

The book cover features a complex marbled pattern. The background consists of diagonal stripes in shades of grey and beige. Overlaid on these stripes are irregular, organic shapes in vibrant colors: red, green, and dark blue/black. The overall effect is reminiscent of traditional marbled paper used in bookbinding.

Je ne fay rien
sans
Gayeté

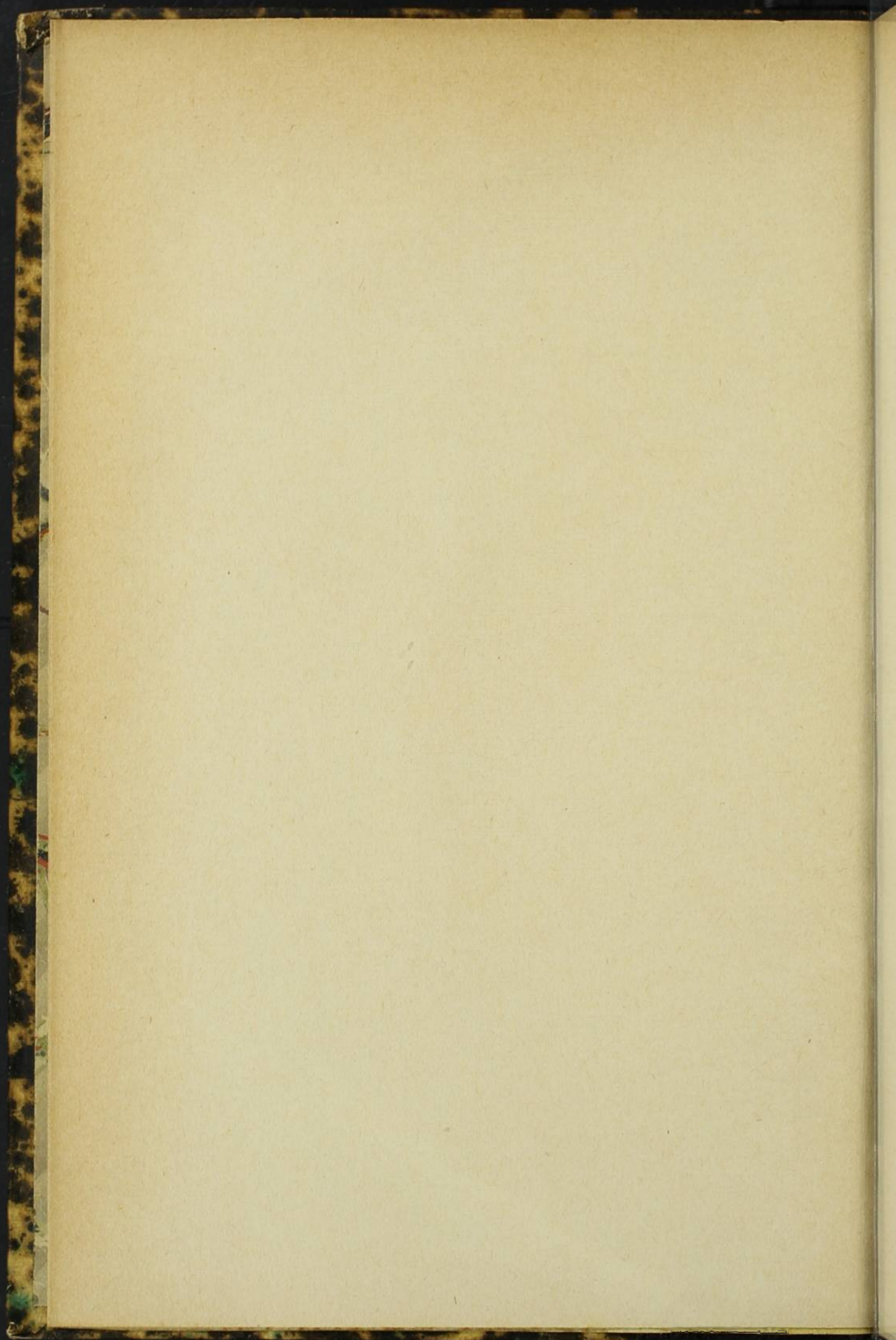
(Montaigne, Des livres)

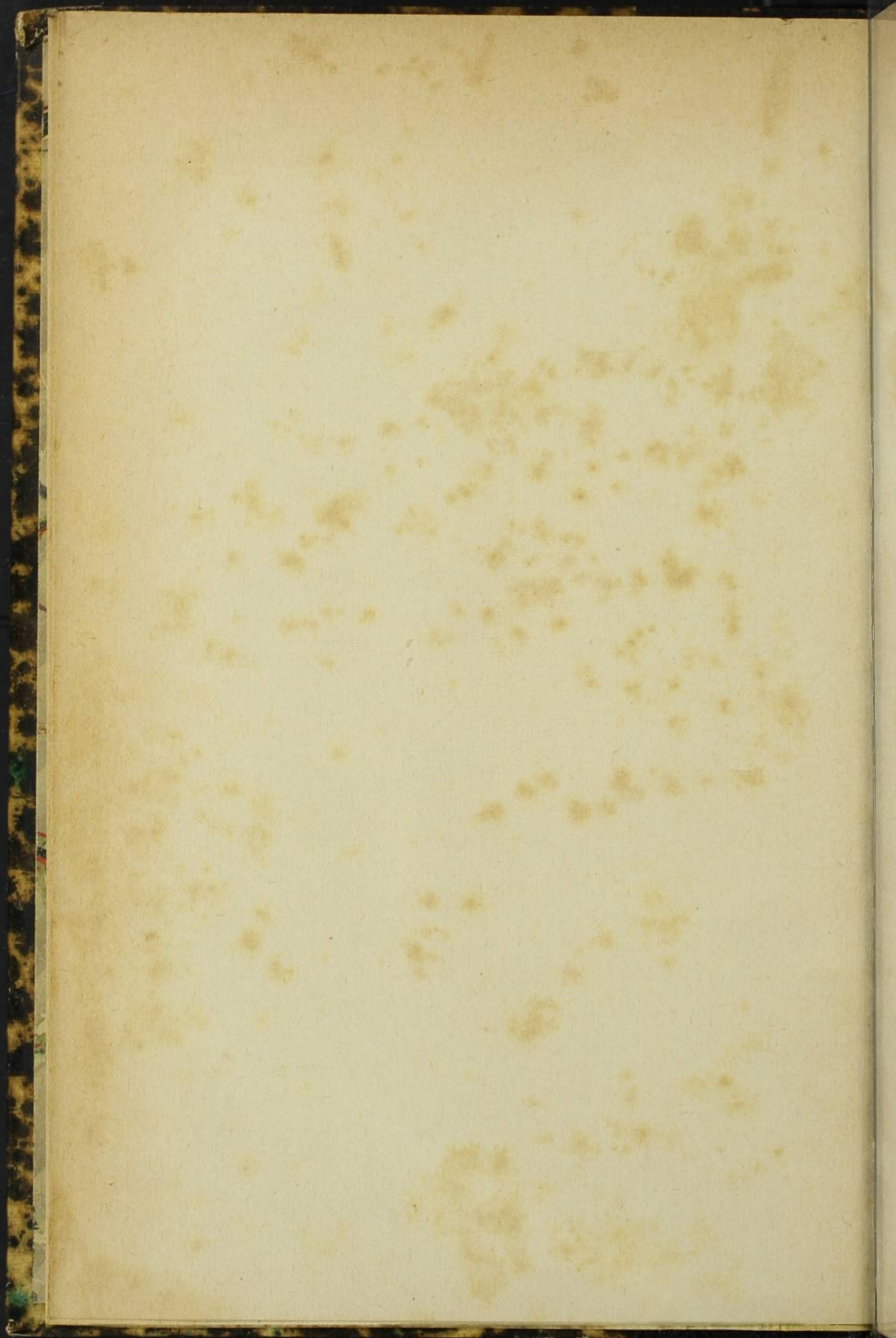
Ex Libris
José Mindlin

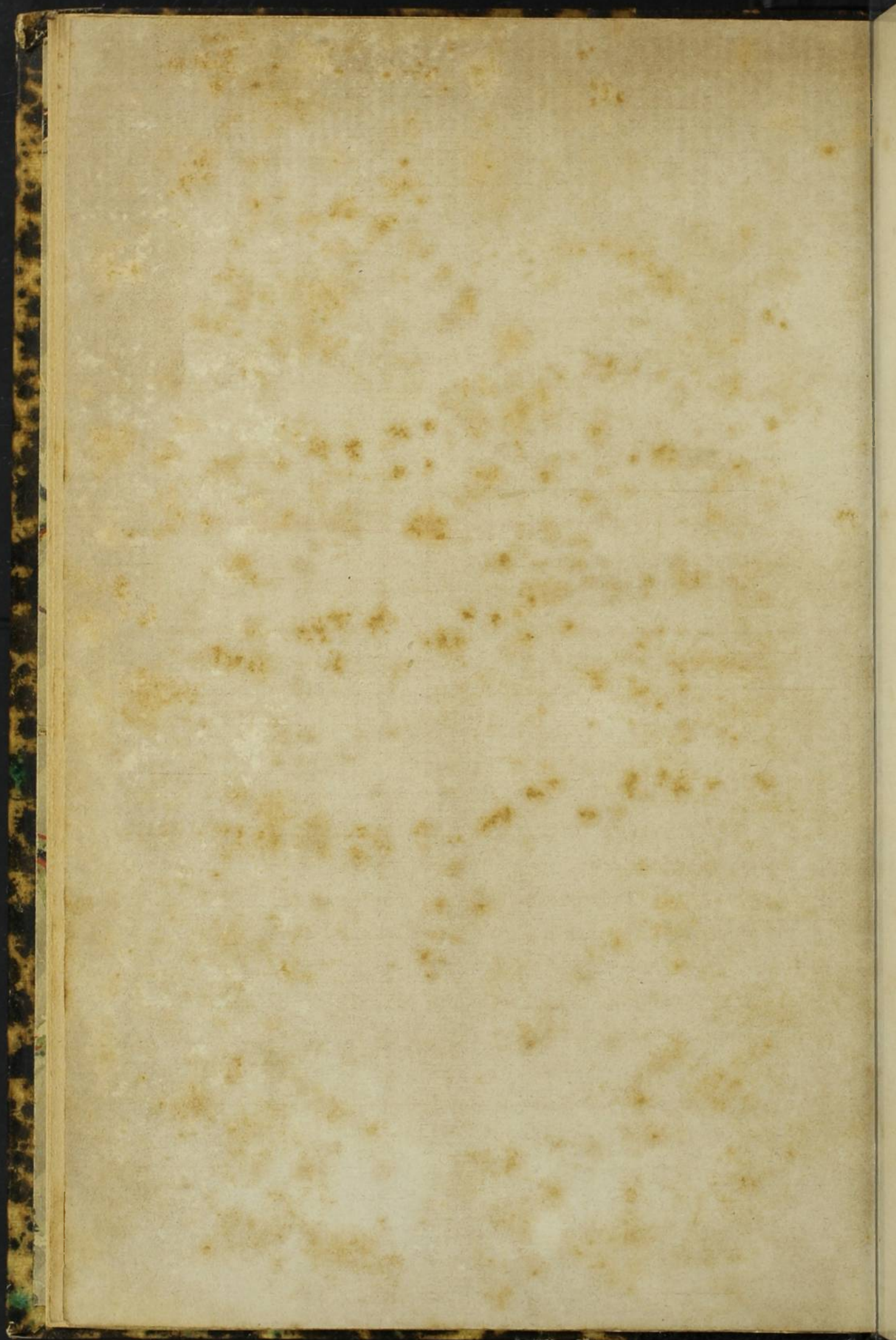


Paris 1938

enc. do Yseux
Paris
1938







RELATORIO

DO

PRIMEIRO TENENTE D'ARMADA

Antonio Mariano de Azevedo,

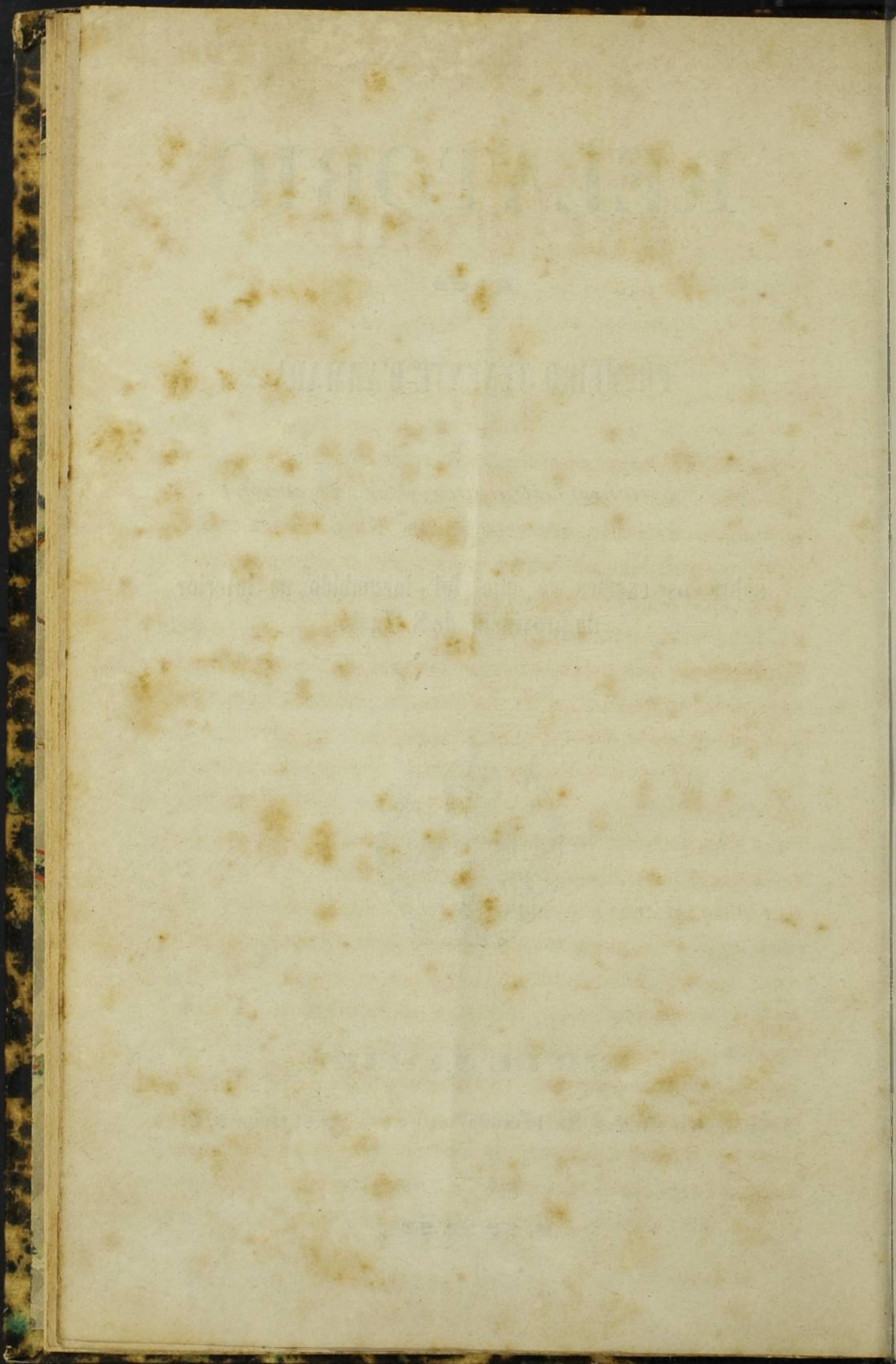
sobre os exames de que foi incumbido no interior
da provincia de S. Paulo.



RIO DE JANEIRO

IMPRESSO NA TYP. DE PEIXOTO, RUA NOVA DO OUVIDOR N. 9.

1858.



RELATORIO.

Eu tinha desejado apresentar o relatorio da commissão, que acabo de desempenhar no interior da provincia de S. Paulo, dividido em tres partes. Na primeira, exporia todas as medidas que tomei para facilitar o transporte do vapor, que o governo imperial deseja collocar no Alto Paraná; as despezas exigidas por esse transporte, e pela fundação de um estabelecimento naval no foz do Tieté; e as que fui forçado a fazer durante as minhas excursões. A segunda seria o roteiro da minha viagem pelos rios Piracicaba e Tieté; trabalho que por sua especialidade só pôde interessar ao pequeno numero de pessoas profissionais. Na terceira faria finalmente considerações de interesse geral, motivadas por tudo quanto vi e apreciei, e com ellas esforçar-me-ia por mostrar a utilidade da grande idéa, que o patriotismo e a illustração suggerirão ao Exm. Sr. ministro da marinha.

Mas, occorrendo-me depois a probabilidade de apparecer o meu escripto á luz da imprensa, e da publicidade, receci as consequencias do enfado que as duas primeiras partes causarião naturalmente á maior parte dos leitores.

Se eu tivesse a certeza de tornar-me fastidioso só aos indifferentes, não deixaria de alimentar o meu primeiro desejo: em tal caso, qualquer soffrimento, por que tivesse

de passar o meu amor proprio, entraria como cousa nenhuma nas conveniencias do serviço publico que me foi confiado. Tendo de ser lido porém por indifferentes, e não indifferentes, consentir que por minha ineptia perigassem os grandiosos resultados, que um ministro cheio de bem fundada fé esperava alcançar de seus talentosos planos, pareceu-me um crime, cuja gravidade augmentava á proporção que ia em mim se gravando a convicção da exequibilidade, e do acerto de taes projectos.

Como pois não envidar todos os esforços para diminuir o mais possivel o tédio, que sempre causará um escripto incorrecto, pobre de idéas, e unicamente escudado por um nome desconhecido e obscuro ?

Eu fiz o que unicamente podia : destaquei do todo do relatorio as duas partes que ião augmentar-lhe a esterilidade, e inclui na ultima o que das primeiras me pareceu aproveitavel. Assim, sem deixar de apresentar á repartição da marinha um roteiro do Tieté, e uma conta circumstanciada do meu procedimento, terei ao mesmo tempo conseguido mais alguma probabilidade de ser lido por aquelles, que patrioticamente se interessão pelo engrandecimento do Brazil. Esses, attendendo ás minhas intenções, terão a generosidade de perdoar os meus erros ; sobretudo quando souberem que para elles concorre não só a minha pouca capacidade intellectual, como tambem a circumstancia de escrever sobre apontamentos de carteira, unicos que poude tomar durante as minhas excursões.

Feitas estas declarações, principio sem mais preambulos a fazer as diversas considerações, que constituirão o que inmodesta, mas forçadamente denomino — o meu relatorio —. Algumas dellas parecerão talvez ter pouca relação com o fim principal da commissão de que fui in-

cumbido ; mas parece-me que nem por isso serão de todo ociosas, e que apresentando-as, correspondo melhor ás intenções do governo imperial, quando, nas instrucções que me deu, recommendou-me toda a franqueza e minuciosidade.

Os nossos rios interiores, atravessando centenas de legoas de despovoados sertões, são em geral tão pouco conhecidos, que não admira o estado de ignorancia em que nos achamos a seu respeito, e o quasi abandono em que até hoje tem elles jazido. O Tieté comtudo poderia estar menos desconhecido, e mais lembrado. Por elle—ousados e bellicosos argonautas descobrirão as provincias de Goyaz e de Mato-Grosso ; desceu o primeiro governador nomeado para esta ultima ; enviou-se muitas vezes o tributo dos quintos do ouro obtido pelos exploradores das minas de ambas ellas ; e, em tempos de guerra, mandou o governo portuguez armas e trens que inda existem. Elle, finalmente, tem servido até hoje para a manutenção de relações commerciaes entre certas povoações de S. Paulo e de Mato-Grosso. A estas circumstancias de um valor historico-politico incontestavel, accresce o ter sido o rio examinado por distinctos officiaes, que por ordem do governo portuguez levantarão mappas, e escrevêrão roteiros exactos, e noticiosos.

Parece pois que um rio em taes condições deveria ha muito ter feito aquilatar as vantagens e desvantagens que nelle se póde encontrar, maxime se nos recordarmos de que pertencemos a um paiz, onde a falta de communicações é a causa da retardação da sua prosperidade, e do seu poder.

Mas não acontece assim. As cousas tem marchado de

tal modo, que o Tieté é hoje menos conhecido do que nos tempos coloniaes.

Com effeito, á excepção dos individuos que compoem as quatro ou cinco monções que de Sant'Anna do Parahyba vão tres vezes ao anno comprar sal a Piracicaba, póde-se dizer que ninguem mais conhece o Baixo Tieté. Salvo raras excepções, tudo quanto sobre elle ouvi, ou era hyberbolico, ou conjectural. E, por uma aberração bem notavel, pareceu-me que quanto mais me aproximava do rio, menos esclarecimentos ia obtendo sobre elle. Póde ser que fosse isso devido a ter sido Piracicaba o lugar em que me preparei, e donde parti para a minha excursão fluvial. Esta moderna cidade nunca foi procurada pelos antigos navegantes do Tieté. Foi sempre Porto Feliz o ponto de partida e de chegada das monções, com o que muito prosperou essa villa, que até em consequencia disso teve de ver o seu lindo nome indigena *Araritaguaba*, trocado pela periphrase de mão gosto por que é hoje conhecida. Mas mesmo ahi, a lembrança dessas viagens conservão-se apenas como tradições, acompanhadas, já se sabe, do seu infallivel cortejo de maravilhosas hyberboles sobre caças, bugres, etc. São bem raros os canoieiros das antigas monções que inda existem. E os poucos que se encontrão, conscios de que ninguem os desmentirá, pelo abandono em que tem jazido os rios que percorrêrão, deixão-se dominar por essa tendencia para a exaggeração, que parece inseparavel de quem viaja por lugares desconhecidos, e dos velhos quando nos fallão das cousas do seu tempo. Assim, em vez de corrigir, são elles os que ainda mais desnaturão as poucas tradições espalhadas entre os actuaes canoieiros do Alto Tieté.

Parece-me que successivas causas concorrêrão para o

abandono, e ulterior esquecimento da navegação do Tieté, rio Pardo, e Taquary. Na ultima metade do seculo passado, as prolongadas lutas entre Portugal e a Hespanha, sempre repercutidas nas suas colonias da America, que ás vezes erão o principal theatro dellas, obrigarão o governo portuguez a usar dessa extensa via fluvial de comunicação com Mato-Grosso, explorada pelos Paulistas que descobrirão aquella provincia. De Lisboa vierão engenheiros que levantarão plantas de todos esses rios. Creou-se um deposito de canôas em Ararituaba, e começou-se a expedir grandiosas monções, que levavão tropas, artilheria, e munições de guerra para Cuyabá.

A navegação foi assim se desenvolvendo; e as necessidades commerciaes que começárão a apparecer em Mato-Grosso derão rapidez a esse desenvolvimento.

Ararituaba tornou-se um porto constructor: não só as canôas do governo, como as do commercio cuyabano ahi se construião; e uma numerosa população de *mareantes* (é o nome que dão aos praticos dos trabalhos da navegação fluvial) foi assim se creando e augmentando, a ponto de nunca haver falta de gente para todos as monções que transitavão pelos rios.

Para as primeiras expedições do governo foi necessario que este usasse do seu absoluto poder, e recrutasse os individuos de que tinha necessidade, os quaes recebião soldo mensal, ração, e ficavão sujeitos á disciplina militar. Mas, mesmo usando de taes meios, que hoje parecerião odiosos, o negocio era tão vantajoso para os pobres canoeiros de Ararituaba, que, depois das primeiras monções, poucas vezes era preciso recrutar, e quasi sempre as canôas do rei erão preferidas ás dos commerciantes.

Tal era o florescente estado da villa de Ararituaba nos

primeiros annos deste seculo, estado exclusivamente devido aos beneficos resultados que ali produzirão as differentes expedições do governo para Mato-Grosso.

Os grandes acontecimentos politicos porém, de que a Europa era nessa época o theatro, ramificarão de tal sorte a sua influencia pelo resto do mundo, que nem mesmo a pequena Ararituaba, tão distante e estranha ao que se passava nas grandes nações européas, pôde della livrar-se.

Com o tratado de paz de Badajoz, em 1801, cessando a principal causa do desvelo com que o governo se occupava da longiqua Mato-Grosso, forão tambem progressivamente diminuindo as expedições, que tanta prosperidade davão á navegação fluvial, e ao commercio que se tinha estabelecido entre Ararituaba e Cuyabá. E logo depois, durante o longo periodo da primeira época napoleonica, das restaurações dynasticas que lhe succedêrão, e das posteriores reformas constitucionaes de Portugal, esse reino tinha muito em que pensar na Europa, para occupar-se com uma longiqua, e despovoada provincia dos sertões do Brasil.

Todavia, não tendo o supradito tratado, redigido talvez sobre preocupações de interesses exclusivamente europeos, nada decidido sobre os limites das possessões portuguezas e hespanholas na America, o governo não abandonou de todo a via fluvial de que se servia, pois convinha conservar ao menos a fronteira deque já estava de posse. Mas, não havendo já a antiga affluencia e movimento de monções, o commercio começou tambem a não achar as vantagens, que outr'ora compensavão as trabalhosas difficuldades das caxoeiras e saltos do Tietè, e do rio Pardo.

As monções para S. Paulo, já menos numerosas, inda mais diminuirão depois da lembrança da navegação do Arinos,

descoberta muitos annos antes por João de Souza Azevedo, mas desde logo abandonada, e pouco conhecida. Os Cuyabanos, preferindo os affluentes do Amazonas aos do Paraguay e do Paraná, entabolárão relações commerciaes com Santarém, no Pará, que, enviando com o sal e outros generos o seu *guaraná*, introduzio na provincia o uso dessa preparação dos indigenas, que é hoje um vicio em Cuyabá. As 88 caxoeiras do Tieté e rio Pardo, sobretudo as 33 deste ultimo, que na subida do rio desesperavão, podem dar razão a essa preferencia; mas ella seria injustificavel, se nesse tempo se conhecesse a nova navegação pelo Miranda, Anhuac, e Ivinheima, pois são tambem tão incommodos os obstaculos da navegação para Santarem, que, se não fosse o *guaraná*, talvez pouco tempo depois de ser ella encetada deixasse de continuar, visto, passada a primeira influencia, preferirem os negociantes de Cuyabá mandar buscar o sal e fazendas ao Rio de Janeiro, e transporta-las por terra ás costas de bestas. Foi esse o tempo em que o sal maritimo chegou em Cuyabá a preços fabulosos, os quaes se conservárão até a descoberta das salinas do Paraguay, que sendo logo exploradas, fornecêrão o necessario para o consumo da maior parte da população.

Entretanto tinhamos proclamado a nossa independencia. Com ella tornárão-se raras as expedições do governo pelo Tieté, talvez porque tendo de crear-se instituições difficeis em um imperio immenso, não houvesse tempo para se pensar na fronteira de Mato-Grosso, que nessa época não inspirava serios receios, apesar de não estar ainda decididamente traçada. O deposito de Porto Feliz, já sem importancia, foi pouco a pouco cahindo em completo abandono. As idéas de liberdade e independencia inoculadas pela constituição, e todas as instituições do

novo imperio tornárão summamente difficil a aquisição de trabalhadores para as canoas do já definhado commercio. O resultado de tudo isso foi o desaparecimento gradual desses habitos de *mareantes*, que a maior parte da população tinha contraído.

Eis o estado das relações commerciaes de Mato-Grosso, ha uma vintena de annos. Raras canoas vinhão de tempos a tempos a Porto Feliz, poucas ião a Santarém buscar principalmente guaraná, e a maior parte do trafego era feito com o Rio de Janeiro, pelas 360 e tantas legoas da ruim estrada que communica as duas capitaes.

Nessa época, porém, uma devastadora epidemia de febre typhoide appareceu no Tieté, e exterminou quasi todos os individuos que compunhão duas monções que então percorrião o rio. Essa epidemia, mortifera em qualquer parte do mundo, deveria tornar-se inda mais cruel entre individuos, que desconhecendo-a, e considerando-a como *malétas*, tratavão-se com purgantes e estimulantes os mais energicos. Reuna-se este tratamento ao modo de vida e á alimentação dos canoeiros nessas viagens, de que logo tratarei, e ver-se-ha que o que admira é terem escapado ainda alguns. As canoas e as cargas forão abandonadas e perdidas, e os raros individuos, que escapárão fugindo, forão espalhando o terror e a desolação pelas margens do Tieté e do Piracicaba.

Foi este o ultimo golpe desfechado na communicação fluvial entre Cuyabá e Porto Feliz. A todas as contrariedades e desvantagens que até essa época se tinhão accumulado, reunio-se o terror que inspirava a idéa de uma morte considerada como infallivel, e cruel.

Pouco tempo antes a povoação de Piracicaba tinha começado a desenvolver-se, e a povoar as margens do

seu pittoresco rio; e ella que, se não fora a epidemia de 1838, poderia herdar a antiga prosperidade de Porto Feliz, pela vantagem de offerecer aos navegantes um menor numero de caxoeiras, soffreu tambem as consequencias do terror, e ignorancia dos propagadores da insalubridade do Tieté.

Ha tambem pouco mais de vinte annos, que um agente do governo provincial de Mato-Grosso, encarregado de abrir uma picada que se aproximasse o mais possivel da linha mais curta que se pôde traçar de Cuyabá a S. Paulo, deparou admirado com uma povoação quasi á margem do Paranahyba. Os habitos nomadas dos sertanejos da parte de Minas que confina com Goyaz, induzirão alguns a estabelecer-se nesse lugar. A elles se forão pouco a pouco reunindo varios criminosos escapados das frageis prisões de algumas villas longiquas, e outros que fugião a processos criminaes que os perseguião. Ali, livres de toda a acção da autoridade, forão elles se transformando em proprietarios de legoas e legoas de terras, de que se fazião possuidores com a mesma facilidade e naturalidade, com que mesmo agora, vi alguns individuos me mostrarem vastas extensões de sertões, e dizerem-me: — *tudo aquillo é a minha fazenda*. Não ponde saber quem foi o moderno Romulo da nova povoação. O que sei é que hoje, erecta em villa de Sant'Anna do Paranahyba, contém ella em seu seio bastantes familias honestas, autoridades policiaes, e creio que judiciaes, e um soffrivel numero de negociantes importantes, que entretém um commercio activo com Piracicaba.

Aos Sant'Annistas cabe a gloria de ter restaurado a navegação do Tieté. Logo que a povoação se foi augmentando, as necessidades forão apparecendo, e sobretudo

a importação do sal como genero de commercio tornou-se indispensavel. Disso se apercebeu o primeiro negociante que ali se estabeleceu ; e uma primeira monção foi mandada a Piracicaba. Ella produzio lucros extraordinarios, dos quaes se pôde fazer idéa, se nos lembrarmos de que o sal comprado hoje em Piracicaba por 4 \mathcal{D} é vendido em Sant'Anna por 12 \mathcal{D} .

Quando essa monção appareceu em Piracicaba, poucos annos depois da grande epidemia de 1838, a surpresa foi geral. Todos interrogavão os navegantes sobre o milagre que os tinha feito escapar da peste ; e elles, como é facil de presumir, não deixarão perder uma occasião tão propria para dar expansão ao seu gosto pelo maravilhoso.

A monção voltou dahi a tres mezes, e a ella se forão seguindo outras de mais dous ou tres negociantes. As varações dos saltos de Urubú-pungá, Itapura, e Avanhandava, e as formidaveis caxoeiras comprehendidas entre os dous ultimos, induzirão os Sant'Annistas a inventar as suas barquinhas. São duas canoas pequenas (de 60 cargas, ou 125 arrobas), bem amarradas uma á outra, carregando assim 250 arrobas, quasi com o mesmo pessoal de uma só canoa. Taes embarcações são desunidas nos saltos e nas caxoeiras mais bravas, pela maior parte das quaes passam mesmo carregadas ; e nos saltos, além da brevidade dos descarregamentos, podem tambem ser varadas facilmente, em consequencia do seu pouco peso e volume.

Esse pequeno commercio dos Sant'Annistas tem continuado com mais ou menos regularidade. As monções fazem em geral tres viagens no anno, e descansão nos tres ou quatro mezes das cheias (de Dezembro a Março), por causa do insano trabalho a que se é obrigado, quando se quer subir o rio em taes épocas. Sant'Anna apenas im-

porta: as canoas vem de lá vazias, e voltão com sal, fazendas e ferragens. Esta exportação de Piracicaba é feita nas monções sant'annistas unicamente: não ha uma monção piracicabana. Dahi provém a ignorancia quasi geral em que se acha a população dessa cidade a respeito do que se passa pelo Tieté. Quando em Agosto passado, a presidencia de S. Paulo, em consequencia de ordens do ministerio da marinha, mandou a Piracicaba e a Porto Feliz pedir informações sobre os recursos que se poderia encontrar nas duas povoações, para os preparativos da minha viagem fluvial, foi-lhe respondido que em nenhuma dellas havia canoas, nem gente propria para uma tal excursão. A veracidade dessas informações, que em S. Paulo me parecêrão menos exactas, foi depois por mim reconhecida: e o resumido historico que acabo de esboçar póde de alguma maneira dar esclarecimentos sobre as causas que motivarão tão desfavoravel resultado.

Actualmente, motivos identicos aos que na segunda metade do seculo passado induzirão o governo portuguez a encetar e acoroçoar a navegação do Tieté e do Paraná chamão a attenção do governo brasileiro para esses rios, e povoações convizinhas.

Uma differença notavel se dá porém entre a época actual, e a do regimen colonial. O rio Pardo, principal causa de desanimo no estabelecimento da antiga communicação fluvial entre S. Paulo e Mato-Grosso, não tem de ser agora navegado. Cuyabá, longe da fronteira, não é o ponto que attrahe mais as vistas do governo. Miranda, pequeno presidio que pelo seu isolamento servia apenas para degredo de criminosos, transformado hoje em povoação florescente, e praça de guerra bem fortificada, torna-se, por sua posição geographica, de

uma importancia militar e politica incontestavel. Dahi, as tropas que escorregarem pelos rios Miranda e Paraguay guardarão Albuquerque, Coimbra, e o importante ponto do Pão de Assucar, que nos pertence, e que sem duvida estamos dispostos a conservar a todo o custo. Por outro lado, nada obsta ao estabelecimento de uma navegação a vapor desde Cuyabá até Miranda, ou pelo menos até a foz desse rio. Todas estas circumstancias fazem com que os cuidados e empenhos, que no seculo passado o governo empregou em estabelecer uma communicação fluvial entre S. Paulo e Cuyabá, se applichem agora em, pelo mesmo meio, approximar Miranda da côrte, com o que se conseguirá, com menos difficuldades, resultados mais vantajosos que os de outr'ora.

A estas considerações accrescentarei outras, suggeridas por certas apprehensões pelo futuro, que por mais infundadas, ou singulares que pareçam, não posso eximir-me de patentear.

A abertura dos portos fluviaes de Mato-Grosso, idéa cuja realização tantos sacrificios nos tem custado, e quem sabe quantos inda nos custará, não enthusiasma muito os meus sentimentos de brasileirismo. Para que a estranheza que causará esta proposição não produza uma duvida injuriosa, e injusta sobre os puros sentimentos de patriotismo que me animão, convem que eu me explique.

Creio que ninguem desconvirá na especie de segregação do resto do imperio, em que, por sua longiqua situação, tem até hoje vivido a extensa e quasi deserta provincia de Mato-Grosso. A immensa distancia em que se acha esta importante fracção do Brasil, a exiguidade e disseminação de sua população produzem um estado de atrazamento, e mesmo de ignorancia em quasi todos os ramos da civilisa-

ção, o qual por seu turno faz com que não se sintam ali certas necessidades, que são imperiosas entre povos mais adiantados. O solo intertropical de Mato-Grosso offerece os mesmos productos que o de quasi todas as outras provincias do imperio. Além da lavoura, da criação de gado, e de uma grosseira, accidental, e diminuta mineração, nenhuma outra industria é ali conhecida. E os poucos lavradores e criadores só plantão e crião o necessario para consumo da pequena população da provincia, que lhes paga os seus pouco custosos serviços por preços exorbitantes.

De Mato-Grosso pois nada nos vem, ao passo que ella tambem só nos compra o sal, e um pequeno numero de limitadas especies de productos da industria fabril.

Se a considerarmos politicamente, pôde-se dizer em geral, que as relações se cifram em a provincia mandar-nos os seus deputados, e em nós lhe enviarmos um presidente, juizes, tropas, clero, gastando annualmente com esses empregados, e com a manutenção de suas estradas, correios, fortalezas e embarcações de guerra centenas de contos de réis.

A' vista destes factos, cuja veracidade não pôde ser contestada em boa fé, não se me deverá estranhar que eu diga sem hesitações, que nada tem havido que induza Mato-Grosso a achar muito attractiva a sua condição de provincia do Brasil; e que entretanto, se se pensa em algumas vantagens dessa condição, vê-se que não tem sido o resto do imperio, e muito menos a còrte do Rio de Janeiro quem as tem fruido.

Conhecer este estado desfavoravel de uma de nossas grandes provincias, e pensar nos meios de acabar com elle, me parece natural em qualquer Brasileiro, e sobretudo nos que são chamados a dirigir os negocios do Estado. E' jus-

tamente o que se faz, dir-me-hão, procurando abrir os portos de Mato-Grosso ao commercio, á industria, á civilisação enfim, pois todos os males que apontais provêm do isolamento em que até hoje tem vivido a provincia.

Pensemos um pouco sobre isto.

Se com a abertura do Paraguay, se tem unicamente em vista a prosperidade e civilisação de Mato-Grosso, ninguem mais do que eu está convicto dos grandiosos resultados que se obterão por esse meio, cuja prompta efficacia salta aos olhos. Mas se o governo imperial tem por fim, não só o engrandecimento de Mato-Grosso, mas tambem a obtenção de reciprocas vantagens na continuação dessa provincia entre a grande familia, que vive sob a egide protectora das bellas e fecundas instituições que governão o Brasil, então não só duvido da proficuidade do meio citado como até receio muito que elle produza justamente o contrario.

Vejamos.

Mato-Grosso nunca exportou. Um dos principaes fins que temos em vista com a abertura dos portos da provincia, é por certo dar principio ás suas exportações, por quanto se a permutação dos productos é condicção importante para o estabelecimento de um commercio qualquer entre povos, muito mais indispensavel ella se torna, tratando-se da dispersa população de um solo fecundo, onde inda não ha capitaes, e se desconhece os recursos do credito. Se os generos que do Rio fossem importados naquella parte do imperio tivessem de ser pagos só com dinheiro, seria inevitavel a sua accumulacão nos armazens, causando graves prejuizos aos especuladores, ou então, cada transacção, affectando o escasso numerario da provincia tornal-a-ia incapaz de occorrer ás exigencias dos importadores, os quaes ver-se-ião forçados ou a abaixar progres-

sivamente os preços dos seus generos, ou a abandonar de todo taes especulações.

Por mais evidente que isto pareça, não julgo ocioso repetir, que esforçando-nos com sacrificios pela abertura do Paraguay, temos principalmente em vista dar começo ás exportações de Mato-Grosso.

E ellas apparecerão indubitavelmente ; talvez escassas nos primeiros tempos, mas abundantes d'ahi a alguns annos, pois a nova era de sua vida commercial induzirá os seus lavradores, e criadores a exercer suas industrias em grande escala ; e fará apparecer capitaes, que tirarão da terra, as inda não exploradas, riquezas que ella encerra.

Para não entrar em questões ociosas, desejo persuadir-me de que os productos da lavoura de Mato-Grosso, embora similares aos nossos, e aos dos outros lugares do Brasil que fazem do Rio o seu porto de exportação, acharão no nosso grande mercado um prompto consumidor.

Procurando esquecer-me das causas do definhamento da industria principal do Rio Grande do Sul, esforço-me por crer que os xarques de Mato-Grosso se venderão bem no Rio de Janeiro, apezar da temivel concurrencia dos das republicas do Prata, sobretudo depois do ultimo tratado com o Estado Oriental.

Mas apezar da minha vontade de julgar possivel tudo isso, fico intimamente convencido de que por grandes que sejam as vantagens offerecidas pela praça do Rio, maiores serão as que pôde offerecer a tambem importante praça de Buenos-Ayres, se o seu governo quizer fazer valer todas aquellas de que pôde dispôr.

Com effeito, ainda uma vez nos lembremos de que os productos agricolas da intertropical Mato-Grosso, sendo communs a quasi todo o Brasil, não podem ser cultivados

no solo argentino, entre cuja população são todavia alguns delles considerados como generos de primeira necessidade. Sabemos o quanto tem se tornado importante a exportação do nosso assucar, agoardente, e café para o Rio da Prata, principalmente depois de 1851. Em uma obra sobre aquellas republicas, que em 1855 me foi offerecida pelo Sr. D. Santiago Derqui, ministro do interior da Confederação Argentina, li documentos officiaes, que orçavão o termo médio annual das importações do Brasil em Buenos-Ayres, em 1,600,000 pesos fortes. Se pois admittirmos uma grande producção em Mato-Grosso, é bem natural que os exportadores preferirão o consumidor vizinho, e necessitado, ao especulador longiquo, que muitas vezes comprará taes productos, para reexportal-os para esse mesmo vizinho por cuja porta já elles passarão, ganhando nessa especulação o que o exportador de Mato-Grosso poderia ter ganho muito tempo antes, sem as despezas e riscos de uma viagem oceanica.

Por outro lado, as fazendas, louças, ferragens, e outros productos da industria européa, menos sobrecarregados de impostos, são em Buenos-Ayres mais baratos que no Rio. E a isto accresce que, para animar a navegação e o commercio, o governo imperial mandou pôr em execução nas alfandegas de Mato-Grosso uma pauta especial, na qual muito se favorece esses mesmos productos. Tudo isto quer dizer, que taes generos, levados de Buenos-Ayres para Mato-Grosso, serão ali vendidos talvez por metade do preço porque poderãõ ser comprados os que forem trazidos do Rio de Janeiro.

Se pois com o fim de estreitar tão vantajosas relações, o governo portenho conceder certos favores e isenções aos navios e generos de commercio, que transitarem desde o

seu porto até os do Alto Paraguay, e vice-versa, não é muito provavel que em breve uma marinha mercante, composta de pequenos vapores, e pequenos navios de véla, se organise em Mato-Grosso, e em Buenos-Ayres, para fazer entre os dois mercados a permutação lucrativa, e necessitada de seus respectivos productos? E, em tal caso, não nos será um verdadeiro impossivel desviar a direcção desse commercio para o Rio de Janeiro, ou para qualquer outro porto do Brasil?

Dê-se ás idéas que apenas estou esboçando o desenvolvimento de que ellas são susceptiveis; compare-se a barateza, segurança, e nenhum receio de uma navegação fluvial, com as dispendiosas exigencias, os riscos e perigos de uma navegação oceanica, como a do Rio da Prata ao Rio de Janeiro; entre-se mesmo em calculo com o empenho com que os nossos *bons e leaes* vizinhos de Buenos-Ayres procurarão relacionar-se com Mato-Grosso, se presentirem que assim prejudicarão de alguma maneira os interesses do *ambicioso Russo d'America do Sul* (1), e ver-se-ha que nada tem de phantastico o que estou dizendo.

Quem não presente que a essas relações commerciaes seguir-se-hão muito naturalmente outras de character muito mais intimo, que affectarão profundamente a indole, as idéas, os costumes, e os interesses da longiqua, e isolada provincia brasileira de Matto-Grosso?

E se, ao passo em que na parte da provincia que se acha circundada de republicas invejosas de nossa grandeza, o movimento, o bem estar, e o progresso tudo modificarem; no interior, isto é, na parte em que a pro-

(1) Assim nos denomina o Sr. J. Maeso nas notas com que enriqueceu a sua traducção da obra de Sir Woodbine Parish--*Buenos-Ayres, e as provincias do Rio da Prata* (vol. 2.º, pag. 432).

vincia está em contacto com as que pertencem à commu-
nhão brasileira, só existirem o silencio dos desertos, as
privações e miserias dos sertões, e a barbaria dos nomadas,
quem poderá assegurar que os habitantes de Mato-Grosso
acharão muito vantajosa a continuação de sua existencia
politica entre a communitade brasileira ?

Não se dê ás minhas palavras uma interpretação erro-
nea, e odiosa. Ninguem supponha que eu julgo util á
conservação do todo, o definhamento de uma das partes.
Semelhante paradoxo, inaugurado outr'ora em systema de
governo, torna-se hoje um anachronismo repugnante ás
idéas liberaes, e humanitarias de nossos dias ; e apresso-me
a declarar que em minha opinião, jámais será demasiada-
mente deplorado o retardamento do progresso de qual-
quer provincia do imperio. O que penso é—que a par dos
esforços para a aquisição de meios que fação prosperar a
atrazada Mato-Grosso, devemos tambem lançar mão de
todos aquelles, que apertem cada vez mais os laços que a
unem á familia brasileira. O que quero dizer é—que se na
aquisição desses meios devemos ser incansaveis, é indis-
pensavel com tudo que façamos delles uma applicação si-
multanea, e igualmente proficua, de sorte que nunca a
realisação de um dos fins seja conseguido em detrimento
do outro.

Lançando os olhos sobre qualquer mappa do Brasil,
vê-se que se o Paraguay é a via traçada pela natureza para
o desenvolvimento da civilisação de Mato-Grosso, o Alto
Paraná é aquella por onde se infiltrará no coração da pro-
vincia tudo quanto póde concorrer para abrasilal-a.

Esta verdade geographica-politica não póde continuar
a ser-nos indifferente.

Desde o dia em que offerecemos aos productos estran-

geiros novos mercados nos portos brasileiros do Paraguay, principiou a tornar-se indeclinavel a necessidade de transitar pelo Alto Paraná e seus affluentes, e de povoar e cultivar os sertões que elles atravessão. Quaesquer que sejam os obstaculos que se oppõem a essa medida, é ella de tão transcendente importancia, que tudo devemos envia-
dar para destruil-os, sobretudo depois que devemos ao Sr. Barão de Antonina a exploração do rio Ivinheima, que com tanta vantagem substitue o Rio Pardo nas communicações fluviaes com Mato-Grosso.

Crear nucleos de população nas margens do Tieté, Paranapanema, Ivinheima, Iguatemy, e nos terrenos mais centraes comprehendidos entre o Pequiry, Taquary, e Suciuriú; preparar tudo para attrahir a esses lugares uma emigração européa ou nacional, são necessidades que não poderão escapar á providencia dos illustres estadistas que estão hoje á testa da alta administração.

Sem duvida a crise em que nos achamos pela quasi repentina falta de braços agricultores, e pelas difficuldades da espinhosa questão da colonisação, são grandes obstaculos contra a realisação de taes medidas.

Em minha humilde opinião porém, o estado critico em que nos achamos é o principio de uma revolução importante e necessaria, que se completará muito mais cedo do que muitos suppõem. Estou persuadido de que um futuro, talvez bem proximo, resolverá o problema extinguindo a grande propriedade. Esse velho resto do feudalismo, e do regimen colonial não poderá subsistir por muito tempo ainda em um paiz como o nosso, onde tanta preponderancia, e estabilidade se deu ao elemento democratico, e cuja população será por longos annos escassa, em relação á extensão do seu territorio. A colonisação por

parceria cada dia nos mostra que não medrará entre nós. Digão o que quizerem os interessados em sua introdução, ella ha de ser substituida pela pequena propriedade, porque o lavrador europeu jamais abandonará a sua patria, senão pela perspectiva de tornar-se proprietario de terras, e de fazer fortuna. Refiro-me principalmente aos allemães, unico povo que em meu entender, nos poderá libertar das pessimas idéas e costumes que nos legarão os portuguezes, causa primaria de tudo quanto de máo nos tem succedido, como nação, e como individuos. Elles preferirão sempre cultivar uma terra sua, mesmo em Mato-Grosso, a ganhar metade da colheita que fizerem em terras de outrem, por mais vantajosamente situada que esta esteja, e por menos ficticios que possam ser para o futuro essa partilha de lucros com que se lhes engoda.

Quando o governo impellido pela força da opinião, e da necessidade, tomar a iniciativa nessa transformação, preparando os elementos que a devem facilitar e desenvolver, não continuarão despovoados os uberrimos territorios de que estou tratando.

Tudo quanto acabo de dizer pôde mostrar o grande alcance da idéa de fundar um estabelecimento naval na foz do Tieté, e de fazer navegar pelo Alto Paraná alguns vapores do Estado.

O estabelecimento do Itapura não é só de grande importancia strategica, no caso de sermos forçados a uma guerra pela impertinencia de algum de nossos vizinhos. Elle é tambem a primeira manifestação dessa iniciativa do governo, de que eu ha um instante fallei : será como que as vertentes dessas torrentes de brasileirismo que tem de regar o coração de Mato-Grosso, e de espalhar em todo o seu territorio os grandiosos fructos da nossa patriotica união. Ao

encontro da regeneração economica que tem de ser importada pelo rio Paraguay, marchará das margens do Paraná a regeneração politica; e ambas, encontrando-se e abraçando-se no centro da provincia, derramarão por todo aquelle fecundissimo solo as riquezas, a força, a illustração—a tranquillidade, o brasileirismo, e o poder.

Bem se vê que ao estabelecimento do Itapura devem seguir-se outros nucleos de população que reproduzão em maior escála os resultados que se forem obtendo daquelle. E para o futuro, quando desaparecerem os actuaes sertões banhados pelos rios acima citados, para darem lugar a boas e transitadas estradas, que communicem entre si proximas e florescentes povoações, uma politica sábia e patriótica, traçando limites mais circumscriptos á provincia de Mato-Grosso, e outras convizinhas, fará scintillar mais uma estrella no pavilhão do imperio.

Findando esta digressão, que me pareceu necessaria para dar uma idéa da importancia da fundação que o Exm. Ministro da marinha vai mandar fazer na foz do Tieté, reato o fio das considerações, que tem de constituir o meu relatorio sobre os rios e territorios, cujo exame me foi incumbido pelo mesmo Exm. Ministro.

Julgo ter de alguma maneira explicado os motivos porque o Tieté é hoje quasi de todo desconhecido na propria provincia de S. Paulo. A esse pouco conhecimento attribuo a especie de preconceito geral que encontrei naquella provincia, a respeito da exequibilidade da navegação do citado rio por embarcações de certa ordem. As exagerações nesse sentido são da mesma força que as de que já fallei sobre sezões, bugres, onças, &c. O mesmo individuo que me manifestava o seu pezar pela inevitabilidade das sezões que me ião accommetter, me assegurava que nada seria

mais facil do que *quebrar*, e canalisar todos os saltos, e caxoeiras do rio.

Ora, todas essas preoccupações, tendo uma força de contagio que admirei, não podem deixar de prejudicar de alguma sorte as futuras vistas do governo imperial.

Parece-me necessario que nos vamos habituando desde já a não contar com o rio Tieté como via de communicação vantajosa ; e por outro lado, convem dissipar os infundados receios de habitar suas uberrimas margens, suppondo-as verdadeiros focos de peste, e de perigos de todos os generos.

Eu cahiria no defeito de exaggeração que estou censurando, se dissésse ousadamente—não ha sezões no Tieté—. Não: n'um rio sujeito ás chuvas periodicas das latitudes intertropicaes, que ás vezes como neste anno produzem enchentes extraordinarias, não é impossivel que no decrescimento das aguas a vegetação submergida por ellas reapareça putrida, e exhale miasmas que infectem o ar que ali se respirar. Mas cumpre que nos recordemos de que as febres intermitentes, que por ventura appareção em taes épocas, não são pestes mortiferas como a cholera, o typho, ou a febre amarella, de que alias já não se faz tanto escarcéo.

As margens tietanas são em geral bordadas de espigões mais ou menos altos, que dando-lhes uma fórmula taludica, impedem o trasbordamento das agoas. Em uma extensão de cento e tantas legoas não é de admirar que haja uma ou outra varzea, que na época das enchentes se transforme em brejo. Não será por certo prudente morar nesses lugares, sem ter antes feito alguns atêrros, esgôtos, e tomado outras medidas hygienicas; sem embargo observei que esses poucos lugares brejosos tem sempre uma quasi in-

sensível inclinação para o rio, a qual dá tal ou qual saída ás agoas que os invadem.

Para provar a pouca insalubridade do Tieté, recordo que até 1830 nunca se fallou ali em sezões: nisso são concordes todos os escriptores dos roteiros que li, e alguns daquelles antigos *mareantes* das monções de Cuyabá, com quem conversei em Porto Feliz. Hoje pôde dizer-se que as margens do rio estão povoadas, e mais ou menos cultivadas até o salto de Avandava; e nesse ponto, apesar da sua proximidade ao grande campo do mesmo nome, lugar o mais alagadiço do rio, está estabelecido um individuo que se encarrega de fazer as varações das canôas, e principia a trabalhar n'uma plantação em grande escala.

Ora, esses individuos, embora incredulos, são os mais irrecusaveis testemunhos da habitabilidade das margens do rio. Eu os vi, sempre sob a impressão dos terrores e exagerações de que me tenho occupado, discorrer sobre os perigos da supposta peste a que estavam continuamente sujeitos; mas notei que denominavão *malétas* a toda e qualquer enfermidade que os atacava. Estou convencido de que se a cholera, ou a febre amarella invadissem aquelles lugares serião logo chismadas por sezões, e o rio carregaria com as culpas dos mysteriosos caprichos dessas epidemias, assim como em 1838 foi accusado das mortes causadas pelo typho.

Repito, não acho impossivel que nos lugares de varzeas haja, na época das vazantes, algumas febres intermittentes; mas taes lugares são excepções nas margens barrancosas do rio, e logo que se queira pôde proceder-se a faceis atêrros e esgotos, que evitarão a accumulção, e estagnação das agoas.

Quanto a mim, a verdadeira peste do Tieté tem sido o

systema de navegação ali usado até hoje. O atrazamento a esse respeito é espantoso, e os males causados por elle de tal natureza, que o que me admirou foi o não terem morrido todos os *mareantes* que tem feito longas viagens pelo rio.

A vida que se passa nas canôas é um escarneo, e um desafio aos mais simples preceitos de hygiene. E' tal a maneira por que são ellas preparadas, que depois de alguns dias de viagem fica-se exposto a todas as intemperies athmosphericas, e só se respira as fetidas exalações dos já putridos mantimentos. O feijão que levei para a minha excursão chegou a grelar dentro dos sacco; a farinha de milho, unica conhecida, e o toucinho repugnavao mais ao nariz e aos olhos do que ao paladar, pois a fome chegava a dar-lhes ás vezes um certo sabor. O assucar, diluindo-se todos os dias, chegou a faltar-nos, e com elle o café, meu até então principal alimento.

Imagine-se por isto que tal seria a alimentação dos camaradas. Eu os via comer, logo ao romper do dia, enormes cuias de farinha de milho azedo, misturada com agua. Era este quasi o seu exclusivo alimento, e pareciao tomal-o com um prazer que eu invejava. Logo depois ião, nus da cintura para cima, trabalhar na prostradora tarefa de fazer navegar as canôas aguas acima. Nisso se empregavão até o meio dia, ora soffrendo os rigores de um sol de 93°, que os fazia suar em torrentes, ora quasi suffocados pela abundante chuva de um desses aguaceiros do verão de nossas latitudes, que em poucas horas inundão e destroem casas, pontes, e plantações. Depois de duas horas de descanso, durante as quaes comião feijão e farinha, continuavão a fazer subir a canôa; e nesse violento exercicio levavão até o pôr do sol, em que se procurava lugar para

pouso. Todos imaginão como estará um mato virgem na quadra das chuvas. A maior parte dos camaradas estendião debaixo de uma arvore copada algumas folhas de palmitos. Ahi passavão a noite, deitados ás vezes sobre lama, e abrigando-se com um velho poncho, da quasi incessante chuva.

Se me demorei nestas minuciosidades, foi para poder perguntar, se dous, tres e quatro mezes de semelhante maneira de viver não devem produzir verdadeiras pestes entre as guarnições das canôas das monções. E comtudo, apesar de não ter havido uma só pessoa, d'entre as vinte e nove que ião em minha companhia, que não adoecesse, raro era aquella que estava mais de um dia de cama, e que passava tres dias sem trabalhar. As molestias que todos soffremos consistirão em fortes constipações, que cedião aos remedios os mais communs, e ao maior cuidado com que vigiavamos o individuo que dellas era accommettido.

Não é isto uma prova exhuberante da salubridade dos lugares que atravessavamos?

Não se supponha que eu fui na boa estação : todo o mez de Dezembro e alguns dias de Janeiro forão passados sobre o rio, que estava cheio; e em Dezembro assisti a um desses repiquetes de atterradora nomeada, durante os quaes, segundo me dizião em Piracicaba, serião inevitaveis as sezões. Depois, vierão as chuvas, e eu tive a fortuna de presenciar uma das mais extraordinarias enchentes do Tieté. Já se vê pois, que a não se querer concordar na salubridade do rio, só se explicará a felicidade da minha monção, attribuindo-a a um milagre da Providencia, como o fizerão os pyrrhonicos caipiras que me acompanhárão.

O unico melhoramento que proponho para o rio Tieté,

é uma completa reforma no systema de sua navegação, emquanto não a pudermos dispensar.

Substituição-se as actuaes exoticas canoas pelas *pranchas* de que usão os Allemães do Rio Grande do Sul nos rios Pardo e Caxoeira, e os sértanejos do Sr. barão de Antoina no Paranapanema e Ivinheima. Como se sabe, são grandes canôas, da fôrma das que usamos em nossas costas maritimas, serradas pelo meio no sentido de popa á proa, e entre cujas metades se collocão dous pranchões. Taes embarcações, ao passo que duplicão de capacidade para as cargas, têm a vantagem de exigir quasi que o mesmo pessoal que as actuaes canôas, e são mais seguras nos lugares perigosos das caxoeiras. Por outro lado, o maior espaço que offerecem prestão-se a arranjos interiores, que podem conter todos os recursos hygienicos aconselhados pela sciencia, e pela experiencia.

Julgo escusado dizer, que não me abalançaria a fallar nessa especie de embarcações, se não estivesse convencido de que ellas poderãõ navegar por todo o rio, passando sem grandes difficuldades por todos os canaes das caxoeiras, principalmente até o salto de Avandava, ponto em que, segundo a nova ordem de cousas que ali se vai crear, deve findar a navegação.

Se tal acontecer, não haverá necessidade de se fazer nenhuma variação de embarcações por terra; mas mesmo no caso contrario, a tão revolucionada parte do rio, comprehendida entre os saltos de Avandava, e de Itapura, não será innavegavel para as pranchas, as quaes não exigirãõ maiores trabalhos do que os que até hoje tem sido empregados nas canôas em uso. A prova ahi vai: no anno passado, uma prancha de um Sr. Prestes veio de Miranda

a Piracicaba, e regressou, durante os mezes das mais baixas agoas.

Introduza-se o uso do leme, da véla, e dos remos de voga. O leme poupará aos pilotos os tormentos que hoje lhes causa a formidavel trave com que governão as canoas; a véla dará algum descanso aos trabalhadores em muitos estirões extensos, em que ás vezes ha ventos favoraveis, que são hoje de todo inutilizados; e os remos libertarão os pobres homens das fadigas, quédas, e contuzões com que são acabrunhados nas subidas do rio a ganxo e forquilha, dando ao mesmo tempo ás embarcações uma velocidade dupla da que actualmente se obtem.

Haja nas pranchas toldos para o sol, e para a chuva, que abriguem as guarnições sobretudo á noite, em que devem todos dormir nas proprias embarcações.

Finalmente aproveite-se uma das vazantes do rio para balisar todos os canaes das caxoeiras, de sorte que sejam elles sempre conhecidos por quem navegar o rio, mesmo pela primeira vez.

Adoptadas essas reformas, cuja iniciativa convém que seja tomada pelos agentes do governo, que tem de transitar pelo rio, ellas serão logo imitadas nas embarcações do futuro e esperançoso commercio, que em breve apparecerá naquellas paragens: e o mesmo futuro mostrará quantas vantagens se conseguirão.

Cumpre tambem não pensar mais em bugres, nem em onças. Durante a minha minuciosa viagem, não vi um só vestigio desses animaes ferozes; e soube por informações que me merecêrão fé, que elles já não apparecem ás margens do rio, afugentados como estão pela população que as vai invadindo. Fundado o estabelecimento do Itapura, teremos talvez excellentes occasiões de aitrahir os pobres

indigenas ao gremio da civilisação, por meios cathechisadores mais convincentes e proficuos, do que o embrutecedor e degradante systema empregado pelos capuchinhos, que o governo tem mandado para o interior do paiz.

Eu disse ha pouco que me parecia util irmo-nos habituando desde já a não considerar o Tieté como via de comunicação. Com effeito, pôde-se pensar em dar um tal destino a um rio obstruido por grandes saltos, e ericado de quasi continuadas caxoeiras? Eu lembro aos que ainda hesitão nesta materia, que o Rheno, que não está nas condições sertanicas do Tieté, inda conserva o salto de Schaaflhausen, o qual collocado entre o lago de Constança, e a parte mais navegavel e navegada daquelle rio, obsta ao estabelecimento de uma comunicação exclusivamente por agoa, entre a Suissa, e todas as grandes povoações das margens rhenanas. Inda ninguem fallou em *quebrar* aquelle salto, nem ao menos se tem julgado vantajoso fazer-se algum canal lateral, por meio do qual se possa superar o obstaculo que elle apresenta. Entendeu-se que o que convinha era estabelecer uma navegação especial no lago, e outra no rio, servindo o salto de limite a ambas.

E' o que talvez deveriamos fazer, se no Tieté formigassemas povoações, e houvesse o movimento, o commercio, a riqueza, a vida, emfim, que ha no Rheno; e se, como naquelle rio não houvesse senão um salto como obstaculo.

Mas, se além de percorrer uma grande extensão de sertões virgens, a formação geologica do leito do rio, e terrenos adjacentes differe essencialmente da dos do Rheno, e apresenta não um, mas muitos saltos, alguns dos quaes, como o Itapura, produzem no rio uma brusca differença de nivel de 30 pés, como se pôde pensar em fazer os numerosos, e extensos canaes que seriam necessarios?

Eu não posso attingir o fim que teve em vista a assemblea legislativa de S. Paulo, quando consignou 6:000 ~~7~~ 000 para remover o obstaculo apresentado pelo salto de Itú. Suppôr que se acreditou, que assim se faria o peixe graúdo do Baixo Tieté subir até as agoas superios que atravessão a capital da provincia, seria pôr em duvida a illustração de tão conspicuos legisladores. Entretanto assim me explicarão o factu, que eu contento-me em consignar, sem garantil-o, nem poder comprehendel-o.

Os terrenos banhados pela parte do Tieté que percorri são em geral pyrogenicos. As rochas que nelles encontrei tem todos os caracteres das que tem sido expellidas do seio da terra em estado de fusão ignea. Vi-as, ora com a apparencia de extensas injeções atravez de fendas formadas por deslocações da crosta terrestre; ora com a de accumulações independentes, provenientes de erupções mais ou menos fortes, e repetidas na superficie. Todas as rochas são basalticas; mas de aspecto e contextura variaveis, o que eu attribui á diversidade de circumstancias que presidirão ao seu resfriamento, e ás differentes combinações dos elementos que as compoem. Em alguns lugares a materia em fuzão injectando-se em abundancia, sem ter com tudo grande força expulsiva, derramou-se por espaços mais ou menos consideraveis: o posterior resfriamento, operando-se simultaneamente em todo o espaço occupado, e produzindo differentes rachaduras, fez com que o resultado final fosse a apparição de uma protuberancia, formada ella propria de outras mais pequenas, e de diversas dimensões entre si. Quando o rio passa por esses lugares, fórma naturalmente uma caxoeira, ou uma corredeira, segundo a maior ou menor elevação destas excrescencias. Em outros lugares a força eruptiva foi maior, e o resfriamento mais

prompto em certas partes do que em outras: ali a protuberancia é mais sensível, e formou-se uma mais ou menos brusca depressão na superficie, constituindo tudo os saltos, por onde o rio é forçado a despenhar-se obliqua, ou verticalmente, segundo a maior, ou menor brusquidade da depressão que encontra. Bem se vê, que essa revolução plutonica não havia de actuar unicamente no estreito espaço do leito do rio, o qual talvez não seja mais do que uma das grandes rachaduras da crosta terrestre, durante os ultimos periodos do resfriamento da materia eruptora. Segundo informações que colhi, creio que a revolução occupou uma área immensa, a qual do lado direito do Tieté, chegou pelo menos até a serra de Araraquara, que sendo toda de basalto, julgo ter sido formada nessa occasião. Sobre essa grande extensão de terrenos pyrogenicos, não vi senão alluviões de terra vegetal, composto de détritibus basalticos, e de grande quantidade de humus proveniente de decomposições de materias organicas.

Fui constrangido a fazer esta imperfeita descripção geologica, para dar uma idéa da quasi inexequibilidade das numerosas canalisações que seriam necessarias, se se quizesse libertar o Tieté dos escolhos que impedem a sua navegação a embarcações que possam ter o nome de navios.

Qual o meio de superar o obstaculo offerecido por um salto, que produz no leito do rio uma brusca, e consideravel differença de nivel? Se se pensa em *quebrar-o*, abstrahindo mesmo das difficuldades dessa operação, quanto será necessario quebrar, para dar ao leito do rio uma inclinação que não produza um despenhamento de agoas que impossibilite a navegação? E se as rochas em que se tiver de trabalhar forem do mais compacto basalto, a quanto montarão as despezas que se faráõ com as baterias elec-

tricas de que se quizer fazer uso ? Se finalmente a esse salto se seguir outro, e depois outro, nas mesmas condições do primeiro, não é verdade que centenas de contos de réis se consumirão, antes de se conseguir um resultado bem incerto, senão nullo ?

Se em referencia ao Tieté se preferir pensar n'uma canalisação lateral, convém não esquecer, que a differença de nivel formada pelo salto não se dá só e só no leito do rio ; mas tambem estende-se pelos terrenos marginaes de taes localidades, em distancias não pequenas. E portanto, para se dar ao canal uma inclinação pouco sensivel, ter-se-ha de leval-o muito pelo interior de uma das margens, para depois retroceder até vir encontrar o rio já abaixo do salto, em lugar sem duvida bem distante deste. Eu já fiz ver que esses terrenos marginaes consistem em uma camada pouco espessa de terra vegetal, sobreposta em rochas basalticas unidas, e compactas. E pois, a excavação de muitos canaes extensos, largos, e profundos em rochas da rijidez do basalto, não originará forçosamente o emprego de um trabalho insano e difficulosissimo, e o dispendio de avultadissimas quantias ?

Se não é desarrazoado o que estou dizendo, parece-me que seria pouco sensato o governo que intentasse realisar planos desta ordem, em um rio quasi deserto, e tão pouco importante em si mesmo, como é o Tieté. Creio que entre os povos cultos da actualidade, só por excentricidade se farão obras improductivas como o Tunnell de Londres. Segundo as idéas economicas de nossos dias, a primeira condição de qualquer empreza é a certeza da obtenção de resultados mais ou menos directos, que compensem lucrativamente as despezas que ella obrigar a fazer. Ora, todos concordarão que os selvagens sertões do Tieté não offere-

cem compensações aos sacrificios que por elle se fizer. Os dinheiros, que se quizesse applicar em sua canalisação, seriam sem duvida muito mais proficuamente empregados na construcção de uma boa estrada marginal, a qual seria tambem um incentivo muito mais efficaz para attrahir população do que a navegabilidade do rio. E para o futuro, quando por ali existirem povoações commerciaes, ricas e industriasas, que tornem indispensavel um rapido systema de communicações, ellas terão o bom senso, e os recursos necessarios para transformar a estrada de que fallo em uma via ferrea, que não será senão mais uma malha da vasta rede de caminhos desse genero em que, daqui a alguns annos, tem de ver-se emmaranhada a provincia de S. Paulo. Os saltos do Tieté serão nessa época cuidadosamente conservados como ricos pesqueiros, e como bellezas naturaes, dignas de mostrar-se a entendedores.

Entretanto, em quanto não pudermos transitar por uma estrada que de Piracicaba vá em linha recta ao salto de Itapura, aproveitemos do rio aquillo que de melhor nos pôde elle offerecer.

Eu divido o Tieté em duas partes : uma classifico de innavegavel, pedindo perdão pela pouca hesitação com que assim a denomino, attentas as circumstancias que acabei de descrever ; outra considero como navegavel por grandes canôas em qualquer estação ; e nos mezes de Janeiro, Fevereiro, e Março, como podendo mesmo prestar-se á navegação de pequenos vapores.

A primeira é a comprehendida entre o salto de Avanhandava, e a foz do rio. Esta além daquelle salto de 45 palmos de altura, e do de Itapura de 55, contem 18 caxoeiras ; sendo duas d'entre ellas saltos de 8 a 10 palmos, e quasi todas as outras perigosas, e trabalhosissimas, pelo

completo descarregamento, e continuas variações por terra que obrigão a fazer. A segunda é a comprehendida entre a foz do Piracicaba, e o salto de Avandava, cujas caixoeiras são pouco espinhosas, á excepção de trez, que contudo, em riscos e difficuldades, não tem comparação com as da parte inferior áquelle salto.

Parece que, por isso mesmo que as revoluções geológicas, que ha pouco me esforcei por descrever, actuarão mais na primeira dessas duas partes do rio do que na segunda, uma especie de compensação se deu nos terrenos marginaes de ambas ellas.

A estrada, que se quizer construir desde Piracicaba até o Avandava, tem de passar por um terreno accidentado, onde ha mesmo a pequena serra de Brotas; ao passo que o seu prolongamento até o Itapura encontrará terrenos planos, ou levemente ondulados por pequenos espigões.

Apreciando devidamente estas circumstancias, e procurando tirar dellas um resultado vantajoso, no sentido de dar brevidade á realisação das vistas do Exm. Ministro da Marinha, fiz ver a S. Exc. o quanto seria util mandar principiar desde já a factura de uma estrada, que ligue os dois saltos de que me tenho occupado.

A vantagem que tive em vista obter salta aos olhos. Uma estrada de Piracicaba ao Avandava exigirá para a sua promptificação muito mais tempo, trabalho, e dispendio do que uma do Avandava ao Itapura. Além das maiores difficuldades do terreno, accresce que a primeira será de 50 legoas, e a segunda de 25, mais ou menos. Ora, se se principiassse pela primeira, as coisas continuarião no *statu quo*, durante o tempo, talvez bem longo, que se levaria a promptifical-a. Isto é, continuaria a necessidade de

navegar a ruim parte do Tieté, que eu chamei innavegavel. Ao passo que, principiando pela segunda, ficaremos libertados das prejudiciaes varações dos saltos daquelle rio, e dos perigos e trabalhos das bravas caxoeiras da sua metade inferior, por quanto em seu lugar encontrar-se-ha um commodo e breve transito por terra.

S. Exc., honrando com a sua approvação a minha proposta, tomou as providencias precisas á sua prompta realisação. E, segundo me affirmou o individuo a quem a presidencia de S. Paulo confiou essa tarefa, os trens do ministerio da guerra, cujo transporte foi contractado com o Sr. deputado José Delfino de Almeida, encontrarão em Abril, no salto de Itapura, carros e bois, vindos do Avanhanda já pelo novo carreiro que se está abrindo; e para Julho ou Agosto, quaesquer cargas do governo poderão transpôr em carros a distancia que separa os dois saltos, que por agoa é de 44 legoas, e por terra talvez menos de 25.

Entretanto será aproveitada a parte do rio que com menos difficuldade se presta á navegação, a qual pôde muito bem passar pelas reformas que anteriormente propuz. E' tambem natural que o vapor, que o Exm. Ministro da Marinha vai mandar para a foz do Tieté, comece a navegar pelo Paraná antes de se poder conseguir uma boa estrada de Piracicaba ao Avanhanda. O resultado de tudo isto será, que as communições com Miranda far-se-hão em breve da maneira seguinte :

Do rio a Santos.....	(vapor)	1 dia
De Santos a S. Paulo.....	(estrada de terra)	1 »
De S. Paulo a Piracicaba.....	(idem)	3 »
De Piracicaba ao Avanhanda	(canôa)	7 »
De Avanhanda ao Itapura.....	(estrada de terra)	3 »
De Itapura ao porto dos Barbozas ..	(vapôr)	3 »
Varaçon para o Anhuac.....	(estrada de terra)	2 »
Bio Anhuac, e Miranda até á cidade.	(canôa)	2 »
Contrariedades, falhas, etc.....		3 »
	Total...	25 dias,

que será o tempo que um homem escoteiro poderá gastar em levar, por exemplo, um officio do Rio de Janeiro a Miranda.

O transporte de cargas será sem duvida muito mais moroso, por depender da brevidade com que se arranjar as conducções, e da com que estas fizerem as viagens, sobretudo as terrestres. Todavia, se tudo tiver sido antecipadamente preparado, como convém, julgo que, havendo actividade, em 50 dias se poderá percorrer toda a distancia que separa os dois pontos extremos.

Quando daqui a meia duzia de annos, o projecto da estrada de ferro de Santos ao Rio Claro, e o seu indispensavel ramal para Piracicaba forem uma realidade, tambem a estrada que tem de unir esta ultima cidade com o Avanhandava, e de que tenho tratado, estará sem duvida prompta. As communicações com Miranda serão então feitas assim :

Do Rio a Santos	(vapôr)	1 dia
De Santos a Piracicaba	(via ferrea)	1 »
De Piracicaba a Avanhandava..	(estrada de carro)	6 »
Do Avanhandava ao Itapura. . .	(idem)	3 »
Do Itapura aos Carbozas.	(vapôr)	3 »
Varição para o Anhuac	(estrada de carro)	2 »
Rios Anhuac, e Miranda.	(canôa)	2 »
Contrariedades, etc.		1 »
		Total. 19 dias,

para um homem escoteiro, e para cargas talvez meaos de 40.

Nessa época, a viagem de volta será quasi tão breve como a de ida, pois só se subirá em canôas o Anhuac; e a parte do Paraná comprehendida entre a foz do Ivinheima e a do Tieté, sendo subida em vapôr, ficará quasi compensada pela descida de todo o Ivinheima.

As viagens de volta serão um pouco mais morosas, antes da promptificação da estrada de Piracicaba ao Avanhandava ; por quanto não se poderá prescindir da necessidade de subir as 64 legoas do Tieté, entre o Avanhandava e a foz do Piracicaba, e as 27 deste ultimo rio até a cidade de seu nome.

Antes de findar este apressado trabalho, que já vai se tornando prolixo, seja-me licito fazer algumas observações sobre certas medidas que estão tomadas, e outras que cumpre tomar para conseguir-se a realisação das vistas do governo imperial com brevidade, e proficuidade.

Em documento especial, exporei a maneira porque está preparado o que é necessario ao transporte do vapor que tem de armar-se na foz do Tieté. Entretanto desejo fazer aqui certas considerações que me parecem uteis.

Na viagem de Santos a Piracicaba, convém que se aproveite o mais possível as innumeradas tropas de bestas, que transitão entre S. Paulo e Santos, e de que o commercio se utiliza para quasi todos os seus carregamentos. Para isto, basta que no encaixotamento das peças do vapor se esforcem por conseguir reduzi-lo a volumes de um peso máximo de 4 arrobas. Não é só para a viagem terrestre que cumpre encaixotar desta maneira. O transporte fluvial exige imperiosamente esse systema, por causa das variações nas caxoeiras, onde os volumes são transportados a braço de homem por trilhos pedregulhosos.

Se não obstante, for de todo impossivel conseguir-se um tal encaixotamento, nem por isso deixará de ser transportado o vapor ; pois nesse caso as cargas em vez de ser conduzidas por terra, o serão, uma por uma, nas proprias embarcações. Mas que tempo immenso, e que trabalho se

consumiráo nesse serviço ! Será preciso pôr todas as cargas em terra, acima da caxoeira ; reembarcal-as depois, uma por uma, nas canôas mais pequenas, e fazer nestas, innumeras e continuas viagens de ida e volta, viagens que prostrão as guarnições, por causa do insano trabalho de puxar as canôas a braço, por cima de pedras onde a agoa corre com extraordinaria velocidade.

O volume de 60 arrobas, de que tratão as minhas instrucções, será bem acondicionado em uma pequena canôa, da qual só sahirá no Itapura ; pois pelo exame que fiz nas caxoeiras, convenci-me de que assim poderia elle passar em todas ellas. Dando-se isto com um só volume, nenhum transtorno pôde haver ; mas se todos os outros tiverem de passar as caxoeiras por essa maneira, facilmente se imagina, que se levará alguns dias nos lugares que exigirem descarregamentos.

E' bom advertir que digo isto, na hypothese de se ser forçado a navegar pela parte mais caixoeirosa do Tieté, isto é, do Avanhandava para baixo.

Já mostrei a utilidade de se substituir as actuaes canôas pelas pranchas em uso no Paranapanema. Mas ninguem as sabe fazer na provincia de S. Paulo ; e por isso seria conveniente mandar antecipadamente para Piracicaba alguns dos operarios navaes que tem de ir para o Itapura, os quaes procederião ali á factura das pranchas necessarias ao transporte do vapôr. Se fôr aceita esta idéa, o Sr. tenente-coronel Francisco José da Conceição, pessoa de grande influencia naquella cidade, e á cuja dedicaçao pelo bom exito dos planos do governo, devo preciosos serviços, se incumbe de fornecer aos operarios o que fôr preciso aos seus trabalhos.

Resta-me, para acabar com o transporte do vapôr, fallar

nos meios de alcançar o pessoal preciso para tripular as embarcações.

A aquisição de camaradas foi a maior difficuldade com que lutei em toda a minha commissão. Em Piracicaba, e nas povoações ribeirinhas do Tieté, não se encontra pessoas que se queirão prestar a esse serviço. Quasi todos applicão-se à pequena lavoura, cujos trabalhos não podem abandonar sem prejuizos. Para se conseguir alguns dos mais ociosos, ou mais necessitados, é necessario offerecer maiores lucros, e empregar uma catechese especial, que tenha por fim desvanecer os terrores que todos tem das sezões. Para uma grande monção, essa difficuldade é quasi insuperavel: se o Sr. deputado Delfino não conseguisse os cem soldados que o ministerio da guerra lhe ministrou, não poderia sahir de Piracicaba.

Em favor do transporte do vapòr dá-se uma circumstancia. Os imperiaes marinheiros que hão de guarnecer o navio, tendo de acompanhal-o, são outros tantos camaradas que se angarião, e camaradas excellentes. O seu numero porém não pôde ser tal, que complete o que é preciso para tripular toda a monção.

Procurava eu acertar com a maneira de superar esta difficuldade, quando outra de outro genero me fez nascer uma idéa, que me parece resolver ambas de um modo satisfatorio.

A existencia de plantadores nos sertões do Itapura, onde vai fundar-se o estabelecimento naval, é uma necessidade indeclinavel. Alimentar essa gente com viveres mandados de Sant'Anna do Paranahyba, ou de Piracicaba, é idéa que não se deve ter. De um lado a distancia, e de outro a escassez de producção, exporão a colonia a passar muitas vezes sem taes viveres; e em ambos os casos os generos

chegarão ao seu destino por preços exorbitantes. Pensar n'uma colonia allemã, ou nacional, junto á naval, me parece quanto á primeira, prematuro; quanto á segunda, impossivel de ser creada com a brevidade indispensavel.

O que resta pois?

A' imaginação me veio o grande numero de escravos da nação, e de africanos livres, que se achão disseminados em estabelecimentos do Estado, que ás vezes nem mesmo compensão as despezas que se faz com esses trabalhadores. E estando em S. Paulo, muito naturalmente pensei na fabrica de ferro de Ipanema, que, segundo me informárão, seria um dos que melhor poderia prestar-se ás minhas vistas.

Com effeito fui vêr Ipanema. Dizer-se que essa fabrica é um dos fardos com que o Estado se sobrecarrega, não é dar uma novidade. Parece-me que ha ali algum defeito de organização, que contraria a actividade do director do estabelecimento. Entretanto, segundo me disse este, existem na fabrica 278 africanos escravos, e livres, entrando nesse numero as crianças, os invalidos, e as mulheres, que são poucas.

Ora, as despezas que faz a nação com esse immenso pessoal serão compensadas pelos serviços que presta a fabrica?

Já o corpo legislativo respondeu negativamente a esta pergunta, autorisando o governo a arrendar o estabelecimento, medida que este não tardará a realisar.

E pois, não se poderia antes disso tirar d'ali algumas familias de africanos, para empregal-as no serviço da lavoura do Itapura? Tomada esta resolução, não se teria conseguido tambem um certo numero de camaradas para a tripulação da monção do ministerio da marinha?

Sem embargo, 10 a 12 trabalhadores praticos no processo de varar as caxoeiras são indispensaveis. Não é difficil arranjar esse pequeno numero de camaradas, os quaes serão exclusivamente empregados na passagem dos canaes mais trabalhosos, onde as embarcações serão por elles dirigidas.

Eis o que me occorre dizer quanto ao transporte do vapôr.

A respeito da futura colonia, cujo nome, se de mim dependesse, levaria á posteridade o do patriotico ministro a quem ella deverá sua fundação, julgo dever dizer que parece-me util proceder-se á sua creação com alguma sollicitude. O governo deve crear ali uma repartição, semelhante pelo menos á que existe na fabrica de Ipanema. Um director, um almoxarife, um fiel, um medico, um enfermeiro, e um capellão, são empregados que me parecem indispensaveis, além do pessoal das officinas navaes que forem organisadas. E portanto, habitações para esses empregados, cazas para a arrecadação e conservação dos generos da fazenda nacional, e para uma pequena capella, são tambem de indeclinavel necessidade.

As madeiras que tem de servir para estas obras, para o estaleiro, e para o vapôr forão por mim encommendadas em Sant'Anna do Parahyba, por meio de cartas que dirigi a dois ou tres fazendeiros daquella villa, que possuem engenhos de serrar. Supponho que elles só esperão pelas dimensões dessas madeiras, para preparal-as.

Mas cumpre libertar o estabelecimento dessa dependencia, mandando armar quanto antes um daquelles engenhos. Elle será movido por agoa do salto, que com facilidade se póde encanar, e tornará aproveitaveis as madeiras de construcção que abundão nos matos do Itapura, as quaes sem ser gigantescas, são comtudo de excellente qualidade.

Os correios para Cuyabá devem ir ao Avandava, e

d'ahi ao Itapura, onde se poderia mesmo crear uma agencia, que recebesse as malas que viessem de Piracicaba, e as fizesse seguir para Cuyabá. Se assim acontecer, será vantajoso fazer com que a mala para esta ultima cidade parta directamente do Itapura para o Pequiry, pois o passar por Sant'Anna, como até agora, occasiona uma volta talvez de trinta legoas. As communicações daquella villa com S. Paulo e Cuyabá podem ser feitas partindo della dois correios: um para o Itapura, e outro para o Pequiry, systema que será tambem mais vantajoso á villa do que o actual.

Se tudo o que acabo de dizer fôr julgado razoavel, e digno de ser approvado, não hesito em affirmar que um estabelecimento fundado sob tão lisongeiros auspicios não poderá deixar de prosperar, e de realisar o que delle se espera. Os individuos que estão continuamente emigrando dos lados de Minas e de Goyaz que entre si confinão, para os sertões ribeirinhos da parte menos inferior do Tieté, preferirão estabelecer-se nas proximidades do Itapura, onde qualquer pequena industria, ou commercio lhes proporcionará lucros certos. Assim aconteceu em Miranda, que de antigo presidio que era, nos apparece hoje como povoação que tem anti si um futuro esperançoso.

O director do estabelecimento naval da foz do Tieté, tendo sempre em vista a exequibilidade de uma identica transformação, deve tomar todas as medidas necessarias para que dos actuaes sertões que se vão povoar surja, não uma agglomeração desordenada de casas esdruxulas; mas sim uma cidade edificada sob um plano topographico regular, e moderno. Seria conveniente que o governo o habilitasse competentemente para isso, dando-lhe certas autorisações especiaes. Por outro lado, mandando explo-

rar e descontinuar os sertões fronteiros ao estabelecimento, deve esforçar-se por attrahir ao povoado os pobres indigenas, que por ali vagueião. Mandando-se aos seus aldeamentos partidas de gente com alguns desses insignificantes presentes que elles tanto aprecião; e, depois de attrahil-os ao estabelecimento, fazendo-se-lhes conhecer por si mesmos os fructos do trabalho, e da civilisação, conseguir-se-ha não só arrancar-os ao estado selvagem, como tambem transformal-os em homens dignos, uteis, e intelligentes; conquista que jámais fará a cathechese dos capuchinhos, que tem sempre transformado o selvagem em um escravo docil por sua ignorancia, e inutil por sua estupidez e baixeza de sentimentos.

Os Cayapós aldeados nas vizinhanças de Sant'Anna instão pela mudança da sua aldêa, para a margem do Paranã fronteira ao Tieté. Seria bom aproveitar esse seu desejo para pôl-os sob a vigilancia, e cuidados do director do estabelecimento naval do Tieté. Não só ficarião elles assim livres da revoltante usura de que são victimas em Sant'Anna (1), como tambem poderião prestar uteis serviços ao estabelecimento.

Finalmente, um elemento civilizador de grande efficacia seria a creação de uma colonia agricola, ao lado esquerdo do salto do Avanhandava. Para as vizinhanças daquella localidade, dirige-se actualmente uma emigração de sertanejos de Minas, attrahidos pela superioridade das terras, e pela facilidade com que fazem ali as suas posses. Durante os tres dias que passei no lado direito, presenciei

(1) Algumas monções Sant'Annistas são tripuladas por Cayapós, aos quaes se paga *vinte mil réis*, por viagem de ida e volta; e esta mesma quantia é recebida em algum vestuario, e quincalharías, que os pobres indios levão de presente ás suas mulheres.

a emigração de uma destas familias. A ignorancia destes individuos surpreendeu-me, e constrictou-me. O analphabeto chefe da familia não sabia que estava no Brasil, e suppunha-se portuguez, por fallar a lingua portugueza. Não tinha a menor idéa de uma só de nossas instituições; não sabia o nome do seu monarcha, a quem denominava—*o rei*—; e de todas as nossas leis, só tinha uma vaga idéa da das terras, pela qual mostrava antipathia, e receios.

Como esta são todas as familias, já numerosas, que se tem disseminado pelo interior da margem esquerda do Tieté, onde inda ha alguns bugres. Ali, desconhecendo completamente o menor vislumbre de sujeição, vivem ellas sob um codigo especial, baseado no direito do mais forte, e na justiça de seus bacamartes. As dissensões, por causa dos limites das suppostas propriedades, acabão sempre por assassinatos, saques, e depredações reciprocas. Os indigenas, que ás vezes atacão seus estabelecimentos, originão tambem selvagens carnificinas de parte a parte. Se a isso se ajuntar a existencia de alguns quilombos de negros fugidos, sempre em guerra com os sertanejos, e com os bugres, ver-se-ha que aquelles lugares estão entregues a uma barbaria mais prejudicial, e anachronica, do que o estado selvagem dos primitivos filhos de nossos bosques.

O unico remedio que poderá extinguir este triste estado de coisas é, em minha opinião, a criação de um nucleo de população, em lugar apropriado daquellas paragens. A aproximação do homem civilizado, e industrioso será sempre o melhor meio de civilisar selvagens, e barbaros.

Uma colonia agricola, que se fundar no lado esquerdo do salto de Avandava, encontrará terrenos os mais fer-teis do mundo, e uma via fluvial para a exportação dos seus productos, em quanto não houver uma boa estrada

de carro. Eu já disse que a parte do Tieté, entre o Avandava e o Piracicaba, pôde ser navegada por grandes canoas em qualquer estação.

Se a colonia fôr de allemães, elles industriosos e intelligentes como são, introduzirão logo no rio um systema de navegação commodo e util, como fizêrão os seus compatriotas no rio Pardo, em S. Pedro do Sul. Em terra tambem, os trilhos que hoje communicão os povos de Botucatú e de Itapeteninga com o rio Tieté, irão não só se prolongando para a parte inferior do rio, como tambem se transformando em bellas estradas, como as que vi ha um anno na colonia D. Francisca. O resultado será que em breve, repellidos pela civilisação que a colonia allemã fará partir de cima, e pela que debaixo expellirá o estabelecimento naval do Tieté, os barbaros e selvagens de que tenho tratado serão forçados a abraçarem-se, e confudirem-se com seus irmãos civilisados.

O estylo já languido deste escripto me adverte que é tempo de findal-o. Eu o vou fazer, resumindo as idéas que nelle desordenadamente espalhei, e respondendo ao mesmo tempo ás perguntas que me forão feitas em minhas instrucções.

1.º Nada obsta ao transporte das peças de um pequeno vapôr desmanchado, desde Santos até Piracicaba. Convém que no encaixotamento dellas se faça todo o possivel por conseguir volumes de 4 arrobas para baixo. Estes irão ás costas de bestas, e os mais pesados, em carros que ficarão ajustados. Tudo o que é relativo a esses ajustes, e ás despesas a fazer com todo o transporte terrestre será enviado ao quartel general da marinha, em documento especial.

2.º Ha nos rios Piracicaba e Tieté nove caxoeiras que

obrigação a descarregar-se as canôas, quando o rio não está cheio; tres em que se descarrega toda a carga em qualquer estação; e dois saltos em que tem de se varar as canôas por terra. Das nove primeiras, tres são no rio Piracicaba, duas no Tieté acima do Avandava, e quatro na parte inferior áquelle salto. As tres de completo descarregamento são todas do Avandava para baixo; e os dois saltos onde ha varações de canôas são o de Avandava, e o de Itapura, ambos no Tieté, e o ultimo quasi na foz do rio.

3.º As cargas nas caxoeiras passam-se, ou por terra, quando o trilho é bom, ou pelo rio, em canôas pequenas, que conduzem os volumes um por um, para além do obstaculo. Nos saltos, as canôas são puxadas por bois, que já existem no Avandava, e que existiráo no Itapura quando ali chegarem os trens do governo.

4.º As despezas a fazer-se com o transporte fluvial serão expostas no documento official em que eu expuzer as do transporte terrestre. A maior difficuldade que se tem de encontrar é a aquisição de gente para tripular as embarcações. Neste relatorio proponho o que me parece conveniente a este respeito.

5.º A extensão do Tieté, desde a sua foz até a do Piracicaba é de 110 legoas; distancia que differe da apresentada pelo Dr. Lacerda no seu roteiro, porque este tirava linhas rectas dos pontos de partida aos de chegada, e eu carteei todos os rumos que a canôa fazia, e respectivas distancias, quasi de minuto em minuto. O fundo do rio é variavel nos differentes estirões: o seu leito pedregulhoso, e revolucionado é a causa disto. Por outro lado, qualquer chuva mais demorada, ou sol mais ardente influe immediatamente no crescimento, ou decrescimento das agoas. Com

tudo, o termo medio dos fundos que achei nos lugares limpos de caxoeiras, antes da grande enchente do fim do anno passado, foi, no Piracicaba 8 palmos, e no Tieté 14. A temperatura constante das agoas do Piracicaba e do Tieté até o Avandava é de 75° Fahr.º; das da parte inferior a esse salto 76°; e da parte do Paraná comprehendida entre o salto de Urubú-pungá e a foz do Sucuriú 78°. Essa differença de temperatura junta á da qualidade dos leitões, que no Paraná é lamacento, no Tieté pedregulhoso, e no Piracicaba arenoso, explicação a razão porque as familias de peixes que vivem n'um desses rios não apparecem nos outros. As respectivas velocidades médias são, no Piracicaba 1,5 milha por hora, e no Tieté 1'.

6.º As margens do Piracaba estão quasi todas cultivadas, e povoadas; e no Tieté acontece mais ou menos a mesma coisa, até a caxoeira Guaimicanga, 29 legoas acima do Avandava. Dahi até aquelle salto, onde ha um morador, existe muita gente espalhada pelo interior, a qual poucas vezes se mostra ás margens do rio.

7.º O lugar mais apropriado e vantajoso para a fundação de uma colonia agricola é o lado esquerdo do proprio salto de Avandava. Ella poderá remetter facilmente pelo rio os seus productos, depois que no systema de navegação actualmente em uso se adoptar as reformas que proponho. Seria muito conveniente que a colonia fosse composta de lavradores, e artistas allemães.

8.º As matas das margens do Tieté abundão em madeiras de construcção, sobretudo em perobas, arueiras, angicos, e sicupiras. Ellas não são de grandes dimensões, por causa da pouco espessa camada de terra vegetal que cobre o fundo basaltico de toda aquella zona de terrenos; mas servem perfeitamente para satisfazer ás necessidades

que desse material tiver uma esquadilha de pequenas embarcações. Para o estabelecimento naval, acho mais vantajoso crear-se nelle um córte de madeiras, do que contractar estas com particulares. Basta que haja alguns carros e bois, que transportem para a margem do rio as madeiras cortadas, e um engenho de serrar movido por agoa do salto do Itapura, que as lave e adapte ás necessidades que se tiver. Antes disso porém póde o governo utilizar-se dos serviços de alguns fazendeiros de Sant'Anna, que serrão madeiras. Elles já estão disso prevenidos.

9.º O lugar que escolhi para a fundação da colonia naval é excellente em todos os sentidos. Além de gozar de todas as condições de salubridade, possui as mais ferteis terras do mundo. Mas cumpre mandar quanto antes para ali braços agricultores, que poupem ao governo as enormes despezas que se farão se se comprar em Piracicaba os generos de alimentação dos colonos; pois sendo todos estes artistas, e tendo de trabalhar continuamente em seus officios, não poderão empregar-se na lavoura. Neste relatorio indico a fabrica de Ipanema, como o estabelecimento mais proprio para repartir com a colonia naval os numerosos braços que sem utilidade possui.

10.º Acho de um immenso alcance politico a idéa de povoar as margens do Alto Paraná, e seus affluentes. Entendo mesmo que nem mais um dia devemos demorar a realisação de tão patriotica e atilada medida, da qual é função mathematica a navegação a vapôr por aquelle rio.

11.º Julgo que não devemos pretender fazer do Tieté uma boa estrada marginal desde Piracicaba até o Paraná. Em quanto porém não se conseguir isto, use-se do rio até o Avandava, parte que se presta mais á navegação; mas dahi para baixo, faça-se desde já uma estrada a qual

poderá occupar vinte e quatro legoas de um terreno quasi plano.

12.º Em quanto durar essa forçada navegação de parte do Tieté, substitua-se as canoas de que ali se usa pelas pranchas conhecidas no Paranapanema, com leme, remos de voga, e vélas. Para isso convinha mandar já para Piracicaba alguns operarios navaes, que se empregassem na construcção daquellas embarcações.

13.º Aproveite-se a primeira vazante do rio para balisar todos os canaes das caxoeiras.

14.º Ordene-se ao director da colonia naval, que envide todos os esforços para attrahir ao estabelecimento, ou ás suas circumvizinhanças, o maior numero possivel dos indigenas que inda vagueião nos sertões comprehendidos entre o Tieté e o Paranapanema.

15.º Pense-se finalmente em estabelecer tambem quanto antes uma colonia militar, em uma das margens do Ivinheima proxima do Paraná.

Eis o transumpto de minhas opiniões.

E' provavel que aquelles que por educação, e por natureza, antipathisão com toda a idéa de progresso, e só acreditão neste depois que elle realisa todas as esperanças que deixára entrever, não veção em mim senão um visionario, e no meu escripto nada, além de *poesia* ou de *patriotage*. Mas, como sobeja compensação, aquelles que formão hoje o grande numero desses brasileiros que, segundo a significativa expressão de um estrangeiro observador—*fallão portuguez, e léem francez*—terão fé em minhas esperan-

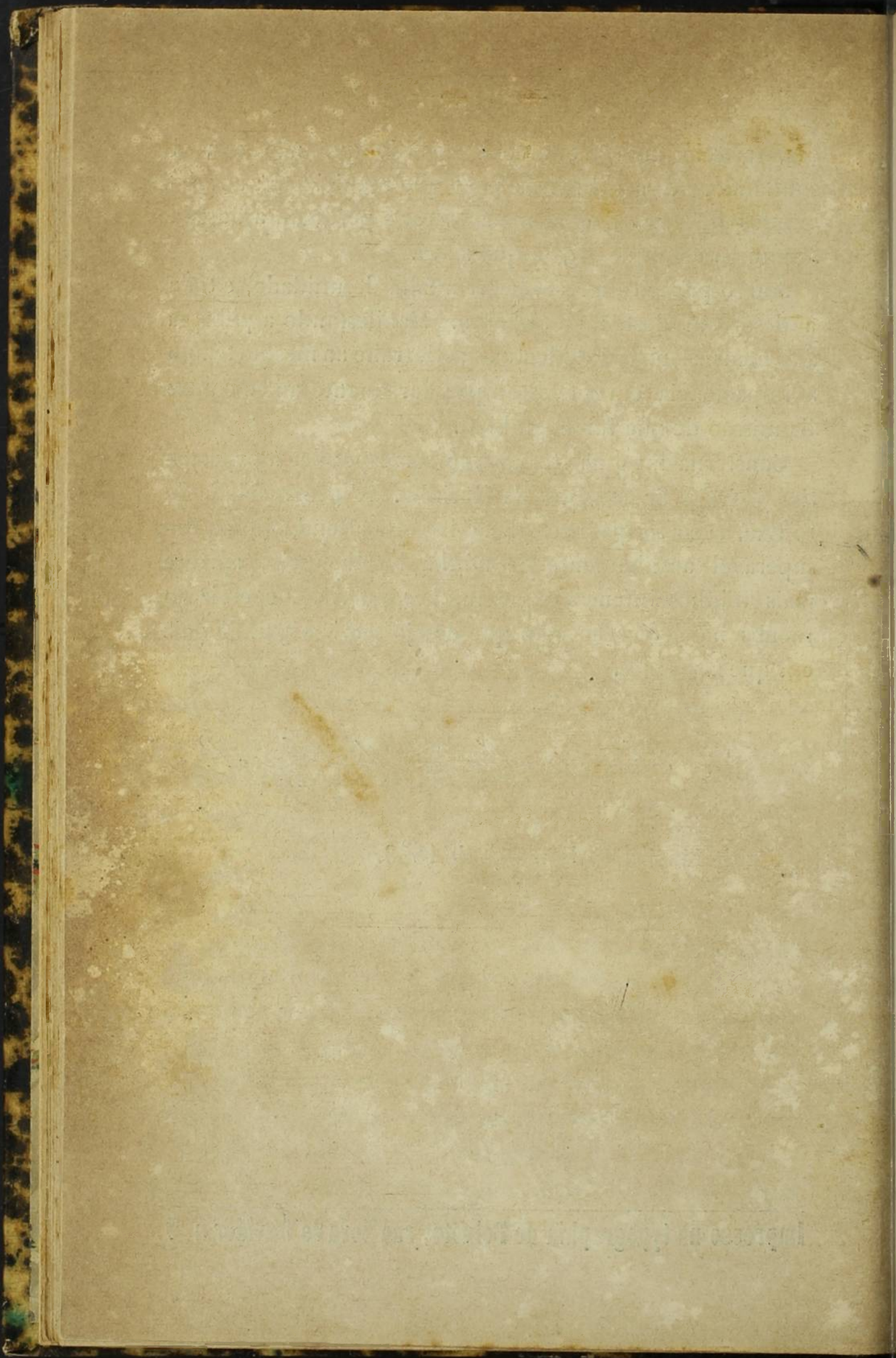
ças, e pelo menos estarão certos de que não escrevi sonhando. Aos primeiros peço que me deixem: aos segundos que corrijão os meus erros, e perdõem a ousada franqueza com que digo o que sinto.

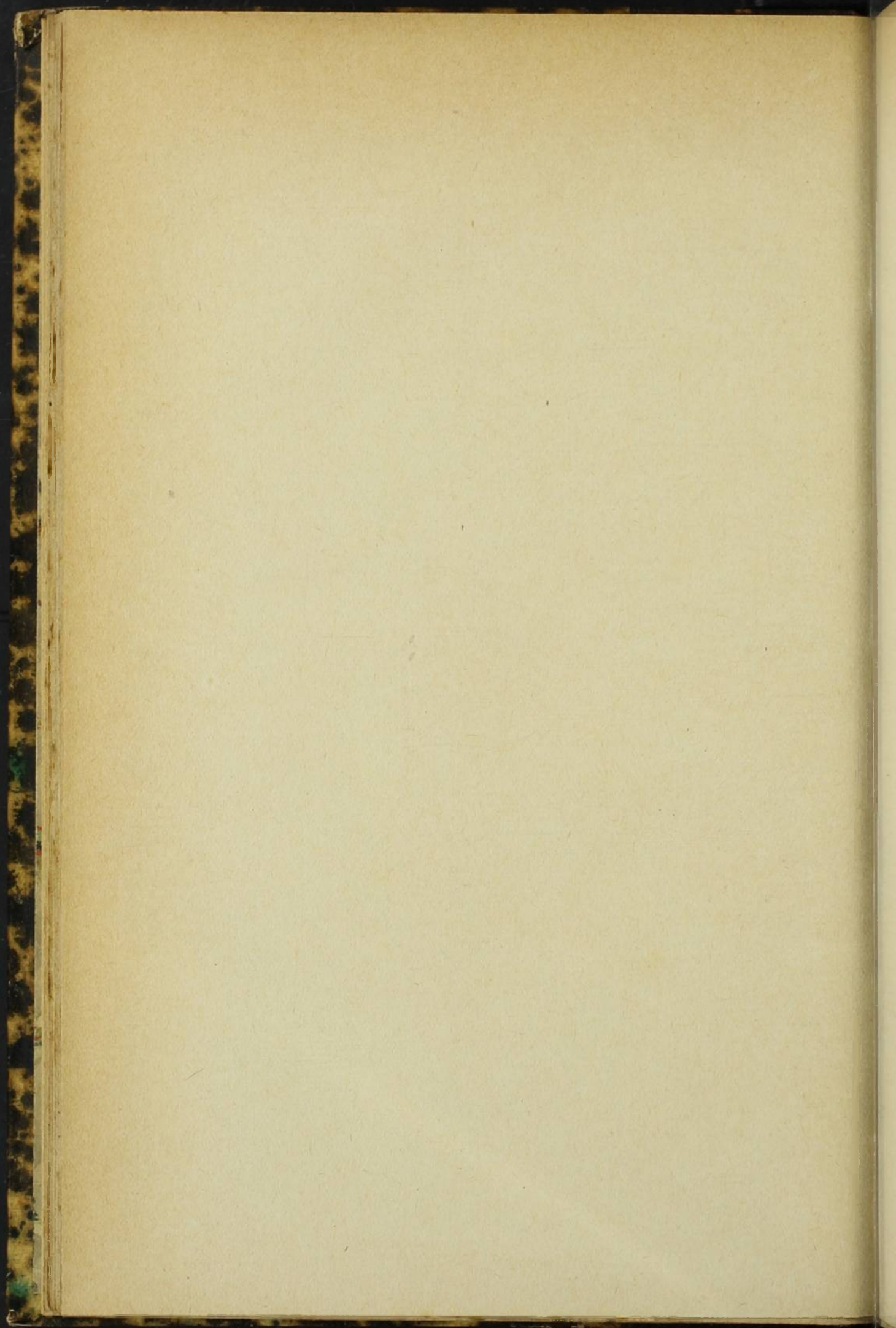
Sou o primeiro a reconhecer a falta de unidade, e toda a desordem deste meu trabalho. Manifestando a pobreza dos meus recursos intellectuaes, elle trahe ao mesmo tempo a impaciencia em que estou por dar quanto antes contas da missão de que fui incumbido.

Consterna-me o não ter podido corresponder à expectativa do Exm. Sr. Ministro da Marinha. A' generosidade de S. Exc. recorro, para supplicar-lhe que attendendo ao insuperavel acanhamento de minha intelligencia, aprecie mais minhas intenções que minhas palavras, e creia ao menos na dedicação com que desejo servir o grande paiz em que nascemos.

Antonio Mariano de Azevedo.

Rio de Janeiro, 4 de março de 1858.





ft0010





