

# A AMAZONIA

---

## AS PROVINCIAS DO PARÁ E AMAZONAS

GOVERNO CENTRAL DO BRAZIL

PELO

PARÃO DE M.

---

LISBOA

TYPOGRAPHIA MINERVA

RUA NOVA DO ALMADA, 81

1883

The page is framed by a decorative border consisting of a repeating pattern of stylized leaves. Each leaf contains a white silhouette of a human figure with arms raised, set against a background of vertical lines. The leaves are arranged in a grid, with wavy lines separating the rows.

## AO LEITOR

A leitura dos jornaes publicados no Pará e Amazonas desde certo tempo, não pôde deixar de impressionar o leitor que conhecer o character tão pacífico e mesmo soffredor da população das duas provincias, quanto difficil de acalmar em seus ressentimentos quando uma vez convencida de que é menospresada ou mesmo ferida em seus interesses e direitos.

Os jornaes tão extremados, dos differentes credos politicos que dividem aquellas provincias, em tudo adversos uns aos outros, encontram-se accordes em um campo, e infelizmente esse, é o do ressentimento pela fórma porque ambas são tratadas de ha muito pelo governo central do Brazil.

Não ha um jornal, conservador ou liberal, livre pensador ou clerical, que não traga um elemento mais, em cada um de seus numeros, para a propaganda de uma reacção contra o predominio das provincias do Sul, a qual, pelo que tenho lido começa a merecer a attenção do governo.

A maneira pouco benevola, direi mesmo, aggressiva, porque foi tratada a população Paraense por um presidente do Conselho de ministros, a quem a longa practica parlamentar não poude ainda acostumar á delicadesa da phrase, quando no Senado se tratou do

augmento da deputação, e alguns artigos menos reflectidos publicados nos jornaes do Sul, tudo tem concorrido para fazer crer á população do extremo norte do Imperio, que o governo, e mesmo alguns representantes das provincias meridionaes olham a população amazonica como composta de parias da sociedade brazileira só utilisavel para produzir renda.

D'aqui resultou uma propaganda systematica que successivamente tem adquirido mais forças, e que hoje apresenta esta questão sob uma face que me parece perigosa e inconveniente para o Brazil, e é ella: se haverá ou não vantagem para as populações amazonicas em viverem de seus proprios recursos, separadas do resto do Imperio; e se bem que neste campo hajam alguns dissidentes, é minha persuasão, que não sendo as duas provincias tratadas por fórma differente d'aquella de que até hoje se tem usado, attendendo-se ás suas justas queixas, esta ideia sorrirá a muitos, favorecendo-a o natural amor ao torrão natal, ou mesmo um orgulho até certo ponto desculpavel pela riqueza e prosperidade das duas provincias; e então este estado de cousas se poderá tornar perigoso, como sempre são as desuniões entre as partes de uma mesma nacionalidade, e ainda mais se tornará se um incidente qualquer inesperado permittir ás ambições individuaes o manifestarem-se com detrimento da grandeza e integridade do Imperio.

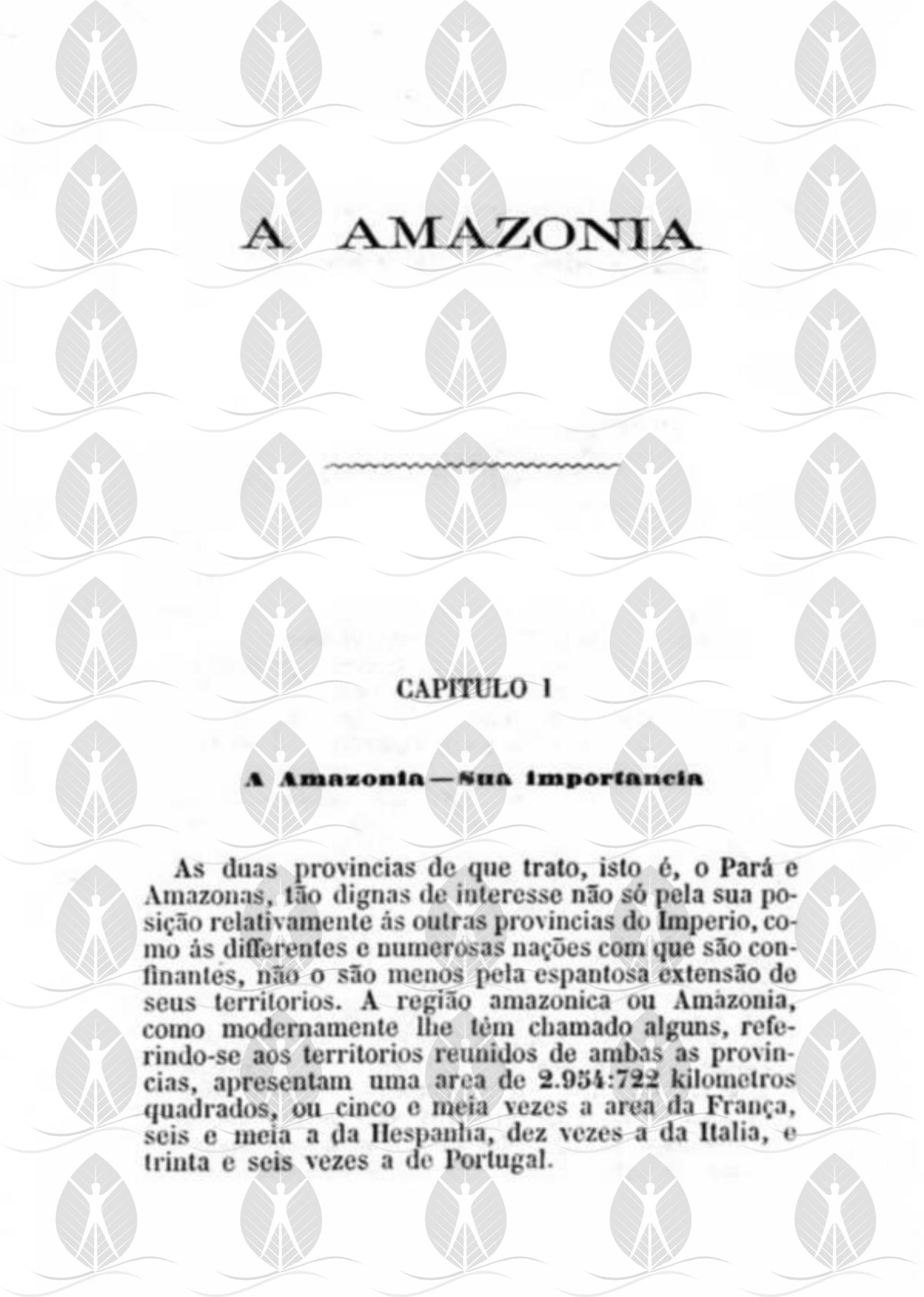
Eis os motivos porque reconhecendo a justiça das queixas formuladas pela opinião publica nas duas provincias, os perigos que de um tal estado de cousas podem resultar, e ao mesmo tempo a ignorancia em que o governo do Rio, e o sul do Imperio, estão em relação ao extremo norte do mesmo, cujo adianta-

mento e progresso é alli mal conhecido e peor avaliado, resolvi aproveitar algumas horas de ocio compendiando n'este modesto e despretencioso folheto as queixas e as aspirações das provincias, apresentando-as de um modo mais sensivel e duravel do que em artigos dispersos de jornal, antecedendo-a essa enumeração, ligeiras considerações sobre o valor commercial e politico d'essa immensa porção do Imperio tão desconhecida quanto olvidada, concluindo pela demonstração da necessidade que ha para a consolidação do Imperio, e rapido desenvolvimento das provincias, (o que constituirá a sua força), de um systema que dê mais iniciativa e liberdade a estas, modificando a demasiada centralisação, ora existente.

De muita utilidade me foram para este folheto os dados e artigos publicados nos differentes jornaes das duas provincias bem como algumas obras modernas sobre ellas publicadas por differentes viajantes, e para a sua ultima parte uma obra recentemente publicada em Hespanha sobre fôrmas de governo.

É possivel que n'este opusculo se encontrem erros, mas serão elles devidos não a intenção minha, mas sim, ou a dados inexactos em que me possa ter baseado, ou a uma deducção pouco logica da minha parte; o que posso porém assegurar é que, acima de tudo, o que me guiou foi o interesse que tômo por todos os assumptos que respeitão á região em que nasci, e o desejo de que o Brazil continue a existir e crescer unido, baseando a sua integridade no respeito aos direitos de todas as provincias, e na felicidade d'ellas.

*Barão de M.*



# A AMAZONIA

## CAPITULO I

### **A Amazonia — Sua Importancia**

As duas provincias de que trato, isto é, o Pará e Amazonas, tão dignas de interesse não só pela sua posição relativamente ás outras provincias do Imperio, como ás diferentes e numerosas nações com que são confinantes, não o são menos pela espantosa extensão de seus territorios. A região amazonica ou Amázonía, como modernamente lhe têm chamado alguns, referindo-se aos territorios reunidos de ambas as provincias, apresentam uma area de 2.954:722 kilometros quadrados, ou cinco e meia vezes a area da França, seis e meia a da Hespanha, dez vezes a da Italia, e trinta e seis vezes a de Portugal.

O Amazonas, o grande rio, a grande riqueza d'aquellas extensas provincias, e que lhe é garantia de grandesa no futuro, constitue com seus afluentes a maior das quatro grandes bacias fluviaes do Brazil. Estende-se este magnifico caudal dentro do territorio Brasileiro na extensão de 3283 kilometros, e a sua superficie é avaliada em cerca de 24:400 kilometros quadrados, sendo a variação do nivel de suas aguas nas épocas de enchente, de 16 metros sobre o nivel ordinario; tão violenta e poderosa é a sua corrente que nas épocas de maxima força de vasante, penetra ella no mar formando com suas aguas uma larga fita amarellada no meio verde das aguas salgadas, até 500 milhas de distancia das costas.

Não é porém limitado o curso do Amazonas navegavel a grandes navios, á fronteira Brasileira, ainda além d'ella elle é francamente navegavel por espaço de 1980 kilometros.

Este immenso rio é formado no territorio Peruano pelas duas arterias fluviaes do Ucayali e Marañon, este tem a sua origem na lagôa Lauricocha e innumeros outros rios lhe dam o tributo das suas aguas, sendo d'elles os principaes o Pastaza, o Morona e o Santhiago que vêm da republica do Equador, e o Huallaga. O Ucayali que tem a sua origem no departamento de Cuzco, recebe tambem não menos consideraveis e innumeros afluentes, como são: o Tumbo, Pachitea, Pango e Pisqui; a cinco milhas de distancia de Nauta é que reunindo-se os dois grandes rios formam esse mar de agua doce a que se chama Amazonas, e ainda antes de chegar á fronteira Brasileira recebe importantes tributarios sendo o maior d'elles o Napo.

Se aqui fizesse um estudo ou descripção geographica da região Amazonica, seria a occasião de discutir qual é a verdadeira origem do rio Amazonas, se o Ucayali ou como sustentam Raymundi e Paz Soldan, o Marañon; a meu ver é esta opinião erronea, pois que ao passo que o Marañon tem menor extensão, traz menor volume de aguas, e não pôde ser navega-

do em todo o anno, o Ucayali trazendo maior massa de agua, pôde ser navegado por barcos de 500 a 600 toneladas como o vapor Morona até uma maior distancia, e isto em todas as épocas do anno, o que se acha comprovado pelo Diario das duas expedições feitas pelo tenente Raygada; não sendo porém meu proposito fazer aqui uma dissertação geographica, deixo a outros o discutir esta questão.

Do que levo dito vemos já, que o grande rio põe o territorio Brasileiro em communição fluvial com as republicas do Equador e Perú, mas além dos dois rios a que deve a sua origem tem o Amazonas como afluentes principaes no territorio do Brazil os grandes rios Xingú, Tapajoz, Madeira, Purús, Coary, Teflé, Juruá, Jutahy, Javary, na margem direita; Jary, Parú, Trombetas, Nhamundá, Urubú, Negro, Japurá e Içá na margem esquerda, além de muitos outros.

Qualquer d'estes rios é superior em extensão e em volume de aguas, á maior parte senão a todós os grandes rios da Europa, como o Danubio, Rheno, Volga, e põem em communição a Amazonia não só com diversas provincias do Imperio como tambem com a Bolivia, Nova Granada, Venezuela e Equador, e mais ou menos directamente com as Guyanas Hollandeza, Ingleza e Franceza.

A abertura do Amazonas em 1867, graças ao ministerio que então governava; e á franca iniciativa que em 1862 tomara n'este assumpto o sr. Sinibú, marca uma época notavel na historia d'estes povos, assim como a marcára a criação da Companhia de navegação e commercio do Amazonas, fazendo sulcar as aguas d'aquelle outro mar mediterraneo pelo primeiro barco a vapor. Pôde calcular-se a extenção que tem tomado o commercio Amazonico pelo numero de vapores que hoje cortam aquellas aguas, ou seja com a bandeira Brasileira, ou com a das nações ribeirinhas, ou com a das nações da velha Europa. Em 1850 contava a Companhia do Amazonas 5 ou 6 pequenos vapores, hoje conta ella 24 magnificos barcos, e além d'estes conta a navegação d'aquelle rio talvez mais

100 vapores, dos quaes alguns attingem a 1800 toneladas. O commercio e a navegação estende-se diariamente, e não se limita como em 1850, ás duas provincias Brasileiras; pela navegação actualmente existente do Amazonas e seus afluentes, Goyaz e Matto-Grosso, (no Brazil), metade da Bolivia, os departamentos de Cuzco, Cayamarca e Amazonas (no Perú), a parte sul de Venezuela a de Este do Equador são com suas populações tributarias ao rio mar.

Em 1863 dizia o mallogrado escriptor Tavares Bastos: *«Por agora e durante alguns annos não haverá para todos esses rios com excepção do Madeira e Rio Negro outra navegação mais do que a de canoas que actualmente se faz.»* Era elle um dos que cria no grande desenvolvimento da região Amazonica e o prophetisava, não obstante, aquelle lucido espirito não ousava esperar um crescimento tão rapido como aquelle que os factos tem apresentado; não são passados vinte annos e não só os dois rios que elle apontava como, o Tapajoz, o Tocantins, o Xingú, o Purús, o Içá, o Japurá, o Acre, o Guamá, o Acará, o M'ojú, e tantos outros, são navegados a vapôr; cada dia o augmento dos productos exige maior numero de navios e mais repetidas viagens. E todo este desenvolvimento tem a sua iniciativa no benefico contracto celebrado em 1850 pelo governo geral com o barão de Mauá para a navegação do Amazonas e na liberal medida da abertura do Amazonas ao commercio de todas as nações, a qual será sempre uma gloria para os ministerios Sinibù em 1862 e Zacharias em 1867 pois com ella revelaram e facultaram ao commercio do velho mundo, um mundo inteiramente novo e desconhecido, o da America central cujo caminho mais facil é o Amazonas.

Se o Brazil lucra com este desenvolvimento de navegação, não menos lucram as nações limitrophes especialmente o Perú, a Bolivia e Venezuela. O primeiro vê como que transposta a cyclopea barreira das cordilheiras dos Andes, pois o transporte de seus productos, de um ponto qualquer de seus afluentes

como o Ucayali ou o Mairo proximo a Serro de Pasco, grande povoação a dez dias de Lima, pôde ser feito até os portos da Europa em 25 dias, ao passo que pelo Pacifico pelo cabo de Horn, ou pelo estreito de Magalhães, além do arriscado da navegação, nunca poderia ser feito em menos de 50 dias, e pelo estreito de Panamá em 30 a 35 dias com varios transbordos.

Para a Bolivia a navegação accelerada pelo Amazonas é de não menor importancia. Os generos remetidos dos portos do Pacifico ás povoações centraes da Bolivia chegam por tal maneira sobrecarregados de despesas de transporte que attingem preços fabulosos; assim Gibbon diz, que uma tonellada de carga transportada de Cobija, seu unico porto, até Sucre capital da republica, custa só de fretes 500,000 réis;— pôde calcular-se que os  $\frac{4}{5}$  do preço dos objectos representam o custo do transporte. Ora a navegação pelo Amazonas reduzindo-lhe as despesas de transporte a  $\frac{1}{5}$ , deixa facilmente vêr qual a importancia d'este assumpto para a republica Boliviana.

A importancia é tal que uma estrada ferrea está começada para salvar a parte encachoeirada do rio Madeira, e como será este um dos assumptos em que mais de uma vez terei de tocar no que hei de dizer sobre relações entre o sul e norte do Brazil, seja-me licito só expôr aqui brevemente em que consiste esta via ferrea, deixando o estado em que ella se acha e o que tem feito o governo geral do Brazil a tal respeito para adiante.

A questão de nossas communicações faceis com a Bolivia pelo Amazonas e seus tributarios é das mais importantes para o Imperio, pois que ligada a ella está a de facilitar as communicações ainda tão difficeis com a nossa immensa provincia de Matto-Grosso; refere-se este assumpto a uma vastissima região de enorme riqueza e de cuja extensão e admiravel feracidade faremos uma aproximada idéa dizendo que além de vastos campos proprios para a industria paçtoril produz ella todas as riquezas proprias á zona tropical, ao mesmo tempo que os cereaes, alli cres-



## **AVISO**

**DEVIDO AO TAMANHO ORIGINAL DO DOCUMENTO.  
NÃO FOI POSSÍVEL DISPONIBILIZAR O SEU CONTEÚDO  
NA ÍNTEGRA. PARA TER ACESSO AO ARQUIVO DIGITAL  
COMPLETO, POR FAVOR, ENTRAR EM CONTATO COM A  
GERÊNCIA DE ACERVOS DIGITAIS NO  
CENTRO CULTURAL DOS POVOS DA AMAZÔNIA.**

**FONE: (92) 2125-5330**

**FAX: (92) 2125-5301**

**EMAIL: [ACERVODIGITALSEC@GMAIL.COM](mailto:ACERVODIGITALSEC@GMAIL.COM)**



**Secretaria de  
Estado de Cultura**



**CENTRO CULTURAL DOS  
POVOS DA AMAZÔNIA**