



COLEÇÃO
Documentos da
AMAZÔNIA

Breve Notícia Sobre os Vales dos Rios Purus e Madeira Afluentes do Amazonas

Dr. Heliodoro Jaramillo

fac-similado N.º 139



CULTURA



Edições
Governo do Estado

BREVE NOTÍCIA
SOBRE OS VALES DOS RIOS
PURUS E MADEIRA
AFLUENTES DO AMAZONAS



COLEÇÃO
Documentos da
AMAZÔNIA



GOVERNO DO ESTADO DO
AMAZONAS

GOVERNADOR DO AMAZONAS

Eduardo Braga

VICE-GOVERNADOR DO AMAZONAS

Omar Aziz

SECRETÁRIO DE ESTADO DA CULTURA

Robério Braga

SECRETÁRIA EXECUTIVA

Delzinda Barcelos

ASSESSOR DE EDIÇÕES

Antônio Auzier

ASSOCIAÇÃO DE AMIGOS DA CULTURA

Saul Benchimol – Presidente

CULTURA
Secretaria de Estado

Av. Sete de Setembro, 1546

69005-141 – Manaus-AM-Brasil

Tels: (92) 633.2850 / 633.3041 / 633.1357

Fax: (92) 233.9973

E-mail: cultura@culturamazonas.am.gov.br

www.culturamazonas.am.gov.br

DR. HELIODORO JARAMILLO

BREVE NOTÍCIA
SOBRE OS VALES DOS RIOS
PURUS E MADEIRA
AFLUENTES DO AMAZONAS



COLEÇÃO
Documentos da
AMAZÔNIA

(FAC-SIMILADO)

CULTURA



Edições
Governo do Estado

COORDENAÇÃO EDITORIAL

Antônio Auzier Ramos

PROJETO GRÁFICO

KintawDesign

J37b Jaramillo, Heliodoro.

Breve notícia sobre os vales dos rios Purus e Madeira – afluentes do Amazonas. / Heliodoro Jaramillo (fac-similado). Manaus: Edições Governo do Estado do Amazonas / Secretaria de Estado de Cultura, 2004.

60 p. Coleção Documentos da Amazônia n.º 139

1. Navegação interior – Amazônia 2. Hidrovias – Amazônia 3. Levantamento hidrográficos – Purus, Rio (AM) 4. Levantamento hidrográficos – Madeira, Rio (AM) 5. Cartas náuticas – Purus, Rio (AM) 6. Cartas náuticas – Madeira, Rio (AM) 7. Estrada de Ferro Madeira-Mamoré – História 8. Ferrovias – Brasil. I. Título.

CDD 386.309811 21. ed.



A juventude é uma das nossas maiores preocupações. Terá atenção especial com o fomento do esporte, espaços culturais e educacionais que possam assegurar a formação de gerações saudáveis e preparadas a vencer os desafios de um mundo globalizado e competitivo, proporcionando um futuro melhor para as nossas próximas gerações...

Eduardo Braga

*Discurso proferido pelo Governador Eduardo Braga
na sessão solene de posse em 1.º de janeiro de 2003.*

APRESENTAÇÃO

A Coleção *Documentos da Amazônia* que integra as *Edições Governo do Estado do Amazonas*, inaugurada em sua primeira fase na gestão do governador Arthur César Ferreira Reis, ao tempo do movimento militar de 1964, vem sendo composta desde seu relançamento em 1997, a quando da criação da Secretaria de Estado da Cultura, com a republicação de estudos exclusivos de interesse regional, a respeito dos mais variados temas, procurando reconhecer e reeditar autores festejados, acertadamente para recompor estantes de bibliotecas e universidades porque não se serve para a circulação comercial que, via de regra, entre nós, ainda é reduzida.

O tema de que se trata neste opúsculo – *Breve Notícia sobre os Vales dos rios Purus e Madeira Afluentes do Amazonas* – possui vários outros trabalhos, mas este trata; ainda mais particularmente das Estradas de Ferro Madeira–Mamoré no Mato Grosso e Central do Amazonas, no rio Purus, através de estudo comparativo dos dois projetos, seja sob o ponto de vista técnico como do comercial e do interesse estratégico que tais iniciativas representavam diante da compreensão da época, de fase de integração do território da Amazônia ao restante do Brasil.

Lançado originalmente no Rio de Janeiro, em 1903, por certo impregnado das razões da luta do território acreano, o trabalho foi realizado pelo dr. Heliodoro Jaramillo que, há vários anos residia na região amazônica, integrara diversas expedições científicas, e o fazia na defesa da construção da estrada de ferro, ademais de cunho duradouro. O fazia, entretanto, na defesa ainda maior dos interesses de sua própria empresa, vinculada diretamente a muitos negócios no Amazonas.

Trata-se e uma análise da região, de estudos sobre as possíveis obras de estradas de ferro cruzando o interior amazo-

nense, varando rios e terras até então inexploradas, e para o que o empresário aduz quadros demonstrativos das distâncias entre o porto de Manaus, vários outros pontos, com os vapores de navegação, contadas em milhas geográficas. E das distâncias para os portos de Manaus e do rio Purus, igualmente por vapores usados naqueles anos. Tudo para, ao final, comparar como as distâncias que poderiam ser fixadas com a estrada de ferro que ele propunha fosse edificada, denominada de Central do Amazonas. E quase um estudo esquemático, uma análise técnica da região sob o ponto de vista de empresa, a sustentar alternativas de desenvolvimento regional e intra-regional por meio de uso de estradas de ferro conectadas a malha hidrográfica.

Serve, pois, a estudos correntes de forma de desenvolvimento. Serve de registro histórico e de memória dos interesses econômicos implantados na Amazônia e em particular no Estado do Amazonas, naqueles anos inaugurais da República.

Robério Braga
Secretário de Cultura

DR. HELIODORO JARAMILLO

BREVE NOTICIA

SOBRE OS VALLES DOS RIOS

Purús e Madeira

AFFLUENTES DO AMAZONAS

Estradas de Ferro Projectadas

MADEIRA E MAMORÉ

NO MATTO GROSSO

CENTRAL DO AMAZONAS

NO RIO PURÚS

*Estudo comparativo dos dois projectos sob o ponto de vista technico,
commercial e strategico.*



RIO DE JANEIRO

7577 — Typ. da Companhia Litho-Typographia — Rua do Lavradio, 55

1903

Duas palavras explicativas

Residente, vae para vinte annos, nestas regiões, e tendo-as percorrido em varias explorações scientificas, não me soffre ainda o animo conservar-me quedo diante da expansão que se vae operando progressivamente no Amazonas.

Os leitores, que se derem ao trabalho de lêr as paginas deste folheto, verão que se trata de explicar e justificar as vantagens duma empreza ferrea, de caracter mixto-commercial e estrategico ao mesmo tempo. Meu intento é demonstrar com toda evidencia que se pôde construir uma estrada de ferro, menos onerosa que a da Madeira e Mamoré e quiçá infinitamente superior, quer sob o ponto de vista commercial, quer sob o ponto de vista estrategico.

A cousa é mui simples. Eu penso que a construcção da estrada de ferro que eu proponho virá a ser uma obra duradoura, de vantagens incalculaveis e considerada, no percurso do tempo, a base de todo o commercio d'uma enorme area da região amazonica cis-andina.

As razões em que me fundo para assim pensar, constituem o texto do presente estudo, cujos defeitos sou o primeiro a reconhecer e pedir que os doutos corrijam, acceitando da melhor bôa vontade as corrigêndas com que se dignarem honrar-me, honrando com a sua leitura estas modestas e despretenciosas paginas, ditadas pelo mais sã patriotismo.

Por ora, e enquanto não me convencerem do contrario, creio eu, e commigo todos aquelles que forem dotados de bom senso, que o projecto de minha empreza representa um acto de coragem civica, um acto que impulsiona com dedicação e desinteresse as legitimas aspirações de todo bom brasileiro.

H. Jaramillo.



Ao Exm. Snr.

Dr. Rodrigues Alves

A quem presentemente
estão confiados os destinos
da Pátria Brasileira.



Ao Exm. Snr.

Dr. Campos Salles

Presidente da Republica
no quatriennio de 1898 a 1902.



Ao Exm. Snr.

Barão do Rio Branco

Que já duas vezes in-
tegrou o Territorio Patrio.

I.—RIO MADEIRA

E' um dos mais importantes da bacia hydrographica do Amazonas e serve de nosso limite com a Bolivia e o Estado de Matto-Grosso. A sua fóz fica a 71 milhas abaixo de Manãos e 16 milhas acima de Itacoatiara. Tributam-lhe suas aguas, entre outros quatro grandes affluentes :

Beni
Madre de Dios
Mamoré
Guaporé ou Iténes

BENI

Segundo se assevera, perde-se nos tempos da conquista hespanhola as primeiras explorações d'este rio. Seu povoamento, que não é ainda avultado, principia na segunda metade do seculo XIX. Bolivianos e peruanos disputam ao mesmo tempo a primasia n'elle.

Nasce na cordilheira dos Andes, proximo do Illimani e banha o valle de La Paz, (*) a capital da Bolivia, já engrossado com as aguas dos rios Choquiapó e Choquiapillo.

Da confluencia dos rios Vapi e Mapiri é que elle toma o nome expressivo de Beni: seu curso, inclinado

(*) A capital da Bolivia é Sucre, porém, quando o general Pando venceu ao coronel Alonso, em 1899, mudou a capital para La Paz.

sensivelmente para o N., recolhe as aguas de innumerous riachos, que descem da cordilheira.

Um d'esses riachos, o principal, é o Tuichi, cujas margens, abundantes em quina calisaya (de qualidade superior), foram outr'ora exploradas pelos frades da extincta missão de Tumupassa.

D'aqui, o Beni começa a ser franco ás embarcações a vapor, de pequeno calado e fertiliza os valles da provincia de Apolobamba até Reyes, povoado boliviano, que é entreposto, via Madeira, das mercadorias que se destinam a La Paz e, vice-versa, dos productos que descem para a região baixa do Beni. Sempre na direcção N., atravessa uma zona immensa de selvas e mattas virgens, onde ha riquissimos seringas de optima qualidade. N'este transcurso, o Beni descreve, já em rumo de L., uma grande curva ao encontro do rio Madre de Dios, que lhe engrossa ainda mais o seu volume. Trinta milhas mais abaixo junta-se-lhe o rio Orton.

A 24 milhas distante d'esta junção, o Beni, com a sua largura maxima, despenha-se, talvez em altura de 15 metros, formando uma cachoeira, das mais importantes — a Esperança.

D'esta cachoeira, cerca de 22 milhas, lança-se em vasta bahia, toda semeada de escolhos e de amontoado de cedros que ahi se accumulam, devido á impetuosidade das correntezas.

Neste ponto é que se opera a sua confluencia com o rio Mamoré em um angulo quasi recto. Essa confluencia de duas enormes massas de agua produz então um dos phenomenos hydrographicos mais curiosos na região. As correntezas misturadas dos dois rios, devido aos obstaculos materiaes que se lhes depara, transformam-se em violentas catadupas de agua desencontradas,

em maresias que não applacam nunca e grandes redemoinhos, que fazem a navegação não só perigosíssima, mas até, impossível. Assim se fórma a cachoeira do Madeira.

O rio perde então o nome de Beni e passa a ser notado com o de Madeira. Mas, apesar d'isso, o seu curso é ainda interceptado por 14 cachoeiras no espaço de 168 milhas, até Santo Antonio; depois do que, a navegação é, sem nenhum obstaculo, franca e variegada em modalidades de terrenos e aspectos regionaes até á sua fóz no Amazonas.

O rio Madeira, por muitas causas, figura como tendo sido um dos primeiros rios explorados pelos portuguezes, que o subiram até ás minas de Matto-Grosso e Santa Cruz de la Sierra. No seculo XVIII era o entreposto do commercio d'aquellas minas.

MADRE DE DIOS

Os indios dão a este rio o nome Manú-Tata. Nasce nos contrafortes dos Andes peruanos, no districto de Cuzco e é formado pelos rios Pini-Pini, Marcopata, Pilcopata, Cosnipata, Tono, Inambary e Huary-huary. Com este volume de agua rega o valle de Paucartambo.

Todos estes rios são, entretanto, de correnteza excessiva. Quasi completamente obstruidos pelas pedras e entulhados por grandes arvores cahidas, não offerecem nenhuma navegação, nem mesmo em balsas.

Acontece, porém, que o rio, cerca de 10 milhas do valle de Paucartambo, surge bruscamente largo e fundo e assim se mantém no seu curso sinuoso, de aguas calmas e escuras, por quasi 550 milhas até lançar-se no Beni. Pela sua margem esquerda e antes de confluir com o Beni, passam varios affluentes, em cujo nu-

mero avulta o mais notavel, que é o Manupiri. Em seu largo percurso, atravessa tambem uma zona de mattas virgens, abundantissimas em gomma elastica, caucho, salsaparrilha, castanha, copahyba, cumarú, baunilha, piassaba e uma infinidade de outros productos. Desde Vera Cruz até a sua confluencia com o Beni, é francamente navegavel. Pelo mappa junto, ver-se-ha melhor o seu papel importante na viação carril que eu projecto construir.

RIO MAMORÉ

Este rio tem as suas nascentes na cordilheira interior que atravessa o Departamento de Cochabamba. E' formado pela confluencia dos rios Chaparé e S. Mathews; segue para N. E. sob a denominação de rio Chimoré até encontrar-se com o rio Grande ou Guapey, que vem do Departamento de Santa Cruz de la Sierra. D'esta junção para diante é que toma o nome de Mamoré. Continúa sensivelmente para o N. seguindo em curso sinuoso até Trinidad, capital do Departamento do Beni, e vae alargando-se cada vez mais e dividindo-se em varios braços pelas numerosas ilhas existentes até despejar suas aguas de encontro ás do rio Beni, 260 milhas abaixo de Trinidad, na bahia de que já fallamos e que está logo acima da cachoeira do Madeira. Antes, porém, de chegar a este ponto, é o leito obstruido por obstaculos absolutamente insuperaveis para a navegação em uma distancia de 36 milhas, formados por uma serie de 5 cachoeiras cujos nomes são os seguintes :

Guajará-miry, Guajará-assú, Bananeiras, Palo Grande e Lages. Além d'estes obstaculos existe ainda

um, que se acha a 75 milhas da fóz do Mamoré: é a corredeira denominada Matucáre. Esta corredeira acha-se submergida durante a epocha da cheia e permite a passagem de lanchas a vapor: porém, quando as aguas baixam, surge um verdadeiro paredão de granito que atravessa o rio de lado a lado e intercepta qualquer passagem. Durante este tempo os barqueiros são obrigados a descarregar e transportar a carga a hombro, arrastando em seguida as embarcações vazias por cima das pedras para o outro lado da corredeira.

Desde a sua origem o rio Mamoré atravessa os fertes e productivos valles dos Jungas, considerados, em todos os tempos, como celeiro da Bolivia. Esta privilegiada região produz em grande abundancia todos os cereaes e fructas, inclusive excellente uva, das zonas temperadas. Na parte do seu curso, denominado Chimore, a vegetação é tropical. Da bocca do rio Grande, o rio Mamoré segue dividindo o immenso sertão dos Pampas Bolivianos em duas partes sensivelmente iguaes. São vastas campinas cobertas de optimos pastos e que se prolongam á O. até ás margens do rio Beni, e a L., até ás proximidades do Rio Guaporé.

A região dos campos comprehendida entre o Mamoré e o Beni contém os dois mais importantes lagos da America do Sul: o Rogoaguado com 235 kilometros e o Rogagua com 178 kilometros de circumferencia.

Na margem direita do Mamoré, os campos abrangem as provincias de Magdalena, Mojos e Chiquitos.

Tanto de um lado como do outro, existe incalculavel quantidade de gado vaccum e cavallar.

A' excepção de pequenos lotes de gado manso que pastam nas proximidades das povoações e que são propriedade particular, o resto do gado vive em estado selvagem. No Departamento de Beni, o preço de um boi, do

peso de 600 a 700 kilos, é vendido por 6 a 8 pezos bolivianos, ou seja cerca de 12\$000 de nossa moeda. Este preço representa apenas o valor do couro, ficando portanto, a mais, a carne sem valor algum. As cabeças de gado vaccum selvagem pódem, sem exaggero, attingir a um milhão e em cincoenta a sessenta mil as de gado cavallar.

O rio Mamoré é constantemente navegado por grande numero de embarcações que fazem o trafego commercial entre o porto do rio Chapáre, proximo á cidade de Cochabamba e as cidades de Trinidad, Santa Anna e Exaltacion, que exportam suas mercadorias e mais generos com destino á praça de Belém do Pará e ás estrangeiras, via Madeira.

O mesmo succede com os negociantes do longinquo Departamento de Santa Cruz de la Sierra, que se utilizam da navegação do Rio Grande ou Guapey para encaminhar seus productos aos mesmos destinos.

As povoações de Magdalena, Baures e Itonamas tambem produzem bastante mandioca de que fazem farinha, milho; e grande quantidade de gado vaccum; pelo que fazem grandes xarqueadas, exportando estas pela via Guaporé ao rio Beni, sendo o caminho feito pela estrada aberta por iniciativa da Prefeitura do Departamento.

Esta estrada parte do povoado Exaltacion, atravessa uma zona de campinas, e vae terminar na confluencia do Beni com o Madre de Dios. Tem a estrada 140 kilometros de extensão, e serve com especialidade para o transporte de gado.

O rio Momoré é pouco impetuoso por causa da grande largura, e facil será desobstruil-o em algumas partes, tornando-se d'este modo navegavel por embar-

cações de pequeno calado, como as que navegam no rio Nilo e nos affluentes do Mississipi.

Effectuando-se estas desobstruições attingiria a navegação franca uma distancia superior a 670 kilometros!

RIO ITENES OU GUAPORÉ

Tem as suas nascentes no Estado de Matto-Grosso, nos diversos serros que formam a linha divisoria das aguas que correm para o N. com as que se dirigem para a bacia do Paraná.

E' affluente do rio Mamoré, no qual desemboca 24 milhas acima da cachoeira do Guajará-Miry.

Em todo seu percurso atravessa uma região coberta de mattas virgens, habitadas por numerosas tribus de indios bravios, que fazem constantes correrias e não perdem occasião de atacar as raras embarcações, que por alli transitam.

As mattas primam pela abundancia e riqueza em gomma elastica e outros productos da opulenta flora tropical.

Além disso, é tambem notorio a quantidade de ouro que se encontra nas areias dos correjos de sua margem direita indicio frisante da existencia de veias d'este precioso metal nas regiões circumvisinhas.

A riqueza d'esta região já era conhecida nos tempos coloniaes, pois para garantil-a foi que o governo portuguez mandou construir nella um grande forte guarnecido por muitas peças de artilheria. Este forte, já quasi abandonado, é hoje conhecido pelo nome de *Forte do Principe da Beira*.

O Rio Guaporé não é habitado e os poucos commerciantes que por elle transitam, vindos de Matto

Grosso, cercam-se das maiores precauções com o fim de evitar serem victimas dos indios.

O seu curso é muito tortuoso, tem fortes correntezas e a navegação apresenta serios perigos.

Presumível é que n'um futuro mais ou menos proximo, quando a onda civilisadora ahi penetrar por novas vias auxiliares actualmente em projecto, quando as hordas selvagens, cuja raça vae-se extinguindo, entrarem no gremio da civilisação, ou abandonarem esta região, cossados pelos invasores, esteja-lhe reservado um dos primeiros logares no continente sul-americano, já pela importancia da sua riqueza mineral, variedade e abundancia de productos de industria extractiva de sua flora, já pela inexcedivel uberdade do seu solo e muito mais ainda pela excellencia de seu clima.

II.—VALLE DO RIO MADEIRA

DA BOCCA DO BENI AO AMAZONAS

Pela descripção anterior dos seus quatro affluentes principaes, vê-se que o rio Madeira, propriamente dito, não é mais do que um gigantesco canal que serve de escoadouro aos mesmos quatro affluentes e mais alguns.

Póde-se dizer que começa na confluencia do Beni com o Mamoré e transpõe uma zona completamente obstruida de rochas graniticas, formando uma série de onze cachoeiras, em uma extensão de 278 kilometros antes de attingir ao ponto denominado Santo Antonio, em que começa a ser francamente navegavel.

As cachoeiras são: Madeira, Misericordia, Ribeirão, Pederneira, Paredão, Giráo, Caldeirão do Inferno, Morrinhos, Theotonio, Macacos e Santo Antonio.

Entre as cachoeiras de Pederneira e Paredão desemboca, na margem esquerda, o Rio Abuná, importante sem duvida, devido á grande quantidade de gomma elastica descoberta em suas mattas. E' um rio estreito, mas fundo e de um curso bastante longo e passa entre os rios Acre e Madre de Dios.

A partir de Santo Antonio segue o Rio Madeira com a direcção geral de N.N.E., variando a sua largura de 800 a 2000 metros.

Tem muito poucas voltas e apresenta estirões que se perdem de vista.

Por causa da grande quantidade de ilhas e innumeras praias que contém se torna sua navegação muito penosa e só se póde effectuar com praticos experimentados.

Durante nove mezes no anno é o rio navegado por cerca de quarenta vapores da Companhia do Amazonas e de outras casas particulares.

Nos tres mezes de maior secca, isto é, de setembro a novembro, apparecem varios obstaculos á navegação, como sejam: a passagem das abelhas, as pedras dos Marmellos, e passo do Uruá, especie de paredão de terra endurecida que se descobre na maior vasante do rio em toda sua largura deixando apenas um estreito canal, á margem esquerda, e que só dá passagem ás pequenas embarcações.

A distancia navegavel nesse rio, que é de Santo Antonio á sua embocadura no Amazonas, regula 605 milhas.

O seu nome indigena era *Cayari*, porém os exploradores que nelle entraram, deram-lhe o nome de *Madeira*, em vista da enorme quantidade de cedros e outras arvores que descem durante a enchente.

Actualmente, o Rio Madeira conta cerca de trinta mil habitantes e a sua população tem-se conservado estavel e permanente, sem augmentar nem decrescer nestes vinte ultimos annos.

Deve-se esta circumstancia á opposição que fazem seus moradores a qualquer tentativa de emigrantes, sobretudo cearenses, contentando-se com o pessoal ali existente, bolivianos, amazonenses e paraenses.

A sua producção annual é de 2.500:000 kilos de borracha e caucho.

Nas margens do Rio Madeira ficam os seguintes povoados: Santo Antonio que serve de entreposto commercial entre o Amazonas e a Bolivia; cidade do Hu-

maythá, povoação das Popunhas e Crato, cidades Manicoré e Borba.

Além disso, são dignas de vêr-se algumas propriedades particulares de abastados seringueiros, como sejam: Abelhas, Mutuns, Paraíso, Calama, Popunhas e outras que apresentam todos os recursos e confortos que só se encontram na capital.

Entre Santo Antonio e sua fóz, recebe o Rio Madeira apenas dois afluentes dignos de menção: o Rio Jamarý e o Machados.

Ambos nascem nos serros do Estado de Matto-Grosso e desembocam na margem direita. São conhecidos pela riqueza dos seus seringaes e pujança das jazidas mineraes.

III.—ESTRADA DE FERRO DO MADEIRA E MAMORÉ

Foi em 1869 que se levantou pela primeira vez a idéa da construcção de uma estrada de ferro destinada a contornar a zona encachoeirada entre Santo Antonio e Guajará-Miry, com um desenvolvimento de 179 milhas inglezas.

Esta estrada ligaria assim as partes navegaveis do rio e a sua importancia era altamente proclamada pelos seus apologistas.

Convém notar que nessa epocha o alto Purús e o Acre eram completamente desconhecidos e despovoados, todas as vistas portanto convergiam para este melhoramento, que ficou conhecido pelo nome de *Estrada de Ferro Madeira e Mamoré*.

Os governos do Brazil e da Bolivia, ambos interessados na solução d'esse problema economico, acceitaram a proposta do cidadão norte-americano coronel George Earl Church, dando-lhe a concessão com garantia de juros por largo praso, a razão de 6 % ao anno sobre o capital empregado, isenção de direitos a todo o material importado e mais outras vantagens.

Em principios de 1873 chegava da Inglaterra a Santo Antonio o primeiro vapor carregado de material e trazendo uma turma de engenheiros e trabalhadores destinados á iniciação da exploração e locação da linha.

Dois mezes depois chegava outro com trabalhadores e material, elevando-se então o numero do pes-

soal tecnico a desenove e o de trabalhadores a tresentos e dez pessoas.

Os trabalhos correram com regularidade e animação até fins de agosto, epocha esta em que começa o rio a baixar com rapidez, deixando suas margens cheias de materias vegetaes em decomposição, expostas aos raios solares.

D'ahi resultou o apparecimento de febres palustres de character pernicioso, começando a victimar de um modo desapiedado o pessoal da estrada.

Em fins de setembro já não havia barracas para abrigar os doentes e os mortos succediam-se diariamente, lançando o desanimo e mesmo o panico no pessoal restante, obrigando-o a abandonar o trabalho.

A noticia desse fracasso causou profunda impressão na praça de Londres ; os accionistas convocados em assembléa geral pela respectiva directoria, resolveram, em vista das informações do engenheiro Mathew, auctorisar *in continenti* o regresso do pessoal e a liquidação da empresa.

O longo pleito que se seguiu nos tribunaes inglezes entre o coronel Church como querellante, e a directoria da companhia como querellada, teve o seu despacho dando ganho de causa a esta ultima.

Não desanimando com os contratemplos, o concessionario Church partiu para os Estados-Unidos em busca de capitaes e não tardou em encontral-os em Philadelphia, uma importante casa constructora da firma P. & T. Collins, que tomou a si o encargo de construir essa estrada.

Em 1878, durante os mezes de maio e junho chegavam de novo em Santo Antonio varios navios carregados com trilhos, locomotivas, carros e mais material necessario, vindo conjuntamente uma turma de enge-

nheiros e contra-mestres, e cerca de seiscentos trabalhadores de diferentes nacionalidades: italianos em maioria, polacos, hespanhóes, allemães e poucos norte-americanos. Foram montados grandes armazens para deposito de material e viveres, espaçosas habitações para moradia dos engenheiros e mais empregados, officinas, serrarias a vapor e galpões para montagem do material rodante, etc.

Feitas todas estas installações, proseguiram os trabalhos de campo com toda a regularidade.

Os mezes da vasante do rio passaram sem que as febres fizessem sua appareição de modo a inquietar seriamente os trabalhadores.

Em fins de junho de 1879, já estavam concluidos os seguintes trabalhos: 78 milhas de nivelamento e locação, 43 milhas de mattas batidas com largura de 30 metros, 37 milhas de leito já preparado para assentamento de trilhos e 19 milhas de estrada construida.

Neste ultimo trecho foram construidas quatro pontes com madeira de lei, atravessando os igarapés de Santo Antonio, Macacos, Theotonio e Jacy-Paraná.

Tambem foi montada na milha 17 uma grande serraria a vapor para apparelho de madeiras e dormentes.

O dia 4 de julho, data da Independencia dos Estados Unidos, foi escolhido para a inauguração do trecho concluido.

Effectivamente na manhã deste dia festivo, ouviu-se pela primeira vez o silvar agudo da locomotiva Baldwin, cujos echos repercutiram no fundo das soberbas mattas virgens d'aquelles inhospitos sertões.

A machina partiu rebocando quatro carros sobre-carregados de pedras, afim de experimentar a resistencia das pontes e dos aterros da linha.

O exito foi completo.

A segunda viagem effectuou-se na tarde do mesmo dia, seguindo d'esta vez todo o pessoal technico, grande numero de trabalhadores e convidados.

Indescriptivel era o enthusiasmo de todos!

Mal se podia prever que dentro em poucos mezes a escassez de meios pecuniarios, e a violencia das febres sobretudo, produziria o destroço por completo de uma empresa em via de plena prosperidade.

De facto, em principios de novembro, depois de varias tentativas de revolta do pessoal, começou este a desertar perseguido pela febre e pela fome, fugindo nos vapores, batelões e canoas, rio abaixo.

O empresario Collins soffreu com este desastre um prejuizo de perto de 2 milhões de dollars, retirando-se para Philadelphia, onde lhe foi aberta a fallencia.

Cerca de tres annos depois, o governo imperial, cioso de levar a effeito este melhoramento, incumbiu em principios de 1882, ao engenheiro Carlos Alberto Morsing de proceder estudos definitivos e organizar o orçamento.

Chegou este engenheiro em Manáos acompanhado de uma turma de profissionaes, em meados de abril desse anno, e depois da indispensavel demora, continuou a viagem com destino a Santo Antonio.

Poucos mezes bastaram para dizimar o pessoal desta commissão ; o engenheiro Morsing retirou-se para o sul gravemente doente de febre e com elle a maior parte de seus companheiros, tendo fallecido alguns d'elles no regresso.

Ficou incumbido da continuação dos trabalhos o engenheiro julio Pinkas, ajudante da commissão.

Depois de louvaveis, porém, infructiferos esforços, teve por seu turno de retirar-se com o resto do pessoal, perseguido pelas febres.

Este engenheiro apresentou ao governo um volumoso relatório, contendo todos os dados que pôde obter sobre os trabalhos realizados pelas anteriores empresas. E assim malogrou-se a terceira e ultima tentativa da construção da estrada de ferro do Madeira e Mamoré.

IV.—RIO PURÚS

E' o mais importante tributario do Amazonas, já pela sua extensão navegavel e já pela sua posição geographica em relação á Bolivia, no alto Purús, e sobretudo pela avultada quantidade de gomma elastica e outros productos que exporta annualmente.

Nasce nos contrafortes da cordilheira dos Andes que atravessa a provincia peruana de Urubamba.

E' formado por alguns riachos de enchurrada que recolhem as aguas dos serros nevados.

Estes riachos variam constantemente de aspecto, conforme o estado da cordilheira.

Assim é que de inoffensivos corregos de agua limpa e crystallina passam a transformar-se, em um momento, em verdadeiras catadupas, cuja violencia é tal que tudo arrastam e destróem pelo caminho.

Este facto explica as grandes e frequentes oscillações do nivel d'agua no alto Purús, a que dão o nome de *repiquetes*.

O rio nesta região é conhecido pelo nome de Purusinho e segue na direcção de N. E.; recebe as aguas dos rios Santa Rosa, Manoel Urbano e Chandless. Continúa assim um curso excessivamente tortuoso a percorrer no rumo de E. N. E. numa zona de mattas virgêns abundantes em gomma elastica, até encontrar-se com o rio Yaco, seu principal affluente, 420 milhas abaixo de sua nascente.

Esse trecho do alto Purús é navegavel durante sete mezes do anno, a vapores que calem até sete pés. D'ahi segue o Purús até encontrar 132,5 milhas abaixo o rio Acre. Depois de sua confluencia com o Acre, segue o Purús um percurso de 1.140 milhas até sua fóz, no rio Solimões (Alto Amazonas), variando os rumos neste trajecto entre E. S. E. e N. N. E. sendo, entretanto, seu rumo geral N. E.

E' excessivamente tortuoso, descreve milhares de voltas e fórma muitas praias que descobre na vasante.

A navegação deste rio consiste em contornar as enseadas evitando as pontas, e a profundidade de seu canal regula de 5 a 11 metros nas aguas médias e uma largura variando de 400 a 1200 metros. Da bocca do Acre, descendo, tem o Purús, pela margem esquerda, os seguintes affluentes: Inauhiny, Sereuiny, Pauhiny, Mamoriá, Caynahan, Tapauá e o rio e lago Ayapuá; pela margem direita: Ituxi, Sapatiny, Mary, Mucuin e Paraná-Pixuna.

São estes rios muito ricos em gomma elastica, cauchó, castanha, salsaparrilha e muitos outros productos naturaes e sendo já todos elles povoados em grandes extensões de seus cursos.

A bocca do Purús dista 126 milhas da cidade de Manãos; grande numero de vapores de differente tonelagem percorrem o seu curso e o de seus affluentes, carregados de carga e passageiros e voltando peçados de productos da industria extractiva.

As suas margens e o seu interior são habitados e contam-se alguns centros povoados como sejam: Puerto Acre (antigo Puerto-Alonso), ponto militar boliviano, situado pouco mais ou menos a 2,5 milhas da fronteira determinada pelo commissario Cunha Gomes; Caquetá, pequeno povoado brasileiro situado a 1 e meia milha da

mesma fronteira, ambas no rio Acre; cidade de Antimary, sita na confluencia do rio desse nome com o Acre, cidade da Labrea, cabeça de comarca e villa de Canutama. A 800 milhas da fóz do rio existe uma corredeira a que dão o nome de Cachoeira de Hyutanahan. E' formada por conglomerados de cré argiloso, pouco consistente e que atravessa o rio lado a lado. Durante os seis mezes de enchente ficam estes blocos submersos á bastante profundidade que dê passagem aos vapores.

Outro tanto não succede na vasante; os escolhos se abrem deixando apenas um estreito canal encostado á margem esquerda, que sómente dá passagem ás embarcações pequenas.

Até o anno de 1866 era o Rio Purús quasi que desconhecido e habitado sómente por diversas tribus indigenas, das quaes as mais importantes eram os Paumarys, que habitavam a região baixa do rio; os Crichanás que povoaram o valle do Rio Ituxy; os Apurinãs, Catianas, Jamamadys e Canamays, tribus valentes e guerreiras que occupavam toda a zona acima da cachoeira de Hyutanahan, inclusive o Acre; finalmente, os Purupurús ⁽¹⁾, que se achavam domiciliados em malocas no sertão do Alto Purús até ás suas nascentes.

Foi a denominação d'esta ultima tribu que deu origem ao nome de Purús.

Coube a Manoel Urbano da Encarnação a sorte de ser o primeiro e legitimo descobridor desse rio. Homem corajoso e aventureiro, partiu de Manáos em batelão acompanhado de sua familia e mais alguns companheiros, com destino ao Purús em busca da fortuna. Passava-se isto em 1863.

(1) Purupurú doença da pelle que ataca os indies purupurús conhecida no Mexico pelo nome de Pinto, e na Colombia chama-se Carate.

Depois de longos mezes de penosa viagem cheia de toda a sorte de peripecias e privações, conseguiu aportar a um aldeamento de indios que lhe fizeram bom acolhimento. Ahi estabeleceu-se e fez casa; este lugar hoje é denominado villa de Canutama.

Tendo conseguido captar a confiança d'esses indios, emprehendeu com elles varias viagens rio acima, visitando as outras tribus e aprendendo os seus differentes dialectos. Tal era o seu tino de lidar com os selvagens, que no fim de tres annos aclamaram-no cacique e arbitro em todas as suas contendas.

Em 1866 regressava Manoel Urbano a Manáos com grande carregamento de borracha e outros productos da industria extractiva.

Nesta cidade começou a fazer activa propaganda a favor do rio Purús, chamando a attenção dos poderes publicos, dos commerciantes e da imprensa para as suas inexgotaveis riquezas naturaes.

Em principio de 1867 foi, pelo governo provincial, commissionado o dr. João Martins da Silva Coutinho com o fim de reconhecer e estudar o rio.

Este engenheiro seguiu viagem acompanhado de Manoel Urbano, e depois de quatro mezes de constantes viagens em canôa, regressava a Manáos sem ter conseguido passar além de um ponto situado pouco acima da cachoeira Hyutanahan, por falta de recursos e motivos de saude.

Apresentou ao governo uma boa planta desta parte do rio acompanhada de minucioso relatorio.

Foi esta a primeira exploração scientifica do Baixo-Purús.

Succedeu-lhe um anno depois o geographo inglez A. W. Chandless. Este sabio partiu munido de um observatorio portatil e todo o material preciso para uma

longa exploração. Esta expedição, que durou onze mezes, foi coroada do mais completo exito.

Serviam de guias Manoel Urbano e seu filho Braz.

Foram explorados desta vez: o Purús até sua cabeceira e o seu principal affluente Acre.

Em seu regresso o sr. Chandless redigiu um importante relatorio scientifico, acompanhado de excellente planta, trabalho este que foi publicado pela Real Sociedade de Geographia de Londres, sendo enviados alguns exemplares ao governo do Amazonas.

Em 1877, a companhia de navegação do Amazonas commissionava um dos seus mais antigos commandantes, o tenente Soares de Andréa, afim de estudar as condições de navegabilidade do Purús e Acre.

Este official partiu no vapor *Andirá*, navio de seu commando, de 250 toneladas de arqueação, calando 8 pés d'agua. Percorreu cerca de 1200 milhas no Purús e 170 no Acre, fazendo as convenientes sondagens.

Estes trabalhos duraram quatorze mezes sem que occurresse accidente algum digno de menção.

O relatorio apresentado á Companhia do Amazonas pelo tenente Soares Andréa, era sob todos os pontos de vista favoravel á navegação e opinava pela immediata installação de uma linha regular de vapores entre o porto de Belém e Alto Purús e Acre.

E' a contar desta epocha, que coincidiu com a primeira secca do Ceará, que começaram a partir do porto de Belém vapores abarrotados de carga e de emigrantes cearenses, com destino aos seringaes ainda virgens do Purús.

Foram todos seduzidos pela facilidade com que a praça do Pará abria credito para este fim e com esperanças de fazer fortuna em poucos annos.

A lavoura no Amazonas não os seduzia: preferiam um trabalho mais facil e lucrativo e encontraram-no na industria extractiva.

Hoje são decorridos vinte e cinco annos da epocha da exploração Soares de Andréa e o Purús, então deserto, conta actualmente cento e vinte cinco mil habitantes de ambos os sexos, população esta que tende augmentar de anno para anno, não só pelo novo contingente de pessoal que continúa a affluir do sul da Republica, como tambem pelos nascimentos que excedem aos obitos. Este rio e seus affluentes produzem presentemente cerca de seis milhões de kilos de borracha e caucho por cada safra, sem contar os outros productos naturaes, como sejam: castanha, salsaparrilha e outros que têm bôa cotação na praça do Pará.

E' sulcado em toda sua extensão, cerca de 1500 milhas, por grande numero de vapores que fazem, na média, cento e vinte e cinco a cento e trinta e cinco viagens por anno.

Quando forem levados a effeito alguns melhoramentos materiaes indispensaveis para facilitar as communições com o interior, será o rio Purús incontestavelmente a grande via internacional traçada pela natureza como a mais pratica e economica entre a zona central do Perú, norte da Bolivia e os estados brasileiros de Matto-Grosso, Pará e Amazonas.

ESTRADAS DE FERRO PROJECTADAS

A Madeira e Mamoré, em Matto-Grosso
A Central do Amazonas, no Rio Purús

CAMINHOS AUXILIARES

Estudo comparativo das duas estradas sob o ponto de vista technico, commercial e strategico.

MADEIRA E MAMORÉ

Começaremos por fazer algumas considerações sobre a estrada projectada do Madeira e Mamoré.

Esta via foi traçada, como já vimos, entre o porto de Santo Antonio, limite de navegação fluvial do rio Madeira e a cachoeira do Guajará-Miry, ponto onde começa a navegação livre do rio Mamoré.

E' destinada a contornar toda a zona das cachoeiras e ligar directamente as partes navegaveis dos rios Mamoré e Guaporé com o Madeira, ou antes com o Amazonas e Oceano Atlantico.

A extensão total desta estrada é de 180 milhas geographicas, ou seja cerca de 334 kilometros e o custo de sua construcção foi orçado em 850 mil libras sterlinas, inclusive as obras d'arte.

A partir de Santo Antonio, o traçado segue proximo á margem do rio até ao Salto do Giráo, em terreno accidentado e pedregoso.

Deste ponto, o traçado atravessa em linha recta, evitando a grande curva que faz o rio até ao Salto do Ribeirão. Nesta parte o terreno é sensivelmente plano, arenoso e coberto de matta baixa.

Do Ribeirão até a bocca do Beni e d'ahi a Guajará-Miry, a linha procura de novo a margem do rio em terreno muito accidentado e de formação granítica.

Como se vê, esta estrada não apresenta as facilidades de construcção que apregoaram seus apologistas.

Em todo o percurso ha apenas 85 kilometros de planicie ; os 249 kilometros restantes exigirão uma infinidade de aterros e excavações e custosas obras d'arte.

Mas pondo de parte as difficuldades technicas, que seriam vencidas á custá de perseverantes esforços e pesados sacrificios pecuniarios, não se póde, infelizmente, evitar um outro obstaculo e diante do qual se anniquilam todas as energias.

Este obstaculo, ou antes, este inimigo invencivel, é a *febre palustre*, que devasta periodicamente a zona das cachoeiras e já tem ceifado milhares de vidas preciosas.

Basta algumas excavações, o menor movimento de terras e logo a epidemia assume uma intensidade aterradorá.

E d'isto tiveram exuberantes provas as duas empresas constructoras e a commissão brasileira, que se viram forçadas a abandonar os trabalhos, acossadas pelo horrivel flagello.

A' vista de taes precedentes, quer-nos parecer duvidoso que uma nova empresa venha arriscar seus capitães na construcção d'esta ferro-via, a não ser que n'esta especulação venha a encontrar meios de realizar lucros fabulosos.

E' de presumir, que neste caso, o custo da estrada elevar-se-ha ao dobro da quantia orçada.

Examinemos agora a estrada Madeira e Mamoré pelo lado das vantagens commerciaes.

Esta ferro-via, tal como se acha projectada, não corresponde ao fim a que se destina, conforme passamos a demonstrar.

A estrada parte de Santo Antonio, segue pela margem direita do rio, territorio do Matto-Grosso, até Guajará-Miry, com estação intermediaria em frente á bocca do Beni.

Assim aproveitará directamente á navegação dos rios Mamoré e Guaporé, sendo de pouca ou nenhuma utilidade para os rios Beni, Madre de Dios, Orton e Abuná, isto é, a parte mais industrial e productiva do Norte da Bolivia e do Alto Perú.

De facto, um trem, levando passageiros e carga com destino a estes quatro ultimos rios, fará o trajecto de Santo Antonio até á estação que fica situada defronte da bocca do Beni. Ahi os passageiros e cargas deverão ser baldeados para embarcações, que os terão de transportar á margem opposta, isto é, á alfandega de Villa-Bella (Boliviana), estabelecida na ponta formada pela confluencia dos rios Beni e Mamoré.

Nesse lugar o rio fórma uma vasta bahia, tendo mais de 2.500 metros de largura, cheia de escolhos e redemoinhos d'agua, conforme já tivemos occasião de observar, tratando do rio Beni.

Esta travessia é cheia de riscos e perigos e são em grande numero as embarcações que já têm naufragado neste lugar, perdendo-se a totalidade do carregamento e morrendo a maior parte da tripulação.

Da alfandega de Villa-Bella os passageiros seguirão sempre embarcados pelo rio Beni acima ainda numa distancia de 26 milhas, até á cachoeira da Esperança, onde tem de desembarcar e transitar por terra em um

varadouro muito accidentado, que contorna a cachoeira e mede um comprimento de 2.400 metros até o ponto onde começa a franca navegação do rio Beni aos vapores.

E' claro pois que não é muito animadora a perspectiva de uma viagem, que além dos perigos já mencionados, exige de 12 a 15 dias.

Como já demonstrámos este melhoramento poderá beneficiar só e unicamente á navegação e commercio dos rios Mamoré e Guaporé, e isto mesmo, depois que fôr destruída a corredeira do Matucaré, que se acha a 170 milhas da bocca do Mamoré e que impede a passagem das embarcações a vapor.

Considerando agora a *Madeira* e *Mamoré* sob o ponto de vista strategico, facil é reconhecer á primeira vista que esta estrada, pela sua posição topographica, apresenta os maiores defeitos e inconvenientes.

Com effeito, a linha ferrea projectada atravessa uma zona completamente deserta, improductiva e com poucas probabilidades de povoar-se, por causa da inclemencia do clima, e sobretudo pela existencia, nessa região, de uma grande tribu de indios ferozes antropophagos e conhecidos pelo nome de *Parintintins*.

Estes indios habitam o alto sertão e andam em constantes correrias pelas margens do rio Madeira, no territorio comprehendido entre os rios Machados, Juary e Guaporé, incendiando barracas de seringueiros, roubando tudo que lhes cahe nas mãos e matando homens e mulheres, sem respeitar nem as proprias creanças.

As empresas constructoras ingleza e americana soffreram com as correrias inesperadas destes indios não pequenos prejuizos materiaes, tendo sido de sessenta o numero de baixas no seu pessoal, mau grado estarem os

acampamentos vigiados dia e noite, por uma força bem armada e municiada.

Além dos inconvenientes que acima expomos, apresenta o traçado um gravissimo defeito : de seguir muito proximo á margem do rio (direita), quando o lado opposto está povoado por estrangeiros, que alli possuem vastos lotes de terras e seringaes.

Em caso de qualquer conflicto internacional e de mobilisação de tropas na fronteira de Matto-Grosso, por parte do Brazil, esta estrada poderá ser inutilisada pelo inimigo em parte senão em toda a sua extensão, com a maxima facilidade e presteza.

A' vista do que fica exposto, é evidente que a estrada de Ferro *Madeira e Mamoré* está longe de ter a importancia que se lhe attribuia em principio e os enormes sacrificios que exigirão sua construcção e conservação, não serão compensados pelas vantagens, de fórma alguma, que possa auferir em beneficio do commercio e do progresso material d'uma zona relativamente limitada pelo norte da Bolivia e o Estado de Matto-Grosso.

CENTRAL DO AMAZONAS

NO RIO PURÚS

Esta estrada de ferro foi projectada com o fim de ligar a cachoeira de Huytanahan, ponto extremo de navegação no rio Purús, na epocha da vasante, com o povoado brasileiro de Caquetá, situado na margem direita do Rio Acre, a 1 e meia milha da supposta fronteira com a Bolivia.

E' formada por linha quebrada entre a cachoeira, fóz do Rio Pauhiny, Antimary e Caquetá, evitando as

innumeradas voltas do rio, bem como os trechos de difficil navegação no verão, isto é de julho a dezembro de cada anno.

Da cachoeira até á bocca do Pauhiny, o traçado segue por terra firme, sensivelmente plano, de argilo-arenoso, coberto de matta virgem, mais ou menos densa e muito abundante em productos naturaes.

Deste ponto até á cidade de Antimary ou Floriano Peixoto, a linha atravessa um terreno um tanto accidentado na distancia de 4 kilometros, tornando-se de novo plano até ao povoado de Caquetá.

A extensão desta estrada é a seguinte: da cachoeira á fóz do Pauhiny 111 kilometros; do Pauhiny á fóz do Antimary, 158 kilometros; de Antimary a Caquetá, 53 kilometros; prefazendo uma distancia total de 322 kilometros.

Por consequencia vê-se que esta estrada é de facil e rapida construcção; não apresenta difficuldade technica, nem exige custosas obras d'arte.

Acresce a circumstancia de que o clima desta região póde ser considerado como saudavel e durante a maior parte do anno, os poucos casos de febre que apparecem com a baixa do rio, se apresentam com caracter muito benigno.

Ha ainda uma outra vantagem de grande importancia sob o ponto de vista technico: é a facilidade de obter-se em qualquer occasião, o pessoal braçal que fôr necessario aos trabalhos de preparação do leito da estrada e ao fornecimento de dormentes de madeira de lei. A importação do material para o logar dos trabalhos poderá ser effectuada em qualquer estação do anno, e o preço da construcção não excederá a 30 contos em ouro por kilometro sendo oproximadamente tres

annos o tempo necessario para o conclusão definitiva de todas as obras.

Com relação aos interesses commerciaes do Amazonas, Bolivia e Perú, esta estrada apresenta condições excepcionalmente vantajosas, sob todos os pontos de vista.

De facto, o seu ponto inicial é o cachoeira de Huytanahan onde podem chegar vapores em qualquer estação do anno.

Atravessa uma zona uberrima em productos naturaes, e portanto susceptivel de ser povoada em pouco tempo, e tem por ponto terminal o povoado de Caquetá situado na supposta fronteira boliviana.

Esta ferro-via poderá ser posta em comunicação directa com a estrada que está sendo construida presentemente, por iniciativa do governo boliviano, entre o Rio Acre (defronte do posto militar) e a margem do Madre de Dios, tendo approximadamente 125 kilometros de extensão.

Uma estrada assim combinada será internacional e aproveitará toda a região banhada pelos rios Beni, Madre de Dios, Orton e Abuná, e seus affluents assim como tambem ao commercio e á industria pastoril dos rios Mamoré e Guaporé, que exportam seus productos e gado pela estrada auxiliar já aberta, por ordem da prefeitura do departamento do Beni, entre a povoação de Exaltacion e a cidade de Riberalta situada á margem direita do rio Beni, pouco abaixo da bocca do Madre de Dios.

Ahi já existe uma estrada auxiliar que tem cerca de 125 kilometros de comprimento, atravessa pelos campos cobertos de excellentes pastos, liga as partes navegaveis dos rios Madeira e Beni, evitando a corredeira de Matucáre e a cachoeira Esperança. Haverá pois

apenas a travessia entre a cidade de Riberalta e a Estação de Madre de Dios, que fica na margem opposta.

Esta travessia poderá ser effectuada em meia hora, com a maxima commodidade e sem risco algum por ser neste logar o rio completamente isento de escolhos e de correnteza lenta

Deve-se tambem notar que a zona comprehendida entra os Rios Javary e Purús, a partir da lat. 7° sul, apresenta condições excepcionalmente vantajosas para estabelecer vias de comunicação e consequente povoamento dessa fertilissima região: desde ha muito que existem caminhos abertos por indios entre os Rios Ucayali, Javary, Juruá e Purús.

Esta travessia faz-se de um rio para outro por terra em menos de dois dias.

Pelo que fica exposto comprehende-se facilmente que o Rio Purús, como via internacional de communições, offerece vantagens indiscutivelmente superiores sobre a via do Madeira, tanto pelo lado tchnico, como pelo economico.

Sob o ponto de vista estrategico, a estrada de ferro Central do Amazonas, está chamada a desempenhar um papel importante, sobretudo como garantia das nossas fronteiras em uma zona atravessada por linha geodesica, cuja determinação graphica no terreno, por meio de marcos e outros signaes visiveis, poderá dar logar ainda por longo tempo a controversias entre os dois paizes.

Esta estrada segue sempre proximo ao DIVORSUM AQUARUM (linha divisoria das aguas) entre o Purús e Ituxy; passo em territorio central genuinamente brasileiro bem resguardado por todos os lados, e portanto ao abrigo de qualquer tentativa de ser inutilisada em caso de guerra.

O povoado de Caquetá, ponto terminal na supposta fronteira, depois de guarnecido de um destacamento de tropas, será a sentinella avançada d'aquelle longiquo sertão brasileiro.

E a estação de Antimary que fica situada na margem direita da grande arteria fluvial, na confluencia do rio Acre e Alto Purús, tornar-se-ha no futuro, por assim dizer, a verdadeira CHAVE da navegação destes rios.

Convenientemente fortificada e armada de alguns canhões de tiro rapido, dominará por completo, as embocaduras destes rios, podendo em qualquer momento, impedir a entrada de vapores, como tambem a sahida.

Nos quadros annexos estão marcadas as distancias parcias e totaes entre os differentes pontos de navegação, bem como o comprimento das estradas projectadas.

A—QUADRO DEMONSTRATIVO

*Das distancias parciaes e totaes
entre o porto de Manãos, Capital do Estado do Amazonas e o porto
da livre navegação,
por vapores, no rio Madeira, contadas
em milhas geographicas*

RIO MADEIRA

De Manãos á bocca do rio
Da bocca do Madeira a Borba
De Borba a Manicoré
De Manicoré a Jumas
De Jumas ao Humaythá
Do Humaythá á Missão de S. Francisco
Da Missão a Santo Antonio (1.^a Cachoeira)
Limite da navegação durante todo o anno

Milhas
71
50
156
193
52
43
124
689

Extensão da zona obstruira pelas cachoeiras entre
Santo Antonio e Gurjará-miry—330 kilometros
ou

Milhas
178

Comprimento da projectada estrada de ferro do
Madeira e Mamoré, segundo o ultimo traçado,
destinado a ligar a parte navegavel dos rios
Guaporê e Mamoré—334 kilometros ou

Milhas
180

Nota. — Esta estrada só terá uma vantagem immediata para os rios Mamoré e
Guaporé.
(*Vide a planta*).

A distancia entre Manãos e porto de Belém do
Pará é

Milhas
942

B—QUADRO DEMONSTRATIVO

*Das distancias parciaes e totaes
entre o porto de Manáos, Capital do Estado do Amazonas,
e os pontos terminaes da livre navegação,
por vapores,
no rio Purús, contadas em milhas geographicas*

(Conforme os trabalhos executados pela Commissão de Limites entre o Brazil e Bolivia)

EAIXO PURÚS

De Manáos á bocca do rio
Da bocca do rio a Canutama
De Canutama á cidade da Labrea
Da Labrea á cachoeira de Hyutanahan

Limite da navegação durante a vasante

Milhas
126
720
123
198
970

Extensão da zona obstruida pela cachoeira de Hyutanahan:
600 metros ou 0,3

ALTO PURÚS

Da Cachoeira ao rio Pauiny
Do Pauiny á bocca do rio Acre
Do Acre á bocca do rio Yaco
Do Yaco ao rio Manoel Urbano

Milhas
187
148
132,5
420
840

AFFLUENTES

Distancia navegavel no rio Acre

»	»	»	»	Yaco
»	»	»	»	Antimary
»	»	»	»	Inaniny
»	»	»	»	Sereniny
»	»	»	»	Pauiny
»	»	»	»	Mamoriá
»	»	»	»	Caynahan
»	»	»	»	Tapauá
»	»	»	»	Ituxy
»	»	»	»	Mary
»	»	»	»	Paraná-pixuna

Navegação nos affluentes

Milhas
287
234
72
47
70
91
80
53
39
84
11
45
967

Distancia navegavel durante a vasante no baixo Purús
Navegação livre no alto Purús durante os 7 mezes
da cheia

Idem, idem dos affluentes

Extensão total percorrida por vapores durante 7 mezes

Milhas
970
840
967
2.777

Comprimento da projectada estrada de ferro «Central do Amazonas» destinada a facilitar as communicações durante todo o anno entre o baixo e alto Purús, bem como a estabelecer um trafego permanente entre os rios navegaveis da Bolivia e Perú pelo rio Amazonas *via Purús*—322 kilometros ou

Milhas
174

Nota.—Esta estrada pode ser redusida a 211 kilometros ou 114 milhas, desobstruindo-se o canal da cachoeira de Hyutanahan. Neste caso, a projectada ferro-via será comprehendida entre a bocca do Pauiny e o povoado de Caquetá, situado na supposta fronteira boliviana.

(*Vide a planta*).

C—QUADRO DEMONSTRATIVO

*Das distancias navegaveis,
por lanchas a vapor, nos rios interiores da Bolivia e do Perú
e que aproveitarão com a construcção
da Estrada de ferro «Central do Amazonas»*

Rio Mamoré (extensão navegavel)

» Guaporé	»	»
» Beni	»	»
» Madre de Dios	»	»
» Orton	»	»
» Abuná	»	»

Extensão navegavel nos rios da Bolivia e do Perú por
pequenos vapores

Milhas

360
219
247
330
96
125

1.377

Neste quadro não estão comprehendidos grande numero de rios
e affluentes que banham os sertões do interior e que serão outras
tantas vias de communicação para o futuro.
(Vide a planta).



GOVERNO DO ESTADO DO
AMAZONAS

CULTURA
Secretaria de Estado





AVISO

A disponibilização (gratuita) deste acervo, tem por objetivo preservar a memória e difundir a cultura do Estado do Amazonas. O uso destes documentos é apenas para uso privado (pessoal), sendo vetada a sua venda, reprodução ou cópia não autorizada. (Lei de Direitos Autorais - [Lei nº 9.610/98](#)). Lembramos, que este material pertence aos acervos das bibliotecas que compõem a rede de bibliotecas públicas do Estado do Amazonas.

EMAIL: ACERVODIGITALSEC@GMAIL.COM



Secretaria de
Estado de Cultura



CENTRO CULTURAL DOS
POVOS DA AMAZÔNIA