangeiro diversos portos do Paraná e do Uruguay. Esse decreto, ou, pelo menos, os tratados que em vista d'elle celebráráo os Estados-Unidos, a França e a Inglaterra em 10 de julho de 1853, tinhão por base a mais plena liberdade e até a extincção dos direitos differencias, segundo a nacionalidade do navio, que actos anteriores estabelecêráo.

A 18 do mesmo mez de outubro de 1852, a provincia de Buenos-Ayres, já separada da Confederação, reconheceu e declarou o mesmo principio de franqueza commercial.

Pouco depois, a 10 de outubro de 1853, o Dr. Juan Carlos Gomes, ministro de estrangeiros da Republica de Uruguay, accedendo ás instancias dos representantes das tres citadas potencias e da Sardenha, fazia o governo provisorio publicar um decreto, que igualmente declarava livre a navegação dos respectivos rios.

Finalmente, o proprio presidente Lopez tinha, em março de 1853, assignado com os ministros das mesmas potencias um accordo permitindo a livre navegação do Paraguay até á Assumpção e do Paraná até Itipua (Encarnacion), ao mesmo tempo que a Bolivia fazia igual concessão ácerca do Vermejo e do Pilcomayo.

Assim, pois, o Brasil via-se sitiado. Até ao limiar de sua porta, até á fronteira de Mato-Grosso, far-se-hia o commercio livre. Continuará elle a persistir na politica do direito exclusivo dos ribeirinhos? Queria descontentar a longinqua Mato-Grosso, obriga-la a servir-se ainda dos transportes por terra, entre o Rio e Cuyabá, cujos combois consumião 10 mazes entre a partida e a volta?

Não, o governo imperial comprehendeu que era preciso ceder, e o porto de Albuquerque foi franqueado ao commercio de todos os povos.

Portanto, procedemos ahi, como temos infelizmente procedido a respeito

de tudo, sem iniciativa e oportunidade como no trafico de negros, sem generosidade como no Amazonas.

Mas, entretanto, o facto ahí está; se a não creamos, adherimos á politica liberal no Prata. Ali possuímos duas alfandegas: a de Uruguayana e a de Albuquerque. Hoje mesmo já se póde apreciar os effeitos dessa politica: Mato-Grosso, pobre e amesquinhado outr'ora, desenvolve-se aos poucos. A parte occidental da provincia do Rio Grande do Sul prospera a olhos vistos.

A politica brasileira, pois, adiantou um passo, e adiantou-o com a convicção de que era definitivo. Depois disso tem o Brasil firmado ajustes com o Uruguay em 4 e em 15 de setembro de 1857, com a Confederação Argentina em 7 de março de 1856, com o Paraguay em 12 de fevereiro de 1858, reconhecendo expressa ou tacitamente o principio da navegação permittida a todos, regulando a policia dos rios, concordando sobre a introdução do vapor, e estipulando ácerca dos navios de guerra.

Para patentear o espirito de nossa politica actual no Rio da Prata, recordarei as insistencias, diligencias e ameaças de guerra, de que nos servimos afim de obrigar o presidente Lopez a abolir os vexames com que pretendeu tolher-nos a passagem para Mato-Grosso, vexames de que o presidente servia-se para obter a nossa adhesão ás suas propostas ácerca de limites.

Ainda mais: já em 1854 tínhamos permittido ao tenente da marinha dos Estados- Unidos, Th. Page, seguir no *Water-Witch* até acima de Albuquerque, ultimo porto aberto aos estrangeiros, ainda que, fazendo-o, declarassemos que essa concessão não formava precedente.

Ainda mais: em nota de 9 de maio de 1854, o nosso ministro de estrangeiros, respondendo á legação britannica, declarava-lhe que o governo imperial desejava permittir a navegação directa até Villa-Maria sobre o Paraguay ou até Guyabá no S. Lourenço, mas isso acarretaria despezas fiscaes que as vantagens não havião de compensar.

Assignava essa nota o nobre Sr. visconde de Abasté, o qual já tinha em outras affirmado que o pensamento do governo ácerca do Amazonas não era o de tranca-lo perpetuamente.

E' algum progresso sobre o emperramento de seus antecessores; já não se ostenta o tom decisivo e absoluto das discussões precedentes.

Paremos aqui, meu amigo. Vêdes bem a realidade do paralelo que eu pretendi esboçar entre as idéas que dirigem as nossas relações no Prata e as que vigorão no Amazonas.

O contraste é palpavel. As duas politicas são inconciliaveis.

Talvez acrediteis pouco benevola a linguagem de que servi-me ácerca do

nosso proceder no Prata. A historia me não permite outra; e, se alguns escriptores julgão conveniente mentir á historia para adular o presente, eu julgo que é preciso dar-lhe um tom severo como exemplo para os contemporaneos e aviso para os vindouros.

Se deve-se sacrificar a verdade aos interesses de nossos amigos ou ao amor proprio de nosso paiz, então mudemos de assumpto, tramemos romances ou teçamos anedotas.

Não pretende, porém, consumir-vos a paciencia inutilmente vosso amigo, o

SOLITARIO.

24 de março, Tijuca.

CARTA XX.

SYNOPSIS: *Porque devemos abrir o Amazonas. — O Pará: sua população, produção, commercio e vendas. — A politica japoneza opprime o Pará — A provincia do Alto Amazonas. — População e produção estimadas de todo o valle do Amazonas — Podem alimentar desde já um extenso commercio directo com os estrangeiros. — Serviços e insufficiencia da companhia do Amazonas. A subvenção vale o privilegio. — Constrangimento e iniciativa. — A politica do governo e um maníaco — O medo dos estrangeiros. — O receio pela integridade do imperio. — O systema das pês. — Prisão de Humboldt. — Medidas prévias e preparatorias da abertura. — Apologo.*

Meu estimavel amigo. — Se as considerações de uma politica liberal e generosa, unico meio de angariar as sympathias do mundo civilisado; se o amor á coherencia, tão compromettida pelo disparate entre o systema a que adherimos no Prata e o proceder que observamos no Amazonas; se os conselhos da prudencia, que nos está mostrando o perigo occulto de uma politica egoista, que faz de cada um de nossos vizinhos, não um alliado, mas um inimigo; se tudo isso não aconselha a abertura do Amazonas, exija-o, pelo menos, a prosperidade de duas grandes provincias, e a do Pará sobretudo, exija-o tambem o descontentamento que lavra ahí contra o espirito centralizador do governo do Rio de Janeiro.

O Pará já não pôde ser tratado como pupillo, como territorio sem importancia. Ali, como no Rio-Grande do Sul, como no valle do Mississipi, como na margem occidental do Prata, ali caminha-se a passo de gigante. O Pará de hoje não é a provincia anarchizada pela caudilhagem de 1835 e 1836. Consultem-se as estatisticas.

Logo após a guerra civil, em 1837, a importação de mercadorias estrangeiras no Pará apenas foi de 1,287:591\$. Vinte annos depois, no exercicio de 1857—1858, excedia de 4.000:000\$. No exercicio de 1859—1860, a mesma importação foi superior a 5.000:000\$.

A exportação, que em 1837 não passava de 848:377\$, foi, no exercicio citado de 1857—1858, de 3,549 631\$, e, no ultimo indicado, de 5,912:860\$.

Emfim, o Pará occupa o quinto lugar na escala de nosso commercio de importação directa, e sexto no total desse commercio sommado com o indirecto de cartas de guia, e o sexto tambem no movimento da exportação.

As rendas provinciaes seguem a mesma marcha espantosa. No primeiro anno da navegação a vapor, em 1853, os cofres da provincia recolhêrão 220:543\$781, mas em 1860 cobrãrão 793:955\$380.

O Pará sente-se viver: A cidade de Belém não confia de balde no futuro: ultimamente dever-se-hia contractar ali a illuminação a gaz. A praça é animada; a moeda estrangeira gyra abundante; o americano e o inglez habitão-se facilmente á ameacida do clima: tudo dá o direito de esperar que a ultima barreira caia por terra. Será um novo mundo que se abra aos povos.

E, entretanto, todas essas cousas são o producto de pouco mais de 300.000 habitantes, e esses mesmos vivendo dos recursos naturaes. Sabe-se que a seringa, ou gomma elastica, e o cacão, principaes ramos do commercio do paiz, são silvestres. Não ha, portanto, verdadeira cultura no valle do Amazonas. Se ella existisse naquelle paraizo uberrimo, se o braço estrangeiro plantasse ali o café e o algodão; se o navio inglez ou o americano frequentasse aquellas agoas com plena franqueza e assiduidade, o que não viria a ser o valle do Amazonas em poucos annos?

A politica japoneza embaraça o Pará. Imagine-se que, segundo as justas observações do Sr. Coutinho em um relatorio ultimamente publicado, toda a população do Pará é nómade, não se fixa em parte alguma, estabelece-se aqui e acolá, cada vez mais longe, e em procura incessante de novos seringaes, de novos cacueiros, de novas mattas de salsa-parrilha, de castanha, etc. O caboclo, o natural da provincia, não abandonará essa vida em quanto outra industria não houver mais vantajosa. E essa industria será a agricultura do café, do algodão e cereaes, logo que os productos naturaes, pelas distancias em que se acharem e despezas que ellas acarretarem, não derem lucros superiores aos daquelles outros.

Mas quem ensaiará a agricultura? Quem, sobretudo, facilitará os transportes e provocará o consumo? O estrangeiro, com o seu arado, o seu braço, a sua intelligencia, a sua perseverança, o seu navio, o seu vapor, o seu commercio. Isto fere os olhos.

O Pará conhece isso, e experimenta, portanto, a mais decidida attracção para os estrangeiros, tanto quanto resente-se da politica japoneza do governo do Rio de Janeiro.

Quanto á provincia do Amazonas, o seu desenvolvimento não é menor. Sua população, nas mesmas condições economicas que a do Pará, não excede,

é verdade, de 60.000 almas, e sua exportação consiste na gomma-elastica e no peixe pirarucu, principalmente, além da castanha, salsa-parrilha, guaraná, tabaco, etc.

Esses productos, porém, que representavam em 1853, começo da navegação a vapor, cerca de 246.949\$, subião em 1860 a 702.112\$910, quasi o triplo. A renda provincial, que em 1852, pouco depois da installação da provincia, não excedera de 17.777\$, orçava por 88.892\$ no exercicio de 1850.

A parte que possuímos da região amazonica, não está pois deserta, nem existe improductiva, como insinuarão os nossos ministros de estrangeiros para justifiarem, perante os governos dos Estados-Unidos e da Grã-Bretanha, a permanencia da politica exclusivista. Contém uma população de cerca de 360.000 almas, que vendem ao estrangeiro annualmente productos no valor de mais de 6.604.000\$, e comprão-lhe mais de 5.000.000\$.

Mas para imaginarmos a importancia do valle do Amazonas é preciso alargar as vistas e comprehender, de um lado, toda a população e toda a sua producção, e de outro as facilidades de transporte resultantes do seu systema fluvial.

Segundo um quadro anexo ao relatório de 1856 do presidente do Amazonas, só do Perú tinham-se recebido em Manáos naquelle anno productos no valor de 327.000\$, em que sobretudo avultavão os chapéus.

Mas o total da importação e exportação que o Perú póe fazer pelo Amazonas não é hoje menor de 10.000.000\$, isto é, um sexto dos valores de seu commercio externo. E tenho para assim pensar um motivo: o interesse que seu governo liga á navegação do rio, que custava-lhe 120.000 pesos fortes nos ultimos annos, e obrigou-o agora a comprar quatro vapores affim de fazela por si mesmo. Demais, a população das provincias do Perú situadas nas vertentes do Amazonas ou de seus affluentes, não é inferior a 600.000 almas, isto é, a um quarto do total dos habitantes da republica.

Quanto á Bolivia, creio que metade de sua população, ou um milhão de homens, habita as margens do Guaporé e Mamoré, etc., e não poderia fazer um commercio menor de 5.000.000\$, visto como, em 1852, orçava-se em 2.000.000 de dollars só a quina que a republica poderia exportar.

Reuno a isso 400.000 habitantes das comarcas e departamentos ribeirinhos de Mato-Grosso, Goyaz, Equador, Nova Granada e Venezuela, com um commercio pelo Amazonas, que hoje não é exaggeração orçar em 1.000.000\$.

Portanto, approximadamente calculo que a população dependente da livre navegação do Amazonas é maior de 2.400.000 almas, e que o movimento de

respectivo commercio, dada a facilidade de transportes, não ficaria logo nos primeiros annos áquem de 28.000:000\$.

O valle do Rio da Prata até ás nossas fronteiras de Mato-Grosso não é muito mais povoado, ainda que seu commercio seja muito maior. Imagine-se, porém, que as regiões do Prata gozão da liberdade plena desde 1853 e que o valle do Amazonas só nesse anno veio a ser cortado pelos primeiros vapores de um dos paizes ribeirinhos. E entretanto, no curto período de oito annos, a producção ahí, graças ao serviço da companhia do Amazonas, multiplicou-se espantosamente.

Estas reflexões, posto que se apoiem em méras estimativas, mostram claramente que era infundado o argumento, opposto pelo governo imperial ás pretensões da Grãa-Bretanha e dos Estados- Unidos, que consistia em declarar pouco habitada e improductiva a região amazonica. Não é muito menos que a do Prata, e póde facilmente vir a ser muito mais.

Fôra escusado allegar aqui a importancia e navegabilidade do gigante dos rios e de seus tributarios. Todos o conhecem, todos sabem que a bacia do Amazonas é o paiz do mundo de communicações mais faceis. Seus rios, seus canaes naturaes, seus lagos são innumerados. Dahí uma fertilidade espantosa e uma inaudita variedade de productos. Enquanto as margens do Rio Negro ou do Solimões podem desenvolver perfeitamente o proprio café, as do Madeira produzem o melhor algodão conhecido, que ali é tão silvestre, como nellas e nas de outros confluentes a salsa, a baunilha, o cacáo, a seringa, etc.

O valle do Amazonas é uma serie de ilhas e uma successão de lagos e de ribeiros. Ali por muito tempo não se ha de fallar em estradas de ferro ou outras: os habitantes possuem as verdadeiras estradas, esses caminhos que andão, os rios, na phrase de Pascal,

Um paiz, assim rico pelas propriedades do terreno, pelos seus productos naturaes, pelos meios de transporte, pelo clima, pelo maravilhoso e pelo real, um paiz semelhante não póde desfallecer debaixo do peso de um regimen desconfiado, impotente e detestavel. Elle clama em altos brados pela liberdade: teimarão em recusar-lhe os meios de prosperar?

Para o valle do Amazonas, para as nossas bellas provincias do equador, o commercio livre nos rios é como o ar para os pulmões. Não podem dispensa-lo, porque não têm abundancia de braços: e só o navio estrangeiro introduzirá braços. Não o podem ainda, porque hoje seus habitantes aehão-se dispersos e vivem numa vida errante: e só o estrangeiro desenvolveria os portos, das margens do Amazonas, attrahiria a elles a população disseminada, fixa-

ja-hia em darredor desses centros, e transformaria assim a constituição economica dessas regiões.

Nem pretenda-se argumentar com a existencia da companhia do Amazonas. O serviço que ella presta é incontestavel, mas acha-se muito áquem das necessidades. Os paquetes da companhia serão sempre muito uteis a todo o valle do Amazonas, mas elles não transportão todas as mercadorias que se lhes offerem. As mais pesadas, e sobretudo madeiras, são de ordinario preteridas pela gomma elastica, pelo cacão e outros productos. A' pequena cabotagem de porto a porto do Amazonas, a companhia não presta senão serviços insignificantes.

Seus paquetes têm todo o interesse em só levar mercadorias para os pontos de maior consumo, e de ordinario para os extremos de cada uma das linhas, e creio que não se prestão a servir de rebocadores ás canoas e montarias.

Demais, quando verdade fosse que a companhia, por sua actividade ou pelo numero de seus navios, conseguisse fazer face a todas as necessidades de transporte, ella não poderia remover o inconveniente do commercio indirecto. Eu me explico. O estrangeiro, por virtude de nossa politica japoneza, espera no Pará que o paquete da companhia ou as canoas dos indios descão os rios carregadas de seringa ou de outros generes para despacharem se no Pará e baldearem-se depois ou carregarem-se nas embarcações de longo curso. Imaginem-se as despezas excessivas dos fretes, a perda de tempo etc. Ao contrario, que vantagem não fôra para o americano ou para o inglez poder entrar pelo rio acima, com o seu vapor ou o seu navio á vela, descarregar farinha ou fazendas em um porto habilitado e carregar nesse ou em outro o que desejasse?

Não pretendo negar que a companhia do Amazonas nasceu de uma idéa patriótica, nem deslustro o merecimento real do distincto cidadão a cuja actividade e intelligencia devemos agradecer ter-se realizado o pensamento da lei de 1850. Mas, brasileiro e homem do progresso, o nobre Sr. barão de Mauá reconhece certamente que trançar o Amazonas é impôr ás nossas ricas pr. vincias do equador e ás republicas vizinhas a lei do monopolio da florescente e poderosa companhia de navegação fundada em 1852. Monopolio, digo, porquanto, ainda que se tenha resgatado em 1854 o privilegio exclusivo a ella concedido por trinta annos, ainda que hoje outra qualquer se possa fundar para o mesmo fim e para prestar o mesmo serviço, é comtudo evidente que nenhuma empresa poderá concorrer com essa. Com effeito, além dos vapores que possuiu dos capitães realizados, do fundo de reserva, a companhia do Amazonas perceb, do Estado uma subvenção de *setecentos e vinte contos* annuos, correspondente ás tres linhas de Belém a Cametá, de Belém a Mauás e de Mauás a Tabatinga,

além dos 120,000 pesos fortes pela viagem até Nauta, a que o Perú obrigou-se pelo contracto de 1859, ultimamente findo.

O capital da companhia é de 1,300:000\$. A subvenção que o Estado lhe paga annualmente acha-se, portanto, na razão de 55 %. Só isto basta para a companhia prosperar. Ella está garantida por isso e por um contracto solemne.

Póde se, pois, affirmar que tal subvenção importa tanto como o um privilegio. Actualmente o valle do Amazonas é para essa companhia o mesmo que o Indostão foi para a das Indias: ella navega-o, explora-o, compra, vende, governa.

Vedes bem, meu amigo, uma face mais da questão. Vedes claramente outro resultado funesto da politica japoneza.

Mas essa politica não é util a ninguem. A propria companhia do Amazonas não póde preferi-la á liberdade do rio, porque esta promoveria o trabalho, augmentaria as transacções, derramaria a abundancia, povoaria os desertos e multiplicaria os transportes. E' a ordem natural das cousas, e nisso consiste a harmonia dos interesses.

Tudo aconselha, meu amigo, que abandonemos o espirito das tradições coloniaes, essa politica barbara e estulta, que, nos seus tratados entre as cordas de Hespanha e Portugal, fazia escrever que este ultimo reino podia excluir as proprias colonias hespanholas ribeirinhas da navegação do Amazonas.

Abra-se resolutamente o grande rio. Conquistemos assim as sympathias, que nos faltão, do mundo civilisado. Teimando sem previsão no systema actual, faremos um dia á força o que hoje recusamos praticar espontaneamente. Será uma outra vergonha, como essa da extincção do trafico. Mais uma grande medida para o florescimento do paiz ficar dependente, não de nossa tardia iniciativa, não de nossa preguiça, não de nossa ignorancia, não de nossa ridicula prudencia, não de nossa fatuidade, mas da boa vontade de Palmerston, de Russell, de Lincoln, de Luiz Napoleão, ou, porventura, dos chefes colligados das republicas vizinhas.

Affigura-se ao governo imperial que abrir o Amazonas é a maior das imprudencias. Não fosse essa a unica do governo! Nossa politica interna e externa recorda-me sempre, pela sua timidez, cautelosamente sabia e sabiamente cautelosa, a figura interessante de um maníaco que, por medo de quebrar as pernas, abraçasse o expediente de nunca mais andar, de deixar-se ficar sentado — quando todo o mundo, perto e longe de si, vai para diante.

Ora, o primeiro medo do governo imperial é que os estrangeiros, e sobretudo esses insaciaveis americanos, tomem-nos um pedaço ou todo o precioso valle. Mas, para impedi-lo, o que fazemos? indispomo-nos com os nossos

vizinhos, que querem e precisam da liberdade; temos, pois, a retaguarda indefesa: e, na propria casa, na propria provincia do Pará, não grangeamos afeições, porque também offendemos os seus interesses.

Abra-se o Amazonas; é o unico meio de frustrar as ambições de quem quer que seja. Interessemos o inglez, o americano do norte, o peruano, o boliviano, todos simão, na conservação da nossa propriedade, que mostraremos apreciar e tornar util ao mundo.

E quer-me parecer que, para concluir as nossas pendencias com a França a respeito de limites, outro meio não existe mais efficaz. Se abrímos franca e inteiramente o Amazonas ao commercio universal, nem os inglezes nem os americanos consentirão que os francezes arraaquem-nos uma grande parte até o Aragnary, como pretendem; nem os mesmos francezes alimentarão mais as suas pretensões, cujo fim manifesto é tornarem-se ribeirinhos para usufruir as vantagens que a estes competem.

Outro susto inquieta o governo: receia que a prosperidade aconselhe ao Pará a idéa de separar-se do Imperio. Quando deva ser assim, não é um egoismo barbaro pretender impedir esse facto tratando uma provincia irmã como se fôra um paiz conquistado? Mas, meu amigo, a verdade parece-me justamente o contrario. O que excita o descontentamento no Pará, o que alimenta ali, entre os homens illustrados sem distincção de partidos, uma idéa vaga de independencia, é justamente o regimen a que tão rico territorio está sujeito.

Abra-se o Amozonas; dêem-se ás provincias presidentes illustrados, estudiosos e duradouros; abaixem as tarifas e os impostos geraes; fação menos despezas, e nem o Pará nem provincia alguma terá necessidade de formar um Estado á parte, em que pôde correr todos os perigos da anarchia, quando, no seio do Imperio, goza de paz interna, beneficio inestimavel certamente.

Sá bem, meu amigo, que este modo de ver os negocios da nossa patria não é geral. Muitas pessoas querião seguir o caminho opposto, *fortificar* a autoridade que já é fortissima, para *resistir* á anarchia. Empenho vão! tarefa enganosa! E' preciso convencermo-nos de que o povo deste paiz está peado. O governo é tudo, o povo é nada. A' lei permite-se intrometter-se em tudo, á iniciativa particular consente-se fazer o menos possivel. Um paiz pobre, que vive á custa do estrangeiro, recebe com direitos pesadissimos os productos estrangeiros. E' necessario, em vez de comprimir, alargar, fomentar, deixar correr desimpedidas as fontes vivas do trabalho, da riqueza, da producção. O *deficit* ahí está batendo á porta ha tres longos annos. A bancarota virá a seu tempo. Querem conjurar a tempestade? Não despendão o que não podem, e libertem o paiz. Re-cuem no caminho do desperdicio esteril, re-cuem

na politica compressora, deus meios unicos para chegar a este resultado proximo: prosperidade real do paiz e abundancia do thesouro.

Abra-se o Amazonas, repito. Deixem respirar o paiz. Abandonem a politica timida do egoismo japonéz.

Todos os escriptores, que disso tratão, não se esquecem de pôr em evidencia o caracteristico de nosso governo, e insistem geralmente em um caso acontecido a Humboldt.

Na sua *viagem ás regiões equinoaciaes do novo continente*, liv. 8º, cap. 23, Humboldt conta que, pretendendo visitar as missões do Rio-Negro e examinar o canal que une dous grandes systemas de rios, deixou de faze-lo por causa das complicações politicas entre as costas de Lisboa e Madrid. Mas, voltando á Europa, foi que soube dos perigos que corrêra: tinham-se dado ordens para se apoderarem de sua pessoa, de seu instrumentos, e sobretudo desses registros de observações astronomicas, tão perigosos, diz elle, para a segurança dos Estados. Devião conduzi-lo ao Grão-Pará pelo Amazonas, e dahi a Lisboa. Humboldt ajunta que a medida provinha do governo colonial, e que o ministerio de Lisboa a desapprovára. Diz tambem que ella procedia de o suporem commissario de limites dos hespanhóes.

A historia é repetida por todo, e nem sequer podemos defender o Brasil do espirito acanhado que o facto revela.

Certamente, ninguem pensa que devamos decretar a entrada de todos os pavilhões no Amazonas sem tomar cautelas e dar providencias necessarias.

A entrada de navios de guerra estrangeiros deve ser regulada em tratados, segundo os principios aceitos no Prata.

Derver-se-hia previamente cuidar de um systema de fortificações no Pará, em Macapá, em Manaus, em Obidos, em Tabatinga e em alguns outros pontos.

As duas provincias deverião formar uma de nossas quatro grandes divisões militares.

O desenvolvimento do arsenal de marinha do Pará, a organização de uma flotilha de canhoneas, e outras medidas identicas serião convenientes.

Quanto ao mais, nem a mais leve restricção, porque estas tendem a nullificar os favores. Estabeleça-se o estrangeiro aonde quizer, á margem dos rios ou no interior, exerça a industria que lhe fór mais vantajosa, navegue por todas as aguas sem limitação, não se lhe prohiba fazer o commercio de cabotagem entre porto a porto dos rios e lagos, e permita-se-lhe reportar directamente as suas mercadorias, não só na cidade de Belém (unico porto habilitado de todo o valle!), mas ainda em outras povoações do interior, centre da producção e de consumo.

Estou sentindo, meu amigo, apedrejarem minhas *utopias* ! Seja.

Dia virá em que nos envergonhemos de ler na historia o seguinte conto :

« Havia em certo paiz pobre um grande canal que atravessava o verdadeiro paraizo da terra.

« Ora, todo o estrangeiro desejava estabelecer-se ás margens desse canal.

« Os estadistas do paiz pobre são homens prudentes e bons patriotas que detestavão os estrangeiros :

« E, pois, elles mandarão estudar se era possivel entupir o canal.

« E, como não o fosse jámais, os estadistas deliberarão trancar a sua embocadura.

« Trancou-se ; e em verdade os estadistas do paiz pobre tinham razão, porquanto, por meio de medidas semelhantes, affugentarão os estrangeiros.

« E, assim, paternalmente regido, esse paiz pobrissimo nunca mais teve a desgraça de prosperar.»

Se não gostastes do apologo, desculpai a fraqueza de invenção de vosso amigo obrigadissimo, •

SOLITARIO.

25 de março, Tijuca.

SYNOPSIS : *Franqueza.*—A côrte e às provincias.—Como são estas administradas.—Governa-as o mesmo espirito do tempo colonial.—Justiça na politica dos inglezes.—Systema colonial. Os hespanhóes e outros povos.—Politica dos inglezes para com suas colonias. Porque prospera'rão tão depressa os Estados-Unidos? Antigas liberdades politicas e franquezas commerciaes das colonias da America do Norte.—Persistencia nessa politica. A reforma de 1850, e lord John Russell. O governo representativo nas colonias da Grã-Bretanha. Celebre discurso do mesmo lord.—Contraste com o pensamento de nossa politica a respeito das provincias.—Não se trata de fomentar a discordia. Formula-se um aviso. — Conselho ao Para'.

Meu caro amigo.—Uma das grandes virtudes dos inglezes é a de serem inflexiveis nos juizos que formulão com franqueza ácerca da direcção de seus proprios negocios. E' assim que elles entendem a sua liberdade, e é por isso que não ha outro povo mais feliz.

De franqueza carece o Brasil. Temos em abundancia a mentira official, a mentira ministerial, a mentira parlamentar, a mentira diplomatica, a mentira publica e a mentira particular. Verdade núa e crúa : eis a primeira necessidade do paiz.

Eu presumo não ter sido dos mais tímidos. Quero concluir esta série de cartas com a mais plena franqueza.

Começarei sustentando que, tirante certas asperezas, são as provincias do imperio governadas com o mesmo espirito do barbaro systema colonial, ponto em que já toquei e que precisa de algumas explicações.

Do Rio de Janeiro olha-se hoje para as provincias, para as do Norte principalmente, com o mesmo olhar de Lisboa para o Brasil de outr'ora.

Mãos presidentes, e de seis em seis mezes um novo ; magistrados politicos ; funcionarios ignorantes ; afillhadagem, patronato, escandalo, immoralidade, tyrannias, abusos, delongas e dependencias para todos e os menores negocios ; eis o que as provincias recebem da côrte. Se não houvesse nellas uma convicção profunda de que, ainda assim, sempre é melhor viverem unidas no seio da paz

interna, do que, desnudas, na anarchia, eu não sei o que sustentaria a integridade do imperio.

O que ha de peor no Brasil é a gente que o governa : as provincias o sabem por longa experiencia. O governo central ignora a sua missão : o das provincias !..

Pertença á eschola que pouco se lhe dá do governo. Para mim, o melhor é o que se imiscue menos na industria, na religião, nos artes, nas sciencias, nas lettras, nos direitos civis, no que é proprio e exclusivo da actividade individual. Mas, seja como fór, todo o governo deve ser zeloso, intelligente, illustrado e moralizado. Mas, o governo do Brasil, mas o governo das provincias !.. Sob o ponto de vista das provincias, tudo no Brasil está por fazer, e eu já apontei alguma cousa a tal respeito nas minhas primeiras cartas.

De todas, é o Pará a que tem motivos mais justos de queixa.

Os caminhos, as estradas, os meios de transporte, as condições de vida do Pará são os seus rios ; pois bem : nós intupimos esses rios, visto como, fechando-os ao mundo, temos a fatuidade de inculcar que possuímos marinha bastante para navega-los e capitães sufficientes para desenvolver o paiz que elles banhão ! Não sei quem assentou de dizer em Portugal, ha muitas dezenas de annos, que a liberdade commercial é peor do que a péste ; e cada ministro dos nossos repete de boca em boca : E' peor do que a péste !

Grandes homens sem duvida ! O futuro far-lhes-ha a justiça, que já distribue-lhes ás mãos cheias o estrangeiro desinteressado.

Outra grande qualidade dos inglezes é o seu incontestavel espirito de justiça. Nisto só, meu amigo, comprehende-se um mundo de idéas. A justiça é a base do Estados, é a verdadeira politica. Nós, ao contrario, entendemos que a oppressão é excellento meio de governo. O Pará deseja e clama pela liberdade do Amazonas. Ha direito de recusa-la ? E' justo contrariar a aspiração daquelles povos ? Não é, e sustento que o não seria ainda quando essa liberdade fosse um meio de se tornarem elles independentes. Mas, ao contrario só a politica japoneza do Rio de Janeiro póde, irritando, determina a separação do Pará. E' a historia da independencia dos Estados-Unidos, do Brasil de todas as colonias americanas. A justiça fraternisa. A iniquidade isola. Não ha lagrima esteril. Fazeis uma victima ? aguardai a vingança.

A meu ver, Inglaterra offerece um exemplo eloquente a respeito de tudo. Fallei de justiça, vejamos :

A necessidade de possuir colonias para o fim de monopolizar o seu commercio, era outr'ora, e ainda é para alguns paizes, reputada uma condição essencial de força e grandeza. A Hespanha deu a ease systema o desenvolvi-

mento largo que vós conheceis. O mesmo fizeram França, Hollanda e Portugal. Para essas potencias e, sobretudo, para as da península, as colonias erão minas de dinheiro, degredo de condemnados, emporios de companhias privilegiadas, instrumentos sem vida, escravos sem ar livre, presos aos pés da metropole por uma cadeia de ferro, os seus regimentos, alvarás, ordenações de navegação, portarias do almirantado, etc. O despotismo, que submergia lentamente as metropoles no oceano das misérias da retrogradação, desmoralisava embrutecia, esterilizava as riquissimas colonias.

Tudo isso, porém, não se via; e o hespanhol continuava a repetir com emphase que o imperio unido de Philippe II era como um « navio cuja prôa boiava no mar das Indias e a pôpa no oceano Atlantico. »

Parece incrível que Luiz XIV escrevesse ao governador das Antilhas a carta séguinte: « Approvo muito as ordens que destes sobre a devassa contra o abade de Boisseret e contra os que são accusados de ter commerciado com os estrangeiros. Repito-vos que nisso consiste o ponto principal de vossa applicação » !

Eis o systema colonial. Eis a nossa politica ácerca do valle do Amazonas !

Os inglezes, porém, cujos erros aliás não pretendo dissimlar, os inglezes forão mais prudentes e justos a respeito de suas colonias. E é por isso que hoje ainda possuem um imperio tão vasto. Invoco a historia.

Como é que uma simples colonia, a Nova-Inglaterra, pôde de repente transformar-se na poderosa, rica, vasta, illustrada, livre, intelligente, generosa, audaz republica dos Estados-Unidos da America ? Porque, desde os seus comecos, desde a primeira povoação, fecundou-as o espirito liberal da reforma protestante, a moralidade, o amor ao trabalho, a intelligencia, a perseverança, a consciencia da dignidade humana e o zelo da independencia pessoal, que são o verbo do evangelho e constituem os grandes caracteristicos das raças do norte do globo.

Com effeito, em vez de supportarem a ignara oppressão dos ridiculos capitães-móres e o fanatismo estúpido dos padres catholicos do seculo XVI, os Estados-Unidos forão povoados por quakers e outras seitas livres, e governado por lords inglezes. Eis o mysterio.

« Nossas livres instituições, dizia a mensagem ao congresso em 1852, não são fructo da revolução: ellas já existião dantes; tinham suas raizes nas livres cartas, sob cujo regimen havião-se engrandecido as colonias inglezas. » Com effeito, segundo cartas patentes emanadas de Carlos 1º, os primeiros fundadores das colonias tinham o direito de *fazer leis, com o consentimento, assentimento e approvação dos habitantes livres das ditas provincias; seus suc-*

cessores gozarião dos mesmos direitos como se fossem nascidos em Inglaterra, possuindo todas as liberdades, franquezas e privilegios correspondentes a' qualidade de cidadãos inglezes.

Quanto ao commercio, sabe-se que nunca foi total nem geral nas colonias inglezas o principio, hespanhol-portuguez, do monopolio da metropole.

Essa politica contrasta com a dos outros povos : o que é mais admiravel porém, é a generosa perseverança com que os estadistas inglezes têm sustentado e desenvolvido extraordinariamente as bases liberaes sobre que os seus nobres antepassados fundarão o imperio britannico. Recordais-vos certamente das alterações successivas introduzidas neste seculo na administração das colonias ; recordais-vos, sobréndo, da grande reforma completada em 1850, no ministerio de lord John Russell, que permittiu a quasi todas as colonias inglezas os elementos principaes do governo representativo.

Não é esta sem duvida a pagina menos bella da historia dos *free-traders*, a conquista menos gloriosa da eschola de Huskisson, O' Connell, Bright e Cobden, o facto menos imponente das sociedades contemporaneas.

A 8 de fevereiro de 1850, nessa mesma camara dos commons, que outrora accendia a guerra contra os americanos revoltados, o primeiro ministro, o velho liberal, lord Russell, erguia a voz solemne para traçar o plano definitivo da administração politica das colonias inglezas. O Canadá teria, além de uma legislatura eleita livremente pelo povo, um ministerio, que o governador não poderia tirar senão do seio da maioria da assembléa. Tal era a opinião do povo canadiano, accrescentava o nobre lord. A nova Brunswick e a Nova Escocia ficavão com o seu conselho executivo, nomeado por eleição. Ocabo de Boa-Esperança teria uma assembléa eleita por cinco annos, e um conselho por dez, que se renovaria na metade em cada quinquinio. A' Australia caberia um conselho, cujos dois terços devião ser nomeados pelo povo e o resto designado pelo governador. Quanto á Nova-Galles do Sul, far-se-hia o que seus habitantes quizessem. O honrado ministro descreveu igualmente o plano na parte relativa a Van-Diemen, Nova-Zelandia, Jamaica, Guyanna, etc., etc. Finalmente, eis, como lord J. Russell expunha a dupla base, economico-politica, da reforma :

« Em primeiro lugar, vós podeis livremente comprar ás colonias, ou a quem vos parecer, e as colonias podem commerciar com quem acharem melhor... Em segundo lugar, conforme á politica que seguistes ácerca das antigas possessões da America do Norte, tereis por base do vosso proceder introduzir e sustentar, quanto fór possível, a liberdade politica em todas as vossas colonias. »

Acreditaes, meu amigo, que o nobre lord occultasse o pensamento de ver um dia a prosperidade tirar do dominio inglez cada uma dessas provincias florescentes pela liberdade que se lhes conceaue ? Pelo contrario, eis o modo por que apreciou essa hypothese o grande ministro ; transcrevendo suas palavras, eu sintô o coração animar-se e consolar se, no espirito fraternal do evangelho, das tristezas de nossa propria historia.

« Sem duvida, eu provejo, dizia lord John Russell, com todos es bons espiritos, que algumas de nossas colonias crescerão de tal fórma em população e em riqueza que possão vir dizer-nos um dia : « Te os força bastante para « sermos independentes da Inglaterra. O laço que á ella nos prende tornou-se « oneroso, e chegou o momento em que, na melhor amizade e em boa alliança « com a metropole, queremos fundar a nossa independencia. Eu não acredita que esse tempo esteja muito proximo, mas façamos tudo quanto em nós couber afim de tornal-as aptas para se governarem por si mesmas. Damos-lhes tanto quanto fôr possível a faculdade de dirigirem os seus propri os negocios. Que ellas cresção em numero e bem-estar; e, succeda o que succeder, nós, cidadãos deste grande imperio, teremos a consolação de dizer que contribuimos para a felicidade do mundo. »

Generosidade sublime ! eloquencia admiravel !

Eis ahí o espirito de justiça de que eu faltava. E é porisso que as possessões inglezas, felizes como taes, seguras e protegidas pela nome inglez, não machinão a sua separação, Vêde o Canadá; permanece fiel, e entretanto, os Estados-Unidos são um vizinho tão attractivo quanto ambicioso. Se o príncipe de Galles percorre-o, como ha pouco, todo o paiz vem ao seu encontro abençoar e render homenagem ao futuro rei, ao illustre filho da rainha Victoria. Se levanta-se, como acabamos de vêr, o ameaço terrivel de guerra com os americanos, é justamente nos canadianos que o governo inglez encontra maior adhesão, a maior pressa em fortificarem-se, em prepararem os seus voluntarios, em defenderem os seus portos e as seus fortes.

Tinha razão o conde de Montalembert : ha alguma cousa de sobre-natural nessa nobre *superstição do direito*. A justiça não faz victimas, mesmo quando condemna. A justiça, porém, consolida a paz, serena os odios do presente, e desata docemente os nós das difficuldades futuras.

Nobre e grande politica foi e é a dos inglezes ! Ainda ultimamente, em 1858, não se viu, resgatado o privilegio da companhia das Indias, o respeito com que, na nova organização do vasto imperio asiatico, consagrou-se a mais plena autonomia da colonia quantoaos negocios commerciaes, administrativos e politicos ?

Certamente, muitos de nossos estadistas ignorão o que se passa no imperio britannico. Certamente não sabem que, além de todas as regalias e direitos civis, como sejam o *habeas corpus*, o julgamento no jury, as franquias industriaes e commerciaes, além dessas faculdades que o acompanhão por toda a parte e formão a essencia do cidadão inglez, elle possui ainda nas mesmas colonias, uma vasta liberdade politica, o *selfgovernment*, o governo do paiz pelo paiz, o governo representativo. Comparai essa politica liberal com o pensamento acanhado e receioso de nossa politica em relação ás provincias. Estas não têm para o governo brasileiro a importancia que ao inglez inspirão as mesmas colonias. E é talvez porque ignorão o caminho por onde vai o mundo, que os nossos estadistas teimão em fechar o Amazonas ao commercio universal, em amarrar uma provincia riquissima ao carro pesado do egoismo, da intolerancia, da timidez, da impetencia, da inercia do governo central.

Não, meu amigo! é tempo dos nossos mandarins mudarem de politica. Essa já está vista. Queremos novidade. E, se não sabem ou não podem a mim nistrar o paiz com as idéas do paiz, se receião cahir no abyssmo de viando-se das sendas batidas ha tres, seculos desde o tempo do rei, digão-o claramente para illustração do paiz.

Sois justo; acredito que não descobris nas rainhas palavras a intenção, que repugna-me, de assoprar a discórdia entre o norte e o sul do imperio: ao contrario. Em primeiro lugar, o mais interessado na liberdade do norte, no seu progresso, no seu desenvolvimento, é justamente o sul. A riqueza de um não pôde ser indifferente ao outro. Uma provincia que prospera, actúa com força sobre todas as outras. O valle do Amazonas, que consome hoje pequena quantidade de café, consumirá, quando fôr aberto, uma quantidade mil vezes maior. Será um novo *debouché* para os productos do Rio, de Minas, de S. Paulo, etc. Digo o mesmo do assucar. Vice-versa: a navegação livre do Amazonas quer dizer, n'um futuro proximo, grande cultura de cereaes, de cacáu, etc, que se remetterão para o sul em permuta do café e do assucar.

Em segundo lugar, reconheço que agitação-se graves queixas nas provincias. Rio-Grande é mal visto. Pará jaz esquecido. Pernambuco, o leão do norte, ludibriado. Mas, affirmo-vos, nenhum homem sensato pôde acreditar que essas provincias tenham o pensamento de rebelar-se; seu interesse maior consiste em gozar de paz, e esta não existe no Brasil sem a integridade da monarchia.

Entretanto, a prudencia recommenda que se não desprezem as suas lamentações.

Iniciem os governos uma politica séria, e mostrem, abrindo o Amazonas, que já não governa o Brasil o pensamento desconfiado e medroso do systema colonial transmittido de nesses avós.

« O espirito publico caminha (dizia O' Connell trevejando em um *meeting* de Convent-Garden), como as vagas poderosas do oceano. O tyranno dos tempos antigos mandou ás ondas que parassem, mas as ondas avançarão apesar de suas ordens e engolirão o insensato que pretendia deter-lhes a marcha. Quanto a nós, não temos necessidade de engolir os grandes senhores; contentar-nos-hemos de molhar-lhes a planta dos pés. »

Eu tambem não pretendo abalar os fundamentos da sociedade: sóto um grito de aviso, de animação...

O Pará nos cuve; elle sabe que nem todos os homens do sul apoião a politica japoneza que o separa do mundo. Use o Pará de seus direitos constitucionaes. Requeirão os povos, ou a sua assembléa legislativa, ao parlamento nacional. A' sua petição arrojada ás camaras duvido que ousem responder com o silencio e muito me nos com uma negativa formal.

A consciencia do direito fortifica. A justiça não é favor que distribue-se, é um dever que se cumpre.

O parlamento, meu amigo, negará justiça ao Pará que, em quanto formúla os seus direitos, aponta com o dèdo os Estados- Unidos?

Vosso amigo, o

SOLITARIO.

27 de março, Tijuca.

CARTA XXII.

SINOPSE. — Navegação directa a vapor entre o Brasil e os Estados Unidos. — Commercio mutuo, sua importancia. Lugar que occupa a União em nosso mercado. — Idéa de uma companhia. — Transformação de nossa navegação costeira a vapor. — Parallels acêrca de subvenções. — Tentativas para o estabelecimento de uma linha entre Nova-York e o Pará. — Como as tem desanimado o governo brasileiro. — Transição.

Meu caro amigo. — Que é urgente uma mudança radical nas idéas administrativas, nas opiniões economicas e no proceder do governo central para com as provincias, creio tê-lo indicado claramente nas cartas anteriores.

Insisti n'isso para mostrar o espirito retardado, desconfiado, medroso e egoista da politica admiravel que pretende, trancando o Amazonas, assegurar a fidelidade do Pará.

Isso leva-me a estudar, ainda que ligeiramente, outra questão connexa. Porque é que se fecha o valle do Amazonas ao commercio do mundo? porque o governo do Rio de Janeiro receia que com a prosperidade se installe naquellas regiões o espirito de independencia. Procede por egoismo e por medo. Não são, meu amigo, outros os motivos por que o governo se obstina em evitar tudo quanto possa ligar o commercio do Imperio ao commercio dos Estados-Unidos da America do norte.

Pretendo mostrar que, se a abertura do Amazonas é uma grande medida, não ficará todavia completa sem o estabelecimento de uma linha de vapores entre Nova-York e o Rio de Janeiro.

O Pará acha-se ás portas dos Estados-Unidos. O valle do Amazonas será o refugio natural de todos os emigrantes europeus que já não encontrarem na California ou no Mississipi as antigas condições de rapida prosperidade. A corrente de emigração superabundante refluirão para o Amazonas, e em breve sua população multiplicar-se-ha espantosamente.

Além disso, a vastidão das relações commerciaes entre o Imperio e a União exigem hoje, como um novo elemento de vida para todo elle, o estabelecimento da linha de vapores a que referi-me.

Tratemos do Pará em primeiro lugar. Já no exercício de 1854 — 1855, o Pará recebêra por importação dos Estados Unidos 1,117:639\$, e exportára para o mesmo paiz 2,032:582\$. Só o Rio de Janeiro tinha e tem com a União um commercio mais vasto. A importação da Grã-Bretanha na mesma provincia era maior, porém a exportação desta para aquelle paiz era inferior nesse exercicio. O commercio total do Pará com os Estados-Unidos era superior ao que a mesma provincia fazia com quaesquer nações. No ultimo exercicio de que existem dados officiaes, os algarismos, alguma cousa mais elevados, conservão as mesmas proporções.

As relações entre o Pará e os Estados-Unidos são intimas. O que de-ve-se, pois, fazer? Contraria-las? Contrariar a ordem estabelecida, a ordem natural das cousas? Ou deixa-las seguir o seu curso, succeda o que succeder? O Pará, repito, está a alguns dias de distancia dos Estados-Unidos. Este paiz é o consumidor natural de muitos dos productos da provincia: quem poderá, pois, impunemente impedir que se travem, se augmentem, se desenvolvão as relações já subsistentes?

Quanto ao Brasil em geral, o facto é o mesmo. No exercicio de 1844—45 a importação dos Estados Unidos no Imperio foi de cêrca de 5,500 000\$, e a exportação para a republica de mais de 9.000.000\$. Era, depois da Grã-Bretanha, o paiz com quem entretinhamos negocio mais activo.

No exercicio de 1854—1855, isto é, dentro de um decennio, a importação elevou-se a 7.072:793\$ e a exportação subiu a 23.856:431\$, isto é, ao duplo e mais metade. Ainda os Estados Unidos figurão em segundo logar.

Finalmente, esses valores, no exercicio de 1859—1860, depois de cinco annos, subirão, quanto á importação a 12.889:591\$, e á exportação a 31,857:880\$.

N'uma palavra, os Estados-Unidos tem-se avançado por tal modo sobre o nosso mercado, que só a Inglaterra sustenta a primazia tradicional de que goza nelle, e que todavia aquelles Estados estão a disputar-lhe energicamente.

Emfim, o pavilhão americano, que faz todo esse commercio, é além disso o intermediario entre nós e outras nações. A sua tonelagem, com effeito, só é excedida pela da Inglaterra.

Isto posto, pergunto: como é que, sendo tal a importancia de nossas relações com a America do norte, nos não communicamos directamente com ella, é só pelos paquetes europeus recebemos, com a demora de 42 dias geralmente, cartas, noticias e ordens, que aliás podião-se ter de Nova-York no Rio dentro de 24 dias, fazendo escalas?

E ha razões decisivas para que prosperem, em vez de diminuirem, as

nossas relações com os Estados- Unidos. Ellas são alimentadas pelo interesse e necessidade reciprocos. De um lado, o Brasil não produz, e por longos annos não virá a produzir sufficiente farinha de trigo, e só os Estados- Unidos podem vender-lhe esse genero de sua lavoura em tanta quantidade: elle representava, com effeito, em 1854—1855: metade de toda a importação do mesmo paiz. De outro, os Estados Unidos carecem de muito café barato, e só o Brasil o póde fornecer á sua população: e, na verdade, esse é o paiz que mais compra os productos do ramo principal de nossa agricultura.

Por muito tempo haverá entre Rio-Grande do Sul, Rio de Janeiro e Pará, de um lado, e Nova-Orleans, Philadelphia e Nova-York, de outro, uma navegação tão activa como a que existe de longa data entre o Brasil e a Grã Bretanha.

E não se pense que as communicações a vapor entre os portos do Imperio e os da União sejam um negocio que affecte exclusivamente ao Pará. Ao contrario, o sul do Imperio é o primeiro interessado nisso. O grande consumidor do seu café é o habitante das margens do Mississipi, o operario de Nova-York, o plantador da Florida, o mineiro da California. E comprehende-se que, nestas circumstancias, devão os nossos commerciantes receber pela Europa as noticias dos Estados- Unidos?

Os homens praticos da côrte reconhecem claramente os inconvenientes disso. Ordens demoradas, ignorancia do estado dos mercados, noticias atrazadas, antecipação dos negociantes europeus, etc; são embaraços com que luctão sem cessar.

Se ha uma crise, se annuncia-se guerra, como ha pouco, o commercio, á falta de noticias promptas, acautela-se, não arrisca, mas retrahê-se, receia comprometter-se, paralysão as transacções, avultão as existencias em deposito, dormem os capitaes. Ultimamente, no principio do mez de fevereiro, succedeu haver por muitos dias consecutivos 300,000 arrobas de café e mais em ser. São factos diarios, que desaparecerião em grande parte haven do communicações regulares e directas com o grande consumidor.

Não duvido affirmar com o nobre Sr. Tito Franco, em um discurso que já citei, que, funcionando uma linha de vapores entre Nova-York e o Rio, multiplicar-se-hião espantosamente as nossas transacções com os Estados- Unidos. Haja vista o exemplo de Inglaterra. A nossa exportação para esse reino, depois de funcionar a companhia transatlantica, augmentou em 1853 cerca de 150 % sobre 1848, e 300 % em 1855, como ponderava em um relatorio ao congresso da União o Sr. Flagler, demonstrando as vantagens do estabelecimento da navegação de que trato.

As duas linhas transatlânticas, ingleza e franceza, que actualmente fazem as communicações entre o Brasil, o Rio da Prata e a Europa são insufficientes. Servem aos nossos interesses na Europa, mas não bastão para todas as nossas transacções no presente e no futuro. Toda a parte septentrional da America do sul e toda a America do norte acha-se para nós em maior distancia do que a Russia. E, entretanto, nosso commercio com os Estados-Unidos é vastissimo, e, aberto o Amazonas, crescerá, desenvolvendo-se tambem com os portos maritimos das republicas ribeirinhas, com as Guyanas e com as Antilhas.

Uma linha de vapores que, partindo de Nova-York, viesse ter ao Rio com escala por diversos portos da União, por S. Thomaz, pelo Pará, Pernambuco e Bahia, seria de um alcance extraordinario. A ilha de S. Thomaz, nas pequenas Antilhas, é hoje o *rendez-vous* das companhias que communicão o norte da America com a Europa, os Estados-Unidos com as Antilhas, as Antilhas entre si e com o Mexico, com a America central, Nova-Granada, Venezuela e Guyanas.

Assim, pois, a linha de que trato seria o meio de pôr o Brasil em contacto com essa parte do mundo civilizado, no hemispherio do norte e no seu continente, que para elle não existe quasi. Por meio de communicações regulares, desenvolveriamos ahí o consumo de nossos productos e particularmente do nosso café, que geralmente são levados a esses paizes vai pela indirecta de Nova Orleans ou das possessões inglezas do golfo do Mexico.

Estabelecida essa linha, toda a America achar-se-hia ligada pelo oceano e pelos grandes rios. O Canadá e possessões do norte Inglezas com os Estados-Unidos, estes com as Antilhas, as Antilhas com o Mexico, o Mexico com as republicas vizinhas, estas com o Brasil, e o Brasil com o Rio da Prata. Finalmente, por meio dos vapores americanos ficaríamos em contacto com o Pacifico. Dasse modo, tambem, o valle de S. Lourenço prender-se-hia ao do Mississipi, este ao do Orinoco, o do Orinoco ao do Amazonas, o do Amazonas ao do Rio da Prata.

O Sr. Dr. Tito Franco parecia dizer no seu discurso que a linha de vapores entre os Estados-Unidos e o Brasil deve ter por extremo limite o porto do Pará.

Sem duvida, já seria uma grande vantagem tocarem ahí os vapores americanos, cuja correspondencia e noticias transportar-se-iam do Pará ao Rio pelos paquetes da companhia brasileira. Mas acredito que um serviço planejado assim não fóra completo, nem estaria ao nivel das necessidades. Em primeiro logar, a companhia brasileira toca, e deve tocar, em todos os porto

principaes da nossa costa; sua viagem é, pois, demorada por isso e porque seus navios nem sempre são bons. Enquanto que, sahindo de S. Thomaz, tocando no Pará, em Pernambuco e no Rio, a companhia americana ligaria muito mais commodamente os pontos extremos. A viagem do Pará ao Rio, nos paquetes da companhia brasileira, consome, termo médio, 17 dias; não excederia de 10 em bons vapores americanos. Em segundo lugar, as communições directas com os Estados-Unidos não são necessarias sómente ao valle do Amazonas; o sul do Imperio, grande e quasi exclusivo exportador de café, é o que se acha em mais estreito contacto com aquelle paiz, como provão as estatisticas que á cima nomeei. Em terceiro lugar, finalmente, é preciso transigir como medo do governo do Rio de Janeiro, não deixando o Pará sózinho em contacto com os Estados-Unidos.

Permitti-me tratar agora de uma idéa correlata que eu já tinha annuciado.

Disse que, a meu ver, o privilegio nacional da cabotagem, oneroso por onde quer que o consideremos, é sobretudo insupportavel quanto á navegação a vapor. E', com effeito, nesta justamento que a nossa inferioridade torna-se manifesta.

Mais que todos prova-o o exemplo da companhia brasileira de paquetes a vapor. Navios ronceiros alguns, pequenos outros, mal tripolados, mal commandados, sem asseio, sem pontualidade; pessima direcção, serviço sem regularidade, subvenção fortissima, fretes caros, tarifas exorbitantes, taes são os resultados de um grande monopolio, que só existe por bem de alguns accionistas e de alguns empresarios, que só existe porque neste paiz fructificação e enraizão-se todos os abusos.

A companhia brasileira de paquetes ou ha de cumprir os seus contractos, ou ha de liquidar-se. Vive ha tantos annos largamente subvencionada, e caminha a passo de tartaruga. Se o interesse do paiz, se o bem das provincias vale alguma cousa, é preciso substituir por um serviço rapido, commodo e mais repetido o serviço demorado, incommodo e com longos intervallos da companhia existente.

Mas como? será possivel refundir essa companhia ou organizar outra dentro do paiz? E' claro que fóra isso perder tempo; daria no mesmo. O melhor empresario brasileiro, a melhor gerencia nacional incluirão com obstaculos naturaes, superiores ás suas forças, e que todos procedem de não ser o Brasil uma potencia naval, na larga accepção da palavra.

Eu só comprehendo um meio efficaz de termos boa e barata navegação a

vapor costeira: é o de abolir-se o privilegio, dito nacional, de cabotagem, e entregar-se aquella navegação a uma das companhias estrangeiras.

A meu ver, nenhuma poderia fazer semelhante serviço com mais proveito reciproco do que a linha de Nova-York ao Rio de Janeiro. E eis como:

A companhia deveria ter duas linhas geraes, a primeira de Nova-York a S. Thomaz, e a segunda desta ilha ao Rio. Os pontos de escala na costa do Brasil seriam, para os grandes vapores da segunda linha, Pará, Pernambuco e Rio de Janeiro. Mas cada um desses portos de escala dever-se-hia considerar *estações*, donde partissem, com pequenos intervallos (de dez em dez dias pelo menos), vapores menores que fizessem a cabotagem entre o Pará e Pernambuco, entre Pernambuco e Rio. A navegação completar-se-hia para o sul até Montevideo (base de nossas relações com o alto Paraguay, Uruguay e Paraná), contractando-se isso com a mesma ou com uma das companhias transatlanticas.

Insisto em julgar mais proveitoso o contracto com a empresa americana, porque a natureza dos interesses e a maior commodidade dos fretes de seus navios e o preço de seus vapores concorrerão para tornar as respectivas subvenções menos pesadas aos cofres.

Não se diga que as nossas companhias de navegação a vapor estão florescendo. Exceptuadas a do Amazonas, que percebe um subsidio enorme e que não tem concorrente, e as do Rio Grande do Sul, por circumstancias muito especiaes, todas as outras desfallecem, apesar dos favores do Estado, que os dispensa ás mãos cheias. A companhia brasileira, sobretudo, pesa muito sobre o orçamento; tira-lhe mil e oito contos, e não está satisfeita, e queixa-se amargamente, e acaba pedindo largo emprestimo. Isso não tem logar.

Estabelecamos ligeiramente algumas proporções.

Vou citar alguns exemplos officiaes, transcriptos de documentos publicos, no excellento livro *The Ocean Post* (New-York, 1853, seg. edic.), pelo estimavel cavalheiro o Sr. Dr. Th. Rainey, activo empresario da companhia Ferry desta corte.

O governo inglez paga annualmente a *West-India Royal Mail Packet Company* £ 270,000. Essa companhia, como sabe-se, tem duas linhas: a do Brasil e a das Indias-Occidentaes. A linha do Brasil, de Southampton a Buenos-Ayres, com escalas por Lisboa, Madeira, Teneriffo, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Montevideo, apenas recebeu, quando foi inaugurada uma subvenção addicional de £ 30,000 (ou 300:000\$, proxima-mente). A companhia brasileira recebe 1,003:000\$, isto é, tres vezes e um terço mais. Allegar-se-ha que a companhia ingleza só faz uma viagem por mez? Mas as distancias que ella vence de Southampton a Pernambuco

e es de Montevideo a Buenos-Ayres, distancias que a nossa não atravessa, devem-se tambem ter em conta. Em rigor, portanto, a empresa brasileira recebe um subsidio, pelo menos, *duas vezes e meia maior*.

Tomarei outro exemplo. A *Pacific Steam Navigation Company*, que faz a navegação a vapor entre Panama e Valparaiso, com escala por treze portos intermedios, com duas viagens redondas por mez, recebe desde 1850 £ 25,000 por anno, ou 250:000\$. A nossa companhia de paquetes, percorrendo uma distancia quasi igual, com dous portos de escala menos e o mesmo numero de viagens, recebe do Estado o *quadruplo* da subvenção com que a outra se sustenta.

O Estado paga, no Brasil, 2,433:000\$ annualmente á navegação a vapor ao longo das costas e nos rios principaes, não contemplando as pequenas subvenções especiaes que concedem as differentes provincias. Com essa enorme quantia mal sustentão-se as companhias nacionaes, a saber: Brasileira de paquetes, do Amazonas, do Paraguay, de S. Mathens, do Mucury, entre Caravellas e Maceió, entre Maceió e Ceará, Rebocadora Sergipeense, entre Maranhão e Ceará, do Jequitinhonha, do Parahyba, e a intermediaria entre o Rio e Santa-Catharina. Os Estados Unidos, porém, em 1858, pagavão \$1,329,733, ou cerca de 2.600:000\$ ás suas grandes linhas de Collins, Bremen, Havre, Aspinwall, Pacifico, Havana e Vera-Cruz, a importancia de cujo serviço, em grande parte transatlantico, não supporta comparação com o nosso exclusivamente costeiro e fluvial.

Penso, portanto, que o unico meio de realizar uma economia proveitosa para os contribuintes e tornar commodo o serviço da navegação costeira a vapor, é o de celebrar-se com empresas estrangeiras um contracto sobre as bases que acima indiquei.

Deixemos de confiar exclusivamente em nossas forças nacionaes. Tenhamos mais cosmopolitismo, menos recio do estrangeiro, mudemos de habitos e convençamos-nos de que, sem isso, a vida para o brasileiro será sempre essa vegetação miseravel que nos transmittirão nossos avós e que nós prezamos, á maneira dos chins, como se fóra o ideal da humanidade.

Invoquemos para isso o auxilio do nosso vizinho e nosso amigo natural, o americano do norte, que tem o maior interesse em ligar-se estreitamente connosco, em estabelecer pelo vapor e pelo telegrapho electrico relações directas entre os seus e os nossos portos.

Não é a primeira vez que demonstra-se no paiz ou fóra d'elle a conveniencia, e a urgencia de uma navegação a vapor entre o Brasil e os Estados Unidos.

Varios jornaes americanos e a imprensa do Pará têm discutido esse objecto. Já citei o eloquente discurso do Sr. deputado Tito Franco, na sessão de 1860. Os Srs. Kidder e Fletcher, Hadfield e Dr. Thomas Rainey hão desenvolvido a materia em seus livros ou em memorias especiaes

A idéa já entrou demais no círculo das operações praticas. Varios americanos, entre os quees o mesmo Dr. Rainey, dirigirão, em 1856, uma representação ao congresso d's Estados-Unidos, pedindo o subsidio de \$180,000, para o estabelecimento de uma linha de paquetes a vapor entre Nova-York e Savannah nos Estados-Unidos, e Pará ou Maranhão no Brasil, tocando nas ilhas de S. Thomaz e Barbadas, em Demerara e talvez tambem em outros logares.

Informão-me que, posteriormente, outro empresario tentára fazer o mesmo serviço, mediante pequenas subvenções dos Estados-Unidos, do Brasil, e da Dinamarca e Hollanda, em cujas possessões das Antilhas deverião os paquetes tocar.

Emfim, devo accrescentar que o proprio Sr. Dr. Rainey, no mesmo intuito offereceu á presidencia do Pará em 1855, e ao governo imperial em 1856, duas propostas ou memorias.

Pessoa autorisada asseverou-me que o Sr. Dr. Rainey não duvidaria estender o serviço até ao Rio de Janeiro, se, além dos 360:000\$ que esperava do governo americano, o Brasil garantisse-lhe apenas 100:000\$ mais. Creio que não poderia haver um negocio mais vantajoso.

Vem a proposito recordar um facto. O Sr. Rego Barros, no relatório com que, em 15 de maio de 1855, passou a seu successor a presidencia do Pará, recommendou-lhe especialmente a proposta do Sr. Rainey, e já o tinha feito com todo o interesse ao governo central. E' de notar que o Sr. Rego Barros, homem de idéas praticas e apaixonado, como quasi todos os seus comprovincianos, de melhoramentos materiaes, é daquelles que admirão o progresso industrial dos Estados-Unidos, não se temem de suas tão exageradas ambições e desejo a abertura do Amazonas ao commercio universal.

Quereis, porém, saber, meu amigo, a importancia que o governo ligou á representação do Sr. Rego Barros? Nem palavra se disse a respeito nos relatórios dos ministros ou na folha official, e tambem nada communicarão ao paiz acerca da segunda representação do Sr. Rainey!

O vosso *Correio Mercantil*, porém, levantou a lobre e despiu a astucia do governo. Em artigo de fundo, de 18 de junho de 1855, lastimaveis que os relatórios dos estrangeiros o imperio nada informassem a esse respeito. As

palavras com que conclueis o artigo tornavão saliente o mysterio do proceder do governo.

Isso causou impressão no commercio da côrte; merecia uma resposta qualquer; entretanto o ministerio guardou-se bem de da-la pela folha official ou no parramento, que então funcionava.

São admiraveis os expedientes deste governo patriarchal que nos dirige como lhe parece! Era seu dever, dever imperioso, descobrir, fomentar, apressar, proteger a primeira empresa que pretendesse ligar o nosso commercio com o dos Estados Unidos. Mas que! faz justamente o contrario, tranea na gaveta as propostas que se lhe dirigam neste sentido, esconde-as do parlamento, evita a discussão, treme de medo ao ouvir o nome pavoroso da republica dos Estados-Unidos.

E ha de o povo soffrer, porque assim faz-se mister á tranquillidade de espirito dos seus governadores?

O que é, porém, esse paiz republicano que tanto terror inspira ás imaginações dos nossos estadistas?

E' o que dirá em conclusão, na carta seguinte, vosso amigo, o

SOLITARIO.

28 de março, Tijuca.

CARTA XXIII.

SYNOPSIS.—*Actualidade moral do Brasil.—Virilidade dos Estados- Unidos.—Vantagens de communicações activas com este paiz.—Pensamento que tem presidido ás presentes cartas.—Esboço das relativas ao processo administrativo e centralização.—Revista das cartas em que tratou-se dos africanos livres, do trafico e do ensino nos estabelecimentos religiosos.—Resumo em artigos das idéas expendidas sobre a liberdade da cabotagem, commercio directo, navegação do Amazonas, communicações com os Estados- Unidos e processo fiscal das alfandegas.—Realização das theses constitucionaes, missão dos homens novos.—Despedida e protesto.*

Meu estimavel amigo.—Terminei a carta precedente, mostrando que parece haver um plano assentado de evitarmos o contacto com os Estados- Unidos. E' o que eu lamento por muitas razões.

O estado moral do Brasil não é pouco afflictivo para os corações patrioticos. Não pretendo denegrir systematicamente o meu paiz. Desejo fallar a verdade. Julgo melhor a franqueza, como meio de correção futura, do que a reserva e o disfarce que illudem o presente e o embalão no engano.

A corrupção moral do paiz é um vicio antigo. Nunca tivemos verdadeira educação e habitos serios de familia. Quanto á educação publica, lembrarei que sahimos de subito das trevas de um despotismo chinéz para a ardente claridade do governo livre. Sem tradições que a sustentassem e dirigissem utilmente o seu emprego, a liberdade tornou-se muita vez um meio mais de depravar os costumes publicos e particulares. um instrumento de despotismo administrativo, como para o liberto vadio ou inexperiente é ás vezes uma calamidade a carta de alforria.

Quantos brasileiros temos visto nós erguer a frente e conserva-la altiva diante de Deus, do rei e do povo? Vêde, meu amigo: se um levanta mais alto a voz, se outro profere algumas phrases energicas, que ficão a grande distancia da linguagem vehemente dos oradores e dos ex-ministros em França.

em Inglaterra, na Belgica, na Hollanda, na Dinamarca e na Italia, são para logo reputados doudos e considerados inimigos da lei.

A oratoria, neste paiz, deve ser e é uma lisonja impertinente: ou haveis de applaudir a fleugma do orador, ou sereis anarchista. Não ha meio termo.

Dir-se-ia que o Brasil é uma terra habitada por milhões e milhões de pretendentes a empregos e graças, cujo cofre é o talismã do governo.

Neste paiz comprão-se, a dinheiro de contado, e por uma tabella fixa, honras e grandezas. Ha corretores para esse negocio, comô os ha para o de fundos publicos, de café, de fazendas.

Os homens politicos pensão segundo o momento, fallão e escrevem segundo as suas posições relativas de desgostosos ou de agraciados repletos. No primeiro caso, dizem ás vezes algumas verdades; no segundo, esquecem-se do passado e cantão a pulinodia. Ha até uma rhetorica especial para as difficuldades: consiste em danegrir os adversarios, e, na primeira moaçã, chama-los logo de anarchistas. E' o meio de pôr a qualquer tôra de combate.

Tal, por despeito, se mostra hoje um defensor zeloso das regalias do parlamento, que amanhã, por satisfeito e porque rasgão-se-lhe novas ambições, professa a irresponsabilidade legal do ministerio por certos actos do governo e combate o direito supremo de revolução.

Vêde mais, meu amigo, vêde essa classe da sociedade onde recrutão-se a magistratura, os estadistas, os administradores, formando-se com um ensino abstarido e abstracto e com uma educação moral terrivel. Vêde a depravação dos costumes, o espirito inquieto e ambicioso, a ignorancia da mocidade. Notai a falta de idéas praticas, de estudos positivos sobre o paiz.

Analysai com imparcialidade a attitude das camaras perante os ministros, perante quaesquer ministros, essa posição forçada, supplicante, diria quasi vergonhosa.

E o que vale a justiça neste paiz? O que vale o pudor publico? Lede essas gazetas dos ministerios. Estudai esses actos que ahi surgem todos os dias, e todos os dias nos espantão.

A immoralidade é tradicional em nossa raça. Querem que o paiz prospere? Comecem pela base, comecem pelo cruzamento de raças. Não vos cause estranheza esta excentricidade: não ha nada mais exacto.

Nossos males são muitos; porém o verdadeiro, o fundamental, consiste no nosso espirito tímido, chisoz, preguiçoso, tardio, inimigo da novidade, descancado e commedista.

E' preciso mudar de habitos, é preciso pôr outra alma no corpo do brasileiro. E eu não conheço senão um meio effcaz para isso, a saber: abrir

francamente as portas do imperio ao estrangeiro, collocar o Brasil no mais estreito contacto com as raças viris do norte do globo, facilitar as communicações interiores e exteriores, promover a imigração germanica, ingleza e irlandeza, e promulgar leis para a mais plena liberdade religiosa e industrial.

E' sob este ponto de vista, é por bem do progresso, ou, antes, da reforma moral do paiz, que eu desejo ardentemente as mais rapidas communicações entre o Brasil e os Estados-Unidos da America do Norte.

A União norte americana é o verdadeiro *rendez-vous* do mundo civilizado; ali se encontram todos os vivos como no valle dè Josaphat se hão de congregar todos os mortos. Nesse mundo em miniatura versis, á sombra da liberdade, a georgiana e o indio civilizado, o inglez e o francez, o portuguez e o hespanhol, o irlandez, o allemão, o russo, e, sobretudo, o descendente dos bretões, o *yankee* audaz, generoso, devorado de actividade, respirando a dignidade pessoal como o *Apollo* de Belvédère, infatigavel e forte, nessa vida agitada e tumultuosa das assembléas, dos meetings, dos clubs, da imprensa, nessa vida vigorosa que unica vale a pena viver, na phrase eloquente de Montalembert.

Sou um entusiasta frenetico da Inglaterra, mas só comprehendendo bem a grandeza deste povo quando contemplo a dessa republica que ella fundou na America do Norte. Não basta que estudemos a Inglaterra; é preciso conhecer os Estados-Unidos. E' deste ultimo paiz justamente que nos pôde vir mais experiencia pratica a bem de nossa agricultura, de nossas circumstancias economicas, que têm com as da União a mais viva semelhança.

A meu ver, o Brasil caminha para a sua regeneração moral e economica tanto quanto mais approxima-se de Inglaterra, da Allemanha e dos Estados-Unidos. No meu cosmopolitismo, pois, entra uma grande parte de interesse real pelo paiz, o verdadeiro patriotismo que eu conheço.

Queremos chegar á Europa? Approximemo-nos dos Estados-Unidos. E' o caminho mais perto essa linha curva.

Outros, porém, acreditão o contrario; e, imaginando que a America do Norte é a anarchia organizada, terrorizão-se, por amor de nossas instituições, com a idéa das relações de que trato. Eu tambem sou monarchista, meu amigo; e julgo esse elemento de governo tão necessario ao Brasil como a republica é perfeitamente adequada á constituição social, ás idéas e ás tradições da America do Norte.

O que pôde offender a monarchia no Brasil é a prolongação da miseria material e da depravação moral do paiz. Promovamos a sua felicidade por esses dous laços differentes, mas harmonicos, e não tenhamos receio do espirito

civilisador, democratico, evangelico, humanitario e fraternal dos Norte-Americanos.

Não, ali não se vive no seio da anarchia; vive-se fóra da tutela administrativa e no gozo da maior liberdade pessoal. Esse é o grandioso aspecto que offerecem a republica e a sua ex-metropole.

Descansem os estadistas: o brasileiro não póde ser infiel ás instituições juradas, e nem o genio da democracia, que hoje governa o mundo, é outra cousa mais que o espirito liberal de nossa constituição.

O que estou dizendo a proposito dos Estado-Unidos é o pensamento fundamental que tem-me acompanhado nesta serie de cartas. Se ellas têm certa harmonia de idéas, devem a essa unidade de vistas.

Eu comprehendo bem e faço justiça áquelles, cuja imaginação permanece fiel ás tradições de sua mocidade e procura ainda perscrutar o mundo através das sombras que cercão o sol no occidente. Mas pode-se exigir dos moços hoje que se não apaixonem pela estrella radiante da democracia que se levanta, quando o astro da idade-media desaparece no occaso?...

Eis ahí como eu tenho reflectido sobre a sorte do Brasil.

Debaixo desse pensamento, manifestei-vos as minhas idéas acerca de varios assumptos. Quasi ao terminar esta correspondencia, que só vossa obsequiosa attenção podia ter entretido, permiti-me perscrutar ligeiramente cada uma das questões tratadas.

O estudo, que primeiro apprehendi, foi a analysa do nosso processo administrativo, gracioso ou contencioso (1). Creio ter assignalado as protelações, as delongas e os vexames resultantes do systema tradicional de informações multiplicadas, e da falta de autonomia e iniciativa em cada um dos chefes de serviço e espheras administrativas. Occupei-me tambem da centralisação; mostrei que era a consequencia e a companheira do absolutismo, e estudei-a sob tres pontos de vista: o regulamentação das industrias, a lei de 22 de agosto de 1860, e o proteccionismo; a concentração dos negocios locais; e a existencia no proprio centro de entidades superiores, que supprimem a liberdade e absorvem a vida dos diferentes circulos subalternos.

Não cessarel, meu amigo, de insistir sobre essa materia; se fóra possivel, volveria de novo ao assumpto, e completaria o que disse então.

(1) Cartas I a X das publicadas no *Correio Mercantil* (setembro e outubro do anno proximo findo), que não entraram na serie do presente volume.

Houve particularmente um ponto que eu desejaria tratar com mais extensão: o proteccionismo. Fôra mister mostrar que na realidade as nossas tarifas e regulamentos de alfandega estabelecem direitos tão elevados sobre as mercadorias estrangeiras, que são alguns quasi restrictivos, e os demais protectores de indústrias, que, álias, se existem, não florescem no paiz.

Outro ponto não ficou bastante claro: é o que respeita á omnipotencia do fisco. Deveria eu ter patenteado a exageração fiscal, a sua impopularidade conhecida, o gravame dos impostos, a multiplicidade delles em um paiz pobrissimo, e, enfim, o excesso de formalidades e as delongas do respectivo processo, desde o mais simples despacho nas alfandegas até o requerimento mais vulgar no thesouro nacional.

Em compensação, porém, creio ter desenvolvido o meu pensamento a respeito das garantias á carreira administrativa, estabilidade e maiores vantagens aos presidentes, reorganisação das secretarias de estado, alargamento das aculdades dos chefes de serviço, concessão aos presidentes do direito de nomear e demittir maior numero de empregados geraes nas provincias e de de processar e julgar definitivamente, sem dependencia do centro, grande parte dos negocios, actualidade das provincias, causas do seu atrazo, seu desenvolvimento moral e instrucção elementar e secundaria, seu desenvolvimento material, estradas e receitas.

Como prefacio a um estudo, que desejava emprehender, ácerca das classes miseraveis no Brasil, fiz algumas considerações sobre a condição presente dos africanos livres e da historia do trafico de negros (2). Era o meu proposito estimular a execução do direito escripto ácerca da emancipação obrigatoria, em prazo fixo, do africano apprehendido; julgar da hediondez do trafico, de suas consequencias moraes e economicas, do papel de Inglaterra nesse poema lugubre e do proceder do Brasil.

Em seguida, tive occasião de levantar o alarma contra o ultramontanismo neste paiz, tratando dos progressos que faz, dos receios que inspira e da necessidade de vigia-lo nos estabelecimentos religiosos de ensino (3).

Foi depois disto que occupi-me das tres questões em que absorvi-me ultimamente; a saber: das leis e do privilegio nacional da navegação por

(2) Cartas XI a XIX (novembro e dezembro).

(3) Cartas XX, XXI e XXII (dezembro e janeiro ultimos). — Estas e as anteriores não entraram tambem na serie do presente volume.

cabotagem (4), da abertura do Amazonas (5), e das communicações a vapor com os Estados-Unidos (6).

Essas questões, intimamente ligadas, serão expostas com mais largueza, attenta a importancia prática dos seus resultados. Por isso mesmo, permittime em vez de um esboço ligeiro, formular em artigos as idéas expostas, como se redigisse um projecto de lei.

De accordo com o que jice a proposito da navegação costeira, posso escrever o seguinte :

Art. 1.º Os navios estrangeiros serão admittidos, em condições identicas ás dos nacionaes, a fazer o serviço de transportes costeiros :

§ 1.º Dos portos de uma aos de outra provincia do imperio, passados dous annos, a contar da publicação da lei que consagrar este principio.

§ 2.º De porto a porto de uma mesma provincia, depois do terceiro anno,

§ 3.º De porto a porto dos rics e lagos abertos ao commercio directo, findo igualmente o terceiro anno.

§ 4.º O transporte, porém, de colonos pôde ser feito desde já entre quaesquer portos e logares do imperio.

Art. 2.º Ficão desde já abertos e habilitados para o commercio directo de importação e exportação, nas costas do imperio, os seguintes portos :

Granja e Aracaty, no Ceará ;

Macão, no Rio Grande do Norte ;

Mamanguape, na Parahyba ;

Goyanna e Rio Formoso, em Pernambuco ;

Caravellas, na Bahia ;

S. João da Barra, Macahé, Itaguahy, Mangaratiba e Paraty, no Rio de Janeiro.

Ubatuba e Iguape, em S. Paulo.

S. Francisco e Laguna, em Santa Catharina.

§ 1.º O governo mandará proceder a estudos sobre a praticagem de outros portos, que forem centros de municipios populosos, afim de propôr a sua habilitação ao parlamento na sessão proxima.

(4) Cartas 1 a XIV, acima.

(5) Cartas XV a XXI.

(6) Carta XXII.

§ 2.º As alfandegas, queahi se crearem, terão um pessoal inferior á menor das existentes, de cujos quadros tirar-se-hão os respectivos empregados; nem com ellas far-se-ha despeza de installação superior a 50:000\$.

§ 3.º As ditas alfandegas se estabelecerão ou no centro das povoações designadas, ou nas praías circumvizinhas, conforme fór mais conveniente.

Art. 3.º Não haverá portos especiaes de importação ou de exportação, nem privativos de certos ramos de commercio.

Art. 4.º Para reputar-se brasileira uma embarcação, que ostentar a bandeira nacional, bastão unicamente os seguintes requisitos:

I. Ser propriedade de brasileiro, embora não resida no imperio, e podendo ser co-proprietario qualquer estrangeiro.

II. Ser registrada nos tribunaes competentes como brasileira.

§ 1.º Ficão expressamente revogadas as disposições anteriores sobre a nacionalidade dos capitães e mestres, e sobre o numero de estrangeiros que podião pertencer a tripolação. Este numero será d'ora em diante indefinido, e marcado á arbitrio dos proprietarios ou armadores.

§ 2.º O registro não dependerá de nenhuma vistoria prévia que declare navegavel a embarcação.

Art. 5.º As embarcações de longo curso ou de cabotagem não estão sujeitas a matriculas e inscrições nas capitánias de portos, nem a vistorias as barcas de vapor, nem os machinistas destas e os pilotos de quaesquer navios a exames e habilitações exigidos pelos regulamentos anteriores.

Art. 6.º Não se concederão premios á industria de construcção naval, nem se cebraráõ direitos differenciaes segundo a nacionalidade dos navios.

Art. 7.º Os pregos e cavilhas de ferro ou de cobre, as ancoras, amarras, cabos, mastros e vergas, lona, cobre para forro, chapas e vergalhões de ferro, taboado de pinho, bronzes para arranjos internos dos navios, pagarão desde já direitos de consumo na razão de 10 %, sendo importados pelos empresarios de construcção naval, e de 15 % sendo-o por outrem, calculando-se os mesmos direitos pelas taxas da tarifa em vigor.

Art. 8.º Ficão reduzidos á taxa uniforme de 2 % os direitos de meia-siza sobre a venda de embarcações brasileiras e os impostos sobre a transferencia das estrangeiras para propriedade nacional, considerando-se isentas em ambos os casos quaesquer barcas de vapor.

Art. 9.º Dous annos depois de publicada esta lei, cobrar-se-ha apenas um terço das taxas que actualmente pagão os navios como contribuições para as casas de caridade.

Pelo que toca á navegação do Amazonas, formularai o meu pensamento nos artigos seguintes:

Art. 1.º Dous annos depois de publicada a lei, o rio Amazonas em todo o seu curso pelos dominios do imperio será aberto á navegação de todas as nações.

§ 1.º O governo celebrará tratados com as potencias ribeirinhas para entender-se a mesma navegação até os respectivos territorios.

§ 2.º Ficarão, ao mesmo tempo, igualmente abertos os rios Tocantins, Xingú, Topajoz, Madeira e Rio Negro, e outros affluentes quaesquer que se franquearem em virtude de tratado com os rib-irinhos.

§ 3.º Ficão habilitados para o commercio directo os portos da Serpa e Manãos, na provincia do Amazonas, Cameté, Santarem e Obidos, na do Pará.

§ 4.º Fica tambem livre ao estrangeiro fazer o transporte de cabotagem entre quaesquer portos dos ditos rios, depois de trez annos.

Art. 2.º O governo, durante os dous annos de que trata o artigo precedente, celebrará os necessarios tratados em que particularmente firmem-se os principios da maior franqueza ácerca da policia fluvial, assim como os que devem regular a entrada de navios de guerra estrangeiros, e a cooperação das potencias ribeirinhas para as explorações e estudos sobre o valle do Amazonas e seu systema fluvial.

Art. 3.º As provincias do Pará e Amazonas constituirão uma das grandes divisões militares das forças de terra.

§ 1.º O governo recommendará aos respectivos presidentes a organização dos corpos policiaes dessas provincias, e pedirá ás camaras a decretação dos auxilios pecuniarios, que julgar precisos para constituir-se essa força provincial de um modo conveniente.

§ 2.º Haverá no Amazonas uma estação naval, supprimida a do Maranhão. Serão empregados ahí particularmente os vapores de menor calado, organisando-se gradualmente uma flotilha de canhoneiras.

Art. 4.º Ficão desde já habilitados para o commercio directo os portos de Itaquí e S. Borja, sobre o Uruguay, o de Villa Maria sobre o Paraguay, e o de Cuyabá sobre o rio do mesmo nome. E' tambem livre desde já a cabotagem entre os respectivos portos desses e de todos os confluentes do Prata.

Art. 5.º Será igualmente livre aos estrangeiros a navegação dos seguintes rios, dentro de tres annos: Itapicurú, no Maranhão; Parnahyba, entre essa e a provincia do Planhy; Paraguassú, na Bahia; e S. Francisco até onde fór navegavel.

§ 1.º A cabotagem entre os portos e logares desses rios é permittida ás mesmas embarcações estrangeiras, sem limitação alguma.

§ 2.º O commercio directo só effectuar-se-ha ahí n os portos que forem designados, e, por agora, no Penedo sobre o S. Francisco, em Caxias sobre o Itapicurú, em Theresina sobre o Parnahyba, e em Cachoeira sobre o Paraguassú.

Art. 6.º Em geral, permitta-se ao estrangeiro o commercio de cabotagem em todo o rio do imperio. navegado por barcas de vapor.

Art. 7.º O governo contractará engenheiros profissionaes na America do Norte ou na Europa, afim de emprehenderem, com outros brasileiros, a exploração e trabalhos que facilitem a navegação dos rios das differentes provincias, e estudarem ao mesmo tempo a direcção que devão ter as estradas geraes, tomando por base das communicações a livre navegação dos mesmos rios.

Resumirei em poucas linhas o que disse sobre a terceira das ultimas questões discutidas.

Art. 1.º Conceder-se-ha o subsidio de 150:000\$ annuaes á companhia que realizar a navegação a vapor entre Nova-York e o Rio de Janeiro, com escalas por Nova-Orleans, S. Thomaz, Pará e Pernambuco, além de outros portos que se convencionarem.

Art. 2.º Terminado o prazo do contracto com a companhia brasileira de paquetes a vapor, ou antes se isso fôr convencionado mediante uma indemnização marcada pelo corpo legislativo, o governo ajustará com a empresa de que trata o artigo precedente, ou com qualquer das companhias transatlanticas, o serviço da navegação a vapor costeira entre cada um de seus portos de escala no imperio e os mais importantes do littoral.

§ 1.º Esses portos serão, além dos em que tocão actualmente os paquetes da supradita companhia brasileira, mais os seguintes: Aracajú, Victoria e Paranaguá.

§ 2.º Os vapores tocarão tres vezes mensalmente em cada um desses portos.

§ 3.º O subsidio annual por esse serviço não poderá exceder da metade do que actualmente paga-se á mesma companhia brasileira, isto é, de 504:000\$.

§ 4.º Nos contratos estabelecer-se-hão claramente os onus e multas, e definir-se-hão precisamente os favores. Uma das clausulas fará certo que o governo imperial poderá empregar, como transportes de guerra, quando fôr preciso, os paquetes estrangeiros dessa navegação de cabotagem.

Algumas observações, que anteriormente fiz, sobre os embarços

procedentes dos regulamentos em vigor impoem-me o dever de formula-las tambem em artigos. Ellas prendem-se a todo o systema de liberdade do commercio e de facilidades de communicacões internas e externas, em que tenho insistido. Ei las:

Art. 1.º Os regulamentos da alfandega e mais disposições em vigor serão reformados em ordem a facilitar-se e abreviar-se o mais possivel o expediente dos negocios, particularmente no que respeita aos despachos de consumo.

§ Unico. Ter-se-ha em vista, sobretudo, acabar com o processo usual de informações multiplicadas e inuteis, com a concentração dos negocios ordinarios nas mesas dos inspectores, devendo os chefes de cada subdivisão ou de cada serviço especial despacharem e resolverem por si mesmas, e até vocalmente, os negocios do expediente commum.

Art. 2.º O governo designará dous empregados habéis do ministerio da fazenda, ou das alfandegas sómente, afim de estudarem na Inglaterra, e depois nos Estados-Unidos, todas as facilidades, commodidades e abreviaturas introduzidas no expediente e serviço interno das respectivas alfandegas, solicitando para isso a permissão dos governos daquelles paizes.

§ 1.º Além disso, nomeará uma commissão de tres membros, que não sejam empregados das repartições de fazenda, com dous adjudantes, funcionarios ou não desse ministerio, afim de proseder na côrte a um inquerito sobre os vexames, formalidades inuteis, e reforma dos processos adoptados em todo o systema vigente de policia marítima nos portos e de fiscalização nas alfandegas.

§ 2.º Esta mesma commissão, precedendo convite, receberá os depoimentos das casas importadoras, dos consignatarios de navios, armadores, capitães de embarcações estrangeiras e particularmente dos inglezes e americanos do Norte, transcreve-los-ha em appendices e julga-los-ha no texto de seu relatório, adicionando a este quanto fór conveniente para o cabal desempenho de sua missão.

§ 3.º Commissões identicas, compostas de empregados das alfandegas e thesourarias de fazenda, funcionarão no Pará, Pernambuco, Bahia e Rio Grande do Sul, devendo remetter os seus trabalhos á da côrte, de que são consideradas subsidiarias.

§ 4.º Os trabalhos de todas essas commissões serão apresentados ao corpo legislativo, com o parecer e medidas propostas pelo governo, dentro de dous annos.

§ 5.º A despeza com a gratificação, adjudas de custo de viagem e impressões não poderá exceder do credito de 50:000\$.

Art. Final. As despesas exigidas para o cumprimento de todas as medidas anteriores serão compensadas pelas reduções que se fizerem no funcionalismo, nas subvenções, nos créditos de colonização e nas verbas que se intitulão — extraordinarias e eventuaes — dos differentes ministerios.

Sinto, meu amigo, que abusei de vossa paciencia. Perdoai-me. Esta é a minha derradeira carta. O desempenho de outros deveres impõe-me a necessidade de volver ao meu ermo e de terminar a presente correspondencia.

Mas, fazendo-o, cabe-me agradecer-vos a franqueza completa, as attentões e autoridade que vos dignastes prestar aos meus modestos escriptos.

Esses obsequios desvanecem-me tanto quanto espero que sejam um incentivo para que outros continuem a tarefa que eu propunha-me completar, se não devesse acudir brevemente a encargos indeclinaveis.

Ainda uma palavra mais. Não vos admire que possa o ermo despertar o gosto de estudos positivos. Estes parecem-me o consolo unico que seja dado aos espiritos entusiastas e sinceramente amigos do paiz. E, depois, já não temos discutido bastante a politica diaria, as reviravoltas e as comedias dos ministerios e dos parlamentos? Faz se mister hoje satisfazer ás exigencias do espirito publico justamente aborrido das scenas estereis da politica pessoal.

Nem outro era o meu fim. Escrevi, é verdade, com certa energia e algum arrebato, ás vezes. Se o fiz, porém, não foi para desacreditar systematicamente as instituições do meu paiz; foi para aguilhoar a inercia, exigir a mudança de habitos inveterados e abrir caminhos novos, através da espessura dos prejuizos, ás aspirações insaciaveis dos homens novos do paiz.

O que queremos nós, com effeito?

Queremos, meu amigo, dar ás nossas gloriosas instituições, á nossa magestosa e nunca assás abençoada Constituição do imperio, uma base pratica nas franquezas das industrias, na liberdade individual, no espirito de empreza particular, no alargamento do commercio, na liberdade do trabalho, na prosperidade das provincias, na administração real, no desenvolvimento dos interesses materiaes, na liberdade politica, religiosa e do ensino.

Não é só por ter adoptado uma *forma* de governo, a representativa, por ter consagrado uma abstracção por mais bella que seja, que a Constituição merece os nossos applausos e impõe-se ao nosso respeito. Ella deve ser venerada pelos seculos, porque soube fixar essa abstracção nas garantias da personalidade, na independencia da industria, no direito de propriedade, na auto-

nomia dos municípios e das provincias, no governo do paiz pelo paiz, na alavanca do voto livre nas urnas e da censura livre pela imprensa, na tolerancia de cultos, no limite do poder e na grandeza do cidadão.

Foi assim que a concebêrão os chefes da assembléa constituinte, os veneraveis redactores do projecto da Lei Fundamental.

A Constituição nasceu do povo. Filhos do povo, nossa missão é destruir as leis parasitas que a enfraquecem e a amesquinhão, esses liames funestos com que os partidos atão-se mutuamente ao carro do despotismo administrativo; é dar corpo e fórmãs visiveis ás theorias da Constituição, tornando-a cada vez mais util ao povo e mais respeitada pelo povo.

Eis ahí, meu amigo, a marcha do presente: ai daquelles que ousarem desvia-lo do caminho do futuro!

Seja este protesto contra a inercia e a mesquinhez dos dias obscuro de transição medrosa, que estamos atravessando, a palavra com que, ao despedir-se, aperta-vos a mão generosa o

SOLITARIO.

30 de março, Tijuca.

FIM.

Publicada a ultima carta do SOLITARIO, a illustre redacção do CORREIO MERCANTIL dice o seguinte no dia 3 de abril :

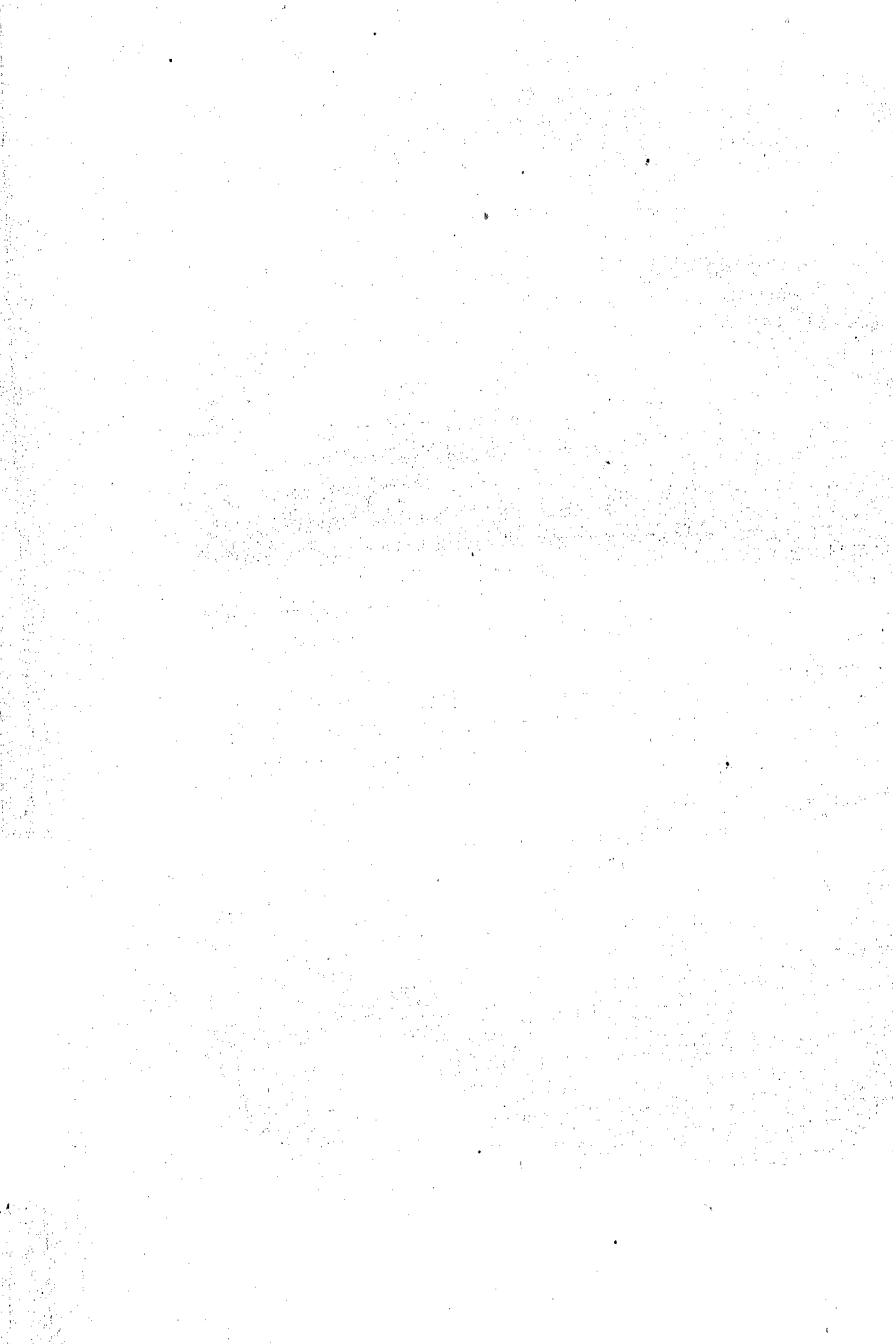
« Quem é o SOLITARIO ? Esta pergunta nos foi feita pelos homens que se dedicão ao estudo das questões graves do paiz, desde a primeira carta que publicámos com aquella assignatura. E á proporção que o nosso collaborador tratava de um novo assumpto, cada qual mais importante, a curiosidade publica ia crescendo, porque os artigos do SOLITARIO revelavão estudos profundos, grande talento de argumentação e vistas largas a respeito das questões administrativas, que mais nos devem interessar.

« Conjecturou-se que o SOLITARIO era este ou aquelle conselheiro de Estado, e até nas publicações por conta do governo se lhe tecerão elogios.

« Pois bem : o SOLITARIO quer dizer um desforço nobre. uma luta de honra, um appello para o tribunal da nação feito por um deputado alagoano, offendido brutalmente pelo governo. O SOLITARIO é o Sr. Dr. Aureliano Candido Tavares Bastos.

« O ministerio demittiu da secretaria da marinha aquelle illustrado funcionario, e, não contente com esse acto de vingança mandou-o insultar na imprensa e pôr em duvida o talento do demittido. Desde esse dia o Sr. Dr. Tavares Bastos resolveu tambem vingar-se, porém de uma maneira mais nobre. Resolveu provar perante o paiz que essa duvida do governo só podia provir, ou da má fé ou de falta de perspicacia, e que em qualquer dessas hypotheses o governo privára a administração publica de um de seus melhores auxiliares.

« AS CARTAS DO SOLITARIO ahi estão no dominio de todos. O acolhimento que tiverão pelo seu merecimento real assegura ao Sr. Dr. Tavares Bastos que o seu nobre desforço será applaudido pela opinião publica. »



CARTA AO EDITOR.

MEU CARO AMIGO,

Nos primeiros dias de fevereiro ultimo, aborrido de uma polemica pessoal a que fôra arrastado, pensava em abandonar a imprensa quando o nosso muito respeitavel amigo, o Sr. Dr. J. F. A. B. Moniz Barreto encareceu-me a conveniencia de se discutirem certas questões economicas nas cartas que eu estava escrevendo sob o pseudonymo SOLITARIO, e de que já se haviam publicado vinte e duas.

Espirito investigador e dotado de rara intelligencia prática dos interesses de nossa patria, S. Ex. convenceu-me de que deviamos começar pela liberdade da cabotagem e abertura de alguns rios e portos, assumptos em que eu proprio já tive occasião de tocar n'um opusculo politico impresso o anno passado.

Não duvidei render-me aos desejos do nosso estimavel amigo; e achava-me no começo de minha tarefa, quando me manifestastes que, accedendo ás instancias de algumas pessoas, desejaveis reunir n'um só volume todos os artigos.

Escuso significar-vos o meu profundo reconhecimento por isso. Era uma honra que desvanecia-me tanto quanto deveram surprehender-me depois as finezas de nosso amigo, S. Ex. o Sr. Dr. F. Octaviano, que, sempre bom e sempre consolador, soube fazer de sua palavra generosa um escudo doirado.

Entretanto, meu caro, não basta publicar e distribuir esse volume. E' preciso que a imprensa disinvolva, complete, rectifique, corrija as idéas que expuz e de cuja realisacão depende em grande parte a sorte do povo deste paiz. Agite a imprensa a opinião, e as idéas de liberdade prática conquistaraõ uma popularidade mais e mais brilhante.

Si as CARTAS DO SOLITARIO, á pouco tão honrosamente acolhidas pelas illustradas redacções do DIARIO DO RIO e da ACTUALIDADE, cuja benevolencia penhorou-me tanto, teem algum merito, não consiste elle em outra cousa, mais do que em ter despertado essas idéas economicas que descaçam no fundo de todos os espiritos.

Não tive por fim ultimo formular o pensamento de duas ou tres medidas isoladas; trilhei um caminho inundado pela grande luz do progresso. E' necessario, porem, perseverar n'elle, alargal-o, aperfeiçoal-o, estendel-o, tornal-o praticavel a todos, conhecido, popular. O meu programma politico, si é um programma, é esse; e não so meu como de um grande partido nacional que, descrente das palayras com que tem-se entretido o povo, estragado tantas reputações e desaproveitado muitas occasiões, pretende, não transpôr a balisa das leis fundamentaes, não quebrar os laços de unidade do imperio, não revolver o paiz, mas imprimir-lhe movimento por meio de reformas administrativas, economicas, práticas, das quaes, e da attitude do parlamento, depende o futuro do Brasil.

A' imprensa cabe adjudar e apressar a formação dessas idéas no espirito do povo. Não podem os jornalistas, como vós, desanimar nesse impenho quando sabem que, nesta córte ao menos, attende-os um publico illustrado e commerciantes intelligentes e dedicados á causa do progresso, como, entre outros, fólgo de nomear o muito estimavel Sr. Alexandre Wagner, por cujos auxilios somos ambos tão reconhecidos.

Ha, é certo, uma tradição de desanimo em nossa mocidade, cujas decepções contão-se por centenas e cujas desventuras celebrão-se aos milhares. E' uma realidade cruel, mas quero acreditar que o povo brasileiro se está elevando a um nivel superior de illustração e abastança, e que com isso tem-se disinvolido proporcionalmente a necessidade de ler, o habito da reflexão, o instincto do progresso, a justiça ao mérito, a gratidão aos serviços prestados. O desanimo vai sendo alguma cousa anachronico. Limitemos, não as nossas justas ambições e incentivos para o trabalho, mas a nossa impaciencia tão ardente sempre como é de ordinario instantaneo o nosso desfallecimento.

Por ultimo: escrevo estas linhas para agradecer-vos a publicação em avulso de uma parte das CARTAS DO SOLITARIO, e para dizer-vos que, popularizando assim questões importantes, merecis muito mais que o meu reconhecimento, inutil mas sincero.

Quarta e ultima carta TAVARES BASTOS.

15 de abril.