O coronel João Baptista de Castro Moraes Antas, natural do Rio de Janeiro, faleceu em 1858. Cursou a antiga Academia Militar, assentando praça no Exército em 1838. Doutor em matemáticas, pertenceu ao Corpo de Engenheiros, foi cavaleiro da Ordem de Cristo, membro da Comissão de Melhoramentos do Exército e diretor do Corpo de Bombeiros.

As obras que qualificaram o autor a escrever esta "Breve resposta" foram o relatório da exploração que liderara aos rios Tocantins e Araguaia, publicado em março de 1852 (o original, de 113 páginas, integrou a 'Exposição de História Pátria', de 1880) e "A navegação do Tocantins e seus afluentes, o Maranhão, Almas e Urubu, com preferência à navegação do rio Araguaia e seus afluentes", objeto de uma informação publicada em 1853.

"A obra a que se responde é 'O Amazonas e as costas athlanticas da America Meridional'. Rio de Janeiro, 1853, obra que também foi refutada fóra do Império, como se vê no livro: 'De la navigation de l'Amazone: reponse a une memoire de Mr. Maury, etc., par M. de Angelis,' Montevidéo, 1854". Innocencio da Silva diz que teve informações de que um alto funccionario do imperio fóra o autor da obra de que me ocupo, tendo Moraes Antas a condescendencia de tomar a si a responsabilidade de um escripto a que outros já se haviam escusado; o continuador, porém, do Diccionario bibliographico portuguez foi o proprio que encarregou-se de declarar que foram inexactas aquellas informações. Este escripto é, sem duvida, do coronel Antas."

Augusto Victorino Alves Sacramento Blake

ISBN 8576314493

FUNDAÇÃO ALEXANDRE DE GUSMÃO
www.funag.gov.br

657

O Amazonas: breve resposta

CHDD
FUNAG

O Amazonas

Breve Resposta à Memória do Tenente da Armada Americana-Inglesa F. Maury sobre as Vantagens da Livre Navegação do Amazonas

João Baptista de Castro Moraes Antas

O Centro de História e Documentação Diplomática, em cumprimento de um de seus propósitos institucionais, oferece aos estudiosos esta reedição, obra de domínio público hoje esgotada, e de interesse para os pesquisadores do tema.

Fundação Alexandre de Gusmão

CHDD
FUNAG

O Amazonas

Breve Resposta à Memória do Tenente da Armada Americana-Inglesa F. Maury sobre as Vantagens da Livre Navegação do Amazonas

João Baptista de Castro Moraes Antas

Fundação Alexandre de Gusmão

O AMAZONAS:

Breve Resposta

MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES

Ministro de Estado Embaixador Luiz Alberto Figueiredo Machado
Secretário-Geral Embaixador Eduardo dos Santos

FUNDAÇÃO ALEXANDRE DE GUSMÃO

Presidente Embaixador José Vicente de Sá Pimentel

Instituto de Pesquisa de Relações Internacionais

Diretor Embaixador Sérgio Eduardo Moreira Lima

Centro de História e Documentação Diplomática

Diretor Embaixador Maurício E. Cortes Costa

Conselho Editorial da Fundação Alexandre de Gusmão

Presidente: Embaixador José Vicente de Sá Pimentel

Membros: Embaixador Ronaldo Mota Sardenberg
Embaixador Jorio Dauster Magalhães
Embaixador Gonçalo de Barros Carvalho e Mello Mourão
Embaixador José Humberto de Brito Cruz
Ministro Luís Felipe Silvério Fortuna
Professor Clodoaldo Bueno
Professor Francisco Fernando Monteoliva Doratioto
Professor José Flávio Sombra Saraiva

A Fundação Alexandre de Gusmão (FUNAG), instituída em 1971, é uma fundação pública vinculada ao Ministério das Relações Exteriores e tem a finalidade de levar à sociedade civil informações sobre a realidade internacional e sobre aspectos da pauta diplomática brasileira. Sua missão é promover a sensibilização da opinião pública nacional para os temas de relações internacionais e para a política externa brasileira.

O Amazonas

Breve Resposta à Memória do Tenente da Armada Americana-Inglesa F. Maury sobre as Vantagens da Livre Navegação do Amazonas

João Baptista de Castro Moraes Antas

FUNDAÇÃO ALEXANDRE DE GUSMÃO

Rio de Janeiro, 2013

Direitos de publicação reservados à
Fundação Alexandre de Gusmão
Ministério das Relações Exteriores
Esplanada dos Ministérios, Bloco H
Anexo II, Térreo
70170-900 Brasília–DF
Telefones: (61) 2030-6033/6034
Fax: (61) 2030-9125
Site: www.funag.gov.br
E-mail: funag@itamaraty.gov.br

Coordenação Editorial

Maria do Carmo Strozzi Coutinho
Centro de História e Documentação Diplomática (CHDD)

Projeto Gráfico, Editoração e Revisão

Daniel Russell Ribas
CHDD

Capa
Ingrid Erichsen Pusch
CHDD

Impresso no Brasil 2013

A627

Antas, José Baptista de Castro Moraes.
O Amazonas : breve resposta à memória do tenente da Armada Americana-Inglesa F. Maury sobre as vantagens da livre navegação do Amazonas / José Baptista de Castro Moraes Antas. – Rio de Janeiro : FUNAG/CHDD, 2013.
89 p.

ISBN 978-85-7631-449-3

1. Rio Amazonas - história. 2. Rio Amazonas - aspectos geográficos. 3. Rio Amazonas - aspectos econômicos. 4. Maury, Mattew Fontaine, 1806-1873 - crítica e interpretação. 5. Navegação fluvial. I. Título.

CDD 918.11

Bibliotecária responsável: Ledir dos Santos Pereira, CRB-1/776

Depósito Legal na Fundação Biblioteca Nacional conforme Lei n° 10.994, de 14/12/2004.

NOTA EDITORIAL

O livro "O Amazonas: breve resposta à Memória do tenente da armada americana-inglesa F. Maury sobre as vantagens da livre navegação do Amazonas" foi publicado originalmente em 1854. Seu autor, o coronel João Baptista de Castro Moraes Antas, mostrou-se à altura do desafio a que se propôs: seus conhecimentos sobre a região e sua população deram-lhe sobejos argumentos para refutar, uma a uma, as proposições do tenente Matthew F. Maury, que, no ano anterior, publicara o livro "Exploration of the Valley of the Amazon", em que discorria sobre as maravilhas do vale do Amazonas e propugnava pela abertura de tal rio à navegação internacional.

Sacramento Blake, em seu "Diccionario Bibliographico Brazileiro", menciona que, na época, especulou-se sobre a verdadeira autoria do livro, que teria sido escrito por "um alto funcionário do Império". Mas, o mesmo verbete não só confirma Moraes Antas como autor da obra, como cita Innocêncio da Silva, autor do "Diccionario Bibliographico Portuguez", para corroborar a informação.

O Centro de História e Documentação Diplomática da Fundação Alexandre de Gusmão (Funag), em cumprimento de um de seus propósitos institucionais, oferece aos estudiosos esta reedição, obra de domínio público hoje esgotada e sem o suficiente apelo editorial que permita vislumbrar uma edição comercial nos próximos anos.

O texto recebeu atualização ortográfica, mas buscou-se guardar a semelhança possível com o original, seja na diagramação, seja nas fontes utilizadas para impressão.

Maurício E. Cortes Costa
Diretor do CHDD

Sumário

13 CAPÍTULO I
23 CAPÍTULO II
31 CAPÍTULO III
47 CAPÍTULO IV
65 CAPÍTULO V
79 CAPÍTULO VI E ÚLTIMO

O Amazonas.

BREVE RESPOSTA À MEMÓRIA

DO

TENENTE DA ARMADA AMERICANA-INGLESA F. MAURY

SOBRE AS VANTAGENS DA LIVRE NAVEGAÇÃO DO AMAZONAS

PELO

DR. JOÃO BAPTISTA DE CASTRO MORAES ANTAS

RIO DE JANEIRO
TIPOGRAFIA DE M. BARRETO
RUA DA QUITANDA N. 55

1854

Sr. Redator do *Correio Mercantil* – Acaba V. Mce. de publicar no seu jornal a memória escrita pelo tenente da armada americana F. Maury, na qual descreve as vantagens que podem resultar da livre navegação do Amazonas, revelando ao mesmo tempo as vistas políticas e comerciais, senão do governo americano, ao menos de alguns cidadãos dessa república. A leitura atenta desse importante trabalho, em que são empregadas as forças de um estilo romântico e a sedução que produz a expectativa de se adquirir fácil e rapidamente riquezas incalculáveis, não pode deixar de sugerir ao coração brasileiro o mais vivo desejo de antepor a razão à imaginação, de mostrar aos americanos do norte e aos cidadãos das repúblicas vizinhas o que há de inexato, de especioso, de ilusório e de pouco razoável na sobredita memória.

Em minha opinião, seria preciso – tomada a memória do sr. Maury na mais séria consideração – analisar cada uma de suas proposições capitais, entrar na discussão do direito que se pode ter para impor-se à força a felicidade ao Peru, à Bolívia e ao Brasil; seria preciso chamar a atenção do mundo civilizado para esse sistema de conquista por absorção, que começa a caracterizar alguns espíritos nos Estados Unidos do norte. Esta tarefa é superior aos recursos de minha fraca inteligência. Mas, como ao lado da sedução do estilo elegante e pitoresco, empregado na redação da memória, se encontram inexatidões de que tenho conhecimento; como o tenente Maury possuído de um pensamento, a seu ver patriótico, não só acolheu sem critério informações exageradas, como até deixou de opor madura reflexão a considerações suas e alheias, que o levaram a apregoar como fáceis os próximos resultados que só se poderão conseguir à custa de grandes esforços e perseverança, posso – debaixo deste ponto de vista – fazer alguma cousa, apontando muitos enganos, muitos erros (em matéria de geografia e de estatística brasileira), restabelecendo a verdade de muitos fatos e opondo alguns reparos ao que me parece mais digno disso.

Estive por três anos na província de Mato Grosso, com que largamente se ocupa o sr. Maury; não é para mim desconhecido o seu solo, nem o são as suas produções e riquezas. Estive outro tanto tempo na província de Goiás, de que também se ocupa o escritor norte-americano. Tive, no desempe-

nho de uma comissão de exploração de rios, ocasião de apresentar alguns trabalhos e, nunca, o meu desejo sincero de ser útil a meu país, de corresponder à confiança do governo imperial e de adquirir a estima dos meus concidadãos, me deixou pintar belezas onde não havia, nem inculcar facilidades onde achei dificuldades. Infelizmente o sr. Maury, versado na lição dos escritos de viajantes que a respeito do Brasil têm sido tão injustos, e mesmo ingratos, quanto exagerados e inexatos, diz em diversos capítulos cousas inteiramente falsas, em inteira contradição com o que se acha por mim escrito em peças oficiais, que existem na secretaria do império e na da presidência de Goiás. Tal é a força que, vencendo a resistência oposta por minha justa timidez, decidiu-me a empreender a redação de uma breve resposta ao escrito do sr. Maury.

Ora, como V. Mce. publicou no seu jornal esse impactante trabalho, tomo a liberdade de pedir-lhe que ofereça a seus leitores o ligeiro contraste que lhe anteponho.

Rio de Janeiro, 20 de dezembro de 1853.

Dr. João Baptista de Castro Moraes Antas

P. S.

À proporção que avançava na redação do meu pequeno trabalho, apareceram diversos artigos em resposta à memória do sr. tenente Maury. Esta circunstância me teria feito desistir da empresa a que me dedicara nas poucas horas que me deixa o exercício de um emprego laborioso, se não tivesse refletido que esses artigos, escritos por hábeis penas, nem prejudicam o plano de minha resposta, nem enfraquecem os argumentos de que me sirvo.

O AMAZONAS.

BREVE RESPOSTA À MEMÓRIA

DO

TENENTE DA ARMADA AMERICANA-INGLESA F. MAURY

sobre as vantagens da livre navegação do Amazonas.

✦✦

CAPÍTULO I

Benevolência dos brasileiros para com os americanos do norte. – Falta de reciprocidade do cidadão norte-americano F. Maury. – Causas de onde resulta a formação dos rios Prata e Amazonas. – Conduta do Brasil na questão de navegação fluvial. – Censura injusta.

Todo aquele que tiver acompanhado atentamente os trabalhos e as discussões da imprensa e da tribuna brasileira, nos 32 anos que contamos de existência como nação livre e independente, há de por certo recordar-se de que, ainda nas épocas de exaltamento, nos tempos em que se tem abusado da liberdade de imprensa, não apareceu entre nós uma pena, que, em vistas de popularizar-se, ofendesse a nação norte-americana, ou sequer o seu governo. Muito pelo contrário, os poucos partidistas do regime democrático traziam sempre para exemplo de prosperidade e como modelo digno de cópia, a república de língua inglesa. Os apóstolos do princípio monárquico-representativo combateram sempre as doutrinas opostas, negando a paridade de circunstâncias e de habilitações dos dois povos para serem regidos pelo mesmo sistema. Uns e outros, escritores ultraliberais e os monarquistas, e com eles os seus oradores na tribuna, jamais soltaram uma frase, um pensamento hostil à nação norte-americana, nem ainda a seu governo. Essa moderação, essa prudente reserva, era resultado não só da pouca atenção que restava a um povo seriamente ocupado na tarefa de sua consti-

tuição interna, como também da consideração que nos merecem os países bem governados e prósperos. Parecia de justiça que a nosso respeito se procedesse, neste ponto, com inteira reciprocidade; todavia, o escrito que ultimamente aparece do sr. F. Maury, cidadão norte-americano, demonstra que lhe não merecemos essa justa reciprocidade. Ao passo que começamos a adquirir a estima e consideração da Europa civilizada, pela generosidade de nosso proceder para com as repúblicas do Prata, pelos serviços que prestamos a essas repúblicas e até ao comércio europeu e americano-inglês; ao passo que nos esforçamos para acompanhar as nações cultas no seu movimento de prosperidade, que para isso procuramos braços livres, oferecendo-lhes nossas terras e, com elas, a partilha na liberdade e em outros bens de que gozamos; ao passo que se manifesta em nosso país a mais decidida benevolência, e até predileção, pelo povo norte-americano, o sr. tenente Maury emprega os recursos de sua inteligência de um modo que nos acarretaria graves dificuldades, se as opiniões que nutre, e que sustenta calorosamente, chegassem a influir sobre a marcha dos gabinetes de Washington, ou ainda mesmo sobre a dos governos da Bolívia e do Peru.

O homem desprevenido, o homem perfeitamente neutral, como pode sê-lo nesta questão o francês, o austríaco, o inglês e o sueco, há de ver no espírito que ditou o trabalho do sr. F. Maury a ambição de distinguir-se em sua pátria, dando os primeiros passos, que talvez julgue conducentes a que uma grande parte do Império do Brasil venha a ser, em um dia, por ela absorvida. É verdade que o sr. Maury começa a sua memória pela pacífica proposição: "A política do comércio, e não a da conquista, é a política dos Estados Unidos."

É verdade que, na conclusão, o sr. Maury declara que a empresa de sua predileção não deve ser obtida pela violência, nem pelo braço armado do poder, mas sim pela ciência, com suas luzes; pela diplomacia, com sua habilidade; pelo comércio, com sua influência; pela paz, com suas bênçãos. Mas estas asserções lisonjeiras, mormente as últimas – depois de se nos fazer o processo por fracos, negligentes e aferrados ao sistema japonês; depois de se qualificar o governo do Brasil de cego pela cobiça de ouro e dos diamantes, ao mesmo tempo que se procura indispô-lo com o de nações amigas, dizendo-se que logrou a república peruana – essas asserções

lisonjeiras, depois de se recordar a maneira por que foi conseguida a navegação na foz do Mississipi e o procedimento havido com o Japão por amor do comércio com a China, não tem suficiente garantia de sinceridade para que se possa acreditar em que as vistas do nosso gratuito acusador são pacíficas.

Se foram sinceros os desejos de ver franqueada a navegação do Amazonas ao comércio de todas as nações, sem quebra da soberania e integridade do Brasil, não teria o sr. Maury – se a causa que esposou é justa, não teria nos grandes recursos de sua inteligência – os meios necessários para provocar uma discussão calma e refletida, interessante e vasta, sem ofender os brasileiros e seu governo, sem procurar como que dificultar o bom êxito dos trabalhos de nossa diplomacia, esforçando-se por fazer crer que não queremos a navegação e que só aspiramos, com os tratados feitos, a lograr uma nação vizinha e amiga? Não seria mais digna do assunto a discussão fria, refletida e lúcida, do que essa acusação repetida e sustentada que se vê em cada capítulo, em cada período da memória do sr. Maury?

Não permita Deus que a mágoa causada ao coração brasileiro – pelo artifício e pela injustiça que presidiu à redação do escrito do sr. Maury – exerça a mais pequena influência sobre nosso espírito, no correr da resposta que lhe vamos dar.

Antes de apresentá-la ao leitor, convém recordar em poucas palavras o plano da memória que nos ocupa e a suma dos argumentos empregados nela.

O sr. Maury assevera que a livre navegação do Amazonas é para os Estados Unidos a mais importante questão da atualidade. Para demonstrar esta proposição, procura revelar as causas físicas de que resulta a existência dos dois grandes rios, Prata e Amazonas: faz a mais poética e exagerada descrição de vários lugares do Brasil e das repúblicas vizinhas, servindo-se para isso dos escritos de Castelnau e de outros viajantes. Inculca vantagens e prognostica resultados maravilhosos, estupendos, de comerciarem os americano-ingleses nesses lugares. Finalmente, alega que, não tendo o Brasil estabelecido a navegação em proveito seu, nem ainda naqueles rios que nascem e correm no interior do império, não pode navegar com vapores o Amazonas: pelo que conclui que deve essa navegação ser entregue aos Estados Unidos, que tem força e vontade para levá-la a efeito.

Na exposição das causas físicas que determinam a formação dos dois grandes rios da América do Sul, esqueceu o sr. Maury – ou desprezou – um fato que exerce poderosa influência sobre a acumulação das águas nesse meio-continente. É inegável que a disposição em que se acham as costas atlânticas desse meio-continente, fronteiras e perpendiculares aos ventos gerais do sudeste e do nordeste, influi poderosamente sobre os climas dessa região, e particularmente sobre a sua hidrografia, ou antes, sobre o estado higrométrico da atmosfera. É inegável que sobre essa parte do novo-mundo deve dar-se o fenômeno da existência de copiosos rios, que entreguem, que restituam ao oceano as águas dele trazidas em nevoeiros pelos ventos frescos, que regularmente sopram perpendicularmente aos dois lados da costa que formam entre si o ângulo reto. Mas não se pode admitir que dessa causa única resultem os dois enormes rios, que tendo algumas de suas nascentes em pontos próximos, vão contudo procurar desaguadouro – um no Equador, outro ao 35° de latitude austral. Evidentemente, a afluência para o oceano de todos os rios da América do Sul é a retribuição da água que recebeu esse meio-continente dos nevoeiros que se converteram em chuvas depois de tocadas para o interior, de um lado pelo vento sudeste perpendicularmente à costa compreendida entre cabo d'Horn e o de S. Roque; e, do outro lado, pelo vento nordeste perpendicularmente ao litoral, que se estende desde o cabo de S. Roque até o de la Vela, na divisa do mar das Antilhas com o golfo do México. A junção, porém – a maravilhosa acumulação da mor parte dessas águas em dois rios tão volumosos, que são indisputavelmente os maiores do mundo – é devido à disposição de certas cordilheiras e montanhas colossais que, situadas a leste da dos Andes, forçam inumeráveis rios, nascidos em diversas latitudes e em diversas longitudes, a afluir para o sul ou para o norte. Assim, pois, a grande quantidade d'água que os rios da América do Sul despejam no oceano é consequência da disposição das costas; mas essa estupenda acumulação em dois rios é resultado da forma montanhosa da região. Imaginai interrompida na parte setentrional da província de S. Paulo – a grande serra do Mar: veríeis diminuir a afluência para o Paraná e, conseguintemente, para o rio da Prata; imaginai que a serra do Estrondo,

da província de Goiás, e as montanhas colossais, que se estendem do centro da província do Maranhão até os limites austrais da província de Minas, sofram mudanças de direção: o Araguaia e o Tocantins viriam reunir-se ao rio de S. Francisco, e deixariam de banhar a famosa ilha de Marajó.

Ora, este fato da disposição das cordilheiras brasileiras no sentido das meridianas, ou de se acharem em direção tal que obrigam nossos principais rios a correr para o norte ou para o sul, para engrossar o Amazonas ou para engrossar o Prata é, na questão que nos ocupa, um fato da mais alta transcendência.

Seja-nos permitido insistir nele e deduzir daí as naturais e óbvias consequências.

A leste da cordilheira dos Andes e do lago Titicaca se acham, no território boliviano, duas montanhas – o Illimani e o Sorata – que, segundo os trabalhos do sábio viajante Pentland, são ainda mais altas que o Chimborazo, que quase atingem a altura do Jawahir, o mais elevado cimo que se tem até hoje medido na cadeia do Himalaia. A leste destas montanhas, e talvez da mesma idade geológica, corre do poente ao nascente, em zigue-zagues, pelos terrenos de Mato Grosso e de Goiás, a grande cordilheira brasileira, onde se acham as maiores alturas de nosso país acima do nível do mar.

Depois que a serra do Aguapeí, ao ocidente da cordilheira, tem dado tributários para o Amazonas e para o Prata – o Aguapeí e o Alegre – essa longa cordilheira divide as águas que se escoam de suas encostas, em favor de ambos os grandes rios. Ao leste desta, quase perpendicularmente, se acham duas outras mais notáveis, quase paralelas entre si e a dos Andes: a mais ocidental é a que se observa composta de montanhas colossais desde os distritos do Araxá, Uberaba e Patrocínio, na província de Minas Gerais até a serra da Desordem, na província do Maranhão; a mais oriental é a serra do Mar que, mais ou menos afastada do litoral, acompanha dois terços da costa do Brasil.

Além destas cordilheiras do hemisfério austral, acha-se, no setentrional, um sistema de serras paralelas ao equador, que dividem as bacias do Amazonas e do Orenoco, e que se estendem do oceano até os Andes, ou (com mais rigor) até os lhanos de Nova Granada, onde se manifesta a depressão pela qual se escapa o braço do Orenoco, o Cassiquiare, que se vem reunir ao rio Negro.

De tudo isto resulta que cerca de

três quintas partes do hemisfério americano austral ficam de tal modo rodeadas de cordilheiras, que nelas se formam e caminham os dois maiores rios do mundo. Resulta, mais, que os rios do Brasil mais possantes d'água, de mais longo curso, e mais navegáveis, afastando-se dos paralelos em que nascem, percorrem muitos graus de latitude para o sul e para o norte. Rios existem, como o Tietê, que – aproximados do oceano a meio grau de distância – são formados pela oposição das serras a percorrer 10 e 12 graus de latitude para chegarem ao oceano. Resulta, finalmente, da existência de serranias próximas à costa e quase paralelas, que os rios nascidos nos seu vales e quebradas terão de vencer, em pequeno trajeto para leste, grandes diferenças de nível, e que, portanto não poderão tais rios ser dotados de longo curso navegável de sua foz para o centro do império. Desta regra se não excetua o mais possante de todos eles, o de S. Francisco, onde a necessidade de chegar ao oceano em trajeto curto, em consequência da existência de alturas insuperáveis da parte da província das Alagoas, produziu a célebre escadaria denominada Cachoeira de Paulo Afonso.

Diverso é o caso do Amazonas e do Prata. Cada um destes rios, de sua foz para o centro, apresenta longo e majestoso curso navegável. É verdade que no Amazonas árvores seculares e de um porte admirável, desagregando-se das margens, tornam perigosa a navegação dos vapores durante a noite, e que esse embaraço não há de desaparecer senão depois de séculos. Prescindindo disso, o obstáculo oposto pelas cachoeiras começa longe de Belém, a 300 ou a mais de 300 léguas desta cidade no Tapajós, no Xingu, no Madeira e nos outros afluentes. Já no rio Tocantins não se encontra a tamanha distância do oceano a primeira cachoeira, pois que defronte de Arroyos – a 94 léguas de Belém – existe o difícil passo, onde se acham os canais denominados Guariba e Vitam-Eternam, e logo – a 6 léguas – se apresenta a famosa Itaboca, impedindo a subida de vapores e exigindo o mais rude trabalho para ser transposta por pequenos barcos. O Prata, percorrendo quase 30 graus de latitude e serpenteando majestosamente por tão dilatado curso, é o rio que apresenta mais longo, mais aprazível e mais desimpedido leito navegável, se se atender a que podem por ele subir vapores até o porto da cidade de Cuiabá e ainda mais acima, se se tomar pelo Paraguai, onde a navegabilidade

(para pequenos vapores) se estende até a confluência do Seputuba. Mas, no rio S. Francisco, a bela via fluvial que se desliza pelo centro das províncias de Minas, Bahia e Pernambuco, tem por termo a cachoeira de Paulo Afonso, de cujo topo será forçoso procurar o oceano por meio de um caminho de ferro de 80 léguas de comprimento. A navegação do Parnaíba, que – se fora desimpedida – seria capaz, por si só, de fazer prosperar triplicadamente a província do Piauí, tem embaraços que não estão longe do oceano. No rio Mucuri uma empresa dirigida com reconhecida vantagem para a província de Minas, faz parar o vapor na cachoeira de Santa Clara, a 30 léguas de sua foz. Em suma, nenhum rio existe na costa do Brasil entre o Amazonas e o Prata, que passa comunicar o interior do país com o oceano Atlântico, dispensando o emprego de estradas laterais e de caminhos de ferro.

Eis aqui a abundância das águas conduzidas pelos ventos gerais do sudeste e do nordeste, graças à disposição de imensas serranias convertida em proveito de dois rios gigantes, sem poder aproveitar aos outros rios, que se escapam e transpõem as quebradas e vales que desembocam a leste. Não obstante essa grave contrariedade, o vapor navega nesses rios e navegará no de S. Francisco, logo que se conseguir a construção da estrada de ferro de um dos portos de S. Salvador da Bahia para a vila do Juazeiro.

Podendo-se, pois, dizer sem medo de errar, que o Brasil só pode ter grande navegação a vapor no Amazonas e nos afluentes brasileiros do rio da Prata, é fora de dúvida que desde 1828, no tratado com Buenos Aires, estipulamos o que se devia estipular acerca da navegação dos tributários desse grande rio, é também fora de dúvida que nosso espírito de paz e de desinteresse não aconselhava outra política.

Ora, se de fato não temos outros grandes rios facilmente navegáveis do oceano para o centro do país senão o Amazonas, pois que no Prata só temos a navegação de afluentes superiores, qual deveria ser a conduta do governo que empreendesse estabelecer em grande ponto a navegação a vapor? Seguramente seria estabelecer essa navegação naquele ou naqueles rios em que se lhe não pode disputar o direito de navegar e que são efetivamente navegáveis em grande escala.

Todo aquele que tiver acompanhado com olhos de observação a conduta do governo do Brasil verá

que sua marcha tem sido ditada pelo mais nobre desinteresse, pela prudência, pelo espírito de paz e benevolência para com as repúblicas vizinhas. Imediatamente que o Brasil reconheceu a possibilidade de estabelecer vantajosamente no Amazonas a navegação a vapor, tratou de partilhar os proveitos – não infalíveis, mas prováveis – dessa empresa com as repúblicas vizinhas e que têm afluentes amazônicos. Parecia que esta conduta era credora de elogios; porém, o gratuito inimigo e acusador dos brasileiros tirou, desse mesmo proceder, argumentos, improvisou, ou pelo menos acolheu inexatidões, para nos fazer encarar desvantajosamente pelos nossos vizinhos, especialmente pelos bolivianos e pelos peruanos. Neste propósito, diz ele no sétimo e último capítulo de sua memória:

> O Brasil aventou este projeto e, sabendo que a livre navegação do Amazonas principiava a ser assunto de conversação nos círculos comerciais e políticos deste país, tomou imediatamente as mais ativas medidas para inutilizar qualquer tentativa da nossa parte, que tivesse por objeto a livre navegação do Amazonas.
> Redobrou de energia na guerra contra Rosas e despachou a toda a pressa enviados extraordinários e ministros plenipotenciários para o Peru, Bolívia, Equador, Nova Granada e Venezuela, a fim de contratarem com cada uma daquelas repúblicas o direito exclusivo da navegação dos seus tributários amazônicos.
> A sua missão era de frustrar quaisquer tentativas de tratado, que as nações comerciais quisessem fazer com essas repúblicas sobre a navegação fluvial: era destinada a retardar os seus passos, a fechar mais apertadamente que nunca, as suas grandes artérias de comércio, e a perpetuar por este modo a estagnação e morte, que por espaço de 300 anos tem reinado na grande bacia fluvial do Amazonas.
> O Peru deixou-se lograr e fez o tratado exigido; porém, os estadistas da Bolívia, mais sagazes, desconfiaram do negócio e não só recusaram tratar com o Brasil a tal respeito, se não que o sábio presidente daquela república pretende estabelecer nos seus rios tributários do Amazonas portos francos a todas as nações.

Com efeito, redobramos de energia na guerra contra Rosas, porque em círculos comerciais e políticos dos Estados Unidos era assunto de conversação a livre navegação do Amazonas! A guerra que o ditador nos fazia; a independência do Paraguai seriamente ameaçada, quando nós a havíamos garantido; o estado do Uruguai a debater-se e em perigo de sucumbir; a necessidade indeclinável de expelir do território oriental o general Oribe, a fim de acomodar as dificuldades nascidas dos contínuos massacres, tropelias, violências e extorsões cometidas sobre súditos e propriedades brasileiras, no ter-

ritório oriental e na fronteira do Brasil; tudo isso era nada para que redobrássemos de energia na guerra e procurássemos o desenlace dessas questões. O estímulo que nos levou a redobrar de energia foi que a livre navegação do Amazonas era assunto de conversação em círculos comerciais e políticos nos Estados Unidos!

"A missão dos diplomatas brasileiros era lograr as repúblicas vizinhas, e destinada a fechar, mais apertadamente que nunca, as grandes artérias do comércio!"

Os fatos depõem contra essa predição desde que os vapores brasileiros navegam no Amazonas e no rio Negro, e desde que o Peru compra barcos para navegar nos seus rios e nos nossos.

O Peru deixou-se lograr, mas já tem comércio e navegação a vapor; Bolívia, que tem estadistas mais sagazes, recusou tratar conosco, mas ainda não alcançou iguais vantagens.

CAPÍTULO III

O clima do Vale do Amazonas. – Uberdade e produções do solo. – Salubridade.

No capítulo primeiro ficou dito que o sr. F. Maury alegava o fato de não estar ainda o território do Amazonas aproveitado, como deve sê-lo, para deduzir o direito que no seu entender têm os americanos de exigir dos brasileiros a livre navegação do Amazonas. Cumpre agora dizer que nessa argumentação todo o artifício consiste no pôr em relevo a negligência e fraqueza do governo do Brasil. Para isso qualifica o clima do vale do Amazonas como um dos mais saudáveis e deliciosos do mundo; diz que esse vale é um país de arroz; que em 10 meses a terra produz o aumento de um por mil; que reina ali um perpétuo verão, uma perpétua sucessão de searas; que o país regado pelo Amazonas, uma vez desinçado dos selvagens e dos animais ferozes e sujeito à cultura, seria capaz de sustentar com seus produtos a população inteira do mundo.

Se, para todas estas asserções e no mero intuito de figurar no catálogo dos romancistas, o sr. F. Maury houvesse recorrido somente a escritos de viajantes, poder-se-ia relevar qual falasse com tanta generalidade, que acolhesse sem critério informações exageradas. Uma vez porém que, com segunda tenção, se constituiu repetidor de descrições poéticas e que procurou nas leis físicas a explicação dos fenômenos de que empreende dar notícias, não se lhe pode mais perdoar que não tenha maduramente refletido, ou que tenha ocultado verdades, cujo conhecimento interessara a seus leitores. Citemos as suas próprias palavras do capítulo primeiro:

> Em todas as regiões intertropicais do globo, na Índia, na África ocidental, na Nova Holanda e na Polinésia, o ano divide-se em estação chuvosa e estação seca; e durante esta última cai bem pouca ou nenhuma chuva: secam-se as fontes, perece o gado, e os corpos mortos contaminam o ar. Então acontece também aparecer naqueles países o terrível mal da peste.
>
> Não é, porém, assim o vale do Amazonas. Ali as chuvas, bem que copiosas, não caem somente dentro de poucos meses, nem são acompanhadas dos terríveis tufões e turbilhões de vento que se levantam com cada mudança de estação na Índia. Na América, brandas e fecundantes chuvas caem em todos os tempos do ano e os tufões raras vezes se levantam.

Depois disto o sr. Maury procura deduzir que o país é salubre pelo fato de chover frequentemente e de estar dentro dos trópicos! Ouçamo-lo:

> Ora, qual deve ser a condição de um país intertropical, cujo solo é banhado por frequentes chuvas, e onde se não experimenta uma seca abrasadora durante séculos de perpétuo verão? Sem dúvida a da fertilidade e salubridade, porque em semelhante clima tudo nasce e cresce prontamente. (!!!)
> De fato ali a vegetação está em perpétua atividade, não há intervalo de repouso vegetal, porque assim que cai uma folha e principia a apodrecer, vão nascendo outras folhas, que lhe absorvem os gases. Tais condições fazem com que o clima do Vale do Amazonas seja um dos mais saudáveis e deliciosos do mundo. (!!!).

Que assim se exprimisse algum desses viajantes, que depois de atravessar nosso país a galope, ou de percorrer uma pequena parte dele, vai escrever na Europa o seu livro, que é aceito com benevolência, embora cheio de inexatidões; pode-se tolerar. Mas não se pode tolerar igual procedimento do sr. Maury, mormente quando o seu papel não é o de mero noticiador. As inexatidões do viajante não podem ter consequências desagradáveis para o país, mas as do sr. Maury, apóstolo de uma ideia que se pode qualificar ameaçadora, são por certo perigosas, tanto mais que o sr. Maury escreve para um país regido pelas formas democráticas, onde as ilusões propaladas sem réplica pela imprensa podem tender algum dia a perturbar a prosperidade modesta de outros povos. Demais, o sr. F. Maury é homem dedicado a experiências e a observações, e por isso há de conhecer perfeitamente, em sua consciência, que a respeito do Brasil, de seu clima, de suas produções tirou ilações a que não estava autorizado, por isso que não conhecia o resultado de observações diretas.

Sabe todo o mundo que há, com efeito, na parte oriental do vale do Amazonas a vegetação mais vigorosa que se pode imaginar. Ninguém pode negar que a terra paga avultadissimamente, mais talvez que em qualquer outra parte do mundo, o trabalho da cultura de certas espécies vegetais. Existe admirável abundância de produtos preciosos para a indústria, para as artes, para os usos da medicina. Sabe-se que um alqueire de arroz produz quarenta, e que se se plantarem quarenta colher-se-ão mil e seiscentos. Mas pergunta-se: o homem que planta um e colhe quarenta, tem forças para plan-

tar os quarenta e colher os mil e seiscentos? Seguramente, não. Os terrenos próprios para a cultura do arroz são apropriados para a cultura do trigo, do café e do algodão? Se a vegetação é incessante, se à proporção que cai uma folha nascem outras, concebe-se desde logo que a cultura encontrará ao par de larga retribuição multiplicadas contrariedades que têm sua origem na mesma fertilidade do solo, e no calor e umidade da região. Antes de proceder-se à sementeira é preciso derrubar árvores seculares e colossais; desembaraçado o terreno, à proporção que nascem e crescem as espécies plantadas, nasce com o mesmo, senão com mais vigor, um milheiro de espécies inconvenientes, que é preciso destruir. Além disto, o sol abrasador ou a chuva interrompem o trabalho e o calor produz este resultado, deixando o homem frouxo, exausto de fadiga e suor. Milhões e milhões de insetos e de répteis tornam muitas vezes a vida penosa e difícil. Para o europeu, para o americano-inglês, seria por certo muito pouco delicioso passar dias inteiros abanando mosquitos, matando répteis venenosos, alagado em suor, lamentando a perda daquela energia que têm eles nos seus climas frios.

Se tudo isto é verdade, se a cultura das terras na região altamente fértil do Amazonas não é, portanto, livre de tropeços e de incômodos; se é preciso que o homem, para recolher esses grandes resultados, sofra certo gênero de contrariedades (que só a longa aclimação habitua a combater e a suportar pacientemente), porque razão se há de ocultar que ao lado de incalculáveis vantagens há também grandes e multiplicados inconvenientes? De fato a vegetação é espantosa, como se sabe, na parte mais oriental do vale do Amazonas. Mas se se considera compreendida na denominação – vale do Amazonas – toda a região deste rio e de seus confluentes, como se deduz da memória do sr. F. Maury, é preciso dizer que há território de afluentes, onde o vigor e exuberância da vegetação têm diminuído, e se acham reduzidas a um quarto e a um décimo do que são na parte que chamamos oriental; há território de afluência estéril, completamente estéril e inabitável. Sabe o sr. F. Maury perfeitamente que na região do Orenoco uma grande parte do território da República da Venezuela está sujeita às alternativas da estação chuvosa e estação seca. Pois bem, tais alternativas se reproduzem no interior do Brasil, apenas se transpõe a pri-

meira cordilheira que acompanha a costa e que impede o acesso dos ventos frescos do leste. Na verdade, a maior parte do território central não chega a sofrer seis meses de sóis ardentes; a estação rigorosamente seca dura somente três a quatro meses no terreno a que chamamos sertões de Mato Grosso, Goiás, S. Paulo, Minas e Bahia; porém, as províncias brasileiras ao norte da de Pernambuco chegam a sofrer secas de seis meses e de mais. A província do Ceará tem visto passaram-se dez meses sem que uma gota de chuva umedeça e fertilize o solo.

Nem é desconhecido de viajantes instruídos este fato; no primeiro volume do *Cosmos* de Humboldt, tratando de climas, diz o grande sábio da Prússia: "As planícies áridas do Cumaná, de Coro e do Ceará (no Brasil setentrional) que a chuva jamais umedece, são o contraste de outras regiões dos trópicos, em que a água do céu cai abundantemente".

De tudo isto se deve concluir que as informações contidas na memória do sr. F. Maury, bem como as ilações que tira a respeito da fertilidade das terras em geral, devem ficar sujeitas a um grande desconto, que talvez se possa avaliar com justeza, dizendo que deve ser de 50, 60 a 90 por cento. Quanto à fertilidade da região oriental, onde se acham as verdadeiras florestas primitivas do Amazonas, a realidade é maior ainda que a pintura feita; mas era preciso não ocultar os inconvenientes que acompanham essa fertilidade. Além disto, era necessário, quanto à capacidade de todo o mais território brasileiro para culturas, não lhe fazer extensivas as consequências que deduziu para uma determinada região do baixo Amazonas.

Ainda uma vez é preciso recordar que o sr. F. Maury esqueceu, se não ocultou de propósito, a influência que deve exercer sobre a fertilidade e sobre a capacidade para diversos gêneros de cultura a circunstância de existir na região dos afluentes do Amazonas imenso terreno submergido e alagado em parte do ano, onde o agricultor teria de colher o arroz banhado em águas infectas, sob o sol abrasador dos trópicos.

Ora, se a respeito da fertilidade do solo o defeito que notamos na exposição do sr. F. Maury consiste não só em ter olvidado a influência da imensa quantidade d'água que inutiliza para o maior dos ramos de cultura terrenos aliás férteis, como também por ter feito extensiva a uma área de cerca de

duas mil milhas quadradas a lei que poderia deduzir para uma outra área muito menor; a respeito da salubridade fica-se pasmo de ouvi-lo contrariar nossa própria experiência e documentos oficiais, unicamente para daí deduzir, força é repeti-lo, que o Brasil deve ser privado da posse de todo o tronco principal do Amazonas pelo não uso.

Quando o governo imperial empreendeu o estabelecimento definitivo da navegação a vapor no Amazonas, teve a mais desvelada solicitude em promover desde logo o estabelecimento de colônias, em vistas de multiplicar as produções do solo procuradas pelo comércio, e de entregar à cultura aqueles terrenos, que com efeito dispõem da mais admirável fertilidade. Nestas vistas, um dos seus passos foi colher informações sobre sítios achados para o estabelecimento de colônias. Em desempenho desta comissão, o dr. Marcos Pereira de Sales, natural da província do Pará, entusiasta da prosperidade de sua pátria, mas verdadeiro, exato e circunspecto, não ocultou ao governo aquilo que sua inteligência esclarecida lhe fazia considerar como embaraço mais ou menos superável. Desenvolvendo algumas considerações acerca da agricultura e do comércio, diz o distinto brasileiro:

> Parece prudente que o governo ou a companhia do Amazonas por ele autorizada não funde mais do que seis colônias nestes dois primeiros anos, cada uma das quais não deve exceder de quarenta a cinquenta famílias, ou de duzentos indivíduos estrangeiros, preferindo-se os alemães, que de todos são os que mais facilmente se aclimatam ao país.
> Destas colônias quatro devem ser estabelecidas na província do Amazonas e duas na do Pará. Assim constituídas em pequeno número, fácil é acudi-las com a necessária subsistência, quando não a hajam toda das matas e rios vizinhos. Se dois anos de tirocínio demonstrarem a inconveniência do lugar, difícil não será mudá-las para outras posições mais vantajosas, tanto pelo que diz respeito à salubridade como à fertilidade das terras.

Aqui temos pois o testemunho de um paraense cheio de patriotismo, porém firme no propósito de dizer somente a verdade; aqui temos esse testemunho, de que não é licito contar com a fertilidade, nem com a salubridade de qualquer lugar, de qualquer malha de terreno, como contaria quem prestasse, à memória do sr. F. Maury, o crédito que o escritor americano prestou a pinturas exageradas. Poderíamos ainda citar o que têm dito presidentes hábeis e ilustrados, nos relatórios lidos à assembleia da pro-

víncia: limitar-nos-emos, porém, a citar fatos confirmados e de notoriedade pública, para nos não estendermos desmesuradamente.

A colônia de Santa Teresa, fundada a esforços do hábil administrador o sr. conselheiro Jerônimo Francisco Coelho, na cachoeira de Itaboca, isto é, no lugar o mais apropriado para auxiliar a navegação de Goiás pelo Tocantins, teve de retirar-se, dizimada pela febres perniciosas, e foi estabelecer-se ainda acima no antigo presídio de S. João das Duas Barras. As tripulações dos barcos do negociante de Goiás Torquato José de Barros, no tempo da presidência do sr. Fausto de Aguiar, e dos barcos da Sociedade Comercial chegados ao Pará no tempo da administração do sr. dr. Cunha, foram também dizimadas por enfermidades endêmicas.

Numa obra que faz honra a seu talento, o capitão-tenente da armada brasileira Lourenço da Silva Araújo e Amazonas, falando da extinta povoação do Crato, diz: "E o Crato, onde mais horrorosos males se hão observando endêmicos, como hidropisias, icterícias, câmaras [*cãibras*], escorbuto, febres, erupções cutâneas etc., tudo explicado pelas águas que se bebem, impregnadas de substâncias venenosas." No artigo "clima" diz o mesmo autor:

As intermitentes são endêmicas, as mais assíduas, e que dão esperança de extinção; felizmente curam-se nas povoações com ligeiro tratamento: deixar o lugar onde se adquiriram, como algum lago ou rio em vazamento, importa o mais eficaz remédio. Sempre por ocasião dos movimentos dos rios (princípio de enchente ou de vazante) sofre-se de defluxo, com mais ou menos incômodo de garganta, e há exemplo de ter-se esse mal tornado fatal; porém, nas alagadas margens do Madeira e Japurá, aquém das cachoeiras, principalmente aos primeiros repiques da enchente, observam-se além de febres, afecções cutâneas, inflamações de vísceras, escorbuto, icterícia e hidropisia, que terminam muito prontamente com a morte: águas, que estagnadas se conservaram durante a vazante nos lagos e igarapés, e por isso se impregnaram de sucos de vegetais venenosos, principiando a correr com a enchente, explicam a causa de semelhante insalubridade; o que parece dever eficazmente remediar a cautela de nossa quadra beber água do rio, recorrendo às fontes e, em último caso, às cacimbas. A descrição de como recentemente se frustrou o estabelecimento da colônia de Santa Teresa no Tocantins, fala de sobejo, para poupar aqui o menor trabalho em semelhante demonstração.

Acrescente-se agora a tudo isto que já a febre amarela reinou na cidade de Belém e noutras povoações, que ali e noutros pontos se desenvolvem a bexiga, as febres perniciosas e as sezões ou intermitentes benignas, e diga-se se se pode assegurar, sem

restrição alguma, como faz o sr. F. Maury: "O clima do vale do Amazonas é um dos mais saudáveis e deliciosos do mundo"?

Ora, o sr. F. Maury não só deixou de empregar certas restrições com que o escritor consciencioso busca aproximar-se da verdade; mas até quis concluir que a salubridade procede-se de ser o solo banhado por frequentes chuvas e de se não experimentarem nele secas abrasadoras durante séculos de perpétuo verão. Se assim fosse, desnecessário se tornaria escolher lugares, ou esperar da observação resultados que inspirassem segurança. Mas o governo do Brasil, que luta na Europa com a indisposição de inimigos da imigração para nossas terras, obraria desacertadamente se determinasse a fundação de colônias, olhando para uma carta da província sem dados positivos a respeito da salubridade, fertilidade e recursos dos pontos que lhe parecessem azados para sede de povoações.

O dr. Sales, indicando para esse fim os sítios que lhe pareciam dispor das maiores vantagens, deu sobre cada um deles importantes notícias e esclarecimentos, nunca esquecendo o inconveniente das alagações e as vantagens da colinas. Tal é a convicção em que decerto está, de que há terrenos, malhas extensas de terreno, onde a habitação se torna nociva, embora uma floresta espantosa revele a mais rigorosa condição meteorológica que o sr. Maury apresenta como causas que terão por efeito infalível a salubridade.

CAPÍTULO III

Infidelidade dos escritores consultados pelo sr. Maury. – Estima e consideração de que goza no Brasil o barão de Humboldt. – Sistema japonês – Informações inexatas acerca de Mato Grosso. – Poconé, Vila Maria. – Navegação de Cuiabá para o Amazonas. – Projeto quimérico de M. de Castelnau. – Monopolização do comércio e navegação do novo-mundo. – Demonstração da inexequibilidade de uma comunicação fluvial desde Buenos Aires até a foz do Orenoco.

Acabamos de ver que o sr. F. Maury, no intuito de estabelecer que o vale do Amazonas, compreendida a região de todos os afluentes, é um país fértil sem segundo, salubre e de habitação deliciosa, ocultou circunstâncias dignas de atenção e não se orientou em escritos, em autoridades que nós não pudéssemos recusar.

Se o sr. F. Maury, para escrever sobre cousas do Brasil, tivesse consultado – como podia e devia – fontes puras, onde bebesse informações verídicas; e se opusesse a sua reflexão às descrições poéticas de Castelnau, e seu patrício Herndon e outros, é muito provável que nos não supusesse tão inimigos das ciências e dos estrangeiros ilustres, que prenderíamos Humboldt se viesse à nossa terra; tão inimigos da navegação, que não temos vapores nesses rios, onde os delfins brincam; tão indolentes, que não colhemos os diamantes que as galinhas engolem.

Por mais que se esforce o sr. Maury por fazer crer que seguimos o sistema japonês, pelo fato de negar nosso governo aos Estados Unidos a permissão de fazer explorar nossos rios com vapores seus, o mundo civilizado sabe que acolhemos suas ilustrações como elas o merecem. Se Humboldt viesse no Brasil, seria entre nós recebido como o primeiro sábio do mundo, como o mais verídico, o mais exato e o mais benévolo viajante que tem saído da Europa, como o autor cujas obras figuram nas bibliotecas dos homens de ilustração, por quem são a cada passo lidas e consultadas.

A maneira por que o sábio da Prússia foi tratado em Paris pelo embaixador português, depois que regressou da América; o convite que lhe fez o governo de Portugal – e a que ele anuiu escrevendo uma memória (em 1817) sobre a fixação dos limites das Guianas fran-

cesa e portuguesa – inutilizariam essa invenção da ordem para a prisão de Humboldt, cujo odioso, quando ela tivesse existido, não poderia jamais recair obre o governo do Brasil.

O estrangeiro que pretende viajar por amor das ciências, ou que nessa qualidade se apresenta, recebe no Brasil o mais hospitaleiro acolhimento. Castelnau, esse mesmo Castelnau, cujo nome está longe de associar-se, como o de Humboldt, às ideias de respeito e veneração, e que foi a nosso respeito bastantemente injusto, especialmente quando fala dos bolivianos de um modo mais vantajoso que a respeito dos brasileiros naturais do Mato Grosso – como teremos ocasião de reconhecer – falando da maneira por que foi recebido nas nossas províncias centrais de Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso, se exprime nos seguintes termos:

Pouco depois recebemos a visita do major Andréa, filho do presidente da província, que vinha em nome de seu pai oferecer-nos os serviços do governo (de Minas Gerais).

Achamos no presidente um homem instruído, e cujas maneiras eram extremamente agradáveis: ele nos prometeu empregar toda a sua influência a fim de facilitar nossa viagem, e cumpriu sua palavra em tudo e por tudo.

À vista do desejo que lhe manifestei de ver alguns dos Botocudos que habitam a província, enviou imediatamente um correio encarregado de trazer dois dos mais bem caracterizados das bordas do rio Doce. Fomos depois visitar os principais edifícios da cidade, entre outros a cada da municipalidade, que serve também de prisão; é um belo edifício perfeitamente organizado. No dia seguinte, recebemos a visita do presidente e ficamos cada vez mais encantados de tratar com ele.

De sua recepção em Goiás diz o viajante francês:

Não somente o presidente d. José nos cedeu a mais bela metade de seu palácio, como até quis encarregar-se de todas as nossas despesas durante nossa estada na capital: disse-me que tais eram as ordens de seu governo. Nunca a hospitalidade foi mais larga e mais completa. Nós éramos considerados como hóspedes do imperador e tratados com honras extraordinárias. O que nós não podíamos conceber era como se tinha podido, a trezentas léguas no interior do Brasil, reunir tantos cômodos: nossas câmaras estavam largamente providas de todos os móveis necessários, e nosso hóspede, tão espirituoso quanto instruído, nos fazia passar o tempo da maneira a mais agradável. Chamado ao Rio de Janeiro, por suas funções de deputado, d. José quis, todavia, esperar meus companheiros de viagem; porém, no dia seguinte àquele em que chegaram, tivemos a tristeza de nos separar dele. O governador de uma província mais extensa que a França partiu para uma viagem de perto de 400 léguas, e através de um país deserto, que apresentava numerosas dificuldades, acompanhado de um só doméstico. Vesti-

do com um paletó branco, e coberto com um chapéu de palha, limitava sua comitiva a uma só pessoa, para não prejudicar a rapidez habitual de suas marchas: montados cada um deles em uma excelente besta, percorriam no espaço de um mês a imensa distância que separa Goiás da capital do império. O sobrinho do bispo substituiu a d. José na qualidade de vice-presidente *et nous n´eûmes qu´à nous louer de lui sous tous les rapports*.

De sua recepção em Mato Grosso, e do que é aquela remota capital de província, diz o mesmo viajante:

Imediatamente que chegamos a Cuiabá fomos conduzidos ao palácio, onde o presidente, o sr. coronel Gomes Jardim, recebeu-nos da maneira mais amável: passamos com ele o resto do dia.
As casas têm uma aparência europeia, que se fica pasmo de encontrar ali: são alvejadas com cal, trazida para isso do rio Paraguai, e muitas têm grades de ferro. A casa em que estávamos estabelecidos era espaçosa e bem mobiliada. A esta primeira atenção, que muito nos penhorou, o presidente juntou uma outra, a de nos obrigar por suas instâncias a aceitar sua mesa durante todo o tempo que estivemos em Cuiabá.

À vista disto seria desnecessário acrescentar que não foi em território de nosso Japão que Castelnau perdeu suas coleções de história natural e seu interessante companheiro de viagem, o visconde d'Ousery.

Ora, se Castelnau, tratado no Brasil com os obséquios devidos à sua importância pessoal e às recomendações que o acompanhavam, e cujo efeito o surpreendeu por toda a parte, deixou escapar proposições que autorizaram o sr. Maury a qualificar-nos mais desvantajosamente que aos bolivianos, o que não dirá de nós, por exemplo, o sr. tenente Herndon, obrigado pelo espírito japônico do governo do Brasil a sustentar-se de focas e de macacos, como diz o sr. Maury, não obstante andar percorrendo países de leite e de mel?

Sirva esta consideração para premunir o espírito do sr. Maury contra escritos de pessoas que se nos mostram desafetas, e vamos ver se essas pessoas já o levaram a falar com menos exatidão, com menos justeza do que convém a um homem habituado, como o sr. Maury, a estudos fortes e raciocínios rigorosos.

Deixando com o sr. Maury o país do velho dr. Francia, tão poética e lisonjeiramente descrito pelo sr. Hopkins; percorramos a província de Mato Grosso. Chegado a Mato Grosso, o sr. Maury viu em Poconé uma das mais florescentes vilas do interior do Brasil; mas o que nós sabemos dessa povoação é que, não tendo elementos de prosperidade, e que pertencendo quase todos os seus prédios a criadores de gado que residem habitual-

mente em suas fazendas, Poconé é uma vila deserta e, ainda por outros motivos, considerada entre nós como degredo para os juízes formados. Deixando Cuiabá e subindo pelo Paraguai, o sr. Maury achou em Vila Maria um forte guarnecido por peças de artilharia "que (são suas formais palavras) foram transportadas pelo Amazonas até Tapajós; daí por este rio até Arinos, de onde foram conduzidas através dos países diamantinos às cabeceiras do Cuiabá, transportadas daí até o Paraguai, e por este rio acima até Vila Maria".

Vejamos agora o que há de verdade em tudo isto. Vila Maria não é, nunca foi, ponto fortificado com artilharia: aí nunca se colocaram peças. Vila Maria tem sido até hoje a sede de destacamentos destinados a rondar a campanha das onças e a guardar nossa fronteira, com tropa ligeira, pelo lado da república boliviana. As peças de que ouviu falar o sr. Maury são quatro bocas de fogo destinadas ao forte de Coimbra e que, não podendo chegar ao seu destino pelo Paraguai, por causas alheias à nossa vontade, subiram o Amazonas e o Madeira (mas não o Tapajós), entraram pelo Mamoré e pelo Guaporé. Conduzidas daí por terra até às margens do Jauru, foram posteriormente embarcadas, e desceram o Paraguai até Coimbra.

À primeira vista pareceram de pequena, talvez de nenhuma importância, estas duas retificações; lendo-se, porém, o capítulo terceiro da memória do sr. Maury, ver-se-á que tendo trazido estes fatos para censurar o governo do Brasil pelo desprezo em que tem estado a navegação do Prata e do Amazonas, é preciso não desprezar esses fatos, calculadamente ou ingenuamente desfigurados.

Lamenta o sr. Maury que, havendo no distrito de Vila Maria imensa plantação natural de ipecacuanha e grande quantidade de baunilha, venham esses gêneros ao mercado sobre costas de bestas, quando podiam vir pela grande estrada real da natureza. Não podendo tolerar-se que o sr. Maury queira ser mais brasileiro que os brasileiros, mais amigo da prosperidade de Mato Grosso, e conseguintemente do Brasil, que os homens esclarecidos que o tem governado, só nos resta agradecer a benevolência do escritor americano-inglês e o dó que lhe inspira nossa cegueira. Isto feito, continuemos com ele a percorrer Mato Grosso. Diz o sr. Maury:

> O Brasil tem a um tiro de pedra daquela cidade (fala-se de Cuiabá), e por um fácil transporte, as águas navegáveis do

seu próprio Amazonas; e todavia tal tem sido o seu receio de que as barcas de vapor sobre aquelas águas revelassem ao mundo as riquezas daquela província, que vemos por ele adotada uma política pior que a do Japão, pois exclui da cultura, da civilização e do comércio o mais belo país do mundo.

Se os mato-grossenses não fossem os primeiros a reconhecer o que aí vai de inexato, seria de recear que tivéssemos em breve tempo uma revolta em Cuiabá, obrigado injustamente a não ter cultura, civilização e comércio. Ainda assim, é natural que o bom senso dos cuiabanos os fizesse desconfiar dessa qualificação – *mais belo país do mundo* – qualificação que o sr. Maury barateia a cada um dos países com que se ocupa, à guisa de cortesão nos salões, que lisonjeia as personagens a quem dirige a palavra, repetindo incessantemente as mesmas banalidades.

Onde leu o sr. Maury que a cidade de Cuiabá tem, a um tiro de pedra, as águas do Amazonas? Se por águas navegáveis se entendem aquelas em que se podem subir e descer barcos carregados, para a cidade de Cuiabá estão elas (as dos afluentes amazônicos) a 34 léguas de distância, no porto do rio Preto (a 4 léguas da vila do Diamantino), ou 40 no porto do rio Arinos. Ainda assim a navegação pelos afluentes do Amazonas só é desimpedida e própria para barcas de vapor, depois que se atravessam as cachoeiras do salto Augusto e de S. Simão. Em rigor, a navegação a vapor de Cuiabá para o Amazonas só poderá começar a mais de 100 léguas dessa cidade. Já vê, portanto, o sr. Maury que não é tão mau o governo do Brasil, quando não obriga os vapores a saltar essas cachoeiras e a caminhar em águas onde apenas flutuam balsas e pequenas canoas de pescaria.

Subamos agora com o sr. Maury, acompanhado de Castelnau, a cordilheira, ao norte do Diamantino, onde se acham pequenos regatos, que pendem para o norte e para o sul, e por onde o escritor americano viu, com o viajante francês, a possibilidade e até a conveniência de estabelecer-se comunicação entre as águas do Prata e as do Amazonas.

Ouçamos primeiramente o oficial da marinha americana-inglesa:

É ainda um problema se as águas do Prata e do Amazonas se unem por meio de um canal natural, como acontece com as do Amazonas e do Orenoco pelo Cassiquiare. Em tal caso ofereceriam uma navegação interior desde Buenos Aires, em trinta e cinco graus de latitude meridional, até a foz do Orenoco, em onze graus

de latitude setentrional, onde este rio entra no mar dos Caraíbas. Uma tal navegação não só traria a nossos portos os produtos comerciais das encostas atlânticas da América do Sul, mas despejaria os seus tesouros no próprio seio onde o Mississipi entorna as suas águas, o excedente da sua produção e a sua riqueza. De todos os modos, quer exista ali agora um canal natural ou não, podemos antever o tempo em que a cultura e a civilização, promovidas pelo vapor, hão de enraizar-se na grande bacia do Amazonas; então esses canais, que a natureza não completou, serão completamente abertos pela arte. Por eles o Prata ficará, por assim dizer revirado, sendo a boca para todos os fins práticos do comércio, posta debaixo do equador, onde o Amazonas deságua no oceano.

Ouçamos agora o viajante francês:

Uma excursão nas partes setentrionais da província de Mato Grosso ofereceu-nos a ocasião de determinar a posição das nascentes do Paraguai, assim como as do Tapajós; e pudemos contemplar ao mesmo tempo os braços dos dois maiores rios do mundo, o Prata e o Amazonas, surgindo das entranhas da terra a nossos pés, e entrelaçados um com o outro.

Em outro lugar, diz o mesmo Castelnau:

Achamos um dos próprios mananciais do Amola (tributário do rio Cuiabá) que nasce em um algar da chapada da serra, e corre para o Sul. A fazenda do Estivado, onde nos achávamos, está situada em um dos mais interessantes pontos de todo o país. Ali de fato, e a poucos passos um do outro, brotam os mananciais dos dois maiores rios do mundo, o Amazonas e o Prata. Pode ser muito fácil algum dia estabelecer uma comunicação entre estas gigantescas correntes, *pois que o dono da casa nos disse haver tentado, para o simples fim de regar o seu jardim, desviar as águas de um rio para o leito do outro.*

Com efeito, M. Castelnau considera fácil a comunicação entre as gigantescas águas do Amazonas e do Prata, por meio de um rio, por meio de uma pequena torrente que um homem do sertão do Mato Grosso tentou desviar para regar o seu jardim! O sr. Maury, introduzindo nesses rios as barcas de vapor, já vê revirado o Prata, e colocada a sua boca debaixo do equador, onde o Amazonas deságua no oceano!

Reconhecem que existe uma cordilheira, sabem que essa cordilheira se estende dos Andes ao Atlântico, e compreendem a possibilidade e até as vantagens de estabelecer-se através dela uma comunicação fluvial, que admita navegação por vapores!!! Reconhecem que os rios nascidos nessa considerável altura são tais que um sertanejo pode fazer mudar o seu curso para regar um jardim, e concebem que haverá profundidade e placidez necessária para navegação regular!!

Onde está a reflexão, onde está o respeito ao bom senso público, quando se escrevem concepções desta ordem?

Aqui terminaríamos o reparo que antepomos a esse inqualificável projeto de comunicação das águas do Prata e do Amazonas, por meio da canalização de ribeiros nascidos em lugares da longa cordilheira que se estende do Atlântico até os Andes, se não estivéssemos convencidos da necessidade de tornar tão saliente quanto é possível a malevolência do sr. Maury para com o Brasil, a falta de justeza de suas vistas e o artifício com que fala a seus leitores norte-americanos. Se o território da União se assemelhasse ao nosso, se os rios que o atravessam nascessem como os da América do Sul e como eles corressem por terrenos tão consideravelmente montanhosos, poder-se-ia acreditar que o simples bom senso bastaria para não se dar inteiro crédito às asserções do autor da memória que nos ocupa. Assim, porém, não sucede e, conseguintemente, os norte-americanos, arrastados pela eloquência do sr. Maury, convidados pelo engodo de empresas fáceis e prenhes de resultados maravilhosos, acolheram sem dúvida as notícias, as ideias, os projetos desse homem distinto no seu país e justamente respeitado por trabalhos importantes, sem dar fé das inexatidões e dos absurdos que apadrinha com seu nome, quando se constitui o apóstolo *enragé* da livre navegação do Amazonas.

Insistamos, portanto, na demonstração da inexequibilidade desse projeto de navegação do Prata revirado e comercialmente privado de sua foz, em proveito da foz do Orenoco no mar dos Caraíbas, a fim de centralizar-se nas cidades do golfo do México o comércio e as riquezas do imenso continente americano.

Para não se supor que declamamos, força é recordar que o sr. Maury diz:

> que quer exista um canal natural ou não entre as águas do Prata e as do Amazonas, pode-se antever o tempo em que esse canais serão completamente abertos pela arte; que neste caso, esses canais naturais ou artificiais ofereceriam navegação interior desde Buenos Aires, em 35 graus de latitude meridional, até a foz do Orenoco, em 11 graus de latitude setentrional, onde este rio entra no mar dos Caraíbas; que uma tal navegação não só levaria aos portos da União os produtos comerciais das encostas atlânticas da América do Sul, como também despejaria os seus tesouros no próprio

seio onde o Mississipi entorna as suas águas, o excedente da sua produção e a sua riqueza.

Observemos agora qual será a derrota do oficial da marinha americana por essa navegação interior destinada a revirar o Prata e a levar para perto da foz do Mississipi os tesouros da América do Sul.

Embarcará num elegante vapor carregado com os produtos do Paraguai, relacionados pelo sr. Hopkins como próprios para exportação, a saber: ruibarbo, salsaparrilha, jalapa, beijoim, sassafrás, guaco, sangue de drago, bálsamo de copaíba, noz-vômica, alcaçuz e gengibre.

Subirá o Prata, o Paraguai e o Cuiabá; chegando aí, ou prosseguirá pelo riacho Amola, que o hospede[*iro*] do sr. Castelnau tentará desviar para regar o seu jardim, ou fará primeiramente um canal através da cordilheira para passar do Cuiabá navegável para o Tapajós navegável. Penetrando no estupendo canal chegará ao Tapajós e por este ao Amazonas, onde em vez de procurar o oceano, que está perto, navegará rio acima até a confluência do rio Negro, que subirá até a embocadura do Cassiquiare, passando felizmente por cima de cachoeiras que estão a leste dessa embocadura. Continuando a subir chegará ao Orenoco. Neste rio, o sr. Maury fará passar miraculosamente o vapor pelas cataratas do Aturés e de Maiapurés, e chegará felizmente ao mar dos Caraíbas!

O herói de Cervantes, combatendo os moinhos de vento, cede a palma do ridículo ao argonauta que se propuser a executar este plano, ou que o inculcar ao mundo como ideia realizável.

Imaginemos por um momento que deixa de ser um sonho, uma quimera, o projeto de navegação de Buenos Aires para o mar da Antilhas e para o golfo do México, pelo centro do continente sul-americano até a foz do Orenoco. Imaginemos que a mão de Deus achata a cordilheira que separa as águas do Prata das do Amazonas, e que assim também procede sobre a serra de Parima, e toda essa cordilheira que divide as bacias do Amazonas e do Orenoco. Perguntaremos: qual pode ser, para as cidades das encostas atlânticas da América do Sul, e ainda mesmo para Montevidéu, Buenos Aires e todas as praças das repúblicas da confederação argentina, a vantagem de marchar o comércio para o mar das Antilhas e para esse outro (o golfo do México), onde o Mississipi entorna o excedente de sua produção e a sua riqueza (como dizia o sr. Maury), quando não há o mais pequeno obstácu-

lo que embarace a marcha direta dos produtos sul-americanos para o grande mercado do mundo, no continente europeu? Porventura os vapores de Marselha, do Havre, de Lisboa e de Southampton deixariam o vasto caminho do oceano Atlântico, máxima estrada real da natureza, para se emaranhar nos rios e canais abertos na região das nuvens, para chegar ao mar dos Caraíbas? Ninguém ousará dizer que sim.

Logo os norte-americanos seriam os possuidores exclusivos dessa via fluvial, logo os países centrais como Bolívia e Peru ficariam à mercê do maior poder marítimo do mundo, que os absorveria em pouco tempo. Logo...

Agora perguntaremos ainda – que ganharia a humanidade, a civilização e o cristianismo com esse crescimento espantoso da república de língua inglesa?

Felizmente, a justiça de Deus, para punir os pecados dos americanos do sul, não precisa dar-lhes a sorte dos texanos. Felizmente, não há de ela achatar as cordilheiras que talvez levantou para traçar os limites da grandeza dos impérios.

Mas, dirá o sr. Maury:

> Qualificais de quimérico o meu projeto, e eu não posso concordar convosco; 1º, porque pelo rio Negro, e pelo Cassiquiare se pode chegar ao Orenoco; 2º, porque M. de Castelnau viu os braços dos dois maiores rios do mundo, o Prata e o Amazonas, surgindo da terra a seus pés e entrelaçados um com o outro; e na fazenda do (Estivado) viu o (Amola) tributário do Cuiabá, e outro rio (tributário do Tapajós), e reconheceu a facilidade de unir as correntes gigantescas (do Amazonas e do Prata); por isso que o dono da casa tentara revirar um dos rios para regar o seu jardim. Não é só nesse lugar, (dirá ainda o sr. Maury), que o sábio viajante francês reconheceu a praticabilidade, e a facilidade de estabelecer-se a comunicação dos dois rios, que vós inculcais eternamente separados. Em Macu, M. de Castelnau reconheceu que se dá fenômeno igual ao do Estivado; além disto, o sargento João de Souza achou um túnel natural, chamado o Sumidouro, e por ele fez passar uma canoa.

À vista disto, rogaremos ao sr. Maury, que preste um pouco de atenção ao que vamos dizer no intuito de demonstrar que uma navegação por vapores, não interrompida desde o Prata até o Amazonas e deste até o Orenoco é uma quimera, uma completa quimera.

Comecemos pelo que respeita à comunicação das bacias do Amazonas e do Orenoco, prevenindo desde já ao sr. Maury de que nesta demonstração nos vamos servir de autoridade indisputavelmente superior à de Castelnau, autoridade que o sr. Maury seguramente sabe respeitar, porque é a do barão de Humboldt.

Admitamos que a navegabilidade do rio Negro é suficiente para barcas de vapor ainda até a confluência do Cassiquiare – o que não é, porque antes dela existem cachoeiras, que os vapores não puderam subir. Para, dessa confluência, prosseguir-se até o Orenoco, será preciso subir este pequeno rio, sem profundidade, sem água para a navegação a vapor e com a velocidade de 6 metros (27 a 28 palmos) por segundo, velocidade seis vezes maior que a dos rios da Europa. Ouçamos o barão de Humboldt:

O cometa de 1680 que percorreu 393 quilômetros por segundo no seu periélio, e cuja velocidade é então 13 vezes maior que a da Terra, não se move no seu afélio senão à razão de três metros por segundo, que é pouco mais ou menos o triplo da velocidade de nossos rios da Europa, e somente a metade da que eu constatei em um dos braços do Orenoco, o Cassiquiare (Cosmos, 1º vol.; pag. 124).

Na Europa, com o socorro da vela, sobe-se o Reno e o Ródano, que têm a velocidade de dois metros por segundo, mas quando essa velocidade chega ao limite superior (quatro metros) apenas se desce, e mediante cautelas e precauções. Ora, se com o socorro da vela pode-se apenas vencer uma torrente de dois metros por segundo, poderá um vapor conseguir efeito três vezes maior?

Vamos agora a ouvir o eloquente autor dos *Quadros da Natureza* a respeito de embaraços opostos à navegação do Orenoco.

As cataratas de Maipurés não são dessas massas d'água, que de um jato se precipitam, como o Niágara, de uma altura de 140 pés; também não são desses passos estreitos, como o Pongo de Manseriche no rio do Amazonas, que a corrente atravessa com a velocidade acelerada. As cataratas de Maipurés se apresentam como um todo de inumeráveis pequenas cascatas, que gradualmente se sucedem. O *raudal*, nome que os espanhóis dão a esta sorte de cataratas, é formado por um arquipélago de ilhotas e de rochedos que estreitam o leito do rio (que tem oito mil pés de largura) a ponto de que muitas vezes não ficam mais de 20 pés, para livre curso das águas. Atualmente o lado oriental é muito menos acessível, e mais perigoso que o lado ocidental.

Na embocadura do Cameji descarregam-se as mercadorias, e abandona-se a canoa vazia, ou como se chama no país – a piragua – a índios familiarizados com o *raudal*, os quais conduzem o barco até a embocadura do Toparo, onde se considera que tem acabado o perigo. Quando os travessões ou degraus, a cada um dos quais se dá um nome particular, não têm mais de dois a três pés de altura, os indígenas se arriscam a descer nas embarcações. Quando porém navegam rio acima, nadam em frente, conseguem depois de grande esforço passar uma corda em torno de pontas de pedras salientes, e desse modo içam a sua embarcação. Durante esse trabalho penível [*sic*] muitas vezes o barco se enche totalmente d'água, e outras vezes sossobra.

Dá-se também o caso único de que os indígenas se temem, de quebrar-se a canoa

contra o cachopo. Então os barqueiros, com o corpo ensanguentado, procuram escapar-se dos rodopios e atingir a nado a margem próxima. Lá onde os degraus são mais elevados, e onde as rochas atravessam o leito de lado a lado, puxa-se para terra o barco, e sobre rolos se conduz ao longo da beirada para o ponto conveniente.

Estas cataratas, tão belamente descritas por Humboldt, têm uma milha de comprimento. Vejamos as de Aturés: "O *raudal* de Aturés assemelha-se inteiramente ao de Maipurés. É, como ele, um grupo de inumeráveis ilhotas, entre as quais o rio se aperta na extensão de três a quatro mil toezas (cerca de uma légua brasileira)".

Além destas cataratas, o Orenoco tem ainda outros pontos, onde a navegação por vapores é impossível.

Para evitar a navegação na parte ocupada pelas cataratas de Maipurés, Humboldt, aproveitando-se do favor das circunstâncias do terreno que fica na margem esquerda do Orenoco, entre as confluências do Cameji e do Toparo, no intervalo das quais reconheceu pequena diferença de nível, propôs ao governo da Venezuela a abertura de um canal, que seria alimentado pela águas destes dois afluentes do Orenoco. Mas não apontou, não propôs outros iguais, ou semelhantes meios para se evitar a rude passagem pelas cataratas de Aturés, e de outros pontos, como o sítio na embocadura do Meta. Demais, os canais abertos ao lado de um rio, para evitar passos difíceis, a menos que não sejam revestidos de cantaria, não poderão comportar a navegação a vapor, porque o movimento impresso às águas pelas rodas escavaria o canal, tanto nas paredes como no fundo, e dentro em pouco torná-lo-ia tão escabroso, tão inconveniente como um pequeno braço de rio.

Ora, prescindindo da existência de obstáculos insuperáveis à navegação a vapor – tais como a velocidade de 28 palmos por segundo, no Cassiquiare, as cachoeiras do rio Negro, as cataratas de Aturés, Maipurés – qual poderia ser o interesse comercial que aconselhasse a empreender a navegação do Amazonas ao Orenoco pelos rios Negro e Cassiquiare, quando nada é mais fácil, para qualquer sorte de barcos mercantes, que as viagens da foz do Amazonas à do Orenoco? Porventura o pensamento de atrair toda a navegação, custe o que custar, para esse mar onde deságua o Mississipi, não é pensamento egoístico e monopolizador?

Entremos agora na demonstração da impraticabilidade de uma comunicação fluvial do Prata com o Amazonas, já para barcas de vapor,

já para outros vasos de menor calado d´água, mais apropriados para o transporte de mercadorias.

Que essa comunicação não existe, prova-o tudo quanto se sabe e se tem dito sobre ela, prova-o mesmo a asserção de Castelnau, que fala apenas de sua possibilidade pelo que ouviu do dono da fazenda do "Estivado", que tentara desviar o curso de um rio, isto é, de um pequeno, de um insignificante ribeiro, para regar o seu jardim. Que tal comunicação não é realizável, basta o bom senso, ajudado de algumas considerações, para demonstrá-lo.

Em toda a longa memória do sr. Maury o leitor há de ver a qualificação de "navegável" barateada a todos os rios do continente sul-americano; e, (o que mais admira) essa navegabilidade se entende que é para barcas de vapor. Esquece, portanto, ou de propósito omite o sr. Maury, que a distância das nascentes, a forma acidentada das regiões percorridas, e o clima ou o complexo de circunstâncias atmosféricas que o fazem variar de um a outro ponto de qualquer continente, devem de necessidade influir, e influir poderosamente: 1º, sobre a possança dos rios ou sobre a quantidade d´águas; 2º, sobre a sua velocidade; 3º, sobre o seu regímen nas diversas estações.

Admitir, pois, que rios como os afluentes do Cuiabá, do Arinos e Tapajós, e como alguns dos afluentes do Madeira, nascidos em alturas espantosas acima do nível do mar, onde as chuvas são menos copiosas, e onde os pequenos rios arrastam no curso enormes pedras, é admitir que não há limites para a navegação fluvial, ainda que seja a vapor.

O leitor que nos honrar com sua atenção, olhando para um mapa qualquer do Império do Brasil (pediremos a preferência para o grande mapa do sr. coronel Conrado Jacob de Niemeyer), verá que quando se tem subido até o porto da cidade de Cuiabá, tem-se deixado à direita e à esquerda rios muito mais volumosos que o mesmo Cuiabá. A natureza, permitindo que até ali se navegue sem encontrar uma cachoeira, uma correnteza invencível, pôs – logo acima do sítio em que se acha o Arsenal de Marinha do Mato Grosso – o travessão denominado "Cachoeira do Pari", como limite da cômoda navegação. Da cachoeira do Pari para cima, as águas do Cuiabá não oferecem mais que 10 a 12 léguas para navegação de canoas e de balsas de madeira, através de cachoei-

ras, e com diminuição progressiva de largura e de profundidade. Ora, do porto da cidade de Cuiabá até o alto da serra do Diamantino há uma distância de 30 léguas por estrada, e de mais de 45 pelo álveo do Cuiabá e dos ribeirões que o formam. Cessou, portanto, a navegação franca para o lado do rio da Prata a 30 léguas do sítio em que se achou Castelnau. O mesmo fato se dá para o lado do Tapajós. Se assim não fora, que necessidade teria o comércio de Cuiabá de ir embarcar num porto do Arinos, a 40 léguas de distância; que necessidade teria a província de manter um destacamento no Salto Augusto para auxílio aos navegantes na passagem perigosa da cachoeira desse nome? Que necessidade haveria de escolher-se a estação em que certos canais nas cachoeiras têm a profundidade necessária para passagem de canoas? Que necessidade haveria de preferir canoas, que só exigem três palmos de profundidade e tripulação numerosa, quando o vapor com outra capacidade 10, 20 e 30 vezes maior, exige pessoal menor e marcha com celeridade, por si só capaz de quadruplicar os lucros de um tal comércio?

De fato, tomando a distância entre o Cuiabá navegável por vapores e o Tapajós também navegável por iguais barcos, achar-se-á uma linha reta de cerca de 80 léguas. Haverá quem se atreva, haverá quem projete a abertura de um canal para pôr em comunicação os pontos navegáveis desses dois rios?

Quando num rio, acima e abaixo de uma cachoeira, penetram do mesmo lado outros dois rios, não havendo entre estes grande diferença de nível, será possível, será mesmo fácil estabelecer um canal ao longo da parte obstruída, e esse canal será alimentado com as águas dos afluentes. É o caso do Orenoco, nas cataratas de Maipurés, acima e abaixo das quais entram os rios Cameji e Toparo, ficando entre as suas confluências terreno sensivelmente plano, e que se prestava à abertura de um canal. Assim praticou Humboldt, que não fez o mesmo para evitar o passo difícil e perigoso das cataratas de Aturés. Mas quando, pelo contrário, existe entre dois rios navegáveis uma distância de 80 léguas, e uma cordilheira, correndo esses em sentido oposto, como o Cuiabá para sudoeste e o Tapajós para o nordeste, de modo que se não pode iludir com rodeios a necessidade de transpor alturas, é preciso confessar que esses rios estão, para a navegação, incomunicáveis, embora pequenos regatos na terra de nascimento comum serpenteiem a poucos passos um do outro.

Que qualificação mereceria o projeto de um canal de 80 léguas de comprimento através de uma cordilheira? Que qualificação mereceria esse projeto, se em vez de canal se tratasse de um túnel de fundo líquido, por meio do qual se passasse com vapores, das águas navegáveis do Cuiabá, ou do alto Paraguai para as águas navegáveis (já se sabe que por vapor) do Tapajós?

No interior do Brasil e, mais ainda, nesses lugares onde nascem os tributários do Cuiabá, do alto Paraguai, do Arinos, do Tapajós etc., dão-se perfeitamente duas estações: a chuvosa, que começa em outubro, ou novembro e se estende até abril, e a estação seca, de maio até outubro, e que às vezes se estende até novembro. A regularidade destas duas estações é apenas perturbada em janeiro durante 15 a 20 dias, que se passam secos, e no mês de agosto, em cujo decurso aparece um pequeno aguaceiro denominado "chuva de caju". Em consequência dessa regularidade, os rios descem de nível desde maio até setembro, descem constantemente e chegam ao fim da estação seca a tão pequeno volume d´água, que nas partes arenosas e mais expostas à insolação atravessa-se um rio de 80 a 100 palmos de largura a pé enxuto; é o que se chama "rio cortado". Então os animais das florestas circunvizinhas, obrigados pela sede, passam o dia nas margens e no leito do rio; as aves que vivem em grandes bandos cobrem as praias; os poços, isto é, as cavidades que conservam águas fundas, estão povoadas de peixes. Nesta quadra, entregam-se os sertanejos ao lucrativo trabalho da caça e da pesca.

Entram as chuvas, dá-se logo uma cena oposta. As águas crescem rápida e espantosamente nos primeiros dias, tão rápida é a enchente como a vazante; passado o primeiro mês, estabelece-se o nível médio das grandes águas e a velocidade impede a navegação ascendente. Nos dias de chuvas copiosas, essa velocidade é a da seta e não permite a subida nem tampouco a descida, pela dificuldade oposta ao governo das embarcações. Eis aqui o que se passa nos tributários do Cuiabá, como o Coxipó-Mirim, o Coxipó-Açú, nos tributários do alto Paraguai, como o rio Sant'Ana, nos tributários do Araguaia e do Tocantins no seu curso superior, como os rios Claro, Vermelho, do Peixe, Crixá, Uruú, das Almas etc. etc.

Todos estes rios adquirem, nas máximas enchentes, um volume

que é de 300 a 400 vezes maior que o das mais baixas águas; então, sua velocidade é maior em quase todo seu curso que a do Cassiquiare, de 6 metros por segundo. Não são, portanto, navegáveis na estação seca por falta d´águas, na estação chuvosa pelas cachoeiras e pelas correntezas, de velocidade rara e talvez desconhecida na Europa e na América do Norte.

Como exceção da regra geral, em virtude da qual as proporções que constituem a navegabilidade diminuem da foz para as nascentes, dá-se entre nós a existência de tabuleiros navegáveis acima de regiões obstruídas no rio Paraíba, no de S. Francisco, no Mamoré, afluente do Madeira etc. O Paraíba admite pequena navegação à vela e a vapor desde sua foz, no oceano, até a cidade de Campos, no decurso de 19 milhas (de 60 ao grau equatorial). Essa mesma navegabilidade desaparece enquanto o rio atravessa a rica e populosa região do café, nas províncias do Rio de Janeiro e de S. Paulo, onde, já perto das nascentes, tem novamente um pequeno curso navegável.

O rio de S. Francisco, pela majestosa série de cataratas, denominada cachoeira de Paulo Afonso, não é navegável até o oceano; mas, desde o topo da cachoeira até as partes mais ocidentais da província de Minas, existe excelente via fluvial, que só espera um caminho de ferro para fazer a felicidade de um sertão magnífico.

Subindo pelo Amazonas para a antiga Vila Bela, capital de Mato Grosso, encontram-se no rio Madeira cachoeiras medonhas em número de 12, além de outros embaraços denominados rápidos ou corredeiras. Prosseguindo pelo Mamoré, cinco outras cachoeiras se opõem ao navegante. Mas pode-se, depois, avançar desde a 17ª cachoeira desta via fluvial (que outros numeram como 19ª, por chamarem cachoeira a dois sítios que Lacerda assim não denomina), até Vila Bela, penetrando pelo Guaporé, e com [245] léguas de navegação suave.

Não se dá caso igual na região dos afluentes brasileiros do rio da Prata, vizinhos de afluentes amazônicos.

Forçoso é, pois, concluir que é impossível estender-se a navegabilidade desses afluentes até os da bacia do Amazonas.

A mesma argumentação, as mesmas considerações fazem reconhecer igual impossibilidade a respeito da comunicação dos mais

ocidentais afluentes do Amazonas e do Prata, que nascem na mesma serra, isto é, o Aguapeí e o Alegre. Portanto, a empresa de comunicar a navegabilidade do Prata com a do Amazonas é, como dissemos, uma quimera. Portanto, a poesia de Castelnau arrastou o sr. Maury a emitir e a revestir com pintura sedutora um projeto irrealizável, uma perfeita quimera.

CAPÍTULO IV

Notícias acerca da bacia do Tocantins. – Retificações. – Informações inexatas e não autorizadas por Castelnau. – Silêncio do escritor norte-americano a respeito das cachoeiras do Tocantins, que dificultam o estabelecimento da navegação a vapor. – Descuido imperdoável, ou falta de sinceridade e boa-fé. – Navegação de vapores brasileiros até Nauta e Loreto no Peru. – Construção de vapores peruanos no arsenal brasileiro do Pará. – Influência das causas físicas e das causas morais sobre os fenômenos histórico. Preponderância marítima. – Modestas aspirações do Brasil.

Passando a retificar enganos e informações inexatas acerca da capacidade das vias fluviais e dos recursos comerciais da província de Goiás, teremos ocasião de pôr em relevo a má vontade do sr. F. Maury para com os brasileiros, e a força que o arrastou a hostilizar-nos desabridamente. No capítulo precedente vimos que o escritor norte-americano, versado na leitura de Castelnau, deu notícias menos verídicas e abrigou em seu espírito esse quimérico projeto de acarretar para os portos da sua terra toda a produção e riqueza da América do Sul. Agora vamos ver que a respeito de Goiás, da navegação do Tocantins – e dos recursos que se podem tirar desde já dessa bacia fluvial – não só induz o leitor a erros, como até omite informações importantes, o que nenhum escritor consciencioso faria, principalmente quando só essa omissão o pudesse autorizar a tirar certas e determinadas consequências.

Confessa o sr. Maury que, estando ainda às escuras a respeito da presente condição de comércio e recursos de afluentes do Amazonas, tais como o Xingu, o Tapajós e outros rios, tomara para termo de comparação o Tocantins: assevera, depois, que tudo quanto diz a respeito do Huallaga e do Madeira deve às informações de seus patrícios Herndon e Gebbon, bem como a de M. de Castelnau, o que – acerca do Tocantins – se acha esclarecido pelo viajante francês somente.

Sendo assim, toda vez que deixarmos a descoberto a infidelidade de certas notícias, não transcritas fielmente de Castelnau, e omissões inqualificáveis a respeito de uma importante questão, qual é a da navegabilidade ou inavegabilidade do Tocantins por vapores, teremos adquirido direito a duvidar do res-

peito do escritor norte-americano à verdade, nesta questão, e até a duvidar da boa-fé que presidiu a redação do seu escrito.

Começam as inexatidões do sr. Maury pelo cálculo da população da cidade de Goiás, capital da província deste nome, e pela notícia de chegarem até num ponto dessa cidade os barcos que sobem do Pará; depois, estendem-se por todas essas notícias que dá a respeito de vilas e aldeias florescentes na bacia do Tocantins; acabam, finalmente, nas conclusões que tira de não terem ainda os brasileiros lançado uma barca de vapor sobre aquele rio.

Antes de entrarmos na apreciação do mérito dessas notícias, convém desde já recordar ao leitor que a província de Goiás não se acha toda inteira no vale do Tocantins, mas que três bacias fluviais a cortam, a saber: a do Araguaia, que infelizmente está quase totalmente deserta; a do Tocantins e a do Paranaíba. As duas primeiras chegam na verdade a reunir-se, porém na divisa com a província do Pará. A bacia do Paranaíba, que é inteiramente distinta e que faz parte da do rio da Prata, contém municípios dos mais prósperos da província, ou suscetíveis de rápido incremento, como são o Catalão, Santa Cruz, Santa Luzia, Formosa e Bonfim. Municípios como os da Meia-Ponte, Jaraguá e Flores, se bem que regados por pequenos rios que vão engrossar o Tocantins, acham-se, todavia, fora de ação do atual comércio dessa via fluvial. Das três únicas vilas que se acham à beira do Tocantins, a Carolina, o Porto Imperial e a Palma, só nas duas primeiras se tem observado alguma prosperidade, que já se não observa na terceira. Os restantes municípios que se acham na bacia do Tocantins, como são Cavalcanti e Arraias, por exemplo, não têm prosperado e se acham de tal modo distantes da influência do comércio pelo Tocantins, que, em nossa humilde opinião, há de mais depressa aproveitar-lhes a navegação a vapor no rio de S. Francisco.

É, portanto, inexato o sr. Maury quando diz: "Na bacia deste rio (o Tocantins) contam-se muitas vilas e aldeias florescentes". Mais inexato ainda quando acrescenta: "uma delas é Salinas, que deriva seu nome do sal que daí se extrai".

Nesta só proposição existem pelo menos três inexatidões: a primeira é dizer-se que Salinas, isto é, a pequena povoação de Boa Vista, perto da qual estão as salinas ou os campos, e o lago em que brota o sal-gema, se acha no vale do

Tocantins, quando pelo contrário está situada no do Araguaia, ficando o lago a sete léguas de distância, e os campos de sal somente a três. A segunda é a denominação de vila ou de aldeia, pois que esse pequeno povoado é uma paróquia a que está, por assim dizer, encostado um aldeamento de índios xavantes. Quanto a seu estado de prosperidades, seria fastidioso transcrevermos aqui as informações que tivemos ocasião de dar ao governo provincial de Goiás acerca dessa povoação, do aldeamento e dos meios de melhorá-lo. Também seria fastidioso examinar o que diz Castelnau na sua obra – *Expedition dans les parties centrales de l'Amérique du Sud* – para daí deduzir a qualificação que merece a povoação Salinas. Oferecemos por isso ao sr. Maury o seguinte extrato de um ofício, escrito em 1844 pelo mesmo Castelnau ao ministro do interior em França, dando-lhe uma notícia sumária da sua viagem de descida pelo Araguaia e subida pelo Tocantins.

Não entrarei em detalhes sobre a viagem que fiz da capital de Goiás a Crixás, passando pela aldeia dos xavantes do Carretão... A 14 de abril chegamos à aldeia de Salinas. Esta pequena povoação está situada a uma légua de distância do rio Crixás, que é um dos braços do Araguaia: é de mui pouca importância e a sua população compõe-se pela maior parte de índios xavantes. Há aí um posto militar comandado por um sargento e os índios carajaís fazem-lhe repetidas visitas, trazendo-lhe objetos de permutação, como são arcos, flechas, araras etc.

Fez-nos muita impressão a miséria que reina neste lugar e muito receei não poder aí arranjar o meu equipamento marítimo, e ainda mais por se me haver asseverado que não havia embarcação alguma que pudesse servir para uma semelhante viagem, e que me seria impossível encontrar piloto e víveres de qualquer qualidade que fosse: contudo, graças à atividade do comandante etc. etc.

Ora, eis aqui a pobre povoação da Boa Vista, chamada Salinas modernamente, elevada pelo sr. Maury à categoria de vila ou de aldeia florescente no vale do Tocantins.

Já se vê, portanto, que o escritor norte-americano desviou-se do seu guia quando lhe aprouve falar à imaginação e ao coração dos seus leitores. E não foi só a respeito desta povoação que tais desvios se praticaram; Castelnau diz que há um lago de onde se extrai um marisco que contém pérolas, mas o sr. Maury achou melhor dizer: "Junto ao lago do sal de Salinas está o Lago das Pérolas, assim chamado pela sua formosa vegetação e imensa quantidade de aves aquáticas que o habitam".

Conclui, portanto, o sr. Maury que quando um lago tiver em roda vegetação formosa, e for povoado de aves aquáticas, se deverá chamar Lago das Pérolas!

Se neste ponto houve irreflexão, veja o leitor o que se pode dizer do seguinte: "A população da província (*Memória* do sr. Maury, cap. 6), é de 125.000 almas, compreendidos nesse número 25.000 escravos. Tem havido ocasiões (*Memória* do sr. Maury, no mesmo cap. 6) de estarem empregados 100 mil escravos nesta província somente na colheita do ouro".

Ora, se a população é de 125.000 almas, compreendidos nesse número 25.000 escravos, donde saem os 100.000 escravos só para a colheita do ouro?

Não ligamos a mais pequena importância ao cômputo errado da população existente na cidade de Goiás, que é de 3.000 e não de sete a 8.000, como diz o sr. Maury; porque esse engano não procede, como muitos outros, de sua vontade, mas só da leitura de Castelnau. Não sucede, porém, assim pelo que respeita ao ponto até onde chegam ou podem chegar os barcos vindos do Pará. O viajante francês diz:

> O rio Vermelho é uma das nascentes do Araguaia, e tem-se visto barcos saídos do Pará chegarem atracar na grande ponte (*et l'on a vu des bateaux partis du Pará venir s'amarrer au grand pont*), todavia é só a quatro léguas abaixo da cidade que ele é verdadeiramente navegável (*cependant ce n´est qu´à quatre lieues au dessous de la ville qu´il est vraiment navigable*).

Entretanto o sr. Maury diz com muito maior latitude: "A cidade de Goiás, capital da província deste nome, com uma população de 7 a 8 mil almas, está situada sobre o rio Vermelho, célebre pelas suas areias de ouro. Este rio, em frente da cidade, tem perto de 20 passos de largura: os barcos que sobem do Pará chegam até uma ponte que aí há".

Oferece, portanto, o sr. Maury uma informação muito mais lisonjeira que o seu guia nesta matéria: o qual ainda não foi completamente exato, como passamos a demonstrar.

O rio Vermelho, que atravessa a cidade de Goiás e a divide em duas partes sensivelmente iguais, nasce na serra do Ouro-Fino, a cinco léguas da capital de que se trata. Neste pequeno trajeto e ainda prosseguindo outras cinco léguas até o arraial da Barra, tem o seu leito de tal sorte empedrado e cheio de ressaltos, é ainda tão pobre de águas e tão veloz, que não admite navegação, nem sequer flutuação para balsas de madeira.

Depois que, a dez léguas de sua origem, conflui nele o rio Bugres, logo após da junção das águas do Bagagem e de outros grandes ribeirões, começa a ser navegável por pequenas canoas, e ainda com dificuldades. Trabalhos executados em cachoeiras existentes, do arraial da Barra por diante, auxiliados pela afluência dos rios Tapirapoão e Ferreiro, permitem que nessa região naveguem barcos dos que sobem ao Pará, os quais exigem somente três a quatro palmos de profundidade. Mas, isto mesmo, se consegue mediante penoso esforço em passar pequenas, porém, amiudadas, cachoeiras e correntes, e nem tanto se consegue nos meses de estação seca, nem com os barcos grandes carregados.

Na distância que vai da cidade de Goiás até o lago dos Tigres, último importante afluente do rio Vermelho, nessa distância de 18 léguas em linha reta, e de cerca de 42 pelas voltas do rio, a experiência tem convencido de que não se pode contar com a navegação. É só da embocadura desse belo e majestoso lago para baixo que começa boa navegação, que ainda assim é interrompida, ou antes, deve ser considerada como perdida nos três meses de rigorosa seca.

Em consequência disto, numa breve memória escrita em 1852, o engenheiro que percorreu e explorou o rio Vermelho propôs a abertura de uma estrada desde a cidade de Goiás até o lago dos Tigres e que, num ponto escolhido nessa passagem, se assentasse uma colônia.

Ora, já se vê que vai muita distância de tudo isto para a lisonjeira notícia que nos dá o sr. Maury, ampliando a seu paladar o que disse Castelnau.

Está ao alcance de qualquer inteligência, que é – e não pode deixar de ser – da mais subida importância para um mercado central e pequeno, que a navegação de importação e exportação comece logo às portas da cidade, ou de um ponto deserto e que fica a 18 léguas de distância em linha reta? Além disto, se esse mercado não tiver atualmente, como de fato não tem, produtos adequados à exportação, faltará às empresas de comércio pelas vias fluviais, um grande elemento de prosperidade. Se em Goiás os preços correntes do café e outros gêneros fossem aqueles que o sr. Maury apresenta; e se com eles ficassem os produtores satisfatoriamente pagos, ainda bem.

Mas tais preços, e isso é fácil explicar, são muito diversos e muito maiores até que os dos mercados de beira-mar.

Comparemos a tabela do sr. Maury com a que estamos autorizados a dar como verdadeira.

Tabela dos preços ordinários dos gêneros de lavoura e indústria na província de Goiás, segundo o sr. F. Maury.

Uma libra de café.....	60
" " de açúcar.....	60
" " de tabaco.....	80
" " de algodão....	20
Couros crus.....	400
Gado vacum por cada cabeça.....	4$000 a 6$000
Um meio de sola.....	1$300

.

Tabela dos preços por que efetivamente se vendem esses gêneros.

Uma libra de café no varejo 200rs; por atacado...	160
Uma dita de açúcar no varejo de 150 a 180rs; por atacado.....	120 a 150
Um rolo de fumo.....	5$000
Um palmo [de fumo] no varejo.....	40
Uma libra de algodão....	80 a 120
Uma vara do dito no varejo de 300 a 400rs; e por atacado.....	200 a 280
Couros crus pequenos...	1$000
Ditos grandes.....	1$500
Uma vaca de leite.....	12$000 a 16$000
Um boi de corte.....	10$000 a 16$000
Um dito de carro.....	12$ a 20$ a 24$000
Um meio de sola.....	2$500 a 3$200

Ainda que os preços dos gêneros da lavoura na província de Goiás tivessem preços iguais aos das praças no litoral, não poderiam as mercadorias de que falou o sr. Maury ser as de exportação vantajosa. O café não poderia sustentar concorrência com o do Rio de Janeiro, Minas e S. Paulo, nem mesmo com o que se cultivasse nas províncias mais setentrionais, cujo clima, cujas produções, são quase as mesmas que as de Goiás. O açúcar dali – mais caro em primeira mão que os de Santos, Rio de Janeiro, Bahia, Alagoas, Pernambuco e Paraíba – e preparado em fábricas atrasadas, onde o caldo de cana é extraído em cilindros de madeira e verticais, está fora de concorrência. O tabaco, sem dúvida bom, mas que não iguala ao magnífico e acreditado das províncias do Pará e da Bahia, tem adiante de si esses outros, que o excluem. O algodão, por melhor que seja, não pode correr parelhas com o de Pernambuco e o do Maranhão.

Tal é o resultado de existirem climas iguais aos de Goiás, em províncias que lhe ficam a leste e que são banhadas pelo oceano.

Restam o gado vacum, a sola e os couros crus, gêneros que Goiás efetivamente exporta, não da capital da província ou dos municípios mais próximos, porém das vilas da Palma, do Porto Imperial e da Carolina, bem como dos municípios jacentes na divisa com Minas Gerais.

Seria preciso que, nas praças comerciais de beira-mar, se pagasse o café a 12$000 a arroba, e o açúcar a 9$000 e 10$000, para que tais gêneros pudessem descer da província de Goiás, porquanto o frete, somente o frete regular e de antiga data estabelecido é de 5$000 por arroba, quer na subida, quer na descida.

Menores fretes podem ser estabelecidos das vilas de Porto Imperial e de Palma para o Cametá e Belém, na província do Pará, e ainda menores da vila da Carolina. Mas a que distância se acha o Porto Imperial da cidade de Goiás e dos municípios em que se cultiva o café? A 144 léguas pelos caminhos do sertão, intransitáveis na estação dos rios cheios, e a 180 léguas caminhando pelos povoados. E a que distância se acha a Carolina da cidade de Goiás? A 300 léguas, de modo que é mais breve e mais fácil viajar de Goiás à corte do que ir à Carolina; assim como é preferível seguir de Carolina à corte pelo centro da província do Maranhão, do que ir até a capital de Goiás, ou à região em que prospera o café. Resulta de tudo isto que, embora se possa da Carolina para os mercados

de Belém e do Cametá, receber um frete de 2$000 por arroba, como dá o sr. Maury, essa feliz circunstância não pode ser aproveitada pelas demais povoações da província.

Se nos fosse lícito, desviando-nos do nosso objeto, indicar ao sr. Maury os verdadeiros recursos da província de Goiás, escreveríamos com prazer as considerações que nos fazem acreditar na necessidade de dar preferência à cultura do anil, do chá, da amoreira e da vinha, e à criação dos gados vacum, cavalar e ovelhum. Recordaríamos com deleite as vantagens de um clima salubre e de uma aptidão singular para essas culturas que julgamos preferíveis. Daríamos uma ideia dessas vastas e pingues pastarias, onde, mediante o emprego do sal, pode-se elevar a criação dos gados a uma escala cem vezes maior; e não deixaríamos de mencionar a riqueza de pedra calcária, bem como a abundância de árvores, cuja casca rica em tanino oferece, com aquele mineral, os dois indispensáveis agentes para o curtume dos couros.

Também se nos fosse lícito indicar agora – como já o temos feito em ocasião, a nosso ver oportuna – as medidas que reputamos adequadas ao estabelecimento da navegação a vapor nos rios da província de Goiás, poderíamos transcrever o que a esse respeito dissemos já, e acrescentar as reflexões que nos tem sugerido o estudo desta questão.

Mas não se trata de disputar ao sr. Maury o prêmio pelo melhor trabalho acerca dos meios de fazer prosperar a província de Goiás; trata-se somente de ajudar o leitor a reconhecer que o ilustre cidadão norte-americano não se exprimiu com justeza, não avaliou com acerto os recursos do país, não deu a devida importância aos obstáculos opostos pela natureza; e que, pelo contrário omitiu circunstâncias de que tinha perfeito conhecimento, a fim de poder chegar a certa ordem de consequências.

Se o ilustre escritor norte-americano caprichasse em se exprimir com justeza, não ampliaria as informações bebidas em Castelnau com o fim de nos poder qualificar de indolentes e fracos; se avaliasse com acerto os recursos do país de que falava, não se lembraria de fazer exportar de Goiás café e açúcar, mormente o açúcar, quando esse gênero, preparado nas grandes fábricas da Bahia e do município de Campos (na província do Rio de Janeiro) está seriamente ameaçado de ser excluído pelo de beterraba manufaturado na Europa. E não refletiu o sr. Maury que, sendo o ferro mais caro em

Goiás que nos portos de beira-mar, na razão de um para três e de um para quatro; e que, custando o sal a 10$ e 12$000 o alqueire, e que, também, estando as fábricas do interior do Brasil grandemente atrasadas, não poderiam o café e o açúcar ser mais baratos que no Rio de Janeiro. Nem ainda refletiu que, ao custo nas fábricas se deveria juntar um frete qualquer que fosse, mas sempre regulado pelas distâncias aos grandes mercados do oceano.

Não deu, dissemos nós, a devida importância aos obstáculos opostos pela natureza e omitiu circunstâncias de que tinha perfeito conhecimento, a fim de poder chegar, mediante a pintura de um quadro sedutor e deslumbrante, a certa ordem de consequências. Com efeito, não refletir, não dar atenção a que a província de Goiás fica ao poente de muitas outras de iguais climas e de iguais produções, é não dar a devida importância a um obstáculo oposto pela natureza. Mas quando, além disto, se oculta ao leitor que a navegação dos rios de Goiás não é desimpedida como a do Amazonas e a do Prata, há mais do que negar importância, há omissão, e omissão que não pode ser filha da boa-fé, porque em consequência dela o sr. Maury tirou a seguinte consequência.

Eis aqui, pois, um rio que entra no Amazonas (o Tocantins), tão perto do mar, que as águas de sua foz são salgadas, e o Brasil não tem tido a energia de lançar sobre a sua corrente o primeiro vapor. Como poderá ele então efetuar a navegação de três mil milhas pelo poderoso Amazonas, e introduzir o vapor nas águas do Peru, segundo pretendeu persuadir ao governo daquela república que havia de fazer?

Ora, estando o sr. Maury empenhado em colher informações a respeito dos recursos comerciais que oferecem os grandes rios confluentes do Amazonas, não poderia prescindir de informar-se também, tanto quanto estivesse a seu alcance, dos recursos oferecidos pela navegabilidade desses rios. Ninguém poderá desconvir em que não é indiferente que haja profundidade, maior ou menor, em que a marcha dos barcos seja ou não interrompida.

M. de Castelnau, que não viu a parte do Tocantins entre S. João das Duas Barras e Belém, onde vão já reunidos o Araguaia e o Tocantins de Goiás, diz quanto basta para nos defender dessa acusação maligna do sr. Maury.

No ofício já citado, escrito ao ministro do interior em França, a propósito do armamento que levara na viagem de descida pelo

Araguaia, e das dificuldades que ali encontrou, diz ele:

Conquanto este formidável armamento fosse além do que se fazia de mister para afrontar qualquer ataque da parte das numerosas tribos que habitam aquela região; nada era ele contra o perigo ainda mais respeitável que apresenta a navegação do Araguaia: falo das terríveis catadupas que embaraçam sua navegação, e onde tanta gente tem encontrado a morte. Os índios carajaís disseram-nos, por meio de sinais bem designativos, os terríveis perigos que íamos ali encontrar; e, das recompensas que lhes prometemos, nenhuma foi bastante para os empenhar a nos acompanhar.

Noutro período, diz o mesmo Castelnau:

Conquanto tivéssemos muito sofrido até ali, todavia só tínhamos superado uma mínima parte dos perigos e dificuldades da nossa empresa. Eles começaram a 6 de junho, que foi quando chegamos às grandes cachoeiras, que se podem ajuntar em duas: "Carreira Comprida", que tem duas léguas de extensão; e "Cachoeira-Grande", que tem três.

É muito provável, [*atenta*] a pouca importância que o Sr. Maury parece ter dado às cousas do Brasil até o dia em que se resolveu a ser o apóstolo da invasão do Amazonas, é possível – e até provável – que não tenha lido esse documento, embora impresso em jornais franceses e em jornais brasileiros, inclusive a revista do nosso Instituto Histórico. Mas quando se considera que tudo quanto escreve a respeito de Goiás e do Tocantins é autorizado pela leitura da obra de Castelnau (*Expédition dans les parties centrales de l'Amérique du Sud*) necessariamente se estranha que não lesse, ou que omitisse o que se acha nessa obra, desde páginas 455 até 464 do primeiro volume; desde a página 1 até a 77 do segundo e, principalmente, o que consta das páginas 111 e 112 deste mesmo volume.

Seja-nos permitido, no interesse de justamente avaliar o grau de sinceridade e boa-fé em que se acusa os brasileiros, por não terem lançado um vapor no Tocantins, transcrever dessas páginas aqueles períodos que dão, sumariamente, ideia dos obstáculos opostos pela natureza à navegação de vapores:

A 8 (de junho de 1844), sem embargo de nosso desejo de penetrarmos prontamente nos rápidos, a fim de mais depressa conhecermos nossa sorte, os pilotos não quiseram partir senão quando o sol tivesse chegado sobre o horizonte à altura suficiente, para lhes permitir que mais facilmente distinguissem as pedras debaixo d'água; havia-se reconhecido por impossível passar o rápido a remos, e só dois homens da equipagem ficaram em cada uma das embarcações; estavam armados de longos varejões, com os quais dirigiam destramente as canoas no meio dos rochedos, sobre os

quais a correnteza os levava com excessiva rapidez; os outros homens moderavam o movimento, retendo as canoas contra a impetuosidade das águas, por meio de uma corda; eram assim obrigados a seguir os movimentos da embarcação, umas vezes a nado, outras vezes trepando com agilidade sobre os rochedos, cujas cabeças se elevavam acima das águas espumantes. Em muitos lugares o tiro do rápido era demasiadamente longo para que bastasse a corda para esta manobra; então, alguns de nossos homens se destacavam e procuravam manter-se a meia distância da queda; e quando a canoa passava por diante deles com a rapidez da flecha, apanhavam a corda com incrível destreza e sustinham a embarcação até que seus companheiros chegassem a se lhes ajuntar: se tivessem dado um só passo em falso, ou se a linha se tivesse rebentado, as embarcações ficariam instantaneamente espedaçadas. Ainda pondo de parte o interesse direto que nós devíamos tomar nesta operação, era um espetáculo curioso o que nos apresentavam estas cinco embarcações, circulando no meio dos rochedos sombrios, ou que se destacavam sobre ondas de espuma; seu movimento era algumas vezes de extrema rapidez, quando eram levadas pela velocidade da corrente e outra vez era quase insensível, quando elas eram arrastadas penivelmente [*sic*] por cima das cordas dos rochedos. É impossível louvar basicamente a coragem e a atividade que desenvolveram nossos brasileiros neste rude trabalho.

No dia 10 passamos com incrível trabalho a Cachoeira-Grande, o último e mais considerável dos rápidos do Araguaia. É ali que se haviam partido, no mês de janeiro precedente, os fugitivos de Salinas, e nós percebemos sobre os rochedos alguns restos de seu naufrágio. Nós não sabíamos o que era mais digno de admiração, se o ardor da nossa gente, se o poder de seus esforços, se a solidez de nossas embarcações, que resistiam constantemente a medonhos choques. Umas vezes era preciso erguer as canoas e levá-las até junto de um salto, outras vezes era forçoso retê-las no cimo de um muro quase vertical, por cima do qual se precipitavam com uma rapidez espantosa as vagas enfurecidas. No meio de semelhantes circunstâncias era preciso que no momento de atingirem o nível inferior, saltassem dentro delas os homens da tripulação, e que depois disso, por meio de vigorosas remadas, desviassem as frágeis embarcações do redemoinho perigoso que se forma ao pé dos cachopos. São cenas que nos comprazemos de ter uma vez contemplado, mas de que se não deseja correr segunda vez os perigos (*Castelnau, Expedition dans les Parties Centrales de l'Amérique du Sud, tomo 1º, páginas 457 a 459 e 462 a 463*).

Se procurarmos agora quais são os obstáculos que se opõem à navegação destes rios (o Araguaia e o Tocantins) achá-lo-emos nas dificuldades naturais que apresentam seus cursos, nas hostilidades das povoações indígenas que habitam as suas margens e, finalmente, no clima destas regiões.

Entre as dificuldades naturais deve-se colocar em primeira linha as quedas e os rápidos. Já descrevemos longamente estas series de obstáculos no Araguaia: limitar-nos-emos por agora a falar dos que encontramos na porção do Tocantins percorrida por nós. As quedas as mais fortes deste rio são da Itaboca, de Santo Antônio, do Lajeado e dos Mares: dificílimas, ainda, porém menos do que estas que acabamos de nomear, são as da Guariba, Canana, Cajueiro, Salinas, Água

da Saúde, Praia-Alta, Mãe Maria, Três Barras, Sant'Anna e Pilões. O salto da Itaboca se acha num braço estreito do rio. Sobre um comprimento de cerca de duas léguas há três saltos designados pelos nomes de Tortinho, José Corrêa e Cachoeira-Grande: este é o mais difícil de todos. Parece impossível que uma embarcação possa transpô-lo. Também o viajante deve usar neste lugar de todos os meios que puder ter à sua disposição. A canoa, precedentemente descarregada, é puxada a corda por 20 a 30 homens; alguns armados de longos varejões trabalham por desviá-la dos rochedos sobre os quais se quebraria; diversas cordas servem, além disto, para dirigi-la e, algumas vezes, torna-se por fim necessário que os homens da tripulação se lancem n'água para erguer a canoa e mudá-la de direção; com semelhante trabalho há ainda muita felicidade quando se consegue transpor este salto em três horas: muitas vezes esta série de manobras peníveis [*sic*] e perigosas exige tempo dobrado. As embarcações de comércio pesadamente carregadas gastam semanas inteiras na passagem destes terríveis obstáculos. A lista das cascatas do Tocantins mostra quanto este rio é mais difícil de ser navegado que o Araguaia.

Eis aqui uma pequena extração do que diz Castelnau acerca da navegação do Tocantins; eis aqui informações suficientes para se não crer na navegabilidade do Tocantins por vapores e para se julgar da sinceridade e boa-fé com que o sr. Maury diz:

Eis aí, pois, um rio que entra no Amazonas, tão perto do mar que as águas da sua foz são salgadas, e o Brasil não tem tido a energia de lançar sobre a sua corrente o primeiro vapor. Como poderá ele então efetuar a navegação de três mil milhas pelo poderoso Amazonas e introduzir o vapor nas águas do Peru, segundo pretendeu persuadir o governo daquela república que havia de fazer?

Agora que temos demonstrado que o sr. Maury não podia deixar de ter lido aquilo que está longamente descrito por Castelnau; agora, que temos ouvido as informações do viajante que o mesmo sr. Maury declarou tomar por seu guia nesta discussão, fica inteiramente fora de dúvida que houve da sua parte ou imperdoável descuido em não ler quanto devia no livro que tinha diante dos olhos, ou absoluta falta de sinceridade.

O intuito do sr. Maury, falando dos recursos comerciais da província de Goiás, inclusive a existência de vias fluviais, foi estabelecer que não éramos sinceros, que não procedíamos de boa-fé, estabelecendo com o Peru algumas regras para a navegação na mútua fronteira e rios afluentes do Amazonas. Lendo menos do que devia, ou omitindo o que não devia, concluiu não só o que acima transcrevemos, como até o que se segue:

A primeira cousa digna de reparo neste tratado de comércio e navegação fluvial

entre o Brasil e o Peru é a falta de sagacidade da parte dos negociadores, e a singular enfatuação com que o Peru se deixou cair no laço que com tão pouca destreza lhe armaram.

Quando o Peru foi convidado a celebrar este tratado, e foi informado que o Brasil desejava introduzir barcas de vapor nas águas peruvianas, existia justamente na foz do Amazonas o magnífico Tocantins, rio que atravessa mais paralelos de latitude que o Mississipi ou Missouri, e jaz inteiramente dentro do território brasileiro, engrossado por muitos tributários, cujas margens são aformoseadas por vilas e aldeias, e povoadas de 125.000 súditos brasileiros: nasce este rio no coração mesmo do império; das suas cabeceiras ao palácio do imperador, no Rio de Janeiro, haverá apenas 500 milhas e, todavia, o Brasil, com o seu espírito de empresa, não tinha sido capaz de pôr sobre as suas águas uma barca de vapor, nem havia dado mostras de tentar fazê-lo.

É, pois, para admirar que se não excitassem as suspeitas do Peru ao ver o enviado brasileiro deixar os nobres rios do seu próprio país em semelhante abandono e viajar milhares de milhas para ir propor ao Peru a navegação dos seus tributários do Amazonas nas vizinhanças dos Andes.

Decidam agora os homens imparciais onde falta a sinceridade e boa-fé: se no governo do Brasil, quando tratava de estabelecer a navegação a vapor no Amazonas e não no Tocantins; se no escritor norte-americano quando cala, com tudo quanto sabe a respeito das dificuldades opostas pela natureza à navegação do Tocantins, e que se prevalece desse silêncio para tirar conclusões injuriosas ao Peru e ao Brasil.

Se no seu observatório de Washington o ilustrado sr. Maury, deixando por alguns momentos os grandes telescópios e os seus estudos sobre as derrotas marítimas, quiser ver até que ponto o levou a sua má vontade para com os brasileiros e o desejo de suscitar-nos dificuldades por amor da navegação do Amazonas; se quiser ver quanto foi mau profeta, duvidando de nossa intenção de estabelecer nesse rio a navegação a vapor, procure ler as folhas que se publicam na província do Pará.

No periódico *Treze de Maio* achará notícias que contrariam, que desmentem todos os seus cálculos e que são a mais concludente resposta a essa maligna insinuação, ou antes a essa infundada e injusta acusação que fez aos brasileiros, por ocasião de nossos ajustes com o Peru.

Transcreveremos um artigo daquele jornal, para poupar ao sr. Maury o trabalho de procurá-lo:

Não podemos dar uma informação tão circunstanciada da viagem do *Marajó*, da cidade da Barra a Nauta, como em outra ocasião já fizemos a respeito da primeira viagem do mesmo vapor, entre esta capital e a capital do Amazonas, porque nos falharam muitos esclarecimentos com que contávamos.

Aquele vapor, depois de 10 dias de viagem, chegou à cidade da Barra a 20 de setembro, e a 22 do mesmo mês largou para Nauta, levando a seu bordo malas para vários lugares; o conde de Florestan, comissário por parte do governo; um passageiro, nenhuma carga, 5.000 achas de lenha e 10 toneladas de carvão. Tocou nos seguintes portos, pertencentes à província do Amazonas: Coari, Ega, Fonte-Boa, Tocantins, Amaturá, S. Paulo e Tabatinga, onde chegou no dia 5 de outubro, e à República do Peru, Loreto, Cochequina, Pebas, Pucalpa, Iquito e Nauta, onde chegou a 15 do mesmo mês. Em todos estes pontos tomou lenha, perfazendo o total de 12.600 achas, no geral de madeiras rijas, como sejam paracaúba, pau-mulato, maçaranduba e outros, se bem que de qualidade mais inferior. Consta-nos que grandes dificuldades, entraves e prejuízos teve de se vencer para se poder obter semelhante combustível, particularmente no Peru. Além daqueles lugares, outros existem, com os quais não comunicam o vapor, por serem muito insignificantes; tais são Caballo-Cocha, Murumuruté, Omaguas, Macaulhate, Camoxero, Peruaté, Marubú.

O vapor causou grande admiração por toda a parte e, em algumas, até medo e muita gente foi a bordo, apesar de ser tempo de praias, isto é, do fabrico da manteiga de tartaruga, época em que quase todos os moradores desses sertões abandonam seus lares para irem ocupar desse gênero de indústria. Em Fonte-Boa as mulheres fugiram com seus filhos para o mato nas vizinhanças do ancoradouro do vapor e dali espreitavam a embarcação. Sabendo disto, o comandante mandou-lhes dizer que viessem a bordo sem receio algum, ao que elas responderam que não, porque tinham medo de que lhes furtassem os filhos! Desgraçada gente, digna de compaixão! Tais têm sido as violências e as amarguras que tem suportado, praticadas por homens de alma endurecida, que de tudo ela se arreceia.

No Loreto foi o vapor recebido com repiques de sinos. O coronel d. Francisco Ortiz, chefe político, deu todas as demonstrações de estima e bondade: seguiu para Nauta, acompanhado do seu secretário e ajudante d'ordens. Estavam ali ansiosos por dois vapores peruanos, destinados para a exploração do Ucayali e Guayaga, os quais são os que estão em construção no Arsenal de Marinha, desta província.

O governador de Loreto, d. Manoel Iguarra, e o negociante alemão Shut, estabelecido em Callao de Lima, haviam contratado com o governo do Peru a importação de 13.000 colonos dentro de três anos; destes, já existiam alguns em Loreto fazendo parte da guarnição, cuja força ia ser elevada a 200 praças; outros, em número de 130, alemães pela maior parte, foram mandados por Caballo-Cocha.

Em Ega e Tabatinga há notícia da existência de mina de carvão de pedra: em Loreto, Pebas e Iquito é ele reconhecido. Em Pebas está a mina a 10 passos de distância da casa do governador; em Iquito está mesmo à margem do Marañon, e o carvão parece ser de boa qualidade. Consta-nos que vieram amostras para o sr. Pimenta Bueno.

Ficou combinado com o governador serem pontos de escala Loreto e Nauta, e para depósitos do combustível Cochequina, Pebas e Iquito. Todos estes lugares são propriamente aldeias de índios e nenhuma simetria guardam no arruamento das suas palhoças, as quais estão espalhadas a esmo pelo campo. Loreto tem 32 fogos e 200 almas, alguns brancos. Cochequina, 20 fogos e 100 almas, apenas 2 brancos; Pebas, 40 fogos, 200

almas e 2 brancos; Pulcapa, 10 fogos e 40 almas; Iquito, 40 fogos e 300 almas; Nauta, 280 fogos e 1.200 almas, sendo quatro famílias brancas. Em todos esses lugares abundam as seringueiras, com especialidade junto ao Loreto.

Regressou o vapor pelos mesmos pontos, deixou o governador e sua comitiva em Loreto, recebeu aqui um passageiro e aportou à cidade da Barra no dia 22 do passado, havendo encalhado, tanto na ida como na volta, em vários lugares ou bancos de areia, sendo duas das encalhações arriscadas, ambas na vinda: uma junto a Loreto, aonde ficou demorado dez horas e só depois de muitos esforços safou; outra, perto da boca do Coari, onde ficou 31 horas sem esperanças de safar tão cedo, depois de esgotados todos os recursos possíveis em tais paragens; porém, afinal, um forte repiquete fez crescer o rio de alguns palmos, a embarcação boiou e seguiu seu curso sem avaria alguma.

Reinserindo estas linhas, esperamos que o sr. Maury nos perdoará o desapontamento que lhe causamos e que reconhecerá quanto foi injusto, duvidando de nosso sincero desejo de ver navegado o Amazonas e seus afluentes peruanos pelos barcos de vapor. E, pedindo que reflita na existência de cachoeiras no Tocantins, a 100 léguas de Belém, quando pelo Amazonas há uma linha fluvial seis a oito vezes maior e toda preparada pela natureza para esses grandes agentes de riqueza e civilização, esperamos que nos não acusará mais de faltos de energia, por não termos ainda lançado um vapor nas águas do Tocantins.

Se o ilustre americano estivesse mais em dia com os trabalhos e esforços do governo do Brasil, na empresa de promover os melhoramentos materiais deste país, teria por certo conhecimento de que o problema da navegação a vapor em nossos rios é problema que estudamos e que esperamos ver, em grande escala, resolvido. Seria, portanto, imperdoável o governo do Brasil, que – desconfiando dos recursos do país e aterrado pela ideia da própria fraqueza – entregasse ao estrangeiro a empresa da navegação e comércio pelos poucos rios que temos, à exceção do Amazonas, com proporções para serem navegados a vapor.

É verdade que não aspiramos, como acredita o sr. Maury, a nos tornarmos uma potência preponderante pela marinha. Mas, se a escassez de nossa população, a riqueza de nossas minas, a uberdade de nossos mares e campos, em geral, e a suavidade do clima, não lançam para a vida do mar a nossa gente, seria um erro – erro desmentido pela nossa própria história e pela de outras nações – acreditar que não poderemos ter a necessária e bem organizada marinha de guerra e a conveniente marinha mercante proporcionada às necessidades de nosso comércio, inclusive a que se faz de mister para a navegação de nossos rios.

Ninguém hoje ignora que a configuração dos continentes – quer no sentido vertical, quer no sentido horizontal – exerce a mais poderosa influência, não somente sobre os fenômenos físicos que se operam em sua superfície, como também sobre as leis e costumes, e sobre os principais fatos históricos que neles se representam. Pretende, porém, deduzir – do simples aspecto de um país, visto apenas em cartas geográficas – se poderá ou não prosperar nele esta ou aquela instituição, sem examinar aprofundadamente as contrariedades e as vantagens que a natureza apresenta, e sem atender ao poder das ideias e das convicções, bem como aos recursos que ministra a necessidade de conservação e de progresso, é desprezar a influência de causas que se tornam suficientes desde que são somadas, é esquecer o testemunho e a lição da história.

É inegável que os norte-americanos das plagas orientais, convidados pelos aspecto lisonjeiro que lhes apresenta a vida do mar, habitantes de um litoral caprichosamente indentado, rico de golfos e de mares navegáveis; e, além disso, obrigados pela ingratidão do solo a procurar o recurso que tão fácil se lhes apresenta, oferecem à sua pátria vantajosas proporções, para que seja ela uma das primeiras potências marítimas do mundo.

Mas é também verdade que o máximo poder naval tem estado nas mãos de outras nações desigualmente dotadas pela natureza, e que o perderam sem que no mundo físico tivessem operado causas que produzissem a decadência.

Assevera o sr. Maury que o Brasil, tendo uma costa alcantilada e áspera, e não as sinuosas praias, magníficos golfos, belos portos e baías de outras regiões marítimas do norte do globo; e que, tendo um solo d'onde é fácil tirar-se a alimentação, não poderá jamais vir a ser um povo marítimo. Assevera mais que atualmente a marinhagem dos navios mercantes que cruzam os mares vêm dos climas severos das regiões extratropicais do norte, da velha e da nova Inglaterra, dos estados setentrionais da Europa e da América, e não dos brandos e belos climas do sul.

Mas, porventura desapareceram os belos golfos de Veneza e tornou-se brando e suave o clima dos tempos em que era o primeiro poder marítimo do mundo? Porventura o clima da Espanha, nos tempos de sua indisputável preponderância marítima, era diverso do que é hoje? Tinha a Es-

panha golfos, portos e baías que hoje não tem? Porventura Portugal perdeu os mares e golfos dos seus tempos heroicos e mudou de céu e clima depois que Vasco da Gama descobriu a passagem às Índias, e Cabral o império de Santa Cruz? Porventura a Inglaterra adquiriu nos tempos de Cromwell e de Isabel mares, golfos, baías e climas diversos dos que havia antes do protetor e da famosa rainha? Não. E, todavia, a república do Adriático deixou de resistir com sucesso ao poder dos otomanos, por meio de sua numerosa e bem provida esquadra. A Espanha, assim como se achou pobre quando se supunha imensamente rica pela posse das minas do Novo Mundo, assim também decaiu do poder marítimo quando esperava sufocar a Grã-Bretanha com a célebre armada invencível. Portugal, que pelo impulso da atividade e do gênio do imortal Henrique, príncipe astrônomo e geógrafo, havia descoberto as ilhas da Madeira, de Cabo Verde e Açores; e que, avançando audaciosamente ao longo da costa d'África, chegara a formar estabelecimentos nas encostas asiáticas; Portugal, sem que os mares, golfos e portos o abandonassem, deixou de figurar com respeito na lista das nações marítimas. O gênio de Cromwell e o reinado glorioso de Isabel tornaram a Inglaterra sucessora de Veneza, de Espanha e de Portugal no cruzamento e no domínio dos mares.

Se para estes resultados não influíram as causas físicas, como a mudança dos climas, o aparecimento ou desaparecimento súbito de golfos, baías e portos; se, ao par da influência das causas físicas (que é, na verdade, poderosa) figura a das ideias e das necessidades morais dos povos, é lícito esperar que a Espanha, recolocada nas vias do progresso, reassuma a importância a que a destinou a Providência, e que venha a ter ainda poder naval suficiente para fazer que sejam respeitadas suas possessões aquém do Atlântico. Da mesma forma Portugal, a prosseguir na marcha que felizmente trilhara sob os auspícios de um reinado liberal e esclarecido, o generoso e heroico Portugal pode [e deve] tornar-se influente na balança política do mundo, a menos que não queira perder suas ricas possessões do ultramar.

Para o Brasil, a questão é um pouco diferente. Não temos necessidade de uma esquadra igual à da Grã-Bretanha ou à da poderosa república de língua inglesa. Não aspiramos a ser simultaneamente

a primeira nação em agricultura, em indústria, em poder naval. Devemos proteger nosso comércio, guardar a nossa costa, navegar os nossos rios. Tão modestas aspirações não têm contrariedades insuperáveis nas causas físicas e nos dispensam de tomar o conselho do sr. Maury, quando nos lembra a necessidade de entregarmos a seus patrícios a navegação de nossos rios. Se assim procedêssemos, cometeríamos a perfídia de enfraquecer nas delícias de Cápua os valentes marujos americanos: pois que se é lei da natureza que o habitante do Brasil, engolfado na abundância, recusa a vida do mar, seríamos pérfidos atraindo a esses homens dos climas severos, engolfando-os nas riquezas, fartando-os de leite e mel, e tirando-lhes com isso o desejo de procurar essa vida, de que se tornariam tão incapazes como os brasileiros, no entender do sr. Maury. Demais, a navegação a vapor nos rios do Brasil, que é a questão principal, só exige a perícia especial que nossos patrícios têm. É uma navegação em que não se precisa da aptidão marítima dos ingleses, dos suecos e dos norte-americanos. O conhecimento dos baixios e das correntezas, das épocas de enchentes e de vazantes, da profundidade e da navegabilidade dos canais entre grupos de ilhas, a prática – e somente a prática – é o predicado da marinhagem de que precisamos; e, para essa prática, ninguém mais apropriado que o paraense no Amazonas, que o cuiabano no Paraguai.

CAPÍTULO V

Paralelo entre as linhas fluviais de Bolívia pelo Prata e pelo Amazonas. – Como e por que o sr. Maury se esquiva de tomar em consideração a navegabilidade dos afluentes do Prata e prefere a navegação pelo Madeira. – Cachoeiras deste rio. – Verdadeiras fontes de riqueza em Bolívia. – As minas perdidas de Urucumaguan e as ruínas de Samaipata. – Como e por que se despenderam somas enormes para se abastecer de água o Potosí. – A carta escrita de Lima ao sr. Maury.

Bolívia pode comunicar-se com o oceano Atlântico e com o antigo continente por três diversos caminhos: o primeiro, através dos Andes e do deserto de Atacama até Cobija, e daí pelo mar do sul até o cabo d'Horn; o segundo, pelo seus rios tributários do Madeira e, por este abaixo, até o Amazonas; o terceiro, pelos seus tributários do rio da Prata, ou antes, do Paraguai.

Deixando fora de comparação esse antigo caminho do mar Pacífico, por onde no nosso século, não poderiam entrar na República Boliviana comércio ativo, riquezas e civilização – vejamos qual é das vias fluviais a que deve merecer a preferência, a que pode ser considerada como a mais capaz de acelerar a prosperidade daquele país.

Se estivesse destinado pela sabedoria divina que aquela república não pudesse prosperar, isto é, entrar em ativa troca de produtos com outro país que não fosse a poderosa república de Norte-América, seria ocioso confrontar as facilidades e as dificuldades que numa e outra carreira oferece a natureza ao estabelecimento da navegação a vapor e de um comércio vantajoso. Se todas as nações onde podem ser consumidos os produtos bolivianos e de onde podem sair aqueles com que se deverá fazer a troca, estivessem privadas da marinha, de modo que dependessem dos navios americanos; e se os estados da América do Sul, tais como o Brasil, Montevidéu e Buenos Aires, perdessem as suas grandes praças comerciais e ficassem privados do comércio direto com a Europa, desnecessário se tornaria lembrar que Bolívia pode procurar o oceano pelo Paraguai.

Mas nem parece que a Providência Divina tenha reservado à república de língua inglesa o monopólio do comércio de Bolívia,

nem se pode por um momento admitir todas aquelas hipóteses que dariam aos americanos do norte o domínio exclusivo dos mares.

É verdade que o sr. Maury, quando fala dos recursos de Bolívia, da prosperidade de que é suscetível e dos meios que devem ser empregados para chegar-se a esse estado, jeitosamente abstém-se de encarar a questão debaixo de um ponto de vista que não seja palpavelmente vantajoso à sua pátria, e só a ela.

Quando, para dar uma ideia dos grandes recursos da República do Paraguai, transcreveu as notícias lisonjeiras que se acham na recente obra, de Montgomery Martin, *Atlas geográfico e estatístico*, acrescentou imediatamente: "O comércio do Prata é decerto importante, mas que seja de tanto valor agora, como representa o extrato supra, é o que se pode duvidar".

Com o mesmo pensamento e com admirável rigor lógico, transcrevendo alguns períodos de uma carta que diz lhe escrevera de Lima pessoa de sua amizade, fecha inteiramente os olhos ao que está escrito sobre a importância da navegação do rio da Prata e conclui em favor da do Amazonas. Vejamos como isto se passou. Diz-se, no último período da carta:

> Contudo, *en attendant*, bom seria que procurásseis organizar uma campanha para a navegação dos rios da América do Sul, em geral, porque, enquanto olhamos para o Amazonas, não devemos perder de vista o Prata. O país, situado sobre as cabeceiras deste rio, é mais povoado do que o da confluência do Amazonas, e, segundo todas as informações que tenho recebido, o comércio do Paraguai de per si compensaria amplamente os avanços necessários ao estabelecimento de uma linha de vapores nas águas do Prata. Se atualmente navegassem vapores sobre o Paraguai e o Paraná, é muito possível que o governo do Brasil estivesse mais favoravelmente disposto para conosco, e que a questão da navegação do Amazonas se decidisse por um ajuste amigável. *Podeis ficar certo que se os Estados Unidos não se derem pressa em tratar deste negócio, alguma outra nação o fará...*

E depois, logo imediatamente depois deste importante período, em que se fala com predileção da navegação pelo Paraguai, conclui o sr. Maury: "Pelo que fica exposto, vê-se que temos razão em dizer que o comércio com a Bolívia pelas águas do Amazonas não é uma utopia".

A este período segue-se um outro, em que o sr. Maury transmite a comunicação que se lhe fez, de que iam ser declarados portos francos ao comércio do mundo dois sítios às margens do tributário do

Amazonas: com o que fecha o seu capítulo, desprezando o conselho do seu amigo, não dizendo uma palavra a respeito da navegação pelo Paraguai. Neste procedimento, ainda mais se revela o espírito de hostilidade com que se houve o sr. Maury na redação de sua memória. Examinaremos, pois, a despeito do escritor norte-americano, as vantagens que oferecem as vias fluviais da Bolívia para o rio da Prata, assim como para o Amazonas. Neste exame aceitaremos as autoridades aceitas pelo sr. Maury e, com os mesmos dados que ele tem, entraremos na comparação.

Admitamos, principalmente, que os rios bolivianos Pilcomayo e Vermejo, que caminham para o sul, são navegáveis, assim como o Paraí e o Beni, tributários do Madeira e conseguintemente, do Amazonas. Ora, o Pilcomayo e o Vermejo confluem no Paraguai, onde este rio já é volumoso e indisputavelmente navegável. Além disto, a região das nascentes destes rios bolivianos é mais populosa que a daqueles que marcham para o norte. Santa Cruz de La Sierra, capital da república, está muito mais perto de Buenos Aires que de Belém. A província de Chiquitos está em nossa fronteira, unida à província de Mato Grosso e, por isso, quase nas águas do Paraguai. A maior parte dos terrenos que o mesmo sr. Maury apresenta como ricos em minerais e em vegetação, acham-se nas vizinhanças de Chiquitos, na bacia do rio da Prata.

Do lado oposto, já não falando na diferença de população, de que o sr. Maury tem conhecimento pela carta do seu amigo e não metendo em conta a inferioridade em riqueza, de que essa diferença de população é indicativa, poderão ser os afluentes do Madeira tão navegáveis como o Vermejo e o Pilcomayo; porém o Madeira, onde eles vão confluir, não oferece as vantagens e facilidades do grande e majestoso Paraguai.

Teve o sr. Maury a simplicidade de passar pelo Madeira, na redação da sua memória, sem dar fé das cachoeiras desse rio, as quais se acham entre os afluentes bolivianos e o Amazonas. Entendeu, por isso, que não eram impassáveis. Porém, uma vez que importa à nossa discussão conhecer-se até que ponto é inexato o escritor – que se apresenta, com um libelo na mão, acusando e ameaçando um país amigo da sua pátria, elevando o seu malquerer a ponto de figurar-nos inimigos de nossa própria felicidade e da alheia, inimigos da civilização e do cristianismo – diremos alguma

coisa a respeito da navegação do Madeira, diremos aquilo que não devia ignorar o escritor que se propusesse a falar em navegação da Bolívia para o Amazonas pelo Madeira.

Sobe-se, com efeito, este rio desde o século passado. Houve por ele um comércio e navegação para a antiga Vila Bela, residência dos capitães-generais do Mato Grosso, comércio que se acha quase desprezado, desde que foi removida para Cuiabá a capital da província, ao mesmo tempo que se começou a fazer uso da linha do Tapajós e de Arinos; esse comércio teria totalmente desaparecido, se nossas povoações das margens do Guaporé e do Mamoré, onde se acha o forte do Príncipe da Beira, tivessem meios mais breves para obter o sal, o ferro, e outros gêneros que sobem do litoral.

Na parte superior do rio Madeira, perto da confluência do Beni e do Mamoré, existem 12 cachoeiras. Neste último rio existem 5. Portanto, a linha fluvial do Amazonas (pelo Madeira) tem, até as povoações brasileiras, 17 grandes cachoeiras, além de rápidos ou corredeiras, duas das quais são por alguns viajantes consideradas tão difíceis como as 17, com o que assim elevam a 19 o número destes passos difíceis e perigosos. Para as povoações da Bolívia, quando não haja a menor dificuldade a partir da confluência do rio Beni para cima, há pelo menos as 12 catadupas do Madeira, que todas se acham dessa confluência para baixo.

Para quem sabe o que são esses obstáculos em nosso território montanhoso, é escusado dizer que onde eles se acham não podem passar vapores. Mas, para quem ignora a forma acidentada deste país, a enormidade de nossas massas d´água nos afluentes amazônicos, e a coragem e pertinácia com que transpomos tão medonhos precipícios (e veja-se o que diz Castelnau a propósito das cachoeiras do Araguaia e do Tocantins, que não são os maiores que se conhecem no país), torna-se indispensável descrever alguns deles. Para isso, transcreveremos somente o que se acha concisamente descrito nos diários do dr. F. J. de Lacerda, astrônomo português, que em 1781 subiu para Vila Bela como membro de uma comissão de limites.

Dia 17 de outubro de 1781 – Pelas 8 horas da manhã chegamos ao salto do Teotônio, onde achamos os comerciantes de Mato Grosso com 13 canoas, que traziam seis meses de viagem. Eles tinham sido atacados pelo gentio cinco vezes, que de uma

delas feriram algumas pessoas e mataram a um índio romeiro de uma montaria (pequena canoa de caça) na boca do Jamari, segunda cachoeira.

É esta cachoeira formada por um grande penedo que atravessa o rio, o qual se despenha por quatro canais de altura de 40 palmos. Adiante do lugar deste precipício está uma grande ilha de pedra, que faz ter a água precipitada um grande rebojo.

Dia 28 de outubro – Tendo navegado uma légua, chegamos ao princípio de uma cachoeira que chamam "Caldeirão do Inferno", a qual tem uma légua de comprido, e é perigosa no rio cheio, mas nós a achamos favorável pela pouca água que trazia o rio.

Dia 29 – Tendo navegado légua e meia, chegamos à cachoeira chamada "Salto do Girão", em que se varam as canoas por terra na distância de 350 braças.

Nesta cachoeira estivemos até o dia 10 de novembro inclusive, que os gastamos em varar as canoas e no conserto delas.

Dia 11 de novembro – Pela tarde chegamos à cachoeira chamada "Os Três Irmãos", que passamos até o meio.

Dia 12 – Continuamos a passar o resto da cachoeira de extensão de uma légua.

Dia 13 – Neste dia andamos somente duas léguas, pelas muitas correntezas e sirgas que passamos, algumas das quais não são inferiores a cachoeiras. Chegamos pela tarde à cachoeira chamada "do Paredão".

Forma-se esta cachoeira de duas como paredes que vêm de uma e de outra margem do rio, deixando pelo meio passagem às águas, mas nesta abertura há uma ilha de pedra, que faz o rio ter duas entradas ou aberturas.

Dia 22 – Navegada uma légua, passamos várias pedras e, navegando mais uma légua, chegamos ao arremate da cachoeira do Ribeirão.

Dia 23 – Neste dia andamos somente meia légua, e, por este tão pequeno andamento considere-se qual seria o trabalho.

Dia 24 – Passada a quarta sirga, se deu princípio ao mocho e a descarregar as canoas, trabalho que durou até o dia 27, mas com passar toda a cachoeira, que tem duas léguas de extensão, gastamos até o dia 6 de dezembro.

Dia 8 de dezembro – Chegamos à cachoeira do Madeira (a 12ª), em que gastamos quatro dias em passá-la, e em ver se se podia fazer alguma observação, que não tem efeito.

Eis aqui notícias, informações verídicas, pelas quais se reconhece que o rio Madeira, da confluência do Beni para baixo, não pode admitir navegação a vapor senão depois dessas doze formidáveis cachoeiras, que tornam rude e perigosa a navegação, ainda mesmo dos pequenos barcos que conseguem franqueá-las e que n'alguns sítios são obrigados a uma [correção] ou condução por terra.

Fica, portanto, fora de dúvida que não é pelo Madeira e pelo Amazonas que pode subir o comércio e com ele a riqueza e a civilização para a Bolívia; e que é pelas águas do majestoso Prata que se há de operar esse fenômeno, se, com efeito, a navegabilidade do Vermejo e

do Pilcomayo se estende até o coração daquela república.

Se temos chegado a esta conclusão sem sofismas e sem omissão de informações a nosso alcance, evidentemente se engana o escritor norte-americano quando diz: "O caminho por onde Bolívia espera achar saída para seus produtos destinados ao mercado é ao longo dos seus rios que deságuam no Amazonas, e por este abaixo até o mar, onde os ventos e as correntes são tais, que esses produtos terão forçosamente de passar pela nossa porta". Desta sorte, todo o empenho do sr. Maury é fazer crer aos norte-americanos e aos bolivianos que a Providência Divina tem destinado que aquela parte da monarquia espanhola fique na mais absoluta dependência da ex-colônia da Inglaterra. Nos fins do capítulo 3º, começando a falar da Bolívia, disse o escritor americano:

> Industriosos e prósperos os bolivianos, ao contemplarem os seus aprazíveis rios, o Pilcomayo e o Madeira, suspiram pelos barcos de vapor e livre navegação do Prata e do Amazonas.
>
> O Pilcomayo nasce ao pé da muralha meridional da sua linda cidade do Prata, como é denominada Chuquisaca. O Vermelho, outro grande rio boliviano, tributário do Prata, nasce mais ao sul. Depois de um curso de mil milhas em direção ao sul e ao sudeste, estes rios desembocam no Paraguai; e tal é o desejo que tem Bolívia de os ver navegados por vapor, que ofereceu, segundo ouvimos dizer, o prêmio de 10 contos de réis ao primeiro barco de vapor que subir pelo Pilcomayo, até o ponto onde ele é navegável.

Parecia natural que daqui concluísse o sr. Maury em favor da navegação do rio da Prata, ao menos tanto quanto em favor da do Amazonas. Entretanto, assim não praticou e, não obstante fazer crer que Bolívia tem meios naturais e esperanças de chegar ao Atlântico, navegando o Vermejo e o Pilcomayo, diz que o caminho por onde ela espera achar saída para seus produtos é ao longo dos seus rios que deságuam no Amazonas e "por este abaixo até o mar, onde os ventos e as correntes (palavras do sr. Maury) são tais, que esses produtos terão forçosamente de passar pela sua porta". E como se não bastasse a sua asserção, o ilustre escritor procura o reforço da opinião (real ou emprestada, por amigo oficioso, como adiante examinaremos) do atual presidente da Bolívia; e acrescenta: "Disto está ela (Bolívia) bem convencida e o seu presidente tem manifestado o mais vivo desejo de estreitar os laços de amizade, comércio e

navegação, que estão destinados a ligar o seu país ao nosso".

À vista disto, fica evidente que, na opinião do sr. Maury, toda a vantagem da navegação a vapor para Bolívia será somente real, se essa navegação levar às portas dos Estados Unidos os produtos da América do Sul. O Paraguai e o Prata oferecem a mais bela, cômoda e vantajosa entrada para o Atlântico e para os grandes mercados do continente europeu. Tudo induz a crer que é por aí que há de marchar o comércio para as repúblicas da Confederação Argentina, para a do Paraguai, para uma porção do Brasil e para a República Boliviana. Todavia, o sr. Maury antes quer ver o Prata revirado e os produtos, ainda mesmo os das encostas marítimas da América do Sul, deixarem o Atlântico, subirem e descerem rios. Lá mesmo onde não é possível qualquer navegação regular, contanto que se faça o comércio no mar dos Caraíbas. Bolívia pode servir-se do Pilcomayo e do Vermejo: não encontrará no Paraguai, a que estes rios se juntam, as mesmas dificuldades que apresenta a região encachoeirada do Madeira. Mas de que serve a navegabilidade do Paraguai e do Prata? De que serve a navegabilidade do Vermejo e do Pilcomayo, se estes rios vão desaguar no oceano, tão longe dos Estados Unidos? Para que servem tais rios, se na sua foz os ventos e as correntes não forçam o comércio a passar pela porta da pátria do sr. Maury?

No século em que vivemos, a política do comércio, e não a da conquista, é a política não só dos Estados Unidos, como da Inglaterra, da França, da Holanda, da Alemanha e de todas as nações cultas da Europa, feita a devida exceção da Rússia. Não é, por isso, condenável o escritor norte-americano quando deseja que todos os produtos da América do Sul caminhem para o passo da Flórida, nem ainda quando deseja que não só os brasileiros, como também os peruanos e os súditos de outras repúblicas hispano-americanas, consumam os produtos da indústria de seu país. Mas ninguém poderá desculpar que esse patriótico desejo se traduza em hostilidade aberta contra os brasileiros e que se lance mão até de uma pequena intriga no intuito de nos tornar odiosos. Tudo nos induz a acreditar que o sr. Maury escreveu o seu panfleto somente para seus concidadãos, esquecendo que no tempo presente a imprensa e os vapores, espalhando as ideias, facilitando a discussão e abolindo as distâncias, não permitem que

prevaleça o injusto contra o justo, a ambição contra a verdadeira liberdade, a força contra o direito. Nos tempos antigos podiam os oradores do Senado romano gritar com toda a força de seus pulmões *delenda est Carthago*, e a rival da poderosa República da Itália ignorava a extensão do perigo que a ameaçava. Hoje não sucede assim. As cem vozes da imprensa, dirigindo a opinião pública, dão força aos governos livres, animam os exércitos, secundam a diplomacia, alimentam a tribuna; em suma, promovem a verdadeira civilização. Se o ilustrado sr. Maury refletisse nestas verdades, não cederia talvez ao maligno impulso de seu coração, e não diria a seus leitores americanos, no intuito de nos tornar odiosos "que entre nós se qualificam os norte-americanos": nação de piratas.

Se se lembrasse de que o seu panfleto podia chegar ao Brasil, e sofrer a justa contrariedade que procede da injustiça da agressão e da falta de fundamento dos pontos de acusação, é muito provável que argumentasse de outra maneira. Só a esperança de ter por leitores unicamente a seus concidadãos norte-americanos poderia animá-lo a cometer sem receio as injustiças que temos apontado e a proferir tanta asserção infundada, tamanhas inexatidões, tão frequentes erros. Contando com a benevolência do leitor, seguro do efeito quase sempre infalível de um estilo pitoresco e sedutor, o sr. Maury empreendeu a sua tarefa na esperança de ser bem sucedido, toda vez que mostrasse a seus patrícios riquezas incalculáveis ao par de extrema facilidade de adquiri-las.

Se assim não fosse, se o sr. Maury não contasse com a falta de conhecimento que no seu país há do nosso e das repúblicas vizinhas, é muito provável que não se ocupasse em fazer da Bolívia um quadro lisonjeiro, por ter produtos que se encontram abundantemente em todas as províncias do Brasil, inclusive as do Maranhão e do Pará, muito mais próximas dos Estados Unidos do que Bolívia. Entretanto, o escritor americano se estende longamente em noticiar que na República Boliviana existem duas qualidades de mandioca, muitas variedades de bananas que dão cacho em um ano, que o milho amadurece em três meses, que o algodão dá fruto em seis, que o café prospera a 600 léguas do Atlântico, quando tudo isto se dá na quase totalidade das províncias brasileiras de beira-mar. Se o sr. Maury não contasse com a benevolência e até com a credulidade

de seus patrícios, não se serviria por certo das deslumbrantes riquezas do Potosí, nem falaria, como a meninos que se quer engodar, das minas perdidas de Urucumaguan, cujos tesouros, diz ele, igualavam em valor a fabulosa riqueza da cidade dourada do Manoa.

Quando o comércio com a Bolívia pode ser vantajoso pela exportação da quinoa, do cacau e de outros produtos do reino vegetal; quando a riqueza das minas de prata recomenda a exploração dos multiplicados veios que existem no território boliviano; quando as ricas minas do magnífico e abundante cobre de Corocoro são indisputavelmente um grande elemento de prosperidade, de que os estadistas sagazes de Bolívia não têm sabido tirar partido, como perfeitamente sabe hoje o gabinete inglês, que necessidade havia de falar-se nas minas perdidas do Urucumaguan? Que necessidade havia de procurar seduzir com essas riquezas e com a notícia das enormes somas outrora despendidas para se prover d´água o Potosí? De fato despenderam-se três milhões de dólares para haver água em Potosí, como se lembrou de dizer o sr. Maury quando quis provar que o comércio com a Bolívia não é uma utopia. Mas para que ocultar que o Potosí não é hoje o que já foi? Para que ocultar que depois de ter sido uma cidade de 160 a 180 mil habitantes, tem hoje apenas 13 a 15 mil almas? Para que ocultar a verdadeira causa que obrigou a empreender essas construções gigantescas e a facilidade que houve então, e não há hoje, de fazer face a tão consideráveis despesas?

Num serro do território boliviano o acaso fez descobrir possantes e riquíssimas minas de prata. Faltando água para lavagem das mineiras, construíram-se nas gargantas de montanhas, superiores de nível, 33 enormes açudes, que se comunicavam entre si e forneciam água suficiente para os usos da mineração e de uma população que chegou a ser, como já dissemos, de 180.000 almas. Hoje a cidade de Potosí apresenta imensas ruínas, inumeráveis trabalhos interrompidos e uma população que é menos da décima parte do que já foi. Tanto valeria recordar que, quando o duque do Prata entrou em Lima para tomar posse do governo, só os comerciantes desta cidade fizeram um tapete de prata maciça nas ruas por onde teve de passar. Do mesmo Potosí podia dizer-se que só no decênio que decorre de 1585 a 1595 produziu cerca de 900.000

marcos de prata. Maiores somas despenderam por certo esses famosos monarcas do Egito na construção das pirâmides que, segundo M. de Persegni, satisfaziam a uma necessidade da agricultura, ou por dizer melhor, eram indispensáveis para se evitar que os terrenos férteis ficassem submergidos em montões de areia. Despenderam-se, pois, nessas obras somas muito maiores que para prover d´água o Potosí. Mas são essas antigas e espantosas despesas de outros séculos razões para se esperarem hoje grandes resultados comerciais nos países que foram o teatro dessas cenas de opulência? O que prova, pois, que em séculos passados se empreendessem obras gigantescas no Potosí, quando era extremamente fácil pagar o trabalho com pedaços de prata?

É o que não importa ao sr. Maury, porque conta com a credulidade e com a benevolência de seus leitores; e tanto conta com essa benevolência, que depois de falar nas riquezas de que dispõe Bolívia, riquezas pela maior parte reais e dignas da atividade do homem, acrescenta: "Para aumentar o interesse, os recursos, os encantos e a riqueza deste país, ali estão as águas termais do Talula, com suas maravilhosas propriedades; as ruínas de Samaipata e Tiahuanaco, as quais com os seus símbolos e [sinais] hieroglíficos, revelam um povo anterior aos incas e, na opinião do Castelnau, superior a eles em civilização".

Ora, que as águas termais aumentem os recursos do país, pode-se ainda admitir. Mas que as ruínas de Samaipata aumentem o interesse, os recursos, os encantos e as riquezas, só o sr. Maury tem coragem para dizê-la. Ainda se se dissesse que as ruínas de Samaipata aumentavam o interesse e os encantos do país, bem: mais que ruínas aumentem riquezas, não o diria o mais hiperbólico poeta.

Vejamos agora uma nova prova de segurança com que o sr. Maury escreveu, e somente para seus patrícios. Essa prova se acha na transcrição de uma carta real ou imaginada, que se diz escrita de Lima por um norte-americano seu amigo. Extrataremos somente aqueles períodos que manifestam as intenções de certos súditos dos Estados Unidos, e os manejos que empregam contra os brasileiros.

Depois da minha última correspondência, fiz conhecimento com D..., natural do Chile, a quem o tenente Gibbon viu em Cochabamba, em Bolívia. Este D... é sem dúvida

um homem hábil... Segundo ele pensa, o presidente da Bolívia nutre favoráveis disposições para conosco e não hesitaria em conceder privilégios a uma companhia de navegação a vapor que lhe fizesse para esse efeito a conveniente proposta. Como não conheço em Bolívia outro algum indivíduo com quem pudesse entender-me a respeito da navegação do Amazonas, não duvidei aproveitar-me dele, porque penso que não há tempo a perder, se os Estados Unidos querem assegurar para os seus cidadãos o comércio interior da América Meridional.

Sem dar implícito crédito a estas informações de D..., resolvi-me a aproveitar a influência que ele sem dúvida tem sobre o presidente da Bolívia para promover o nosso plano de abrir a navegação do Amazonas, e IMPEDIR, quanto me fosse possível, o triunfo da política exclusiva do Brasil. Tendo eu verificado que Guaraios, aldeia de quatrocentos vizinhos, situada na confluência do Mamoré com o Itenez, do lado da Bolívia e Exaltação, vila de quatro mil habitantes, eram as principais povoações sobre o Mamoré, abaixo da vila de Trindade, propus a Dom... que escrevesse àquele presidente e o persuadisse a declarar aqueles dois lugares portos de entrada para o comércio estrangeiro. Abraçou logo esta ideia, dizendo que era mui luminosa, e pelo último correio escreveu ao presidente sobre este assunto. Diz ele que o mesmo presidente declarara que não pretende fazer concessões aos brasileiros; que não há povo para ele como os norte-americanos, porque hão de trazer à Bolívia riquezas, força e civilização.

Estou certo [de] que o governo da Bolívia há de declarar os dois mencionados lugares, Guaraios e Exaltação, portos de entrada para o comércio estrangeiro. Em tal caso teremos ganhado um grande ponto. Isso mostrará que aquela república deseja entabular relações comerciais conosco; assim, poderemos exigir que o Brasil não ponha obstáculos ao nosso comércio com ela. Infelizmente, porém, nós, como indivíduos, não temos poder nem meios para levar avante este gigantesco e magnífico plano de franquear à povoação e à civilização o mais belo e mais extenso país do globo. Temos procedido até aqui sem conselhos nem favor do governo geral, à exceção de...

Entremos agora nas considerações que afluem no espírito ao ler-se esta célebre carta. Segundo dela se depreende, há um chileno que tem influência sobre o presidente da Bolívia, influência poderosa, imensa e que estrangeiro algum tem, no século atual, sobre o espírito de qualquer chefe de estado civilizado. Há um chileno que tem influência sobre o presidente da Bolívia e influência bastante para aconselhá-lo e decidi-lo, com uma carta, a tomar medidas da mais alta gravidade nas questões externas! Há um chileno que, assim favorecido pela fortuna, entra em ajustes com um súdito dos Estados Unidos, que o qualifica de homem hábil e que abusa de sua simplicidade, se não é joguete de sua velhacaria.

Depreende-se, mais, que um norte-americano se quer servir desse feliz chileno para promover o plano de abrir a navegação

do Amazonas e para impedir o triunfo da política, por eles denominada exclusiva, do Brasil.

O chileno informa ao norte-americano que o presidente da Bolívia, sobre quem inculca ter influência, nutre favoráveis disposições para com os súditos dos Estados Unidos e que não hesitará em conceder-lhes privilégios. Pinta depois um quadro das riquezas do país, onde figuram a prata, o ouro, diamantes e outras pedras preciosas, e talvez algumas ainda desconhecidas aos lapidários!

O americano, que não conhece outro algum indivíduo com quem se possa entender a respeito da navegação do Amazonas, e que pensa que não há tempo a perder, não duvida aproveitar-se do chileno, que é homem hábil e que tem influência sobre o presidente da Bolívia. Propõe ao chileno que escreva ao presidente e que o persuada a declarar dois sítios nas margens de afluentes amazônicos, portos de entrada para o comércio estrangeiro.

O hábil chileno abraça logo esta ideia, que é mui luminosa, e escreve ao presidente, assegurando ao americano que o mesmo presidente já declarara não pretender fazer concessões aos brasileiros, e que "não há povo para ele como os norte-americanos, porque hão de trazer à Bolívia riqueza, força e civilização".

Tudo isto parece um sonho. Pois é crível que um estrangeiro tenha tamanha influência sobre o presidente da Bolívia? É crível que se tal homem houvesse, fosse ele entender-se com um súdito dos Estados Unidos, quando podia prestar importantes serviços à diplomacia norte-americana? É crível que o presidente da Bolívia se deixe levar pelos conselhos de um chileno, que alardeia de influência sobre seu espírito?

Se tudo isto não é uma fábula, parece-nos que podemos aventurar que o presidente da Bolívia não há de ler com muito prazer semelhantes revelações. Se tudo, porém, é mero invento, está o mesmo presidente da Bolívia dispensado de agradecer ao sr. Maury os elogios que lhe tece, quando assim o expõe a ser considerado de um modo tão desvantajoso.

Qual é – já não falamos em monarcas ou em chefes de repúblicas! – qual é o ministro que não se revoltaria vendo-se exposto a ser olhado como joguete de um esperto, que talvez negocia, que talvez abusa de relações e de estima que não merece? Qual é o ministro que suportaria a sangue-frio a pecha de ser domi-

nado por influência estrangeira? E, entretanto o sr. Maury, publicando imprudentemente uma carta que tem o caráter de reservada, que devia ficar em segredo, ainda que tudo fosse verdade, expõe o chefe da república boliviana a ser considerado como que dirigido por um chileno, por um homem estrangeiro em Bolívia, e estrangeiro que entra nas vistas, nos interesses, nos planos e nos manejos de outro estrangeiro.

Alegam-se serviços, ostenta-se influência em um país onde se é estrangeiro, sem poupar-se o nome e a reputação daqueles com quem se trata, e diz-se com reticências "este Dom... é por certo um homem hábil... Sem dar implícito crédito ao que ele diz, resolvi-me a aproveitar-me da influência que exerce sobre o presidente da Bolívia. ... Estou certo que o governo da Bolívia há de declarar os dois mencionados lugares, Guaraios e Exaltação, portos de entrada para o comércio estrangeiro".

Perguntaremos agora aos homens imparciais de todos os países: – São lícitos estes manejos? Há nesse procedimento aquele grau de moralidade, sem o qual a história condena tudo quanto se empreende em favor de um país, embora os resultados tragam vantagens, proveito ou glória? Podem os interesses do cristianismo, da civilização e da humanidade ganhar com o emprego de medidas que repugnam aos princípios do justo e do honesto?

CAPÍTULO VI E ÚLTIMO

O Império do Brasil é das nações da América do Sul, a que tem na bacia do Amazonas maior soma de linhas navegáveis a vapor e mais vasto território para cultura. – A República do Peru é, depois do Brasil, a nação a quem mais interessa o estabelecimento da navegação a vapor nas águas amazônicas. – Bolívia não pode esperar vantagens da navegação pelo Amazonas. – Marcha do comércio em Nova Granada e Venezuela para o mar das Antilhas. – Estrada dos incas. – Praças comerciais dos antigos domínios espanhóis. – Não é da exauribilidade das águas de um rio que os Estados derivam o direito de impedir que nele naveguem barcos estrangeiros. – Perigo de claudicarem os direitos do Brasil pelo não uso. – Exclusivismo do Brasil. – Política externa. – O ditador Francia. – O Japão. – Sinceridade do fervor do sr. Maury pelo cristianismo. – Conclusão.

O Amazonas e seus inumeráveis tributários caminham por terrenos do Império do Brasil e das repúblicas de Venezuela, Nova Granada, Equador, Peru e Bolívia. A projeção desses rios numa carta geográfica é semelhante à de uma vigorosa árvore multicaule despida de folhas, cujos ramos se dirigem na infinidade de sentidos que lhes permite a liberdade de espaço. Nas regiões mais afastadas do tronco as ramificações são mais numerosas, mas também são, como na árvore, menores em espessura e largura.

Ora, o tronco, ou o máximo leito fluvial do Amazonas, é brasileiro: são brasileiros os mais importantes afluentes, como o Xingu, o Tapajós, o Madeira, o rio Negro e o Trombetas. Deixamos de mencionar o Tocantins, porque este rio não é, rigorosamente falando, tributário do Amazonas. As nascentes do Xingu, do Tapajós e do Trombetas se acham todas dentro do território brasileiro: apenas o Madeira tem afluentes em Bolívia e o rio Negro, em Nova Granada e Venezuela. O Amazonas ou Maranhão, prolongamento quase retilíneo do tronco, desce do Peru e é engrossado por copiosos tributários, como o Napo e o Putumayo, pertencentes à República do Equador.

Se avaliarmos os volumes das águas amazônicas que se deslizam pelo território brasileiro e os compararmos aos das que atravessam as cinco repúblicas hispano-americanas, teremos que

a massa brasileira é maior que as outras todas reunidas. Em outros termos, se se somarem as léguas de rios navegáveis a vapor, encravadas nas terras do império, essa soma será maior que a de todos os diversos ramais navegáveis das repúblicas vizinhas, ainda que reunidos. Semelhantemente, se avaliarmos as áreas da bacia do Amazonas, compreendidas as de todos os seus afluentes, facilmente se reconhecerá que a área brasileira é, pelo menos, igual à reunião das que pertencem à Bolívia, ao Peru, à República do Equador, à Nova Granada e à Venezuela. Só a parte que fica na margem esquerda do Amazonas, e de seu prolongamento quase retilíneo, só essa parte, que é limitada a leste pelo oceano, e ao norte pela divisa com as Guianas e com Venezuela e Nova Granada, é tão vasta como a França, e maior que a Geórgia, as duas Carolinas, a Virgínia e a Pensilvânia reunidas, ou maior que as área amazônicas das três repúblicas que demoram mais a norte. Qualquer que seja, pois, o interesse que possam ter as cinco repúblicas hispano-americanas no estabelecimento da navegação a vapor e de um comércio ativo pelo Amazonas, esse interesse não iguala ao que tem o império.

Bolívia não pode esperar fundadamente que entre pelo Amazonas a prosperidade, a riqueza, a força, que lhe deve dar o desenvolvimento de seus recursos, porque a isso não se presta a navegação do Madeira, como temos demonstrado no capítulo antecedente. Bolívia, assim como a província brasileira de Mato Grosso, tem tudo a esperar da navegação do Paraguai, mas não da do Amazonas, por isso que as regiões superiores do Tapajós e do Madeira são ricas de embaraços que impedem o passo às barcas de vapor.

Venezuela tem cidades e magníficos portos no mar das Antilhas: seu comércio para aí se dirige; o território que pertence à bacia do Amazonas é deserto.

Nova Granada tem do mesmo modo cidades e portos no oceano. O mar está muito mais próximo de qualquer ponto nos limites austrais da República do que a foz do Amazonas.

Os antigos peruanos haviam construído famosas estradas, das quais umas atravessavam a planície árida compreendida entre o litoral do Pacífico e a cadeia dos Andes, outras eram dirigidas no sentido das cordilheiras; todas elas convergiam em Cuzco, ponto central ou sede do grande império dos incas.

Os conquistadores, especialmente Francisco Pizarro e Diego Almagro, serviram-se com vantagem de semelhantes estradas, sem embargo dos obstáculos que opunham à marcha da cavalaria espanhola as escadarias praticadas no solo.

Posteriormente, o transporte dos tesouros arrancados aos indígenas e o dos produtos das minas, bem como o das colheitas da casca da cinchona, determinaram os espanhóis a estabelecer toda a sua comunicação com a Europa, ou pelo litoral do Pacífico, ou pelo mar das Antilhas. No começo do século corrente, os portos de Lima e de Guaiaquil, no Pacífico, e os de Cartagena, [La] Guayra, [Cumená], Santa Marta e Porto Belo, no mar das Antilhas, eram aqueles que haviam alcançado maior importância comercial nos domínios espanhóis, feita exceção de Vera Cruz, Havana e Buenos Aires. Difícil seria hoje mudar a direção que, depois de séculos, tem tomado a corrente do comércio e da agricultura naquela parte dos antigos domínios espanhóis, que é hoje território de Venezuela e de Nova Granada.

As repúblicas do Equador e do Peru estão em circunstâncias diversas: são os países a quem mais de perto interessa a introdução de vapores nas águas amazônicas, porque têm nesta bacia grandes povoações como Cuzco e Quito, e dispõem de navegabilidade do Ucayali, do Napo, do Putumayo e de outros importantes afluentes do grande rio; e, contudo, se porventura ao estabelecer a comunicação do mar Pacífico para o oceano Atlântico pelos golfos do Panamá e de Darien, decrescerá para a República do Equador a necessidade de aproveitar as linhas fluviais da bacia amazônica.

É, pois, o Peru, depois do Brasil, a nação que mais vantagens pode tirar do comércio e navegação pelo Amazonas, e que tem a maior necessidade de servir-se dele, já porque dispõe de maiores e mais navegáveis linhas fluviais, já porque não tem melhores meios de chegar ao oceano Atlântico, ao contrário do que acontece à Bolívia, senhora de belos afluentes do Paraguai, e a Nova Granada e Venezuela, que possuem no mar das Antilhas cidades comerciais, belos golfos e ancoradouros.

Das considerações precedentes decorre, sem dúvida, uma consequência e é que o fenômeno observado de terem sido o Brasil e o Peru as duas primeiras nações que se entenderam acerca da navegação pela mútua fronteira e rios, e que efetivamente introduziram va-

pores nas águas do Amazonas; sem embargo das profecias em contrário do sr. Maury, é um fenômeno que se explica facilmente pelo maior grau de interesse que atuam sobre os ânimos dos súditos brasileiros e súditos peruanos. Nem era preciso procurar em motivos menos nobres, em aspirações reprováveis, em pretensões egoísticas e condenáveis, tais como a missão de frustrar quaisquer tentativas de tratado que as nações comerciais quisessem fazer com as repúblicas hispano-americanas e a empresa de fechar, mais apertadamente que nunca, as grandes artérias de comércio e perpetuar por este modo a estagnação e morte que por espaço de trezentos anos tem deixado na grande bacia fluvial do Amazonas: nem era preciso, digamos, procurar em tais pretensões as causas desse acontecimento.

Já fizemos ver que o império não tem em outra parte rios navegáveis a vapor em tão grande escala, como na bacia do Amazonas; e que, nesta, nenhuma das linhas fluviais se estende tão longamente como a que aproveita às duas províncias brasileiras do Pará e do Alto Amazonas, ao mesmo tempo que se prolonga até o centro do território peruano. Já fizemos ver que as linhas do Tapajós e do Madeira cessam de oferecer navegação a vapores ainda longe da capital e das povoações de Mato Grosso; e que o Tocantins, que – não sendo tributário do Amazonas – pode indiferentemente nesta questão ser considerado como tal, não é navegável a vapor senão em pequena parte de seu possante e majestoso curso. Razões de sobra assistem, pois, ao Brasil para ter dado a preferência à linha do Amazonas, que se prolonga até o coração da República do Peru; assim como nenhuma razão assiste ao sr. Maury para considerar o Brasil umas vezes como mero possuidor da foz do Amazonas, outras vezes como embaraço à prosperidade das repúblicas que têm afluentes amazônicos.

Resta-nos examinar se, com efeito, o Império do Brasil, não permitindo que se navegue no Amazonas como no oceano Atlântico, incorre justamente na censura e na qualificação de inimigo da prosperidade dos povos vizinhos, da civilização e até do cristianismo. Entraremos neste exame, não socorrendo-nos das doutrinas dos publicistas, que todas são favoráveis à causa do Brasil, mas insistindo no gênero de considerações que temos desenvolvido e na refutação das asserções menos fundadas do sr. Maury.

Diz ele: "A questão relativa ao livre uso da navegação de um rio que corre pelos domínios de mais de um país, é familiar aos homens políticos. Já foi há muito resolvida, segundo os eternos princípios do direito, e não pode ser agora objeto de disputa."

Pois bem, "a questão está resolvida" e não pode ser objeto de disputa. Mas de que modo, em que sentido foi resolvida? É o que não dizeis. Decidiu-se porventura que, quando um rio corre pelos domínios de mais de um Estado, podem os súditos de qualquer outro Estado não ribeirinho penetrar por tais rios e ir a um desses Estados, assegurar para si a navegação e o comércio, e solicitar privilégios, como se vê que se tem empreendido em Bolívia? Decidiu-se porventura que podem entrar quaisquer mercadorias para os Estados das regiões superiores, e sob esse pretexto, livres de direitos, para depois penetrarem nos países da foz por contrabando?

Na Europa, a navegação do Reno, como o sr. Maury sabe, é concedida como um direito comum a todos aqueles a quem pertencem as suas águas. Mas, entra-se no Reno como se se navegasse no mar do Norte?

Seria um engano grosseiro acreditar-se que o sr. Maury aceita o que se acha estabelecido entre as nações cultas, a respeito da navegação dos rios. O escritor norte-americano procura arrimar-se a uma outra teoria, e diz: "O ar livre dos céus e as jucundas águas da terra foram postas neste mundo pelo Todo-Poderoso para uso e recreio do gênero humano: o ar e a água, que se usam sem nunca exaurir-se, são uma propriedade comum de todos os homens".

Ora, enquanto se não demonstra que o comunismo sem restrições é a melhor lei das sociedades, a mais conducente à felicidade da espécie humana; enquanto se não admite esse princípio nos Estados civilizados – que, aliás, o repelem horrorizados – é forçoso concordar em que a medida dos interesses e dos deveres, conciliados entre si, deve ser para os Estados, como para os indivíduos, a medida dos direitos. Se se pudesse invocar o princípio da inexauribilidade das águas dos rios para daí deduzir que as nações por cujo território passam não têm o direito de impedir o seu uso, ou de concedê-lo mediante certas restrições, nada obstaria a que se exigisse o mesmo dos portos, das enseadas e das costas. A navegação do Reno seria franca não só aos que são senhores

de águas que nele afluem, como a quaisquer outras nações. Não é, pois, da exauribilidade das águas que dimana o direito dos Estados sobre o uso dos rios que nascem e correm nos terrenos por eles ocupados, assim como não é dessa qualidade que lhes resulta o direito de guardar seus portos e os mares de suas costas.

A questão está resolvida; e qualquer que seja a opinião individual do sr. Maury, é certo que o Brasil e as cinco repúblicas da bacia do Amazonas são os únicos soberanos competentes para ajustar, para estipular sobre a navegação de seus rios; e que, para felicidade dos respectivos súditos, devem fazê-lo de comum acordo.

Duvidar deste direito, sustentar ou pretender que os direitos do Brasil estão em perigo de claudicar pelo não uso, somente pelo fato de não ser livre aos norte-americanos penetrar no Amazonas, como no oceano Atlântico, é querer estabelecer um jurisprudência nova, não conhecida, não aceita pelas nações cultas da Europa e pelos mais seguidos escritores de direito internacional. Demais, se os direitos do Brasil, como diz o sr. Maury, correm perigo de claudicar pelo não uso, é certo que existem; e existindo, a questão é indagar se se realiza o não uso.

De fato, não está o vale do Amazonas tão povoado e cultivado nos trinta e dois anos que temos de existência como nação; nem ali tem crescido a população, nem se tem desenvolvido e utilizado os recursos do país em tamanha escala, como seria possível, se há mais tempo se tivesse introduzido um comércio ativo e a navegação a vapor. Mas esse pequeno resultado, quando não fosse uma consequência necessária das dificuldades com que temos lutado, daria azo a que em nossas câmaras os oradores da oposição agredissem as administrações. Em caso algum se poderia daí derivar para os Estados Unidos ou para qualquer outra nação o direito de nos suscitar embaraços e, muito menos, o de ocupar aquele país, cultivá-lo e colonizá-lo.

O Império do Brasil não tem prosperado tão rápida e sensivelmente como os Estados Unidos, graças à desproporção dos meios de que começou a dispor cada uma destas nações, a datar de sua emancipação. Uma de nossas maiores necessidades é a da emigração espontânea, e todo o mundo sabe quanto há custado a começar essa corrente benéfica. Ainda há pouco se empregavam na Europa esforços e medidas de todo o gênero, sem exclusão da calúnia, para se

desviarem de nossos portos os colonos alemães; e o sr. Maury, inculcando-nos como inimigos da civilização e do cristianismo, tende por certo a desconceituar-nos. A outra necessidade é o estabelecimento da navegação a vapor nos nossos rios que a admitem, mas o sr. Maury, que se ostenta como entusiasta dessa navegação, que fala com elogio de Bolívia, porque prometeu dez contos de réis a quem introduzisse nos seus rios tributários do Prata a primeira barca de vapor, e porque prometeu 20 milhas de suas melhores terras em feudo simples a quem levasse ao cabo essa empresa; o sr. Maury, que, segundo somos informados, solicitou e conseguiu da República do Equador um privilégio para a navegação do Napo, qualifica de monopólio odioso o contrato celebrado com o cidadão brasileiro Irineu Evangelista de Souza!

Sem embargo destas e de outras inesperadas e injustas contrariedades, temos avançado em riqueza, em crédito, em civilização; assim nos reputam os homens esclarecidos nas nações do ocidente europeu. Ora, é indubitável que dessa riqueza, força e civilização que já apresenta o império, tem uma boa parte o vale do Amazonas, e que, portanto, não se realiza o pretendido não uso. Mas o sr. Maury, ou porque se veja contrariado no seu projeto de navegação do Napo, ou porque busca popularizar-se como o apóstolo de uma cruzada comercial, ou porque efetivamente não acredita na claudicação de nossos direitos pelo não uso, vinga-se em denominar-nos mais exclusivos que o Japão, inimigos do cristianismo, e procura demonstrar que, não obstante esse nosso exclusivismo, demos entrada aos súditos norte-americanos no Amazonas, quando procedemos com o Peru a ajustes a que erradamente chama "Tratado de Comércio e Navegação Fluvial".

Examinemos primeiramente os fundamentos desta nova pretensão. Os ajustes que fizemos com o Peru e que constam da convenção celebrada em Lima pelo nosso digno e hábil diplomata, o sr. conselheiro Duarte da Ponte Ribeiro, e ratificada e confirmada no Rio de Janeiro a 18 de março de 1852, estão no domínio do público, não são tratados secretos e, longe de serem um laço que o Brasil procurou armar e em que o Peru caísse, oferecem uma das mais concludentes provas de nosso desinteresse, da benevolência e da generosidade da política brasileira para com as repúblicas vizinhas, política sempre digna de

louvor e que produziu os mais belos e gloriosos resultados sob a direção de nosso insigne estadista, o sr. conselheiro Paulino José Soares de Souza.

Enganou-se o sr. Maury quando pretendeu que com tais ajustes tivéssemos em vista lograr a República do Peru; já o demonstramos longamente em dois dos antecedentes capítulos. Engana-se mais ainda quando pretende que, com tais ajustes, adquirirão seus concidadãos os mesmos direitos que os brasileiros.

O Brasil e o Peru ajustaram numa convenção especial os princípios e o modo de fazer um ensaio em que melhor se conhecesse sob que bases e condições deverá o comércio e navegação pela mútua fronteira e rios ser estipulado definitivamente.

Os dois soberanos convieram em que os produtos e embarcações que passassem do Brasil ao Peru, e do Peru ao Brasil, fossem isentos de todo e qualquer direito, imposto ou alcavala a que não estivessem sujeitos iguais produtos do próprio território, com os quais ficaram em tudo igualados.

Ainda mais, concordaram em auxiliar com uma consignação pecuniária, durante cinco anos, a primeira empresa (que se estabelecesse) de navegação a vapor, porque reconheceram que nos primeiros anos nenhuma utilidade poderia dar aos empresários a navegação desde a foz do Amazonas até o litoral peruano, a qual deve pertencer (formais palavras do art. 2º) exclusivamente aos respectivos estados ribeirinhos.

Ora, esta convenção será porventura um desses tratados de navegação e comércio, cujos favores podem ser concedidos por novos tratados a outras nações? Não é, claramente, um ajuste que somente pode ter lugar entre duas nações vizinhas, que têm rios comuns e cuja navegação lhes pertence exclusivamente? Qual é a linha divisória entre os Estados Unidos e o Peru? Quais são os rios que passam de um destes Estados ao território do outro, para que se possa dizer que há navegação e comércio pela mútua fronteira e rios?

É verdade que o sr. Herndon, de cujo relatório o sr. Maury extraiu páginas que têm todo o direito a figurar em algum romance saturado de hipérboles, confessa que sua fantasia despertada e estimulada pelos objetos que o rodeavam na presença do lago Lauricocha, transformara uma pequena folha lançada na água em baixel tripulado por fadas, e encarregado de uma missão de paz e de boa vontade da parte de um rei dos rios, ao pai das

águas; é verdade que a fantasia do sr. Herndon, como ele mesmo confessa, mostrou-lhe essa folhinha convertida em baixel, conduzindo novas de comércio e navegação, de cultura e de civilização, de liberdade religiosa e política, e talvez encontrando no passo da Flórida espíritos enviados pelas náiades do lago Itaska, com saudações ao Morococha. (Lauricocha).

É também verdade que, segundo este mesmo sr. Herndon, é preciso desviar para os Estados Unidos a copiosa corrente de prata que ora se encaminha para o Pacífico; e que será isso necessário para equilibrar a imensa quantidade de ouro da Califórnia e da Austrália com que, diz ele, estão os norte-americanos em vésperas de ser inundados.(!!)

É finalmente verdade que, segundo o sr. Maury e seu concidadão Herndon, existe entre as águas do Mississipi e as do Amazonas íntima conexão física. (!!)

Mas tudo isto não passa de efeitos da imaginação, tudo isso é mera poesia e poesia sem verdadeira beleza. A conexão física que existe entre o Amazonas e o Mississipi é a mesma que existe entre o Sena e o Tormes, ou entre o Danúbio e o Tejo. Uma linha matemática divide os territórios do Brasil e do Peru; entre o Peru e os Estados Unidos há terrenos mais vastos que alguns dos mais importantes reinos da Europa. Qual é, pois, a circunstância que coloca os Estados Unidos para com o Peru na mesma relação em que está o Brasil, de modo que se possa celebrar entre aqueles dois Estados uma convenção acerca da navegação e comércio pela mútua fronteira e rios?

Demais, se os favores que o Peru faz ao Brasil pudessem ser extensivos aos súditos norte-americanos, também deviam ser concedidos aos mesmos americanos os favores que o Brasil concede em virtude da convenção aos súditos peruanos. Mas isto é possível? Não e não, porque desse modo teríamos de admitir, isentos de qualquer direito ou imposto, as mercadorias americanas; deveríamos conceder igual favor à Inglaterra e à França, e desde logo seriam desnecessárias nossas alfândegas; e, finalmente, desapareceria uma das principais fontes de renda geral. Por consequência, se não podemos conceder aos americanos do norte as mesmíssimas isenções que concedemos aos súditos peruanos que navegarem pela mútua fronteira e rios, também o Peru não pode conceder aos súditos norte-americanos aquilo que con-

cede aos do Brasil que navegarem pela mútua fronteira e rios.

É tanto assim restringido o favor aos navegantes pela mútua fronteira e rios, que se, porventura, entrar na barra do Pará um navio peruano saído de Lima e que tenha navegado pelo Pacífico e pelo oceano Atlântico, esse navio não será favorecido com a isenção de direitos ou impostos; e, reciprocamente, os navios brasileiros que forem à costa ocidental do Peru não terão os mesmos favores que os barcos da navegação fluvial pelo Amazonas e seus tributários peruanos.

Será isto exclusivismo, ou motivo fundado para queixas? Seguramente não, assim como não o é na Europa o Zollverein.

Será por este procedimento que o sr. Maury diz que seguimos a política do dr. Francia, e que somos mais exclusivos que o Japão?

Desde 1822, época de nossa emancipação, começamos a entreter e a estreitar as mais amigáveis relações com os países cultos do velho e do novo mundo. Temos em nossa capital o mais brilhante corpo diplomático; temos agentes consulares estrangeiros nas nossas praças comerciais. Com as repúblicas de língua espanhola, nossa política tem sido credora dos mais imparciais elogios. Fomos a primeira nação que reconheceu a independência do Paraguai; sustentamos com nosso dinheiro e com nosso sangue a independência do Estado Oriental do Uruguai e, depois da batalha de Monte Caseros, não têm cessado nossos esforços a bem da paz e da prosperidade da república vizinha. A troco disto, não queremos um palmo do território alheio e só buscamos estreitar com nossos vizinhos as relações de paz e de amizade. Procedeu assim o ditador do Paraguai? Procede assim o Japão?

Quanto a esse interesse pela causa do cristianismo, permitia o sr. Maury que o não reputemos o móvel de suas agressões, assim como ninguém acreditará que é essa a causa que esposou o autocrata das Rússias.

Basta.

À vista de tudo quanto temos dito, julgamos ter deixado a descoberto a injustiça e o malquerer do sr. Maury.

Mas, confiando na justiça de Deus e na ilustração do século, esperamos que a paz com suas bênçãos, o comércio com sua influência, a ciência com suas luzes e a diplomacia com sua habilidade, hão de tornar impotente esse malquerer, de modo que não exerça a mais

pequena influência sobre as relações de amizade e de comércio que felizmente ligam nossa pátria aos Estados Unidos da América do Norte.

Formato	**15,5 x 22,5 cm**
Mancha gráfica	**12 x 18,5 xm**
Papel	
Fontes	**Rosewood Std, Clarendon Condensed, Rockwell, Arial Rounded MT Bold, Bookman Old Style e Clarendon (títulos), Times New Roman (texto)**

"A obra a que se responde é 'O Amazonas e as costas athlanticas da America Meridional'. Rio de Janeiro, 1853, obra que também foi refutada fóra do Império, como se vê no livro: 'De la navigation de l'Amazone: reponse à une memoire de Mr. Maury, etc., par M. de Angelis, Montevidéo, 1854' Innocencio da Silva diz que teve informações de que um alto funccionario do imperio fôra o autor da obra de que me ocupo, tendo Moraes Antas a condescendencia de tomar a si a responsabilidade de um escripto a que outros já se haviam escusado; o continuador, porém, do Diccionario bibliographico portuguez foi o proprio que encarregou-se de declarar que foram inexactas aquellas informações. Este escripto é, sem duvida, do coronel Antas."

Augusto Victorino Alves Sacramento Blake

ISBN 857631449-5
9 788576 314493

FUNDAÇÃO ALEXANDRE DE GUSMÃO
www.funag.gov.br