Offerecido ao Sr. Dr. J. Carvalho
pelo Sr. José Carlos d'Almeida
Oliveira

A

ESTRADA DE FERRO

DA

PROVINCIA DE SANTA CATHARINA

Á

DE S. PEDRO DO SUL.

EMPREZARIO

JOSÉ DIAS DA CRUZ LIMA.

Já outra vez o disse
—amo o meu Paiz,
por elle tudo farei.

RIO DE JANEIRO.
TYP. DE N. L. VIANNA, & FILHOS
Rua d'Ajuda n. 79.

1867

A

ESTRADA DE FERRO

DA

PROVINCIA DE SANTA CATHARINA

Á

DE S. PEDRO DO SUL.

EMPREZARIO

JOSÉ DIAS DA CRUZ LIMA.

Já outra vez o disse
—amo o meu Paiz,
por elle tudo farei.

RIO DE JANEIRO.
TYP. DE N. L. VIANNA, & FILHOS
Rua da d'Ajuda n. 79.

1867

AO ILLM. E EXM. SR.

Conselheiro Dr. Manoel Pinto de Souza Dantas, digno Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio, e Obras-publicas.

Como testemunho de sincera estima, e consideração.

O EMPREZARIO.

AOS MEUS PATRICIOS.

Quando em 1862 entendi, não sei se bem, que a idéia do verdadeiro progresso material estava já reconhecida pela sociedade sensata do nosso Paiz, e que n'esse progresso material, as Estradas, principalmente de ferro, tomávão o primeiro logar, tanto mais, que precisando, e sollicitando a emigração estrangeira, temos por dever dar-lhe caminhos, para

chegar aos terrenos que lhe destinamos, puz em execução o projecto que ruminava, quiçá, desde a minha mocidade!, o projecto de uma Estrada de ferro, que partindo de bom porto, na pittoresca Provincia de S. Catharina, onde passei mais de 4 annos de minha mocidade, fosse ao centro da rica Provincia de S. Pedro do Sul, receber a sua grande produção; e assim libertal-a da má, e perigosa barra.

Vamos pois expôr-vos os meios, que temos empregado, para dar execução a esse nosso pensamento.

A

ESTRADA DE FERRO

DA

PROVINCIA DE SANTA CATHARINA

Á DE

S. PEDRO DO SUL,

EM

PORTO-ALEGRE.

Conscio da importancia da estrada de ferro que projectámos, da provincia de Santa Catharina á de S. Pedro do Sul, em Porto-Alegre, e por tanto, do serviço que prestamos ao nosso paiz, com o estabelecimento desse grande melhoramento material, esquecemos todos os entraves que sem duvida encontrariamos na sua realisação; entraves não só naturaes á empresas dessa ordem, como pela quasi impossibilidade da concessão do privilegio em presença de nosso pequeno nome, que não poderia arrostar essa impossibilidade. Então, apoiado, mais no patriotismo dos poderes do Estado do que no *audaces furtune juvat*, dirigimos ha annos, ao governo imperial a nossa exposição, sollicitando o preciso privilegio, garantido, para organisar a companhia, que devia fazer construir a referida estrada.

Consultada a secção do conselho d'Estado, dos Negocios do Imperio, não nos foi favoravel seu parecer, principalmente, porque a garantia que sollicitavamos de 5 %° do capital que se despendesse, ia gravar os cofres nacionaes ; garantia, que além de ser despesa productiva, seria de pouca duração : tal é a certesa que temos da grande renda da estrada projectada.

Tendo sido approvado pelo governo imperial o parecer, sollicitamos novamente o privilegio, porém, sem garantia de juros, sem onus para os cofres nacionaes. Tambem foi áquella secção do conselho d'Estado, para consultar ; e então, outros forão os receios de seus illustrados membros, segundo constou, temia-se, que o peticionario não podesse organisar a companhia, faltando-lhe a garantia dos juros!

Não tendo andamento esse parecer, tivemos insinuação do Exm. Sr. Ministro da Agricultura, Commercio e Obras Publicas de então, para ir ao Corpo Legislativo, satisfazer o preceito da lei n. 1083 de 22 de Agosto de 1860, no § 2º do art. 2º.

A elle pois, logo recorremos o anno passado, na camara dos Srs. deputados.

E compenetrada a illustre commissão de commercio, industria e artes, da importancia da materia, e da necessidade de satisfaser o preceito da lei, em luminoso Parecer apresentou a resolução n. 3 do anno passado, que ficou addiada, em consequen-

cia do requerimento do nosso antagonista; e talvez sem rasão, porque a resolução n. 3, como vai verse, não continha autorisação individual, e desde que se mostrasse mais idoneo, teria sem duvida, preferencia na concessão do privilegio.

O parecer e resolução de que fallamos, são do theor seguinte:

1866. — N. 3.

PARECER DA COMMISSÃO DE COMMERCIO, INDUSTRIA E ARTES.

A petição de José Dias da Cruz Lima versa sobre o privilegio, que elle pretende alcançar, para a construcção de uma estrada de ferro traçada da provincia de Santa Catharina á de S. Pedro do Sul.

O peticionario expõe, que essa estrada é indispensavel, e promoverá o engrandecimento da região meridional do Imperio, admiravelmente disposta para uma prosperidade tão rapida quanto segura.

Pondéra que, ao sul do Brasil, a Republica Argentina está cobrindo o seu vasto territorio de caminhos de ferro, havendo até emprehendido um, do Rozario a Cordova, cuja aspiração é entroncar-se com os outros caminhos do Chile nos Andes; e que o Brasil não póde nem deve parar na politica de desenvolver os seus meios de communicação a vapôr.

Que o terreno a percorrer pela estrada projecta-

da não offerece difficuldades, podendo-se ahi evitar a abertura de tunneis e obras despendiosas.

Que o trafego provavel, calculado em cerca de quatro milhões de arrobas de mercadorias importadas e exportadas, dará, com o producto das passagens, uma renda maior de quatro mil contos.

Que o capital, que reputa necessario, será de 36,000 contos, no maximo, achando-se a renda bruta acima supposta na razão de 11 1 /2 por cento.

Que, pela confiança que o trafego e a facilidade da construcção lhe inspirão, não solicita garantia de juros sobre o mesmo capital.

A provincia do Rio Grande do Sul, por sua situação geographica, e por considerações do mais alto interesse publico, carece ser cortada de estradas de ferro. Um estudo ligeiro da respectiva carta mostra que, tomando-se por ponto de partida a bacia da Lagoa dos Patos ha ali tres direcções por onde traçar caminhos de ferro: a do norte, roçando pelo municipio de S. Leopoldo, onde a fertilidade das terras e o trabalho livre fomentão a gricultura: a do sul, que, de Pelotas, centro da industria do xarque, prolonga-se até a fronteira do Estado Oriental, onde florescem as estancias de criação; e a do poente que, ligando o curso do Rio Pardo ao do Ibicuhy, e percorrendo leste-oeste territorios afamados onde já existem importantes nucleos coloniaes, aproximará o Alto-Uruguay dos portos do Atlantico em linha recta, sem a enorme curva da navegação

fluvial e transito pelos portos argentinos e orientaes.

Entre essas linhas de communicação, cada uma das quaes talvez medirá no futuro o territorio de uma provincia, distingue-se a de que trata a petição do supplicante.

Não duvída a Commissão, nem da conveniencia, nem da facil execução, nem do trafego de uma tal empreza: antes reputa de summa utilidade a estrada de ferro projectada.

E pois, considerando:

Que o Estado não trata de promover por si esse grande melhoramento;

Que a mór parte, senão todas as emprezas semelhantes, no Brasil, têm sido estudadas, emprehendidas e realizadas por esforços e diligencias de particulares, que hão obtido as respectivas concessões;

Que, para impedir que a concessão feita a um pretendente, no caso de não effectuar elle a empreza, não adie por muito tempo ou não embarace a definitiva execução da obra, póde-se tomar precauções convenientes, por meio de prazos, multas e fianças que resalvem o interesse publico;

Que com estas condições póde ser deferida a petição do supplicante;

E, tendo em vista a lei n.º 1083, de 22 de Agosto de 1860, art. 2.º § 2.º, segundo a qual dependendo de acto legislativo a incorporação de companhias

para construirem estradas de ferro de uma a outra Provincia do Imperio :

A Commissão de Commercio, Industria e Artes, é de parecer que seja adoptado o seguinte

PROJECTO DE LEI.

A Assembléa Geral Legislativa resolve :

Art. 1.º Fica o Governo autorisado a conceder ao cidadão José Dias da Cruz Lima, ou a quem julgar mais idoneo, licença para incorporar uma companhia que emprehenda a construcção de uma estrada de ferro traçada do ponto que fôr designado, na provincia de Santa Catharina, a outro na de S. Pedro do Sul, bem assim a approvar os estatutos ou escriptura de associação da mesma Companhia.

Art. 2.º Para auxiliar a realização da referida empreza, o Governo poderá conceder-lhe isenção de direitos, privilegio exclusivo, faculdade para desapropriação, uma zona privilegiada de cada lado da estrada, e quaesquer outros favores que têm sido outorgados a iguaes no Imperio.

§ 1.º O Governo marcará os prazos convenientes para apresentação das plantas, organização da Companhia, começo e conclusão dos trabalhos da construcção do caminho de ferro, bem como as multas, a fiança ou caução necessarias, e mais con-

dições a que se obrigue o concessionario ou a Companhia.

§ 2.º Fica, porem, declarado que não será concedida garantia de juros, subvenção, emprestimo, ou outro auxilio do Thesouro Nacional.

Art. 3.º A Companhia não possuirá escravos, nem empregará em seu serviço, quér na construcção, quér no trafego da estrada, senão trabalhadores livres.

Art. 4.º Revogão-se as disposições em contrario.

Sala das Commissões, 1.º de Maio de 1866.

A. C. Tavares Bastos.

I. de Barros Barreto.

E parecendo-nos, que a illustrada commissão respectiva, está hoje habilitada para suspender aquelle addiamento, e propôr, a discussão, a resolução n. 3; assim o esperamos da sua illustração, e do patriotismo da augusta camara, a sua approvação.

Do que haviamos já escripto é bastante, para provar, não só a utilidade, como a necessidade das estradas de fêrro no Brasil, principalmente tratandose de colonisação, entendemos recupilar esses escriptos, e demonstrar, que essa utilidade e até necessidade é manifestamente reclamada pela provincia de S. Pedro do Sul, que ha muito pede uma estrada de ferro, que partindo do centro da provincia, traga

ao litoral, em porto seguro, toda a sua rica producção; e assim, como não ha quem duvide dessa abundante producção, tão bem não póde haver quem conteste, que á má, perigosa e dispendiosa barra, deve-se attribuir o não ter a provincia attingido ao desenvolvimento de que é susceptivel.

Além do risco que offerece quasi sempre, quantos dias, semanas e até mezes, esperão as embarcações carregadas, que haja agua na barra, para poderem sahir?

Em todos os pontos da longa costa da provincia, desde Torres até Castilhos, onde a arte podia offerecer uma entrada, nenhuma seria segura, nem mesmo menos má que a da actual barra do Rio-Grande, pois que ficaria, da mesma forma, exposta aos ventos do mar, que a obstruirião immediatamente.

O rio Tramandahy, por exemplo, e sua Lagoa, que com o dispendio de alguns milheiros de contos de reis poderia offerecer uma barra, e porto artificial, não ficaria tão bem ao abrigo d'aquelles ventos, que lhe darião as mesmas vicissitudes da actual barra de Rio-Grande. E qual era pois, o unico recurso? Estabelecer a estrada de ferro, que recebendo do centro da provincia a sua industria, a sua grande producção, a levasse, em rapido trajecto, a seguro porto, donde partisse para a grande, e pequena navegação de longo curso e de cabotagem. Esse porto, pois, lhe offerece a provincia limitro-

phe, Santa Catharina; e foi justamente o que procuramos conseguir, promovendo, desde annos, os estudos necessarios, para depois sollicitar o preciso privilegio, para a construcção dessa estrada de ferro. E apesar das vantagens desse grande melhoramento material, que emprehendiamos, previmos desde logo, a opposição que encontrariamos, principalmente sendo modesta nossa posição, e o nosso nome sem prestigio. Porém, sempre brasileiro, almejando o bem do nosso paiz, entendemos dever insistir na sollicitação do preciso privilegio; e sollicitado-o, como já dissemos, esperamos do patriotismo do Corpo Legislativo a necessaria autorisação ao governo imperial, para o conceder. Entretanto vamos faser algumas observações a respeito da nossa estrada, e principalmente sobre a sua renda provavel, que não sabemos porque, o seu futuro a tantos assustou. E communicando esses receios a alguem do velho mundo, ouçamos o que se nos diz de Londres, a respeito dos lucros remotos das estradas de ferro

«Temos na Inglaterra muitas estradas de ferro, que nos primeiros annos forão desastrosas para todos os interessados, estradas, cujas acções erão quasi invendiveis,cujas assembléas semestraes erão scenas de desordem, de tumultos, e que presentemente prosperão *a mais não poder*! Veja-se por exemplo, a estrada de ferro Caledonia. Correndo ella de Carlisle a Dimbargh, atravessa um paiz que

ha 20 annos era ermo e esteril, como esse por onde passa a estrada de ferro da Bahia; era então esta estrada de ferro um verdadeiro escandalo, e oprobio, no mercado das acções; e actualmente dá ella dividendos de 7 %, e as suas acções estão a 3 % de premio!

As acções da estrada de ferro Rhenano-Hollandeza, possuidas na Inglaterra, davão-se de presente para não fazer novas entradas. Concluida a estrada de ferro, *foi bem administrada*. e rende hoje 8 %.

Como estes ha immensos exemplos; principião desanimados, e depois prosperão consideravelmente.»

Entretanto é o *duende* que aterra, nas concessões ás empresas dos caminhos de ferro no Brasil, e leva a ponto de fazer-se a opposição que se nota, e como tem-se-nos dito, é a falta de renda das projectadas estradas de ferro; temor tanto mais exagerado, que fez até temer as perdas e damnos das empresas, com mais interesse, do que os proprios empresarios de taes estradas!

Qual a empresa, ou estabelecimento, que logo em principio dá os lucros ou renda, que apresenta passados annos?

Não é sem duvida necessario tempo, para que a empresa se acredite, para que o publico conheça as suas vantagens, a sua conveniencia? Por ventura, quando a Inglaterra tomou a iniciativa dos cami-

nhos de ferro, ha 35 ou 40 annos, transitavão em seus carros os 300 milhões de passageiros, que, segundo a estatistica, entrarão nos carros das linhas de ferro de Londres e da Escossia, durante o anno passado?! Transportavão elles então, os milhares de milhões de generos, e mercadorias que hoje transportão? Certamente que não; e não foi sem grandes receios, e mesmo repugnancia, que o povo frequentou seus carros,e habituou-se a elles. Como pois queremos nós, que apenas construido o caminho, dê logo um interesse, que satisfaça as ambições? E não é o estado quem mais ganha com esses melhoramentos?

Além da applicação dos impostos, não lucra o estado, com os caminhos de ferro, no augmento da riquesa publica; nos costumes e na força vital da nação; no bem estar geral; na intelligencia media das populações operarias, e ruraes, na unidade politica do paiz, que se torna uma verdade; maior facilidade nas permutações; nas relações de provincia a provincia; uma fusão mais completa de costumes; introducção de machinas, e dos melhores methodos agricolas, e até, a propensão sensivel dos rusticos, de sahirem de seus lares, para policiarem-se nas cidades? Negar taes verdades, é negar a luz do sol em seu pino!

Além das vantagens que acabamos de mencionar são incalculaveis as de estrategias, que o estado póde tirar da linha ferrea projectada, principal-

mente em certas occasiões, e localidades. Compare-se o transporte de uma força armada, na distancia de 60 ou 70 leguas, a pé ou em carretas, embora em muito bom terreno, ou mesmo por mar, em vapores, com o transporte feito em trem de ferro, transpondo essa distancia, em 10 ou doze horas!

Em 1859, transportarão os carros a vapor das linhas de França, caminho de Italia, desde 20 de Abril, até 15 de Julho, 86 dias, 603,782 militares, e 129,127 cavallos! Esse importante serviço custaria á França5,954:340$000, se as respectivas companhias não fossem subvencionadas pelo governo, mas sendo-o, ficou redusido á quarta parte; o governo só pagou a importancia de 1,488:585$.

No transporte mencionado, não está comprehendido o material de artilharia, trem bellico, e mantimentos, que pagou na mesma rasão.

Não se limita a opposição a negar subvenção, ou garantia de juros, vai mais longe, parece *não quer* até que se construa a estrada, que em nada é pesada ao estado, e que cedo, ou tarde, augmentará a renda publica, em seu beneficio! E porque? Porque uma estrada de ferro sem subvenção, no Brasil, diz-se é uma utopia, uma illusão!! Porque mais tarde a assembléa provincial, ou mesmo geral, póde conceder garantia de juros!; embora reconheça que a concessão é filha da convicção, de que a despesa é productiva; que essa garantia, ou onus para o thesouro nacional,é compensada com o aug-

mento da renda publica, que a nova estrada trouxe para o thesouro! Porque, finalmente, teme-se que taes empresas, ou companhias, não possão organisar-se!

E' o zelo mais curioso que temos visto! E que importa á opposição, aos caminhos de ferro, que as suas companhias não se organisem? O que perde o estado com isso? Para quem é o desar, para o estado, ou para o empresario? Entretanto diz-se, « eu não me opporia, se tivesse esperança, de que a companhia podesse organisar-se; deixemos passar mais alguns annos »!!

Não continue, pois, o paiz sob o peso dessa desgraçada rotina, que enerva os melhores pensamentos; e não espere que uma nova geração, despida desses prejuisos, mais patriotica, verdadeiramente patriotica, não só conceda todos os favores necessarios para seu engrandecimento, para sua prosperidade, e riquesa, como até promova, e anime o espirito emprehendedor.

Superior a tudo, crê essa opposição, que póde assim condemnar o que o Brasil mais precisa, caminhos de ferro; e o que tantos distinctos engenheiros, que ha mais de trinta annos estudão os caminhos de ferro, e as suas grandes vantagens, teem escripto, e provado!

Ao ouvir, e ler-se essa opposição, dir-se-hia, que é ella o resultado de uma mesquinha crusada, que, sem base, existe no nosso paiz, contra os caminhos

de ferro; entretanto que um bem entendido furôr manifesta-se por todo o orbe, em seu favor!

Crusada que parece tão real, que ainda ha pouco empenhou todas as flores da sua rethorica, para fazer crer, que até não convinha a construcção de uma estrada de ferro *trams road* no valle Paraguassú! Estrada, que não só não pedio favores ao estado, como até seus empresarios obrigarão-se a não pedir, em tempo algum, ao governo geral, ou provincial, qualquer favor para ella!

Uma tal opposição não tem nome!

E com que direito applicará depois o estado, impostos aos productos trasidos por essa via ferrea, sem ter contribuido para sua construcção?

Se Fontenay, distincto economista, pretende, assim como muitos outros, que o imposto é a compensação dos serviços prestados pelo estado, e que por isso só deve ser pago por aquelle, que auferir as vantagens desses serviços, ou favores, parece logico, que recusando o estado esses favores, e o que é mais, desalentando, e extorvando mesmo, aos emprehendedores d'esses melhoramentos materiaes não tem direito a cobrar imposto algum sobre o producto desses melhoramentos.

Si foi devido aos esforços do paiz, e o estado, não contribuio para o estabelecimento desse meio civilisador, e augmentador da producção do paiz, e desenvolvimento da sua riquesa, como póde applicar-lhe um imposto? O imposto neste caso seria

um vexame para o povo, porque não havia direito á compensação de favores, que não recebeu; seria até uma espoliação, como diz Rossi.

A crusada não limitou seus tiros contra o caminho de ferro da Bahia, a estrada de D. Pedro II, tambem já foi victima da sua opposição! E o que diremos de outras, que não são apadrinhadas por nomes protegidos? Julga-se da obra, pelo nome do autor!

Quando escrevemos o primeiro artigo attribuimos á rotina herdada do seculo passado, a opposição que em geral parece fazer-se a tudo quanto são melhoramentos materiaes no nosso paiz, principalmente estradas de ferro, e hoje, mais do que nunca, estamos disso convencidos, porque não queremos attribuir essa opposição a mesquinhas ideias.

E tanto mais robustesse-se esta nossa convicção, quando vemos, que não ha um só escriptor moderno, na America, ou na Europa, que não confesse, e atteste que a riquesa publica, o bem estar geral, a intelligencia media das populações operarias e ruraes, tem augmentado, ha vinte annos, em consideraveis proporções, com as construcções das estradas de ferro!

Pois quando os homens praticos, e illustrados de todos os paizes assim pensão e escrevem, parece que ha entre nós quem pense o contrario!

Não querem estradas de ferro no paiz, ainda que não custem um real ao thesouro nacional!

E, forão, por ventura, os favores ás estradas de ferro, que levarão o thesouro nacional aos seus apuros, independente dos causados pela actual guerra? Quem déra que assim fosse: o thesouro estava pobre, é verdade, porém o paiz ficara rico; tinha ganho vias de communicação, não só para traser ao litoral, ao grande mercado, a sua immensa producção, que fenece no interior, por falta de transporte, como para receber a colonisação e compensar o thesouro dos sacrificios feitos!

E como fallamos nós em colonos, sem lhes preparar estradas?!

Quando a França, ha perto de quarenta annos, começou a desenvolver o seu systema de caminhos de ferro, encontrou tambem opposição, é verdade, nos seus homens de estado, porém opposição cautelosa, pelos males que uma instituição ainda pouco estudada podia traser ao paiz; porém o Brasil hoje, que tem tantos exemplos para imitar; estudos praticos, e theoricos, de tantos homens da sciencia, que nos indicão o que devemos fazer, sem trabalho de estudar, não póde apresentar essa injustificavel opposição, sem sacrificar o bom senso.

Estando pois evidentemente provada a utilidade das estradas de ferro, principalmente no Brasil, não haverá um só brasileiro que conteste a conveniencia, e mesmo, necessidade da estrada de ferro da provincia de S. Pedro, que, como já dissemos, traga á de Santa Catharina, em porto seguro, a sua gran-

de producção, libertando-a assim da sua má, dispendiosa, e perigosa barra; que não ha um brasileiro, por pouco que conheça a topographia das duas provincias, que não julgue facil a execução dessa estrada; que não acredite, que a estrada projectada trará com o desenvolvimento das duas provincias, por ella promovido, engrandecimento, e por tanto, augmento da renda nacional nas duas provincias. E quando na America meridional a locomotiva, orgão do verdadeiro progresso, depois de percorrer outras linhas, dispõe-se a antepor os Andes, parece que os Poderes do estado no Brasil, não devem hesitar nas concessões sollicitadas para estradas de ferro.

O Brasil não deve consentir, que paizes, como os que nos cercão ao sul do imperio, com forças inferiores, mal constituidos, e vacillantes em suas instituições, mostrem-se mais adiantados do que nós, nesses melhoramentos materiaes, procurando afrontar a naturesa com semelhantes trabalhos.

A concessão do privilegio para a estrada que projectamos, é uma divida da nação á fertil, rica e importante provincia de S. Pedro do Sul, que depois das da Bahia, e Pernambuco, é a que mais contribue com as suas rendas para a despesa do estado.

A execução da estrada projectada é facilima, pela naturesa do terreno em que devem ser lançados os trilhos; não ha difficuldades a vencer, sendo con-

tornados, para evitar os tuneis, os tres morros de Cavallos, Siriú e Morro-Grande por onde tem de passar.

E quando o privilegio é sollicitado sem onus algum para o thesouro nacional, sem garantia de juros, apenas com a isenção dos direitos de importação nos objectos importados para a construcção da estrada de ferro, trilhos, machinas, instrumentos e todos os mais destinados á construcção, e serventia da estrada, como tem sido concedido a todas as empresas deste genero, não póde haver difficuldade na concessão.

E não parece acto de leviandade da nossa parte, contar com a organisação da companhia sem garantia de juros, ou subvenção, guiado só pelo *quod volumus facile credimus*, forão os dados estatisticos da producção da provincia de S. Pedro, que possuimos, que a tanto nos levarão; producção, que garante um interesse de mais de 15 %, calculado sobre um capital largamente orçado.

Segundo esses dados a provincia de S. Pedro exporta por anno, para as provincias do imperio, e para o estrangeiro, termo medio 4,776,085 arrobas de diversos generos de sua producção, e importa, no mesmo periodo, unicamente do estrangeiro, 675,440 arrobas de diversas mercadorias, sem mencionar a importação das provincias do imperio, pela falta de exactos dados estatisticos.

Aquellas duas quantidades dão um total de

5,451,524 arrobas, que impondo-se-lhe o frete de 1$ por arroba, termo medio, nas 60 leguas em que está medida a estrada, dá a renda annual de 5,451:524$, que unida á renda dos actuaes passageiros, 3488 por anno, á rasão de 20$, termo medio, cujo numero deve, inquestionavelmente quintuplicar, com o estabelecimento da estrada, augmentará a renda a 5,521:184$; isto é, mais de 15 °/° de trinta e seis mil contos, em que largamente foi orçada a construcção da estrada, estações, trem rodante, etc.

Para prova da exactidão da nossa estatistica, da producção da provincia de S. Pedro, diremos, que acabamos de receber os mappas da exportação do ultimo trimestre liquidado, Janeiro a Março do corrente anno, e delles consta, ter a provincia exportado naquelle trimestre, 796,014 arrobas de xarque, e gorduras; (sebo, graxa e azeite); e 267,442 ouros seccos e salgados, que confirma o algarismo que demos.

A esta renda temos de addicionar o augmento que deve ter a producção, e industria, das duas provincias, principalmente de S. Pedro, com o estabelecimento da nova estrada, logo que principie a funccionar.

Entre outras producções que devem desenvolver-se na provincia de S. Pedro, com o estabelecimento da estrada projectada, faremos especial menção da manteiga, que ali póde ser facilmente fabricada,

não só em rasão de seu favoravel clima, como por ser a principal producção da provincia, a criação de gado vacum; e quando sabemos que só o Rio de Janeiro importa annualmente, do estrangeiro, termo medio, 2,665,988 libras de manteiga, no valor de mais de de 2,399;389$200, não teremos duvida em crer, que para o futuro, a provincia de S. Pedro abastecerá com esse genero, não só o Rio de Janeiro, como a maior parte das provincias do imperio. E no mesmo caso está a industria dos queijos daquella provincia, que ha 50 annos era tão vantajosamente conhecida em Portugal, e hoje parece quasi extincta.

A renda da estrada de ferro, que acima mencionamos, póde ser considerada liquida, pois que para a despesa do costeio, fundo de reserva, e remonta do material, teremos o augmento consideravel que deve haver na exportação ordinaria da provincia de S. Pedro, logo que se conheção as grandes vantagens da estrada, e lhe deem preferencia; como tambem com a extraordinaria, procedida da grande parte da sua industria, que se inutilisa na provincia, por falta de facil transporte.

Nem se diga que nos illudimos, quando attribuimos á estrada de ferro toda a importação e exportação da provincia de S. Pedro, de preferencia á navegação á vella, ainda que os fretes desta, sejão mais favoraveis, porque as suas vantagens são extraordinarias, não só por evitar os riscos da peri-

gosa barra, tão vulgares, e irremediaveis, apesar dos dispendiosos melhoramentos, e conservação; como por offerecer ao commercio, rapidez, e regularidade nas suas viagens, trasendo em poucas horas ao bonançoso porto em Santa Catharina, e d'ali ao Rio de Janeiro em pouco mais de 36 horas, toda a sua producção; quando pela barra do Rio-Grande, só o conseguem, além do referido risco, com demora de dias, semanas e mezes, que os barcos muitas vezes soem esperar, pela falta d'agua e de vento.

E são tão reaes as vantagens do transporte de mercadorias em vapores, quer de terra, quer de mar, em relação com os barcos de vella, que todos os mezes vemos chegar ao nosso porto os vapores de Southampton, carregados de mercadorias, apesar de seu excessivo frete, em preferencia aos barcos de vella, deixando ali, muitas vezes, carga para outro vapor.

E os de Liverpool, cujo frete é 50 $_0/^0$ mais caro que o dos barcos de vella, não deixão por isso, de vir abarrotados de carga: o frete nos vapores é de 70 shi por tonelada, e nos barcos de vella, é de 31 35 sh.

Provado pois, com dados tão positivos, qual será a renda da estrada de ferro D. Izazel, que projectamos, (nome com que a designamos com authorisação imperial nas supplicas feitas ao governo, e ao corpo legislativo,) logo que principie a trabalhar; e

estando por demais provada tambem a sua utilidade, e até necessidade, em nome do progresso material do nosso paiz, que tanto desejamos ver animado; em nome da verdadeira revolução economica, construcção de caminhos de ferro; em nome, emfim, da importante e rica provincia de S. Pedro do Sul, que reclama esse melhoramento material, reclamo unisono de todo o Brasil, esperamos ser attendidos, em nossa modesta pretenção, pelos poderes do estado, corpo legislativo e governo imperial. E se por circumstancias imprevistas, a nossa estrada não offerecer desde logo, a renda orçada, que com algum tempo se realisará, não influa essa ideia para a denegação da concessão sollicitada; não só porque, seria justificado aquelle facto, com o exemplo de todos os paizes, que teem lançado mão desses meios de transporte, como pareceria, que o egoismo tinha querido influir na denegação; isto é, porque só os filhos terão o fructo desse melhoramento material.

Não, não o esperamos; os caminhos de ferro não só são o maior acontecimento industrial de todas as epocas, como são tambem indispensaveis á nossa existencia; avultão entre os elementos necessarios da vida social; e custa a crer, como possa passar-se sem elles, quando a geração actual, assistindo aos seus primeiros passos, attesta o seu desenvolvimento, a sua necessidade!; emfim, tão energico instrumento de civilisação, não deve parecer objecto

pouco importante entre nós! O desenvolvimento de toda a construcção dos caminhos de ferro, seu systema administrativo, e financeiro; a lei das suas relações com o estado, e o publico; *e a sua influencia na riquesa do paiz*, nos costumes, na educação publica da nação, attestão o facto, de que só por uma milagrosa transformação da fortuna publica póde-se comprehender, como companhias formadas em França, no começo do emprego do vapor nos caminhos de ferro, quasi a despeito da vontade do governo daquelle tempo, poderão em 20 annos, colligir, e despender um capital de mais de 2,150,000:000$000 e cobrir a França com 20,000 kilometros de vias ferreas; realisar sobre os antigos meios de transporte, uma economia annual de 344,000:000$000 a 387,000:000$000; e fundar, em presença do estado, um estado commercial, com o orçamento, e o pessoal de um grande reino!

E' impossivel mencionar semelhantes resultados, sem reconhecer uma especie de legitimo orgulho para o paiz que assim procede.

Se assim póde-se fallar do industrioso povo francez, não deveremos com tudo esquecer o pequeno Portugal, pequeno como é, baldo de recursos, tem sabido, todavia, aproveitar as lições de outros paizes, e sem os recursos do Brasil, retalha o seu paiz com caminhos de ferro, que um dia lhe darão uma importancia immensa; entretanto que o Brasil teme os seus *deficits*; teme o onus, que para o the

souro nacional póde trazer mais uma estrada de ferro! Teme as difficuldades a vencer, mais, ou menos exageradas, quer na organisação das respectivas companhias, quer na disposição dos terrenos indicados para taes estradas; teme tudo! O Brasil deve lembrar-se, que a morosidade do seculo passado está reprovada pela rapidez que hoje acompanha o homem em todos os seus movimentos e costumes; e não é possivel, que a rotina, ou a morosidade, venha, ainda hoje, inutilisar a prodigiosa somma de calculos, conseguidos por aturadas intelligencias. Não escrevemos um romance, a argumentação de nossa fraca penna é sustentada por qualquer intelligencia, que se occupe das vantagens em geral, dos caminhos de ferro, sem consultar mesmo, as conveniencias locaes.

Para provar ainda as vantagens dos caminhos de ferro, e que o augmento, ou progresso da sua renda, depende do tempo, diremos, que a receita ordinaria dos caminhos de ferro em França tem augmentado constantemente; e pelos dados que temos presente, podemos certificar, que em 16 annos, de 1846 a 1862, elevou-se a renda, que em 46 foi de 580,887:000$000 a 820,000:000$000; isto é, mais de 50 %! renda liquida.

(1) E por zelosos, e intelligentes, que fossem os

---

(1) Todos os nossos calculos são ao cambio do dia.

agentes da arrecadação, semelhante augmento de renda não póde ser attribuido, senão ao engrandecimento da riquesa publica, promovido pelas estradas de ferro.

As nossas mesmas estradas de ferro de Pernambuco, Bahia e S. Paulo, offerecem esses exemplos, apesar de não terem tocado ainda os pontos de maior producção das respectivas provincias. A estrada de ferro de Pernambuco, que infelizmente, segundo o que temos lido, seu custo de lb. 1,475,000 não foi bem fiscalisado, figurando na sua despesa, locomotivas, que nunca entrarão em serviço, já o anno passado deu a renda de 3 $^3/_4$ o/o liquida, dedusidas todas as despezas feitas no Brasil e em Londres.

A da Bahia, que na extensão de 20 leguas custou 1,800,000 lb. não sabemos se bem ou mal gastas, deu tambem o anno passado, 3 o/o daquelle capital, redusindo, por tanto, quer uma quer outra á metade, a garantia de 7 o/o, dada pelo thesouro nacional.

E quanto á de S. Paulo, de Santos a Jundiahy, que pessoalmente visitamos e examinamos, seremos franco em diser, que são 15 leguas de estrada de ferro extremamente caras para os accionistas, pois que custarão lb. 2,000:000! Admiramos os trabalhos de arte, na ponte da Grota Funda, e nas quatro milhas do plano inclinado; esses trabalhos dão gloria ao seu executor, principalmente o primeiro,

mas seu excessivo preço só tem explicação na ignorancia dos preços do serviço no Brasil, pelo empresario estrangeiro, que com quanto interessado na economia dos dinheiros a despender, todavia sabemos, que tanto nas ferias, como no material pagou objectos não só pelo duplo, como pelo triplo do seu valor! Não entraremos na apreciação da direcção da estrada, que parece hoje fora de duvida, que se outro fosse o traço, como era possivel, ter-se-hia poupado as grandes despesas da ponte na Grota Funda, e do plano inclinado, cuja conservação é muito dispendiosa. Entretanto consta-nos, que essa curta e cara estrada, está rendendo, termo medio, 5:000$000 por dia, renda liquida; apesar de haverem ainda rotineiros, que não querendo servir-se do trem de ferro, continuão a mandar as suas tropas a Santos, onde chegão a accumularem-se cinco mil bestas com cargas!

Tratando ainda do estado de prosperidade dos caminhos de ferro, na França e na Inglaterra, que muita gente pensa o contrario, não sabemos com que rasão, diremos, que tanto em França, como na Inglaterra, as estradas de ferro, subvencionadas pelo governo, são sobrecarregadas com um imposto nos passageiros, e nas cargas que levão; n'aquella, a 12 %° e nesta a 5 %°, que lhes garante o juro da subvenção. Entretanto toda a despesa da estrada monta, em inglaterra, a perto de 49 %°, e em França, a 40 %°. A porcentagem ou imposto

do governo, ás linhas de ferro em França, produzio no anno de 1863, 10,079:058$520.

Para dar uma ideia da despesa diremos, que em França, uma extensão ou linha de 10,500 kilogramos, produsio no anno de 1862, 204,643:096$520 e despendeo, 82,667:500$000 ficando liquido 121,994:596$520.

E na inglaterra, no mesmo anno, uma linha de 16,600 kilogramos de estrada de ferro, rendeo 326,480:000$000, e despendeo 155,230.000$000, ficando liquido 171,250:000$000.

Se pois, aquellas nossas estradas, com tão curta existencia, sem terem ainda tocado os centros productivos das suas respectivas provincias, como dissemos, dão já mais de 3 %° sobre o seu capital, generosamente despendido, como não crer, que ellas terão um futuro muito lisongeiro? Se a estrada de S. Paulo rende hoje, termo medio, 1,825:000$000 por anno, nós lhe dedusirmos 50 %° de despesa, teremos uma renda liquida de 912:500$000, correspondente a mais de 4 %° do excessivo capital que custou; e não será um bom principio de renda, para uma estrada, que apenas entra em exercicio?

Felizmente o espirito emprehendedor, que parecia amortecido, senão extincto entre nós, vai tomando novas proporções; e comprova os varios pedidos de privilegios para estradas de ferro, que ultimamente tem tido o ministerio da agrculitura,

commercio e obras publicas, e que consta forão a consultar á secção respectiva do conselho de estado.

Entre esses pedidos avultão os das provincias de S. Paulo e S. Pedro do Sul, que com taes estradas procura, a segunda provincia, trazer ao centro a sua grande producção, por toda ella espalhada. Porém se reconhecemos a utilidade dessas estradas tambem esperamos, que se não desconheça a superioridade, da que trouxer ao littoral, em seguro, porto, toda essa grande producção; e nesse caso está a que projectamos, cuja authorisação para o privilegio, tem de ser discutida na camara dos Srs, deputados e na dos Srs, senadores; e quer em uma, quer em outra camara, não é licito duvidar de seu voto favoravel; uma representação illustrada e vigorosa, conscia da necessidade desses melhoramentos materiaes e sobretudo, quando tratamos de colonisação, não deixará de associar seu nome a um facto tão importante.

Para dar uma ideia do traço da estrada projectada, anexamos a esta pequena exposição, um mappa dos terrenos das provincias de S. Pedro e de Santa Catharina, por onde tem de ser lançados os trilhos da estrada; o qual traço todavia póde soffrer alguma modificação, no interesse das localidades, que serão consultadas, depois da concessão do privilegio, para o difinitivo plano, que tem de ser approvado pelo governo imperial.

Segundo o traço actual, devem haver nove estações ; a 1ª ao sul da Enseiada de Brito, na cidade de S. José, provincia de Santa Catharina ; a 2ª no Meroim ; a 3ª na Laguna ; a 4ª na Piedade ; a 5ª no Araranguá, ou Bugres; a 6ª Torres; a 7ª S. Leopoldo, (Palmares, Capivary ou Stº. Antonio da Patrulha) 8ª em Porto-Alegre ; a 9ª em Itapuan.

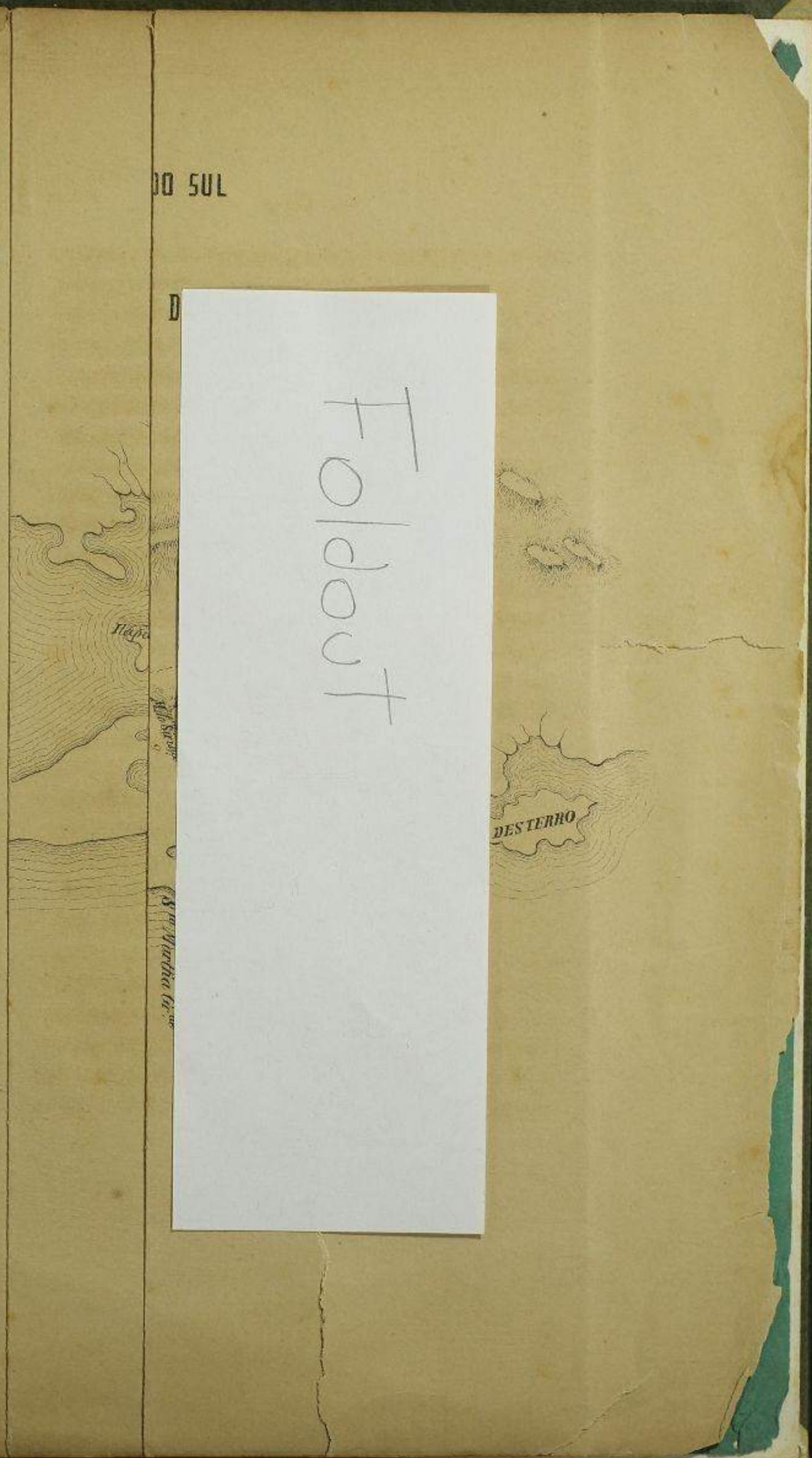
Se não poderem ser evitadas, serão lançadas tres pontes nos rios Urussangá, Araranguá ou Bugres e Mompituba.

Os morros de Cavallos, Sirirú, e Morro-Grande, serão contornados, para evitar os tuneis.

A não ser possivel evitar, para o que se empregarão todos os esforços, haverá um riaducte na lagoa Trapera, de 550 braças.

Eis a exposição franca, dos meios que temos empregado para obter o privilegio que sollicitamos ha perto de cinco annos ! e do estado em que se acha a nossa pretenção. Se o resultado for favoravel, toda a gloria caberá aos poderes do estado, por terem dotado o paiz, com esse grande melhoramento material.

FIM



Tobout

230.—

VI) 76

Pilha 24
Brasil, Estados
do Sul.

p/ Dr. Hindlin - a/c David -

SC