

iranga
1





A MADEIRA-MAMORÉ

A BACIA DO MAMORÉ

Artigo publicado no "Jornal
do Commercio" em 31 de Janeiro de 1913

POR

JULIO NOGUEIRA



RIO DE JANEIRO

Typ. do Jornal do Commercio, Rodrigues & C.

1913



*Impresso nas officinas do "Jornal do Commercio" por ordem
da Madeira - Mamoré Railway Company.*

INDICE

| | PAG. |
|---|------|
| Porto Velho..... | 7 |
| Candelaria..... | 13 |
| O Municipio de Santo Antonio..... | 16 |
| A Estrada de Ferro..... | 20 |
| Situação commercial da região e suas fontes de riquezas | 40 |





A MADEIRA-MAMORÉ

A BACIA DO MAMORÉ

*Por'ò Velho — Candelaria — Santo Antonio — A via
ferrea — Situação commercial da região.*

A viagem da bocca do Madeira até ás cabeceiras mui raras sorpresas reserva a quem já conhece as nossas paizagens ribeirinhas, o eterno verde dessas florestas grandiosas, que marginam os rios formadores da estupenda bacia amazonica.

E' sempre o mesmo aspecto a reproduzir-se interminamente, descortinando-se o perfil monochromo das mattas; de onde em onde uma ilha em formação que se apresenta; barrancos que se esboçam; arvores que cahem e se aprestam para seguir o curso das aguas, em summa, toda essa movimentação fatal de que o rio é o supremo obreiro.

A's vezes a majestade serena de uma sumaúma gigante, pairando sobre aquelle oceano de verdura, quebra a monotonia dos horizontes e, então, a vista descansa dos kilometros e kilometros de umbaúbas que guarnecem a orla das florestas. As palmeiras, por sua vez, ostentando a elegancia de seus fustes esculpturaes e a nitidez metallica de suas palmas, dão á paizagem uma feição graciosa, creando aspectos novos na massa primeva das mattas. No mais, é o emmaranhado inextricavel de uma flora selvatica; a luta sem treguas das parasitas, as cascatas de lianas que pendem das franças alterosas, a al-

ternativa do muri e da cannarana a disputar a posse das margens e por sobre tudo o verde soberano a dominar a téla vastissima da vegetação tropical. Se, das margens, vo vemos o olhar ao lençol das aguas, é o rio torvo e mysterioso, hostile como a floresta, a modificar a fórmula do leito, creando ilhas para desfazel-as mais tarde, numa elaboração titanica e inconsciente.

Percorrem-lhe o dorso amplissimo e terroso ilhas fluctuantes de cannaranas e madeiros das mais caprichosas fórmulas. Por vezes elle se encrespa ligeiramente, attestando a existencia de pedras immersas. Nada mais lhe perturba o curso calmo e profundo.

Na época da nossa excursão bem raras eram as praias que se descobriam. A enchente já ia em meio e as correntes volumosas reagiam contra a subida da embarcação, que, com grandes dispendios de combustivel, investia contra a teimosia forte das aguas.

O Madeira é um dos rios mais conhecidos e explorados da bacia amazonica. Antigo Cayari, ou rio Branco dos indigenas, foi assim denominado pela grande cópia de madeiras que descem do alto e são, de ha muito, pescadas pelos industriaes que del'as fazem lucrativo commercio. A actual denominação geographica entende-se desde a sua formação, em Villa Bella, com as aguas do Beni e Mamoré, a dez grãos e vinte e dous minutos e trinta segundos de latitude sul, e vinte e dous grãos e quinze minutos de longitude oeste do Rio de Janeiro, até despejar no colossal Amazonas, a 800 mihas do Pará. O seu mais baixo nivel é em Agosto e Setembro, começando as aguas a subir no mez de Outubro. A maior enchente na foz é pelos mezes de Março e Abril, chegando as aguas á altura de 96 metros, ou sejam 14 metros sobre o menor nivel em Setembro. Até Santo Antonio, a 1.034 kilometros de sua foz, é o Madeira accessivel durante o anno todo á navegação de embarcações de calado não superior a 8 pés, e nos mezes de Janeiro a Maio a embarcações de 24 pés. Dalli para cima começam

as cachoeiras, que têm de ser contornadas por terra, difficuldade que a estrada de ferro fez desaparecer em parte, mas que subsiste nas regiões não servidas por ella.

O Madeira conta, entre os affluentes navegaveis, os rios Canumã, Aripuanã, Manicoré, Marmellos, Machados e Jamary.

A noticia de suas primeiras explorações nos levaria á época do descobrimento, onde a verdade historica se acha um tanto infirmada por numerosas versões. Parece, entretanto, verificado que pelo seculo XVII já os jesuitas se haviam estabelecido no serviço de catechese, com que tanto collaboraram para o conhecimento da conquista portugueza, lamentavelmente abandonada pela nossa antiga metropole.

As propriedades, a partir de certo ponto succedem-se e multiplicam-se de um e outro lado, o que se explica pela intensidade de producção de gomma elastica e pela fama e salubridade que attribuem á parte baixa.

De seus nucleos de população nada podemos dizer. O objectivo de nossa viagem era Porto Velho e, assim, Borba, Manicoré, Humaytá, etc., passaram como uma fita cinematographica ante nossos olhos. Tivemos, entretanto, o ensejo de apreciar quanto pôde o esforço de um homem trabalhador no cultivo de nossas terras, até hoje tão lamentavelmente abandonadas. Foi para nós motivo de grata surpresa e satisfação a visita que fizemos ao lugar em que se acha estabelecido o Sr. Reeberg, na Ilha de Marmellos, á margem direita do rio. Este senhor, que é filho da Guyana Hollandeza, entrou em accôrdo com o proprietario das terras para a cultura e exploração destas. Eram terras altas, em situação magnifica, porém de todo incultas. O esforçado agricultor que tem estudos especiaes, desbravou tudo aquillo, preparou o sólo para as sementeiras, aproveitou com intelligencia a constituição chimica das terras e, aos poucos, aquella região perdia o aspecto

agressivo de uma “selva selvagia” para transformar-se numa gleba amiga e feracissima.

O forte da cultura consiste em plantações de bananeiras, cujos fructos, além de largamente exportados, são submettidos ao trato conveniente para se transformarem na succulenta farinha. Fabricam-se alli igualmente as bananas seccas, cuja producção até hoje não pôde elevar-se ao nivel da procura, de tão saborosas que são.

Por outro lado, vasto numero de exemplares da flora estrangeira, para alli transplantados, dão os resultados mais compensadores, sobretudo no que diz respeito á horticultura. Tudo alli attesta a exuberancia e fecundidade de nossas terras, que, tratadas com intelligencia, revelam uma capacidade estranha de producção, pagando com munificencia maternal o carinho que lhes dispensam. O Sr. Reeberg exporta para Manãos e para o alto até á Bolivia. Muitos dos viçosos repolhos que se vendem na capital amazonense são productos de sua cultura. Diversos fructos se dão alli fartamente, como sejam os dulcissimos e avantajados mamões de Cayenne, ananazes, laranjas selectas, limões, etc. Para satisfação nossa, podemos dizer que não é exclusivamente á iniciativa estrangeira que se devem esses resultados tão promissores. Já não estamos na época em que o camponez extremo-nortista se atinha á extracção da borraça, cuja compensação era immediata e generosa. O lucro que auferia dessa industria fazia-o abandonar o trato das terras, cuja fertilidade nem se aproveitava para a cultura dos cereaes de consumo diario. Elle tudo comprava aos patrões, que lhe extorquiam preços exorbitantes, cevando-se na simplicidade e ignorancia dessa pobre gente.

O extractor da gomma elastica já comprehendeu quanto era injusto para com a terra, que, produzindo a seringueira, essa fonte de leite precioso que os mercados estrangeiros transformam em ouro, pôde tambem, com a solitudine maternal que dispensa ao homem, seu filho predilecto, offerecer-lhe outros elementos de vida, agora que o valor commer-

cial do "latex" vai decrescendo em proporções desanimadoras.

PORTO VELHO

Em 1 de Dezembro, já noite, chegavamos a Porto Velho, a bordo do *Curityba*.

Entre as concepções geniaes de Julio Verne, muitas das quaes a sciencia tem objectivado e se acham no dominio das cousas praticas, uma dellas — a de uma cidade modelo — ocorre ás nossas reminiscencias, quando visitamos Porto Velho pela primeira vez.

Dir-se-ia que esse nucleo de população surgiu prompto e acabado do seio das mattas, como Minerva da cabeça de Jupiter. Porto Velho devia, pelo ultimo traçado da Madeira-Mamoré, ser o ponto inicial desta via de communicações, que a sciencia e a iniciativa dos governos oppunham ás forças vivas da natureza, creadoras das cachoeiras, como outros tantos obstaculos com que o homem tem de lutar na vida. Por outro lado a dolorosa experiencia deixada pelas anteriores tentativas aconselhava um sem numero de precauções exigidas pelas condições sanitarias da região, até então vencedoras nesse esforço extraordinario pelo progresso, que tantas vidas custára e devia custar ainda.

Parecia que o genio protector do recesso sagrado das florestas seculares exigia como tributo o sacrificio de tantas vidas, surgindo implacavel, como Adamastor do dorso hostil das ondas, na ficção camoneana. Mas o homem tinha de vencer por essa necessidade extranha de conquista que lhe deu já o dominio dos ares, depois de percorrer a terra por mil fórmias e navegar sobre as ondas, excedendo sempre com os seus engenhos magicos os typos concretos que a natureza creou e distribuiu pelos seus reinos.

A luta foi estupenda. A insalubridade da região inhospita, consorciada á hostilidade dos selvagens, dava á empreza o character de impossibilidade abso-

luta, testemunhada pelo insucesso de muitas tentativas; mas, quando a noção do perigo e a angustia de tantas decepções se apagavam na memória dos homens, surgia a miragem de uma zona riquíssima, perdida como um thesouro tentador, de proporções incalculaveis.

Não ! Impossivel seria abandonar essa idéa grandiosa que tão prodigos resultados traria á nossa expansão commercial. Era preciso contornar as cachoeiras para dar accessó áquellas riquezas naturaes e levar ás altas regiões fronteiriças os productos da nossa industria, que demanda maior desenvolvimento e impulso.

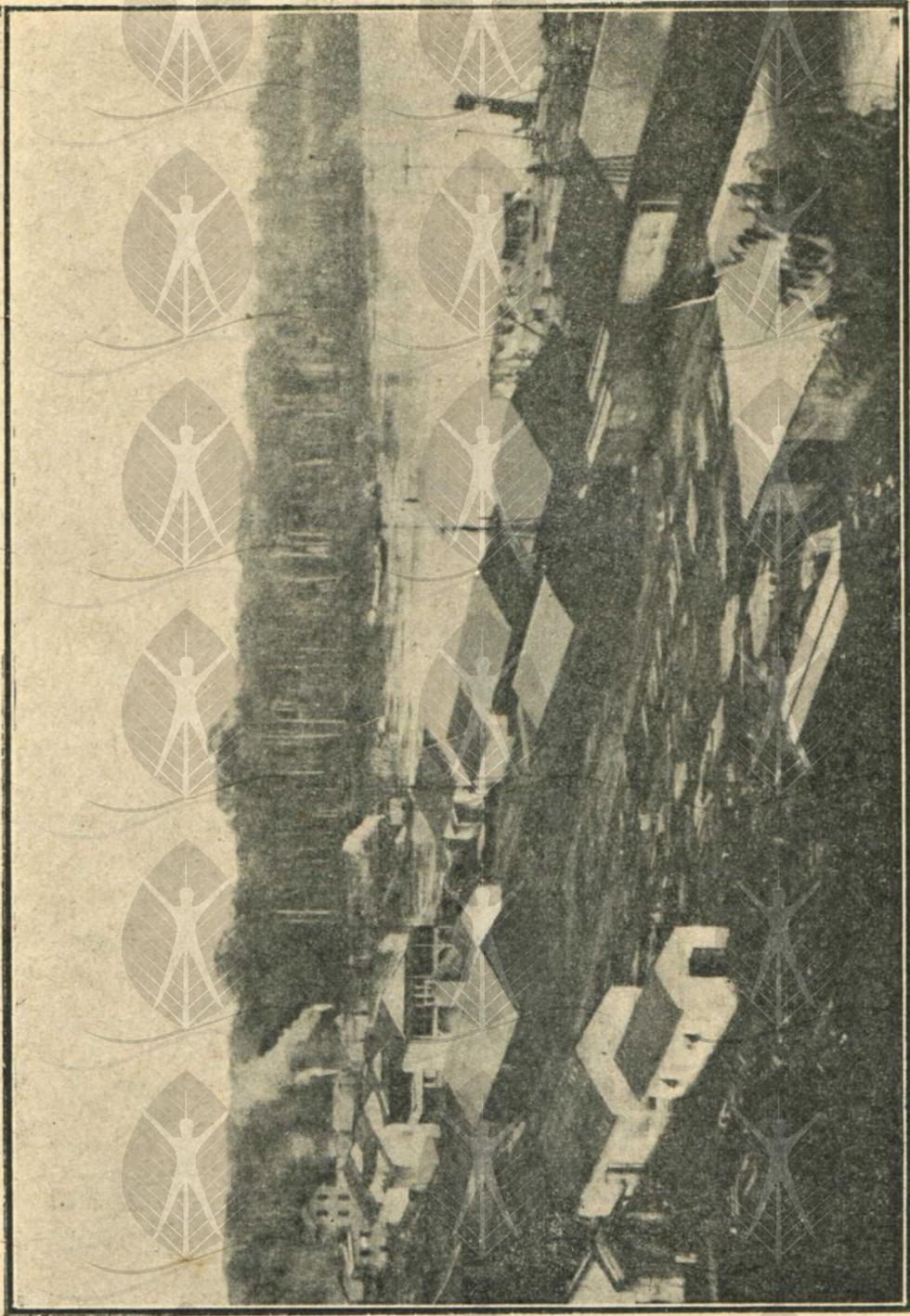
Demais, essa estrada era um dos melhores elementos de combate para salvar a producção das nossas "heveas" ameaçadas pela concurrencia terrivel que a cultura intensa e facil do Oriente levou aos grandes mercados. Politicamente fôra depois um compromisso nacional creado pelo Tratado de Petropolis celebrado com a Bolivia, ligada a nós na defesa de interesses communs.

Mas, deixemos para adiante a historia da estrada e digamos primeiro de Porto Velho.

Sabido que este local fôra, antes de Santo Antonio, escolhido para ponto inicial da via projectada, tem-se a origem historica do nome. Porto Velho dista sete kilometros de Santo Antonio, hoje territorio pertencente ao Estado de Mato-Grosso.

Ao approximar-se o vapor que para alli se destina, tem o viajante a impressáo de que vai desembarcar na séde de uma immensa fabrica. Por todos os lados vém-se as construcções typicas destes centros de actividade, com as suas chaminés fumegantes, as suas machinas, as suas usinas, armazens, linhas de communicáo, tudo isso entre o estrepito das locomotivas que se cruzam em differentes sentidos, dos carros em manobra, emfim, todo o afan continuo do trabalho intenso, que dá vida e exprime o valor economico de uma região prospera.

No alto da rampa de desembarque descortina-se uma esplanada que se estende para um e outro lado



A esplanada.

e onde estão as principaes construcções do serviço immediato da estrada, como sejam as estações, armazens e outras dependencias. A partir dessa esplanada o terreno apresenta pequenas elevações, sendo a mais sensivel a do lado norte.

As principaes construcções feitas sob a fiscalização do engenheiro que, por parte do Governo, superintende os differentes serviços da estrada, obedecem ao typo das habitações tropicaes. Elevam-se sobre pilares de alvenaria a uma altura média de um metro e meio do sólo. São casas de madeira aparelhada, todas ellas, tendo o corpo central protegido por paredes externas providas de téla metallica, o que as torna por assim dizer "estanques" aos mosquitos. Muitas dellas têm ainda as divisões internas teladas e, por maior precaução, portas duplas de entrada, systema de tambor.

A esse typo obedecem os escriptorios, casas de empregados, repartições, etc. As cobertas são de telhas ou de folhas de zinco, porém, o calor que estas possam irradiar é abrandado por ventilador que as separa dos forros de madeira. O Dr. Oswaldo Cruz, na descripção que fez destas habitações, diz que nunca observou no interior dellas temperatura superior a 33° centigrados. Diga-se de passagem que a temperatura de Porto Velho chega a baixar a 14° centigrados no mez de Junho.

Mesmo durante os maiores calores as noites e as manhãs são agradabilissimas.

A illuminação domiciliaria é feita por lampadas incandescentes de corrente alternada com a capacidade illuminativa de 16 a 32 velas. Pelas ruas e nas immediações do povoado vêm-se altos postes de ferro de onde pendem as lampadas incandescentes de illuminação publica, em grupos de cinco. O ponto de desembarque e suas proximidades estão providos de fortes lampadas de arco voltaico.

O serviço de esgoto já se acha funcionando, fazendo-se a vasão pelas aguas do Madeira, systema que o grande hygienista considera pouco recommendavel, mas toleravel em razão da velocidade do rio,

que alli varia de 4.827m por hora, na vasante a 9.300 na enchente. O material deste serviço é o mais aperfeiçoado, bem como o systema a que obedece.

As ruas foram planejadas, pela modificação actual, com vinte metros de largura, sendo os alinhamentos rectos, o que dará um bello aspecto á futura cidade. O terreno sobre que se acha Porto Velho foi desapropriado pelo Governo Federal ; tem a fórma de um quadrado de cinco mil metros de lado.

A população pôde ser hoje avaliada em mil habitantes, sendo que, no tempo em que os trabalhos da Madeira-Mamoré se achavam no seu auge, havia perto de 5.100 pessoas no povoado e nos abarracamentos. Ha cerca de 250 habitações de madeira, que servem de escriptorios, moradia do pessoal, depositos, officinas, armazens, etc., sendo as dos dous primeiros generos construidas em obediencia ás prescripções de hygiene tropical já descriptas.

Do lado do nascente está situada a rua da Palha, assim denominada pelo grande numero de palhoças que contém, onde moram trabalhadores da estrada em actividade ou já despedidos e ora dedicando-se a pequenos commercios e industrias. Ao sul do povoado ficam as casas dos barbadeanos, constituindo um pequeno grupo de habitações, a que chamam "Barbadoes town".

O serviço de distribuição de agua é feito de tres reservatorios de ferro e tres de madeira, cobertos, com a capacidade total de 1.362.753 litros. Esses tanques acham-se collocados sobre altas torres na parte norte do povoado. As aguas são captadas em um poço cavado perto da margem do Madeira, e bombeadas para taes reservatorios depois de fervidas e filtradas convenientemente. Fizeram-se tentativas para estabelecer poços artesianos, mas sem resultado, devido á dureza do sub-sólo. As bombas em numero de quatro são do typo Worthington e as caldeiras do "Vertical". A instalação completa, inclusive preço e mão de obra, custou 63:594\$477. As aguas filtradas nas habitações tornam-se limpidas e

puras ainda que percam em parte o sabor natural em beneficio da salubridade. A canalização é de ferro e a distribuição se faz profusamente.

Porto Velho possui uma fabrica de gelo, produzindo actualmente mais de 1.000 kilogrammos por dia, e dispõe de varias camaras frigorificas. Actualmente estão se construindo outras e mais vastas installações num grande edificio de tres pavimentos. O gelo vende-se hoje á razão de 600 réis por kilogrammo. A nova fabrica possui duas machinas de 15 toneladas e póde produzir 5 toneladas de gelo por dia. As suas camaras frigorificas têm capacidade para 25 toneladas. Ella vem substituir a actual installação que será provavelmente transferida para outro ponto da estrada.

Ha em Porto Velho uma bem montada lavandaria a vapor, provida de todas as machinas eapparelhos necessarios a esse trabalho. Tivemos occasião de apreciar o systema de cylindros, onde as roupas não soffrem máos tratos, por não haver asperezas, fazendo-se a vasão continua das lixivias por aberturas circulares orladas de metal.

A lavandaria presta inestimaveis serviços, porque as lavadeiras particulares, em geral barbadeanas e martinicanas, cobram o triplo ou mais desses preços. Comprehende a installação uma machina vertical de 20 cavallos de força ; cinco caldeiras, quasi todas do typo "American" ; tres machinas centrifugas de espremer roupa, uma de engommar, duas estufas para seccar ; uma machina de lavar ; quatro para alizar roupas differentes e uma outra para lenções ; vinte e quatro ferros de engommar ; dous tanques de ferro fundido para sabão de 340 litros de capacidade, e varios outros aparelhos e utensilios necessarios a essa ordem de trabalhos.

A installação completa, inclusive mão de obra, custou 38:846\$631. (1)

(1) Os serviços da lavandaria, fabricação de gelo, padaria, fabrica de biscutos e matança de gado vão ser feitos por arrematação, para o que a companhia está publicando editaes chamando concurrentes.

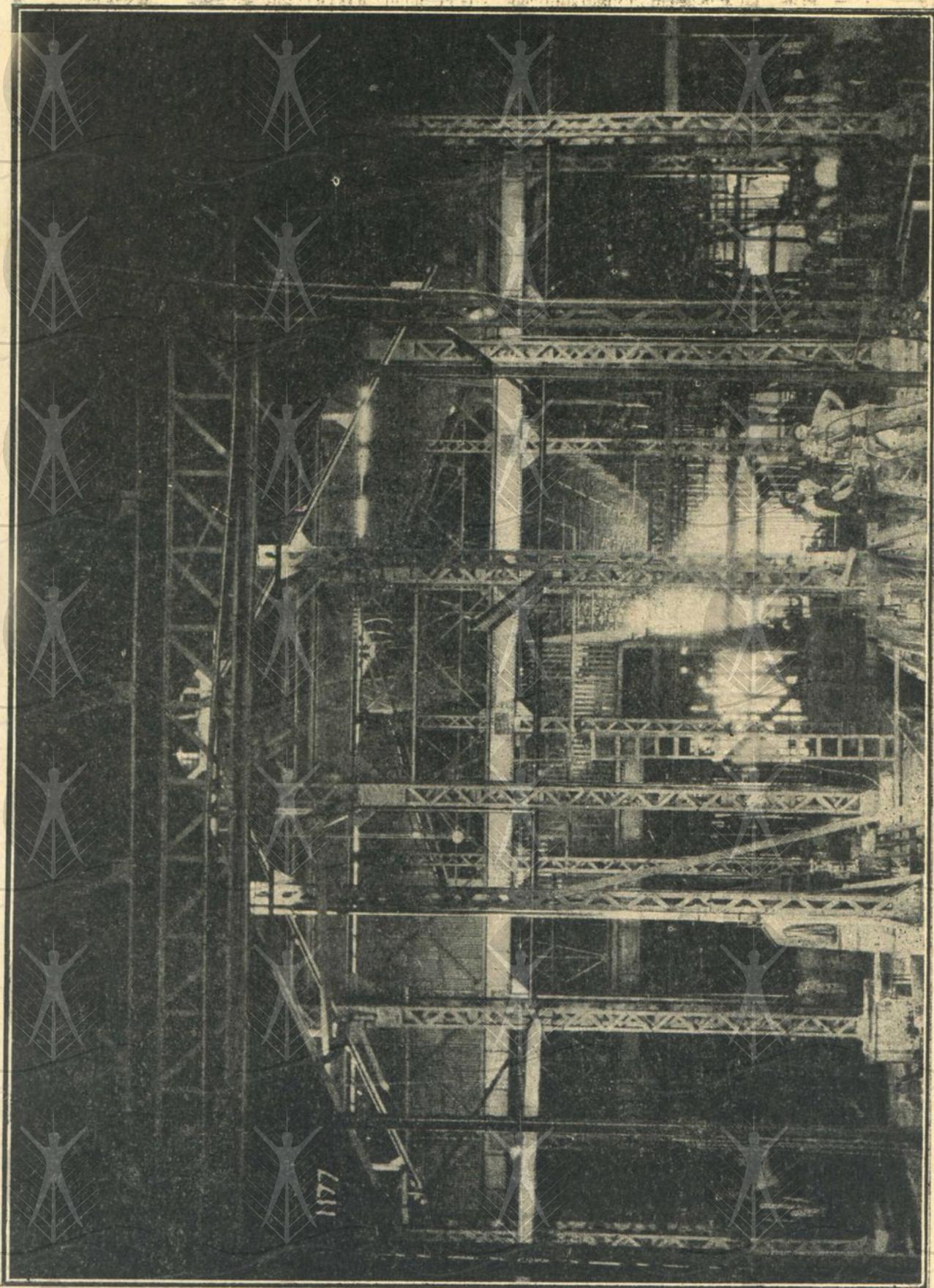
Porto Velho orgulha-se de possuir dois cinematographos, um dos quaes não funciona actualmente. O outro exhibe suas fitas discretamente perante um publico um tanto... ruidoso, composto na maioria de trabalhadores da estrada, de varias nacionalidades. A representação se faz ao som de uma excellente orchestra de instrumentos de corda tangidos por pretos de Barbados.

Essa orchestra, para muitos, sobrepuja em interesse artistico ao proprio cinematographo.

Na parte alta do povoado existe um hotel, num edificio de dous andares, construido sobre os modelos hygienicos a que nos temos referido. Esse estabelecimento compõe-se de 16 quartos, custando a hospedagem (comprehendida a pensão) a diaria de 20\$. O hotel tem casa filial em Abunã.

Entre outros elementos de progresso destaca-se uma pequena, porém bem provida typographia, pertencente á estrada de ferro, que se destina a fazer a impressão de tarifas, bilhetes de passagem, cadernetas, prospectos, avisos, editaes, etc., concernentes ao serviço ferro-viario. A existencia dessa officina despertou a idéa da publicação de um diario entre os intellectuaes de Porto Velho e Santo Antonio. O futuro jornal, que se denominará provavelmente "Extremo Norte", occupar-se-á da defesa dos interesses da região, fornecendo grande cópia de noticias de character essencialmente commercial, cotações das praças visinhas e europeas, além de vasto serviço telegraphico feito pela poderosa installação dos telegraphos sem fio da Madeira-Mamoré.

As mais importantes das construcções, pelas suas proporções, como pelos fins a que se destinam, são as officinas da estrada, que podem rivalizar com as mais adiantadas da Europa e da America. O numero de machinas e aparelhos impressiona pela sua diversidade de applicação e excellencia de modelos. Estas officinas estão providas de tudo que o serviço tecnico da estrada possa exigir. A li podem fabricar-se



Interior das officinas.

1177

mesmo as locomotivas e proceder-se aos concertos, aparelhadas e abastecidas como se acham. (2)

A área coberta occupada pelas officinas é de 3.128^m²,90.

O material para o serviço de telegraphia sem fio, cujas installações se acham na posição norte de Porto Velho, foi contractado pela Madeira-Mamoré com a Marconi Wireless Company Ltd., que lhe concedeu privilegio no valle do Amazonas. O preço do contrato foi de 35.800 libras. Os aparelhos podem transmittir um total de 5.000 palavras, em condições normaes, entre Porto Velho e Manáos ; são dispostos de fôrma a poderem ser augmentados até alcançarem 1.000 milhas.

As installações se fizeram a expensas da Madeira-Mamoré.

Neste momento o chefe do serviço tecnico de telegraphia procura estabelecer communições directas de Porto Velho para o Rio de Janeiro, pois para tanto chega a força dos aparelhos. A installação é uma das maiores do mundo. As suas torres, em numero de cinco, são de aço, medindo 50 metros de altura cada uma. O engenheiro fiscal da estrada propôz já ao Governo chamar á jurisdicção official o serviço de telegraphia de Porto Velho.

Entre outros melhoramentos, existe ainda um *atelier* photographico, bem montado e preparado para executar os trabalhos da estrada. Esta secção tem trazido não pequeno contingente á historia documental dos serviços, desde o seu inicio.

CANDELARIA

O local em que se acham os hospitaes da empreza e as residencias do pessoal incumbido do serviço sanitario, dista 2^o kilometros do povoado de

(2) Seria longo fazer uma descripção completa desta officina monstro.

O custo total dos aparelhos e machinismos, inclusive despesas de descarga e installação nas officinas, foi de 791:228\$153.

Porto Velho, tambem á margem direita do Madeira, subindo o rio. Fôra primitivamente propriedade de um Boliviano, depois de um Italiano chamado Bertini, que lhe dera o nome de "Candelaria", em homenagem á festa de Nossa Senhora das Candeias, tambem dita da Purificação, que se celebra a 2 de Fevereiro.

As construcções comprehendem 21 pavilhões de madeira, no genero das habitações modelares de Porto Velho, cobertas de zinco e protegidas por téla metallica. Esses pavilhões se acham distribuidos por sobre a collina, sendo 6 delles sédes de enfermarias, que medem 30 metros por 11m,50 podendo a área total dellas conter 250 leitos. Num desses pavilhões está a sala de operações, provida de completo material de cirurgia, analyses diversas, apresentando as mais desejaveis condições de hygiene. As outras construcções servem de residencias de medicos, enfermeiros e criados, necroterio, etc.

Dos medicos que se acham ao serviço da empresa, uns se encarregam dos trabalhos hospitalares e outros percorrem a linha em automoveis, levando soccorro ao pessoal enfermo. No tempo da construcção alguns se installavam nos acampamentos. São inestimaveis os serviços que prestaram esses humanitarios facultativos estrangeiros, não só no trabalho de saneamento como procurando salvar o grande numero de victimas das enfermidades da região. De sua competencia profissional dizem bem os pareceres dos eminentes medicos Oswaldo Cruz, Figueiredo Rodrigues, Adolfo Valle e outros. Dos extremos de dedicação com que se conduziam no exercicio de sua tarefa difficil, falla bem alto o relatorio do illustre engenheiro chefe da fiscalização. Não resistimos ao desejo de tomar a este magnifico trabalho as seguintes palavras :

"Alguns destes distinctos moços exercem a sua profissão como verdadeiros apóstolos e, dentre estes, praticamos um acto de justiça declinando o nome do Sr. Dr. Walcot. Este humanitario facultativo leva o seu altruismo ao ponto de privar-se algumas vezes

do conforto que lhe compete em beneficio dos infelizes doentes. Em uma de nossas viagens de inspecção chegámos ao acampamento n. 44, no kilometro 337, quando este havia apenas sido installado faltando ainda leitos e outros utensilios de grande necessidade. Nesse dia, um trabalhador fracturou a perna e, á noite, ao penetrarmos na barraca do Dr. Walcot, encontramos-o deitado sobre o sólo, porque havia cedido o seu leito ao infeliz cliente.

A vida dos medicos dos acampamentos é cheia de trabalhos, perigos e privações ; são obrigados a viajar diariamente cerca de 24 kilometros, montados em burros, conduzindo medicamentos e a inspecionar nessa zona todas as barracas dos tarefeiros.

Durante o anno de 1911 tres desses apostolos pagaram com a vida o seu amor á profissão que abraçaram ; um outro foi morrer na America, sua terra natal, e outros, finalmente, têm contrahido infecções com as quaes por muito tempo terão de lutar.”

A campanha sanitaria a cargo dos medicos e pessoal occupado neste serviço fez-se sentir em Porto Velho e Candelaria, nas prescrições de hygiene do plano das habitações, purificação da agua fornecida, petrolização ou aterro de pantanos, vaccinação do pessoal, distribuição larga de quinino, isolamento de molestias contagiosas e muitos outros trabalhos congeneres que demandavam grande esforço e energia. Porto Velho e Candelaria são hoje lugares perfeitamente saneados onde não existem mosquitos.

Uma das barreiras a vencer era a ignorancia do povo, que, não podendo comprehender a excellencia de taes medidas, mostrava-se muita vez rebelde ou negligente, pagando caro esse inconsciente procedimento.

Para ter-se idéa dos beneficios e recursos facultados pelos hospitaes basta ver que, de 1 de Janeiro de 1908 a 31 de Dezembro de 1911 elles deram entrada a 30.430 pessoas.

O sentimento de humanidade do Dr. Lovelace é tal que não recusou receber até amarellentos e va-

riolosos de Santo Antonio, aliás pessoas inteiramente estranhas á estrada.

Estes factos, alliados aos resultados maravilhosos que o serviço hospitalar demonstrava, foram aos poucos rendendo o povo que até então se conservava em attitude hostil, suggerida pelo horror instinctivo que estas casas lhe infundem. Elle tornou-se docil aos sabios conselhos dos dedicados facultativos e começou a considerar os hospitaes como uma garantia, a elles recorrendo espontaneamente quando precizo.

Uma interessante observação a fazer-se é a que apresenta o quadro da percentagem dos dias de serviço perdidos por motivo de doença. Alcançando em 1908 a cifra de mais de 56 o|o começou esta percentagem a baixar nos annos seguintes, mantendo-se entre 17 e 9 o|o.

Os hospitaes receberam brasileiros, hespanhóes, antilhanos, portuguezes, allemães, italianos, columbianos, americanos, bolivianos, venezuelanos, francezes, russos, cubanos, chinezes, gregos, inglezes, porto-riquenos, austriacos, mexicanos, turcos, arabes, peruanos, suecos, belgas, canadenses, chilenos, japonezes, dinamarquezes, escossezes, húngaros, índios americanos, irlandezes, noruegueses, panamáenses e varios doentes de nacionalidades desconhecidas.

O MUNICIPIO DE SANTO ANTONIO

O municipio de Santo Antonio, em cujo territorio se faz actualmente quasi todo o percurso da estrada de ferro, pois que apenas 7 kilometros de terras amazonenses lhe servem de leito, merece uma noticia especial no estudo desta região.

A sua historia é algo tormentosa. Muito custou ao Estado de Matto-Grosso firmar a sua soberania sobre essas terras opulentas, que lhe fornecem hoje mais de metade de suas rendas. A zona esteve durante muitos annos sob a jurisdicção do Amazonas

e do Pará, sem que os governantes de Matto-Grosso tomassem uma iniciativa energica e efficaz para reivindicacão de seus direitos. Em 1891, porém, o então Coronel João Nepomuceno de Medeiros Mallet, Governador provisorio, resolveu crear as collectorias de Santo Antonio do Rio Madeira e S. Miguel no rio Tapajós. O seu antecessor, Dr. Manoel José Murтинho, effectuou as primeiras nomeações para provimento dos cargos creados, o que levantou protestos das parte das administrações dos dois Estados limitrophes e deu logar a conflicts, sendo até assassinado o collector de Tapajós, Garcia Junior. Seguiram-se outros actos de força, aggravando-se a situação á medida que o tempo corria e as cotações da borracha, em que a região é fertilissima, subiam, despertando a cobiça de governos e particulares. Afinal o conflicto de jurisdicção no Tapajós foi dirimido pela Convenção de Limites celebrada em 1910 com o Estado do Pará. Em relação ao Madeira, mesmo após a sentença proferida pelo Supremo Tribunal Federal (3) no pleito em que foram partes os Estados do Amazonas e Matto-Grosso, veio o regimen da paz definitiva e plena soberania deste Estado, cujos funcionarios tiveram de fazer recuar a collectoria da villa de Santo Antonio para o Saíto Theotônio, por injunções das autoridades amazonenses.

Estes factos decidiram o Governo de Matto-Grosso a nomear representantes perante o Amazonas, com poderes para celebrar um accôrdo fiscal sendo essa commissão confiada ao Almirante Henrique Pinedeiro Guedes e Capitão de Mar e Guerra Miguel Ribeiro Lisboa. Estabeleceu-se então a Convenção de Limites de 29 de Outubro de 1904, tendo em anexo o accôrdo fiscal, quando se achava no Governo do Amazonas o actual General do Exercito Dr. Antonio Constantino Nery. Para effectividade completa desse accôrdo foi fundada na Capital amazonense a Delegacia de Matto-Grosso, pelo Coronel Leopoldo

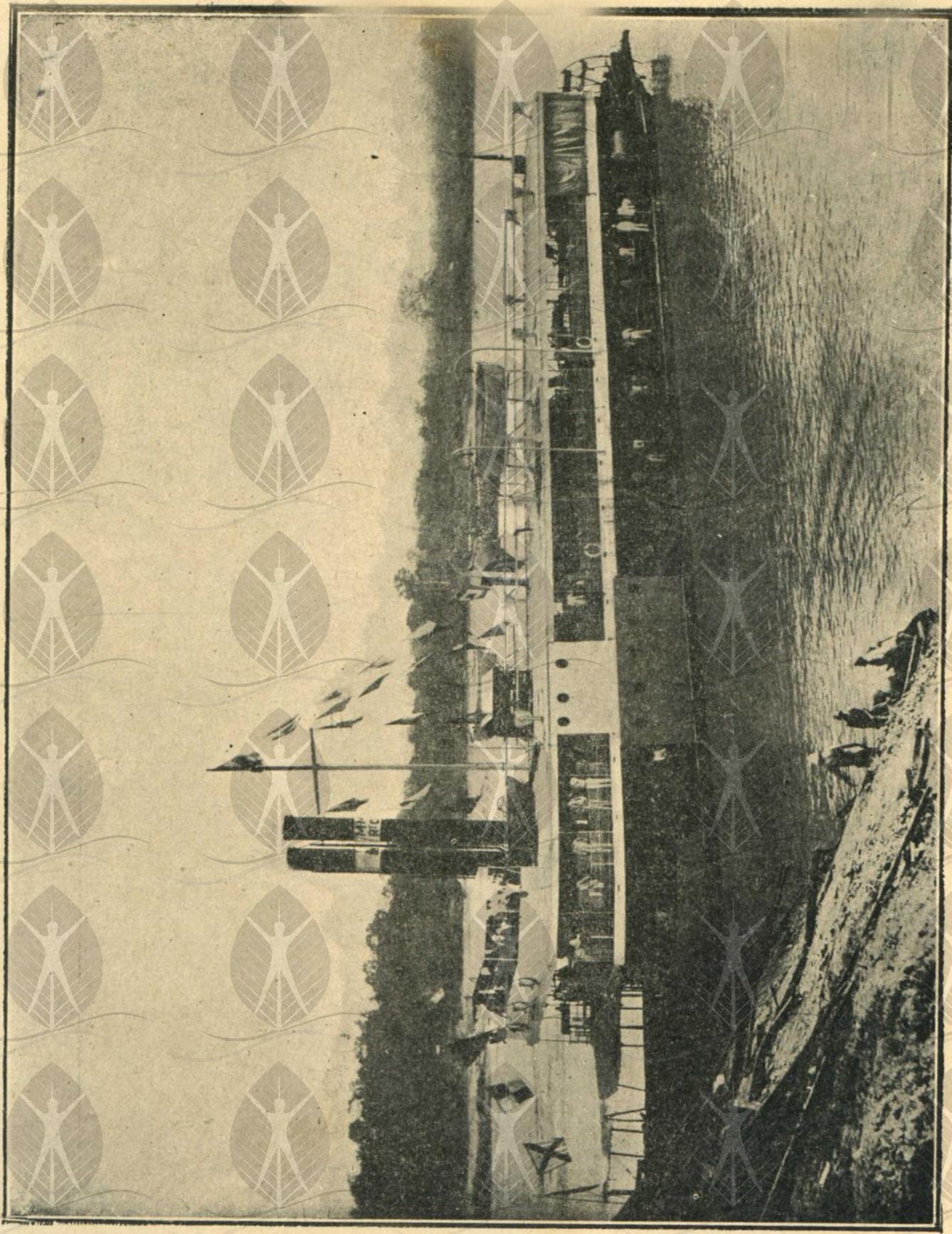
(3) Esta sentença mandava observar o paralelo de 8° 48' como linha divisoria entre Amazonas e Matto-Grosso.

de Moraes e Mattos, nomeado representante fiscal laquelle Estado perante o Governo do Amazonas, no anno de 1906. Cessaram então todas as pendencias e conflictos existentes entre os dous Estados. Restava apenas definir bem os limites do territorio, o que foi levado a effeito por duas commissões technicas, tendo como chefes, por parte do Amazonas o engenheiro militar Coronel Felinto Alcino de Braga Cavalcante e de Matto-Grosso o Major Alipio Gama. Os trabalhos foram iniciados em Santo Antonio, em Outubro de 1910, e em Julho do anno seguinte realizava-se alli a audiencia para reconhecimento do marco de limites que está collocado a 900 metros abaixo do centro daquela villa. Os trabalhos da commissão mixta foram afinal homologados por sentença do Supremo Tribunal Federal, em Agosto de 1912, fazendo o Governo do Amazonas entrega do territorio demarcado ao Delegado Fiscal de Matto-Grosso e mandando retirar as suas autoridades de Santo Antonio.

O municipio de Santo Antonio, cuja séde actual, a villa deste nome, dista 1.034 kilometros da embocadura do Madeira, foi creado por lei n. 494, de 3 de Junho de 1908, sancionada pelo então Presidente do Estado, Coronel Generoso Paes Leme de Souza Ponce. Os seus limites foram assim determinados: Partindo da cachoeira de Santo Antonio, no parallello 8° 48' segue a margem direita do Madeira até o Mamoré e, pela margem deste rio, até a confluencia do rio Guaporé, no parallello 12°. Deste parallello até sua intersecção com o rio Camararé; esse rio abaixo até sua confluencia com o Juruena; este rio abaixo até sua junção com o Arinos; o parallello que passa neste ponto até sua intersecção com o rio S. Manoel; este rio abaixo, até sua confluencia com o Tapajós e deste ponto até o Santo Antonio.

Abrange o municipio uma superficie que poderia conter os Estados de Alagoas, Sergipe, Parahyba, Rio Grande do Norte e metade do de Pernambuco.

Essa lei só foi executada no corrente anno (1912) pelo actual Presidente do Estado Dr. Joa-



O vapor «Francisco Salles» no porto de S. Antonio. A' esquerda veem-se restos de materias abandonados pelas antigas empresas.



quim Augusto da Costa Marques, o qual nomeou Prefeito o Dr. Joaquim Augusto Tanajura, e fez outras nomeações de autoridades que deviam organizar o serviço até que se effectuassem as primeiras eleições para os respectivos cargos.

Município e comarca foram solemnemente installados a 2 de Julho passado pelo representante do Governo do Estado, Coronel Leopoldo de Mattos.

O territorio é de futuro promettedor pela fertilidade do sólo, larga exploração dos riquissimos seringaes que possui e facilidade actual de communicações. Basta assignalar que a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré acompanha os limites do municipio desde a villa de Santo Antonio até ao seu ponto extremo em Guajaramirim, numa extensão de 359 kilometros. No exercicio do anno de 1911 a arrecadação realizada pela Delegacia Fiscal de Mato-Grosso excedeu de 1.700 contos, de impostos sobre a exportação da gomma elastica, sendo o rio que mais concorreu para isso o Jamary, que deu de productos 802.165 kilogrammos.

Durante o findante anno avalia-se que a producção tenha sido muito augmentada em virtude de mais amplas explorações.

A sua riqueza florestal é extraordinaria, consistindo em madeiras de lei, de excellente qualidade, aliás inproveitadas por falta de industria local. Em suas mattas encontram-se igualmente a castanheira e o cacauero. Ha nellas ainda, em extensões enormes, seringaes inexplorados, ricos em "hevea brasiliensis", e "castilôa elastica". Estes seringaes foram descobertos pela commissão Rondon, durante a sua travessia.

A lavoura é muito rudimentar, limitando-se a alguns ensaios da parte dos mais emprehendedores.

E' voz corrente que no municipio existem minas que nunca foram exploradas, constando até haver diamantes num affluente do rio Machado.

As rendas do municipio, dado o systema tributario do Estado, são por enquanto modestas, por lhe ser vedado cobrar impostos sobre a borracha, quasi

exclusiva producção da zona, reservando-se-lhe tão sómente attribuições muito limitadas para a sua arrecadação.

Renunciamos recapitular aqui as descripções que se têm feito da insalubridade tradicional de Santo Antonio, que isto seria desserviço áquella terra onde fomos acolhidos com tantas demonstrações de sympathy. O que cumpre é chamar para ella a attenção dos poderes publicos, offerecendo-lhes o exemplo edificante de Porto Velho e Candelaria, lugares hoje completamente saneados e que antigamente porfiavam com Santo Antonio nas estatisticas de mortalidade.

E' de esperar que o Governo de Matto-Grosso se compenetre da necessidade de sanear esta villa, a séde do seu mais rico municipio, inaugurando assim, com um serviço inestimavel, a sua jurisdicção e soberania ainda recentes.

A ESTRADA DE FERRO

A fada natureza nem sempre foi logica na distribuição de seus dons. Onde quer que ella disponha as suas incalculaveis riquezas, seja na superficie ou nas entranhas das terras ou das aguas, ella se compraz em accumular os perigos, como que para forçar o homem ao trabalho, tributo irrecusavel a tanta liberalidade.

O mineiro, quando desce ás profundezas da terra vai talvez sepultar-se em vida, victima de uma explosão, de um esboroamento ; o explorador, que affronta as florestas, vai encontrar os exemplares de uma fauna inimiga que o devoram ; o navegante, que se aventura contra os perigos das aguas traiçoeiras, vai talvez ser por ellas sorvido, e assim o homem se vê num estado de luta permanente contra essa mesma natureza, mãe piedosa e boa, mas algo incomprehensivel nos seus altos designios.

Os primeiros exploradores que visitaram esta região feraz trouxeram com a noticia de sua incom-



Cachoeira de Santo Antonio

mensuravel riqueza a noção mais ou menos exacta dos perigos que a defendiam. A insalubridade do clima, o accesso difficilimo das cachoeiras, a ferocidade dos selvagens que o povoam e outros obices não menos consideraveis, attestavam aquella preocupação latente da natureza, que lhe dotara as matas com inexauriveis thesouros, a desafiar a cobiça dos homens.

Bem cedo, porém, a idéa de annullar essas difficuldades nasceu e se arraigou no espirito empreendedor da época. O homem, que faz recuar o oceano ou lhe traça um leito novo separando os continentes, havia de vencer nessa luta gigantesca.

As primeiras explorações da região, feitas por uma navegação muito primitiva, tiveram de ser abandonadas por essa especie de argonautas da época. Póde dizer-se que sómente a partir da segunda metade do seculo passado foi que a reacção se foi fazendo, animada pelos progressos extraordinarios da sciencia, que, com suas invenções maravilhosas, vinha em auxilio do esforço individual.

Ao espirito de iniciativa de Tenreiro Aranha, primeiro presidente da antiga provincia do Amazonas, já se offerecera a idéa de contornar por terra os rapidos do rio Madeira, estabelecendo assim a comunicação com o Mamoré, interceptada pelas numerosas e truculentas cachoeiras.

Para isso organizou a expedição de João Luiz Alves, cujos resultados não são bem conhecidos. Por esse tempo fazia-se já um rudimentar e precarissimo commercio com a Bolivia cisandina, cujos productos deveriam ganhar igualmente com a realização desse tentamen, que lhes ia crear uma passagem para o oceano e, dahi, para os mercados europeus. Essa vantagem occorreu ainda a um emigrado politico boliviano, o General Quevedo, que navegara o Mamoré e o Madeira, fugindo ás perseguições de que era objecto em sua patria. Foi elle que patrocinou a idéa de construir-se um canal para tornar navegaveis as cachoeiras e neste sentido se constituiu a *Nacional Bolivian Navigation Company*, mediante

concessão dada pela Bolívia ao Coronel Church, com garantias de juros. Desde logo, porém, se reconheceu a inexecutabilidade desse empreendimento, sendo os recursos obtidos para ella destinados á construção de uma estrada de ferro que servisse o territorio das cachoeiras, cuja passagem directa se apresentava como cousa irrealizavel.

Foi assim que nasceu a idéa da Madeira & Marmoré, trocando-se os titulos della pelos da antiga empreza. Church quiz iniciar quanto antes os trabalhos, que foram contratados com a *Public Works Construction Co.*, por libras 600.000. Deu-se, porém, que os prestamistas da primitiva companhia moveram uma acção em Londres contra a nova empreza, não concordando com a modificação operada, o que determinou a interrupção dos trabalhos, que foram mais tarde confiados pelo mesmo Coronel Church aos constructores americanos Dorsey & Caldwell. Estes chegaram a Santo Antonio por 1874 e pouco fizeram, pelo pavor que lhes causou a insalubridade do clima e uma série de difficuldades com que tiveram de arcar.

Após esses insuccessos da Bolívia, começou a iniciativa do Brasil, concedendo o Governo Imperial uma garantia de juros de 7 o|o para o capital empregado. Com o favor e prestigio desse auxilio o incansavel Church celebrou um outro contrato, então com a firma P. T. Collins, a qual em 1878 iniciou rijamente os estudos preliminares, chegando a construir 7 kilometros de caminho de ferro. Mas o formidavel esforço havia de ser ainda uma vez inutilizado pela acção judiciaria dos irreconciliaveis accionistas da antiga companhia, que obtiveram sentença favoravel no fôro de Londres. Novamente a idéa cahia e os empreiteiros volveram ao seu paiz, deixando no campo de sua actividade machinas e materiaes abandonados. Foi, então, retirada a concessão dada ao Coronel Church.

Tempos depois votou-se a lei n. 3.141, de 30 de Outubro de 1882, restabelecendo os estudos da estrada de ferro, que foram confiados a uma commis-

são technica dirigida pelo Engenheiro Morsing. O resultado foi o mais desolador. Sem elementos de defesa contra a inclemencia do clima, que certamente desconheciam, os infelizes profissionais tiveram de abandonar Santo Antonio dous mezes depois de alli aportarem, retirando-se acabrunhados moral e physicamente, perecendo alguns pela carencia de medicação.

Ao Engenheiro Morsing succedeu seu collega Julio Pinkas, cujo trabalho foi infirmado por suspeitas que attentavam contra a veracidade de seus estudos. Seguiu-se a tudo isso um longo periodo de inacção, a despeito dos esforços despendidos por Matto-Grosso, que, pela escassez de seus recursos financeiros, nada mais podia offerecer ao serviço da idéa que vantagens e concessões pouco animadoras. Apresentaram-se, entretanto, dous proponentes, o segundo dos quaes, o Sr. Adolfo Ballivian, trabalhou com afan em beneficio do empreendimento, sendo, porém, infructiferos os seus esforços, pela falta de capitaes.

Eis, em synthese, a série de tentativas inuteis que constituem a historia afflictiva da Madeira-Mamoré. Ella agora assume um outro character, até chegar aos dias de seu funcionamento definitivo.

Por uma disposição do Tratado de Petropolis que veio pôr termo ás nossas pendencias territoriaes com a Bolivia, ficou ao Governo Brasileiro a obrigação de construir de vez a mallograda via de comunicação de vantagens communs aos dous paizes. Ao Brasil, porque lhe facultava a exploração de uma vasta zona gummifera até então pouco aproveitada e, sobretudo, incentivava o commercio de nossos productos nos paizes visinhos pela facilidade de transporte ; á Bolivia, porque lhe abria caminho pelo Atlantico, para a exportação de suas industrias, antes ilhadas pelos Andes e pelas cachoeiras.

Chamados concurrentes para a construcção, foi o contrato assignado com o Engenheiro Joaquim Ca-

tramby, *ex vi* do decreto n. 6.103, de 7 de Agosto de 1906. Mais tarde, por decreto n. 6.838, de 30 de Janeiro de 1908, facultou-se a transferencia delle á Madeira Mamoré Railway, companhia que se organizára na America do Norte com o capital de onze milhões de dollars, sendo autorizada a funcionar no Brasil por decreto n. 6.775, de 29 de Novembro de 1907. A' frente della estava um homem emprehendedor, interessado ou promotor de varias empresas do paiz, conhecido nos grupos financeiros e cujo nome vale uma garantia pela maneira honesta e fiel por que se desempenha de seus compromissos. Era Mr. Percival Farquhar.

O trabalho da construcção foi confiado pela Madeira Mamoré Railway á firma empreiteira de May, Jekyll & Randolph, estabelecida ha muitos annos, com séde em Nova York. Todos os membros componentes della vieram á região e trabalharam com afinco. O que menos se demorou foi Mr. Randolph, por motivos de saude. Os dois outros continuaram a supportar o peso e responsabilidade dos trabalhos difficilimos que contractaram.

Apezar da energia extraordinaria e resistencia admiravel de que deram provas, houve momento em que a empresa lhes pareceu irrealizavel, como aos seus antecessores. Mas a sua tenacidade e tempera de trabalhadores incansaveis reagiram contra todos os factores contrarios que se lhes oppunham encarniçadamente e a estrada foi ganhando terreno numa luta estupenda, com grande sacrificio de vidas, é certo, mas de fórma definitiva.

Assim foi que em 31 de Maio de 1910, já se achavam construidos 90 kilometros da linha, que attingia o Jacy-Paraná e que foram inaugurados naquella data, fazendo-se o mesmo no segundo trecho na cachoeira dos Tres Irmãos (kil. 152) em 30 de Outubro daquelle anno. O terceiro trecho, que alcançou terras acima da foz do Abunã (kil. 220) foi inaugurado a 7 de Setembro de 1911. Dahi por diante suspenderam-se as inaugurações officiaes, sendo que,

em 30 de Abril de 1912, assentava-se o ultimo dormente da linha em Guajarámirim.

O trabalho de construcção, como se deprehe das informações colhidas no relatorio apresentado á commissão extraordinaria de fiscalizaçáo pelo antigo engenheiro chefe, em 4 de Outubro de 1911, não correu com vantagens para os empreiteiros. O serviço do pessoal, além de outras difficuldades já descriptas, demandava avultadas despezas. A introducção de um trabalhador representava a importancia de 186\$000 ; a de um profissional estrangeiro, 930\$000. O preço de 3\$ por excavação de cada metro cubico pago pela companhia ao pessoal era o mesmo do contracto com o Governo, accrescendo que por conta de construcção corria ainda a despeza de carroças, animaes, etc., não computadas.

Os generos alimenticios importados para fornecimento do pessoal determinaram grande prejuizo, porque uma parte se deteriorou e outra teve de ser vendida por preços inferiores áquelles que haviam custado.

Outra causa de perda e não pequena foi a acquisição de dormentes, que o Governo se obrigou a pagar á razão de 2\$000 e que ella teve de comprar á de 5\$804, os da Australia, fóra outras despezas que lhes elevaram o custo a perto de 6\$000. Acontece ainda que em 1910 naufragou na costa de Belém o vapor "Gran-Pará", com grande carregamento desse material, que o seguro se recusou a pagar. Além deste vapor naufragaram alvarengas e depositos durante as aguas baixas.

O transporte de materiaes foi ainda um motivo de avultadissimas despezas, que não haviam sido previstas pelo contracto nem entrariam nas medições. A companhia, para facilitar esse transporte, vio-se na necessidade de abrir estradas de rodagem, muita vez em trechos alagados, o que determinava grandes gastos não indemnizados. O transporte para os acampamentos demandava de \$500 a \$600 por kilogrammo. Entre Santo Antonio e Jacy-Paraná, o de uma tonelada de carga orçava em 500\$000. A installação

em Itacoatiara para desembarque de pessoal e materiaes exigiu sommas consideraveis.

Entre outras despesas que o relatorio do então engenheiro chefe menciona ocasionando prejuizos, por terem sido recusadas, umas, insufficiente o pagamento de outras, vem o serviço de exploração, compra e transporte de combustivel, animaes e forragens, madeiras, material fluctuante, gratificações, policia-mento do pessoal, etc. O Dr. engenheiro chefe da fiscalização analysou detidamente essas reclamações, reconhecendo a procedencia de algumas, reduzindo e impugnando outras.

A companhia, em resumo, teve grande prejuizo na construcção. Os seus gastos até hoje orçam em mais de 100 mil contos e a fiscalização apenas tem apurado para pagamento 44.521:823\$636.

Restam-lhe as vantagens do arrendamento do serviço contractado por ella em 24 de Abril de 1909 e começado em 1 de Janeiro de 1912. Um regimen de severa e intelligente economia foi iniciado sob a gerencia actual do Dr. Rodolf Kesselring, competente engenheiro brasileiro, de actividade extraordinaria, com longa pratica do serviço a que se entrega com extrema dedicacção. A' acção administrativa desse distincto professional nada escapa e a sua collaboracção nos destinos da estrada assegura a esta um verdadeiro periodo de prosperidade.

Por ora, força é reconhecer, os fretes são considerados um tanto elevados pelos freguezes da estrada que procuram, acima de tudo, como é natural, a defesa dos proprios interesses. E' de esperar, entretanto, que as futuras tarifas sejam mais benevolas, á medida que os negocios da empreza o forem permitindo.

Apezar das sábias medidas que a empreza tomou para proteger os seus operarios, quer de character prophylactico, quer de urgente soccorro, não foi sem o sacrificio de grande numero de existencias que se conseguiu levar a termo essa obra grandiosa, cujos

intuitos desculpam tão entristecedora e lugubre estatística.

Na construção trabalharam operarios de varias nacionalidades, muitos nascidos na zona temperada, sahindo directamente de seus "habitats" para estas regiões inhospitas, onde o clima ardente e tarefa rija lhes empobreciam o organismo. A isto se deve em grande parte, o desolador aspecto dos obituarios. O quadro que temos á vista e comprehende a época do inicio dos trabalhos em Junho de 1907 a 31 de Dezembro de 1911, apresenta 1.414 obitos. E' bem crescido o numero de enfermos que abandonavam o trabalho e iam morrer em viagem. Nas ruas de Manaus e Belém muita vez despertavam a curiosidade publica e causavam verdadeira compaixão os grupos desses infelizes que, reduzidos á extrema fraqueza e miseria organica, iam por fim succumbir nos hospitaes. Os transatlanticos, por essa época, saham daquellas Capitaes cheios desses enfermos, sendo muitos outros recusados pelos medicos de bordo, tal o estado em que se apresentavam. Os jornaes levantavam uma forte campanha contra esses factos e num dado momento todos chegaram a duvidar da continuação dos trabalhos ante a extensão da calamidade.

A empresa, entretanto, fazia esforços supremos para defender os seus operarios e empregados, procurando por todos os meios protegel-os contra os morbus que os dizimavam. Muitos delles, gente rude e ignorante, mostravam-se rebeldes ás prescrições que lhes impunham, o que contribuiu grandemente para a gravidade da situação a que chegaram as cousas. Os proprios empreiteiros da construção propuzeram abandonar o contrato, acarretando com os grandes prejuizos que esse acto lhes traria. Mas a situação começou a melhorar gradualmente. A campanha sanitaria cresceu de energia e os medicos e enfermeiros da empresa porfiavam em esforço e abnegação em pról dos doentes, que iam reconquistando ás garras da morte. Assim é que das 5.047 pessoas em tratamento no hospital da Candelaria, du-

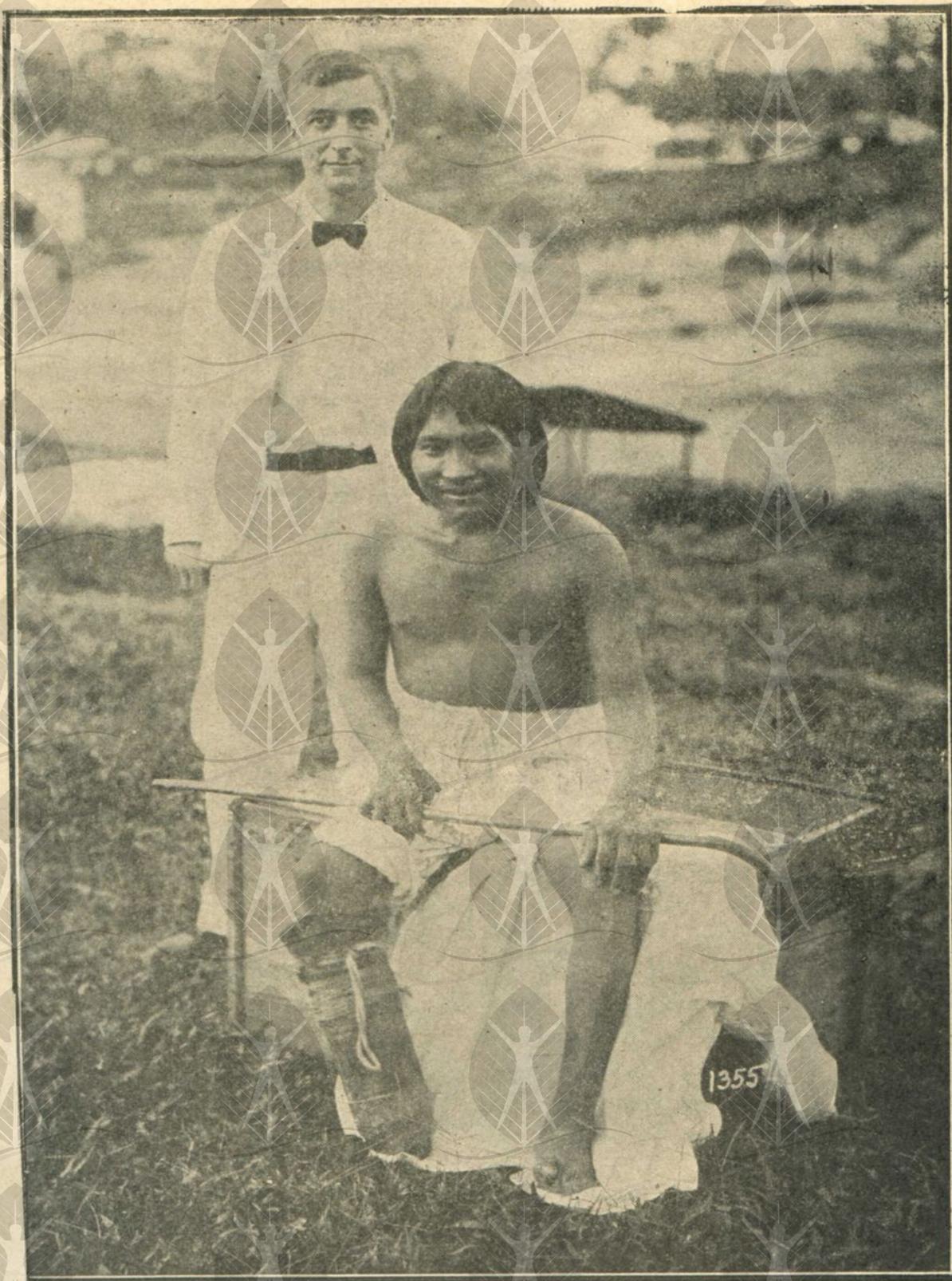
rante o primeiro semestre de 1912, morreram apenas 110, obtendo alta 3.718 e passando para o semestre seguinte 1.219, quando, em igual periodo de 1911, o numero de obitos ascendera a 211.

As molestias mais frequentes eram, em primeiro lugar, o paludismo, seguindo-se o beri-beri, dysenteria, hemoglobinuria, pneumonia, etc. A grande percentagem dos victimados pelo paludismo aconselhava toda a energia no combate contra esse morbus que assola as regiões tropicaes. Sobre elle o Dr. Oswaldo Cruz, que o considera "molestia evitavel", diz o seguinte :

"... todo o mal da região, toda sua insalubridade e o que torna essas paragens verdadeiramente inhospitas é o "paludismo" e só elle é responsavel pelas vidas e pelo descredito crescente que infelicit esta região. As demais molestias que reinam no trecho do Madeira que estudamos, beriberi inclusive, a despeito da gravidade que ás vezes manifestam, são parte minima no computo de vidas arrebatadas ou de organismos inutilizados para o resto da existencia."

Entre os meios de combate contra esse flagello figurou, em primeiro plano, como era natural, o quinino, de que se fez e ainda se faz uma vastissima distribuição. A quantidade desse especifico importada por anno e facultada gratuitamente ao pessoal, a partir do começo dos trabalhos da actual empreza, orça por duas toneladas. Este beneficio é tanto mais notavel quanto é certo que o quinino, em 1908, se vendia em Santo Antonio á razão de \$500 por capsula de 15 centigrammos. Ainda hoje que os trabalhos do plano inicial da construcção se acham concluidos, o milagroso sal é uma especie de "pabulum vitae" nestas regiões, figurando em todas as mesas.

A acção humanitaria da empreza não se limitou ao seu pessoal. Quem quer que a ella recorresse obti-



O caripuna Pitt, ao lado de um interno da Candelaria.

na serviço medico e remedios gratuitos. Inumeras vezes os seus hospitaes deram entrada a pessoas de todo extranhas ao serviço da estrada, que alli eram alimentadas, providas de roupas, tratadas, operadas mesmo, se mister fosse, tudo isto sem despendere um ceutil. No decurso de 1911 tiveram entrada nos hospitaes da Candelaria, nas condições referidas, 323 pessoas, das quaes falleceram 32, obtiveram alta 273, continuando 18 em tratamento em fins de Dezembro. Até o primeiro semestre deste anno haviam entrado 373 doentes alheios aos trabalhos, dos quaes 317 obtiveram alta e falleceram 27, continuando os mais em tratamento.

Vem agora a pêlo referir o episodio que se deu com um indio caripuna conquistado para a civilização e salvo de uma morte certa, graças ao esforço e dedicação do serviço sanitario e hospitalar de Porto Velho.

Perto do leito da estrada, no ponto em que ella atravessa o Mutum-Paraná, existia uma taba de Caripunas, que espreitavam os trabalhos, se não em attitude hostile pelo menos arredios e desconfiados. E' voz corrente que certos indios suppõem possessão de mãos espiritos o enfermo cujos males resistem aos seus tratamentos e recursos medicinaes e, para conjurar a acção maligna desses mesmos espiritos, elles o abandonam ou expulsam de sua communhão. Como quer que seia, o facto é que foi encontrado naquelle ponto um indio Caripuna ainda novo, abandonado, com a perna direita gravemente damnificada por uma ulcera, e assim condemnado a morrer dentro em pouco. Como unico alimento guardava uns restos de peixe já putrefacto. Conhecedor do caso, o Dr. Lovelace fez conduzir o indio para o hospital de Candelaria, onde, após o tratamento preparatorio que tal estado exigia, lhe foi amputada a perna enferma.

Ninguem lhe sabia o nome nem com elle se podia entender, mas o espirito pratico dos Americanos supprio essa falta dando-lhe a alcunha de Pitt.

— *Hello Pitt, how are you ?* e ahí estava o antigo habitante das florestas matto-grossenses com um nome ilustre, que a velha Inglaterra tanto preza e respeita.

Pitt, a principio, perplexo e assustadiço, foi pouco a pouco habituando-se ao convívio de seus bemfeitores. Quando em condições de se poder mover, recebeu uma perna de páo, a cujo uso se afez desde logo e mais tarde, cumulado de presentes e dando mostras de viva satisfação, era restituído ao coração das florestas, sendo conduzido até ás margens do Mutum-Paraná, onde embarcou em uma casca de arvore para a maloca nativa.

Tempos depois appareceu Pitt acompanhado de 14 Caripunas que vinham pescar nas aguas do Madeira, embarcados numa ubá, todos em estado de nudez absoluta. Mais tarde elle conduzia ao acampamento uma india que havia soffrido horriveis queimaduras, de que exhibia grandes chagas. Do acampamento vieram ambos “de trem” para o hospital, onde a selvagem foi tratada e restituída á saude. Em Março deste anno foram ter á Candelaria dous outros Caripunas atacados estes de pneumonia, que alli se curaram, depois do que regressaram para os seus lares. Elles os preferiam, apesar do esplendor e milagres da civilização, que tanto admiraram, como Ulysses, fugindo á immortalidade e ao prazer “para a delicia das cousas imperfeitas”.

Pitt foi, assim, um nexo que se estabeleceu entre o pessoal da estrada e os naturaes da sua tribu, mas infelizmente o calice de amarguras do pobre selvagem ainda não estava esgotado. Dir-se-hia que Anhangá ou Jurupary (quem sabe ?) lhe votara odio de morte por essa mediação traiçoeira para os genios da floresta entregues aos estrangeiros. E um bello dia Pitt, que já tem a dextra deformada por uma mordedura de serpe, surge ainda uma vez em Candelaria e agora quiçá definitivamente, com a perna esquerda esmagada, a requisitar os serviços do hospital. Foi-se-lhe a outra perna em segunda intervenção cirurgica inevitavel. Não é tudo : no dia em

que o vimos pela primeira vez em Candelaria, elle sahia da cadeira do dentista, que lhe extrahira um dos poucos dentes que lhe restavam, operação exigida pelas dôres atrozes de que soffria.

E, assim, o infeliz Caripuna vai-se reduzindo cada dia, movendo-se hoje sobre duas muletas, mas de physionomia sempre aberta e sympathica, procurando ser util nos trabalhos da pharmacia, onde se occupa em encher de quinino as capsulas de gelatina que têm de ser distribuidas pelo pessoal. De todo indifferente ao que lhe acontece pelo fatalismo cego que caracteriza a sua raça, Pitt desforra-se com as delicias da civilização : passeia nos trens e automoveis da linha, vai ao cinematographo, falla ao telephone, aprende inglez, ouve o phonographo e mostra-se satisfeito na vida nova que adoptou. (x)

Reatemos o fio de nossas considerações. Como ficou indicado e as estatisticas o vão attestando, os resultados da campanha sanitaria foram os mais positivos. Houvesse os mesmos recursos e precauções desde os dias das primeiras tentativas e a estrada não custaria talvez um terço das vidas que alli se sacrificaram. Em todo caso, ella se fez, é hoje um elemento inestimavel de progresso que nos dará as maiores compensações. Muito mais consideravel numero de victimas têm custado as mortiferas cachoeiras que ella veio eliminar e que sepultaram cerca de 40.000 homens (4) em successivos naufragios, dizimados muitos pelas emboscadas traiçoeiras dos indios que surgiam nos varadouros.

O transporte de passageiros e cargas que antigamente se fazia pelos batelões em viagem de um mez ou mais, faz-se actualmente, de Porto Velho a Guajarámirim em dia e meio e far-se-ha num dia quando a linha estiver bem consolidada e os trens

(4) Este numero foi avaliado por D. Felipe Antelo, Administrador da Aduana de Villa Bella, na palestra que alli tivemos.

puderem desenvolver a velocidade normal. Assim foram evitadas no rio Madeira as cachoeiras de Santo Antonio, Salto Theotônio, Morrinhos, Caldeirão do Inferno, Girão, Tres Irmãos, Paredão, Pederneira, Araras, Periquitos, Ribeirão, Misericórdia e da Madeira; no Mamoré foram evitadas: cachoeira da Lage, do Páo Grande, Salto da Bananeira, Guajará-Assú e Guajará-Mirim.

Pelas obrigações contrahidas com o Tratado de Petropolis, a estrada deve comprehender ainda um ramal boliviano, que, segundo o plano primitivo, tinha de partir de Villa Murtinho ou outro ponto proximo (Estado de Matto-Grosso) para chegar a Villa Bella (Bolivia) na confluencia dos rios Beni e Mamoré. Esse traçado, porém, poucas vantagens apresentava, porque Villa Bella fica a trinta kilometros da volumosa cachoeira Esperanza e, sendo ponto final d'elle, impossivel seria estabelecer communicações com os rios Beni, Madre de Dios, Orton, Tahuamano, etc., que banham regiões feracissimas, que não poderiam ter passagem para os seus productos. Dahi resolver o Governo Federal, por decreto numero 8.347, de 8 de Novembro de 1910, alterar o traçado estabelecido por aquelle tratado internacional, determinando um outro que, partindo da cachoeira de Páo Grande, no Mamoré, fosse chegar á cachoeira Esperanza, á margem esquerda (?) do rio Beni. Sob esta nova orientação devia o engenheiro fiscal do serviço apresentar parecer.

Este zeloso funcionario, para firmar convicções neste sentido, realizou uma viagem de exploração, partindo de Porto Velho a 15 de Outubro de 1911 em companhia de seu ajudante e do engenheiro superintendente da construção. A 18 daquelle mez atravessou o Mamoré, abaixo da cachoeira de Guajará-Assú e dahi seguiu a pé até Guajará-mirim. No seu relatorio, o Dr. Geraldo Rocha dá noticia extensa dessa excursão, estudando as condições do com-



Descarga de borracha boliviana para despacho, kilometro 39.

mercio dessas regiões, que encerram grandes riquezas e altas dificuldades de comunicação. De Guajará-Mirim (hoje Porto Palmyra) seguiram os excursionistas em direcção S. S. O. e, depois de percorrer 5.600 metros de terras altas e planas, encontraram o arroio Arenas. Dahi foram ter a varios regatos que desaguam no arroio Negro., afluentes do Yata, que atravessaram. Passaram outras planicies alcançando as margens deste rio. Proseguindo viagem, atravessaram o Polca, arroio Grande, o campo denominado La Pampa, rio Del Prado, chegando por fim a Riberalta, que dista 8 kilometros da fazenda Prado. De Riberalta regressaram em lancha pelo Beni até a cachoeira Esperanza e dalli a Villa Bella, em canôa.

Após essa viagem de estudos, ao engenheiro chefe da estrada pareceu que o segundo traçado não era ainda o mais vantajoso, propondo como direcção do ramal boliviano Guajarámirim-Riberalta.

Para desfazer o compromisso contrahido pelo Tratado de Petropolis, quanto ao traçado primitivo do ramal, fôra celebrado um protocollo com a Bolivia, em 14 de Novembro de 1910, acto approved pelo decreto n. 2.579, de 7 de Junho de 1912. Isso facultou a modificação do ramal, estabelecendo-se a ligação por via ferrea entre as cachoeiras Páo Grande e Esperanza. Mas essa modificação não foi approved pelas Camaras de La Paz, resolvendo o Governo boliviano, mediante a exposição que lhe apresentou o Dr. Arauz, Delegado Nacional do Territorio de Colonias, fazer construir a expensas proprias o ramal Guajarámirim-Riberalta. Para isso celebrou contracto com a Madeira-Mamoré Railway fazendo-lhe largas concessões, entre as quaes a exploração perpetua da estrada e a venda de 1.500 leguas quadradas de terras devolutas, além de garantia de juros sobre o capital empregado.

O Dr. Antonio de Lavandeyra, engenheiro de alta competencia, cujo nome se acha ligado a grandes empreendimentos no Brasil, patria que adoptou, tendo sido nomeado ultimamente director da empresa, aca-

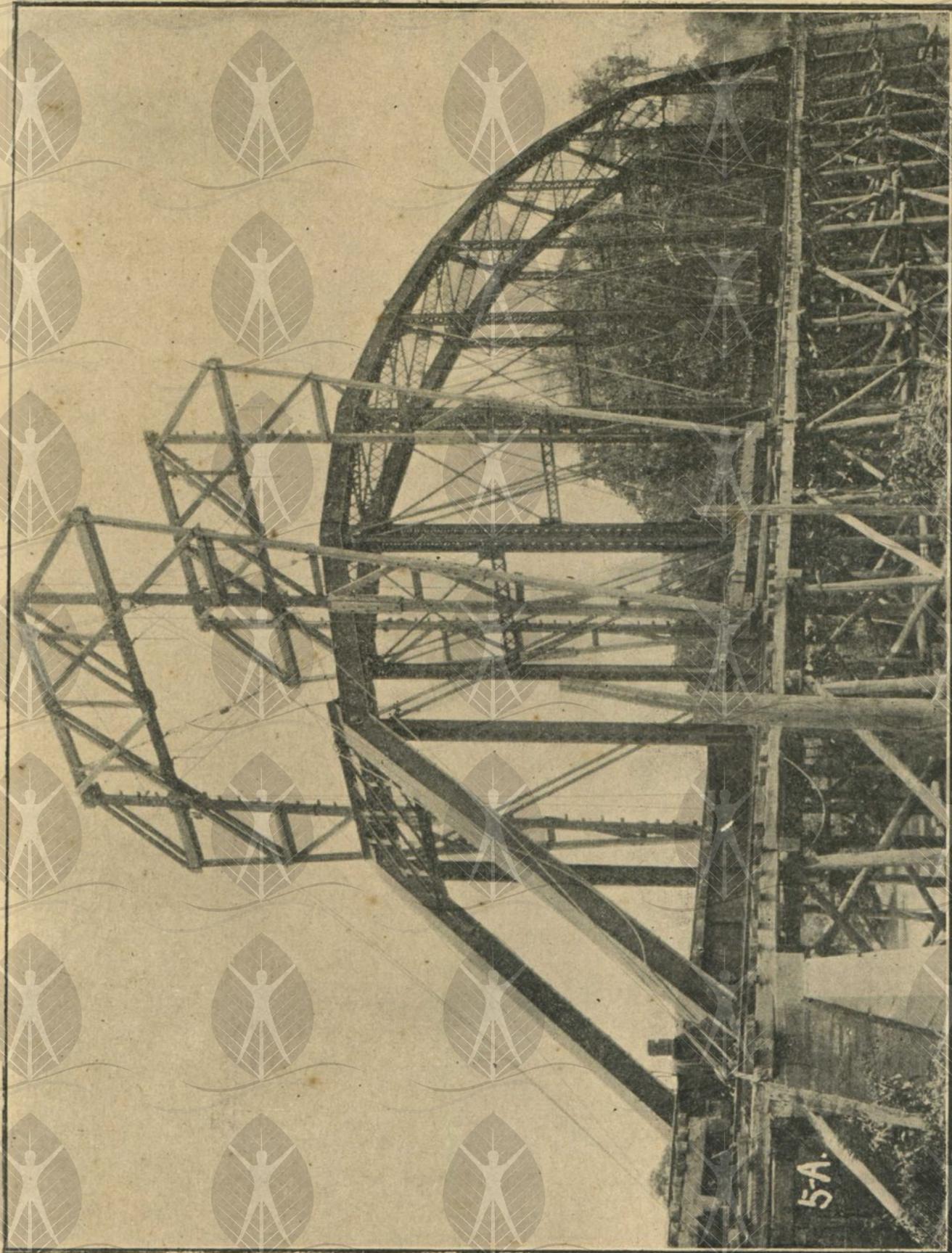
ba de fazer por terra uma difficilima jornada, para percorrer a zona do futuro ramal entre Riberalta e Guajará-Mirim. O illustre engenheiro fiscal da estrada em territorio brasileiro, desejando conhecer o assumpto, que se acha preso aos nossos interesses, acompanhou-o nessa viagem, de que trouxe uteis e exactas noticias. A ponte que deve ligar as duas margens do Mamoré, em Guajarámirim, será construida pelo Governo brasileiro.

Eis a situação actual dessa obra gigantesca, a famosa Estrada Madeira Mamoré, de tão antigas tradições.

Conhecemos a estrada de ferro em toda a sua extensão, isto é, de Porto Velho até Guajarámirim, tendo feito duas viagens successivas em curto intervalo. A primeira até Villa Murтинho, no trem especial que a empresa pôz á disposição do Senador Silverio Nery, o primeiro representante federal que foi estudar e visitar aquellas regiões, numa época em que estão em jogo os supremos interesses commerciaes della. (5)

A segunda em automovel sobre a linha, em companhia do engenheiro fiscal, Dr. Geraldo Rocha ; Dr. Antonio de Lavandeyra, actual Director da empresa ; seu secretario particular, Sr. Ismael Maia, e

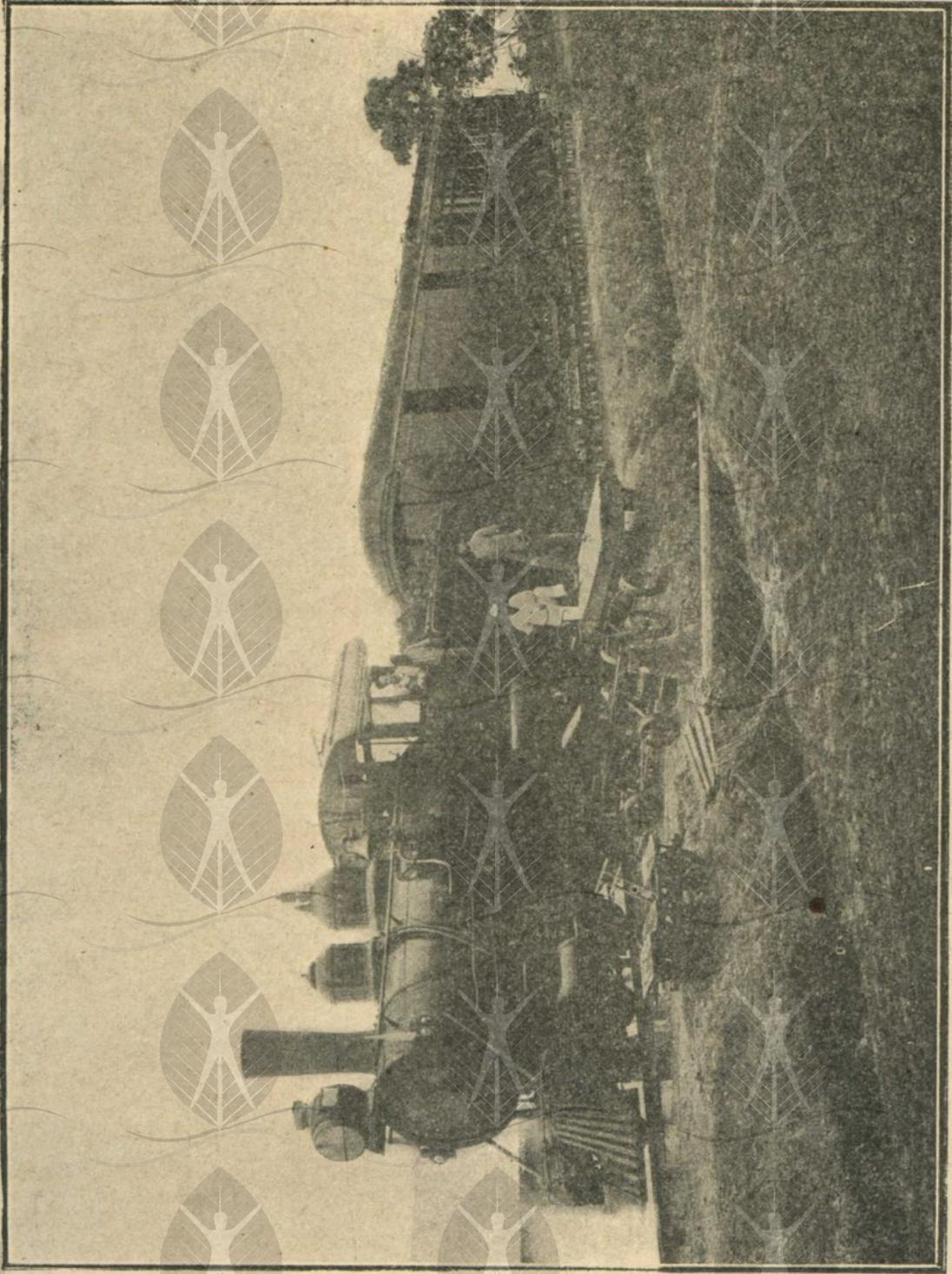
(5) Antes de sua excursão sobre a linha, o illustre Senador visitara demoradamente os principaes pontos e installações de Porto Velho, de que já demos descripção em outro lugar. Em 2 de Dezembro seguiu até Santo Antonio, onde foi gentilmente recebido pelo actual Prefeito, Dr. Joaquim Augusto Tanajura, na sede de sua repartição, ladeado pelos membros da commissão municipal. O operoso funcionario saudou aquelle Senador, fazendo notar a alta significação da visita de um representante federal, que percorria estas regiões tão ricas quanto ignoradas e cujo desenvolvimento ha sido tão precario. S. Ex., em resposta, agradecendo estas palavras, exprimio os seus votos pela prosperidade do municipio de Santo Antonio, em boa hora confiado pelo Governo de Matto-Grosso á accção energica e dedicacão extraordinaria do Dr. Tanajura.



Ponté sobre o Jacy-Paraná.

5-A.





Trem especial (Silveira)

Dr. Manoel José Gutierrez, Consul da Bolivia em Porto Velho.

Digamos da primeira.

No dia 3 partimos de Porto Velho, no trem especial, composto de uma locomotiva e dois carros. E' interessante e de certa fôrma impressionadora a viagem, sobretudo para quem conhece a historia emocionante da estrada. Pouco adiante de Santo Antonio entra o vehiculo no coração das mattas, onde a construcção abriu um vasto sulco. O terreno em geral é plano. De um e outro lado erguem-se madeiros enormes, tendo a floresta mais ou menos o mesmo aspecto das margens dos rios. A' passagem do trem levantam-se do sólo verdadeiros turbilhões de borboletas, na maioria verdes ou amarellas, que ficam a revoltear no espaço. A perspectiva modifica-se, entretanto, entre Mutum-Paraná e o Abunã, por sobre a extensão da grande tangente de mais de 43.000 metros, que foi construida sobre vastissimo banhado, provavelmente antigo leito de um lago desaparecido. O nosso trem parou em Caldeirão (kil. 111), onde almoçámos no restaurant da Companhia.

Lá fomos encontrar agua fervida e o indefectivel frasco de quinino. Após a refeição proseguimos viagem até Ribeirão (kil. 292), onde dormimos. E' ahi a séde de um seringal da concessão Julio Muller, hoje propriedade da Madeira-Mamoré e um dos pontos mais bellos da região. O rio encrespa-se ahi com fragor e, semeado de monolithos e pequenas ilhas de verduras, dá á paizagem um aspecto grandioso. Existe a versão de que antigamente se extrahio ouro nesse lugar, onde ha vestigios de explorações.

O engenheiro fiscal, que nos acompanhava gentilmente no passeio, referiu-nos um caso interessante, occorrido na cachoeira do Ribeirão, do qual foi heróe forçado um medico americano, amador estrenuo da caca, mas pouco conhecedor da forza das aguas nos rapidos dos nossos grandes rios. E por isso, tendo morto um pato bravo que foi cahir na massa liquida, elle aventurou-se a ir buscalo numa modesta canôa. O pequeno esquife, arrebatado pela

furia da corrente, foi arrebentar-se de encontro ás pedras, onde o audaz argonauta ficou ilhado por dois dias, até que chegasse uma embarcação possante em que fosse possível ir tiral-o da situação afflictiva em que se encontrava.

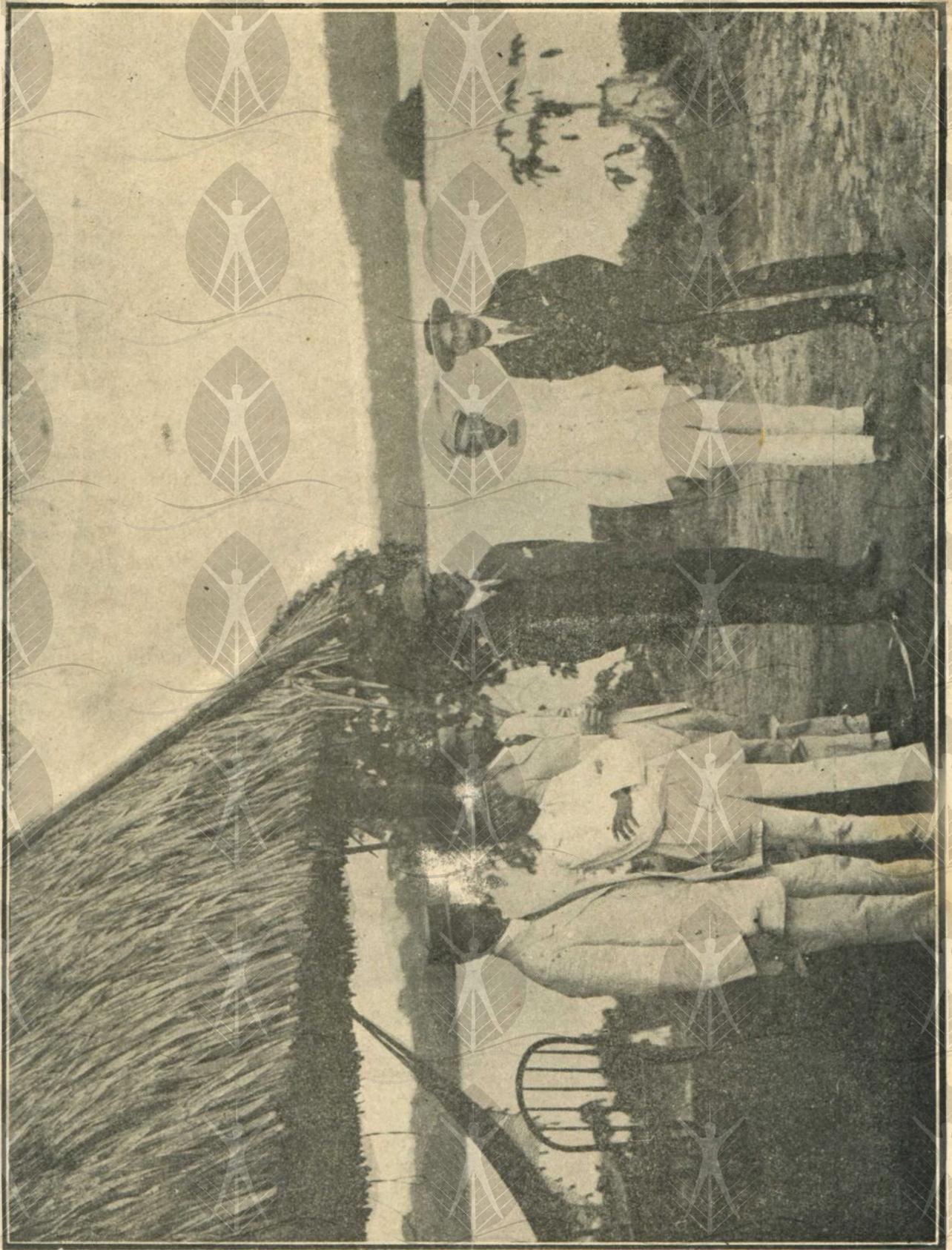
Essa cachoeira do Ribeirão, poucos kilometros aguas abaixo, toma o nome de Chocolatal. Ahi desappareceu ha alguns annos um empregado que o Sr. Bruno Arnold, hoje negociante e Consul allemão em Riberalta, conduzia para o seu serviço. Suppõe-se que o moço foi levado pelos indios. Durante 10 dias o Sr. Arnold procedeu a pesquisas pelas immediações, continuando depois a sua difficil viagem ante o insuccesso dellas. Este facto nos foi referido pelo proprio Sr. Arnold, quando retribuimos a sua visita em Riberalta.

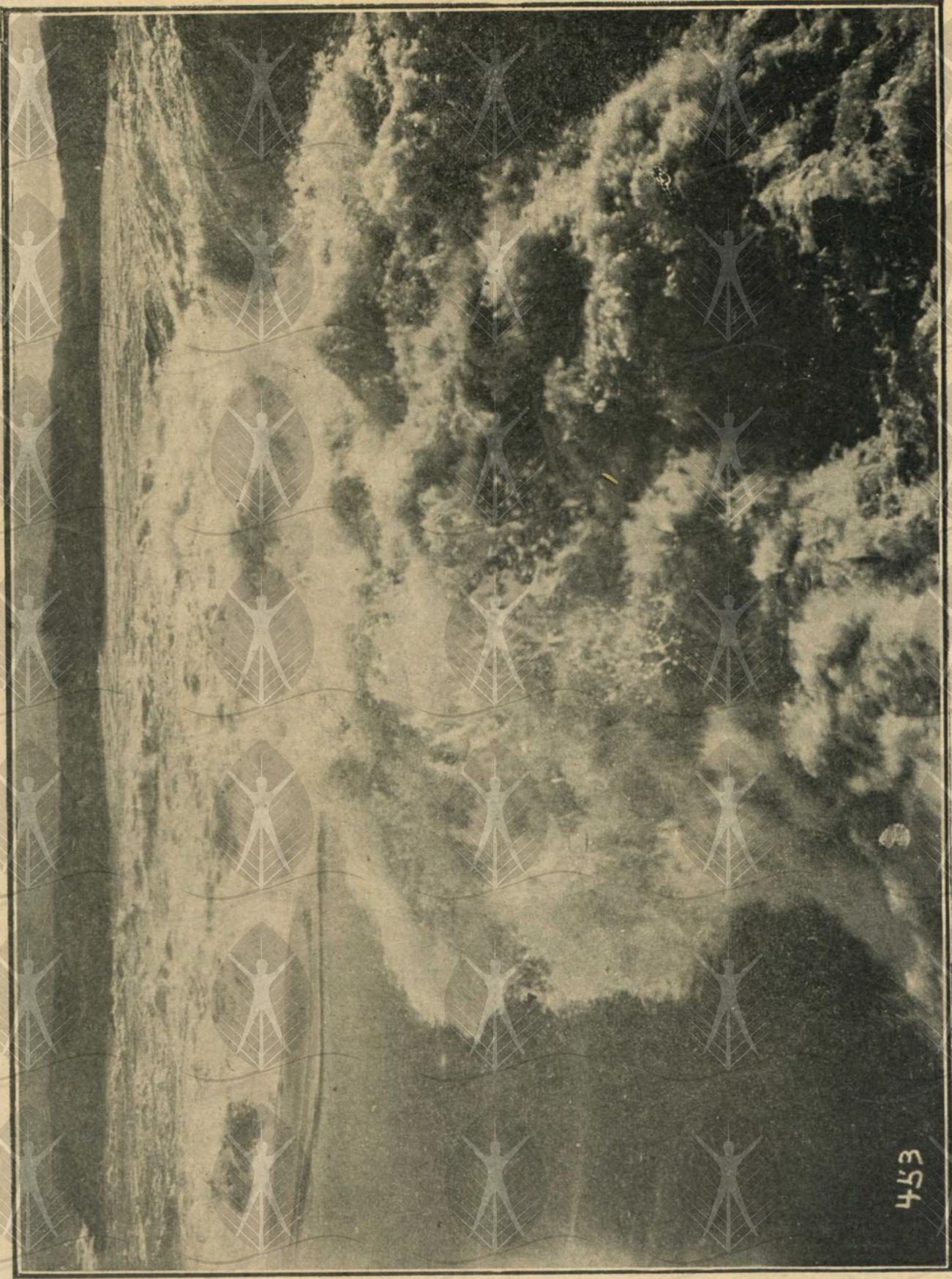
Em Ribeirão não fomos incommodados á noite por um só mosquito, por mais que isto pareça extranho e inacreditavel. Pela manhã de 4 chegámos a Villa Murtinho, de onde, pela obsequiosidade do Coronel Vaca Diez, que se achava no porto com uma lancha de sua propriedade, passámos para Villa Bella, onde este cavalheiro exerce as funções de nosso Vice-Consul.

O Sr. Vaca Diez é filho do Dr. Antonio Vaca Diez, antigo emigrado politico da Bolivia, descobridor de vasta região a que prestou valiosos serviços e que mais tarde se constituiu em provincia, tomando-lhe o nome como homenagem aos seus esforços.

Villa Murtinho e Villa Bella se defrontam, occupando respectivamente as margens brasileira e boliviana do Mamoré. Villa Murtinho limita-se por ora ao movimento occasionado pela estrada, tendo pouca vida propria, como nucleo de população. A sua condição de territorio fronteiriço e estação de estrada onde irão ter productos bolivianos, procurando caminho para o oceano, assegura-lhe, porém, um grande progresso e celere desenvolvimento.

Em Villa Bella fomos gentilmente acolhidos por D. Felipe Antello, Administrador da Aduana, e pelo

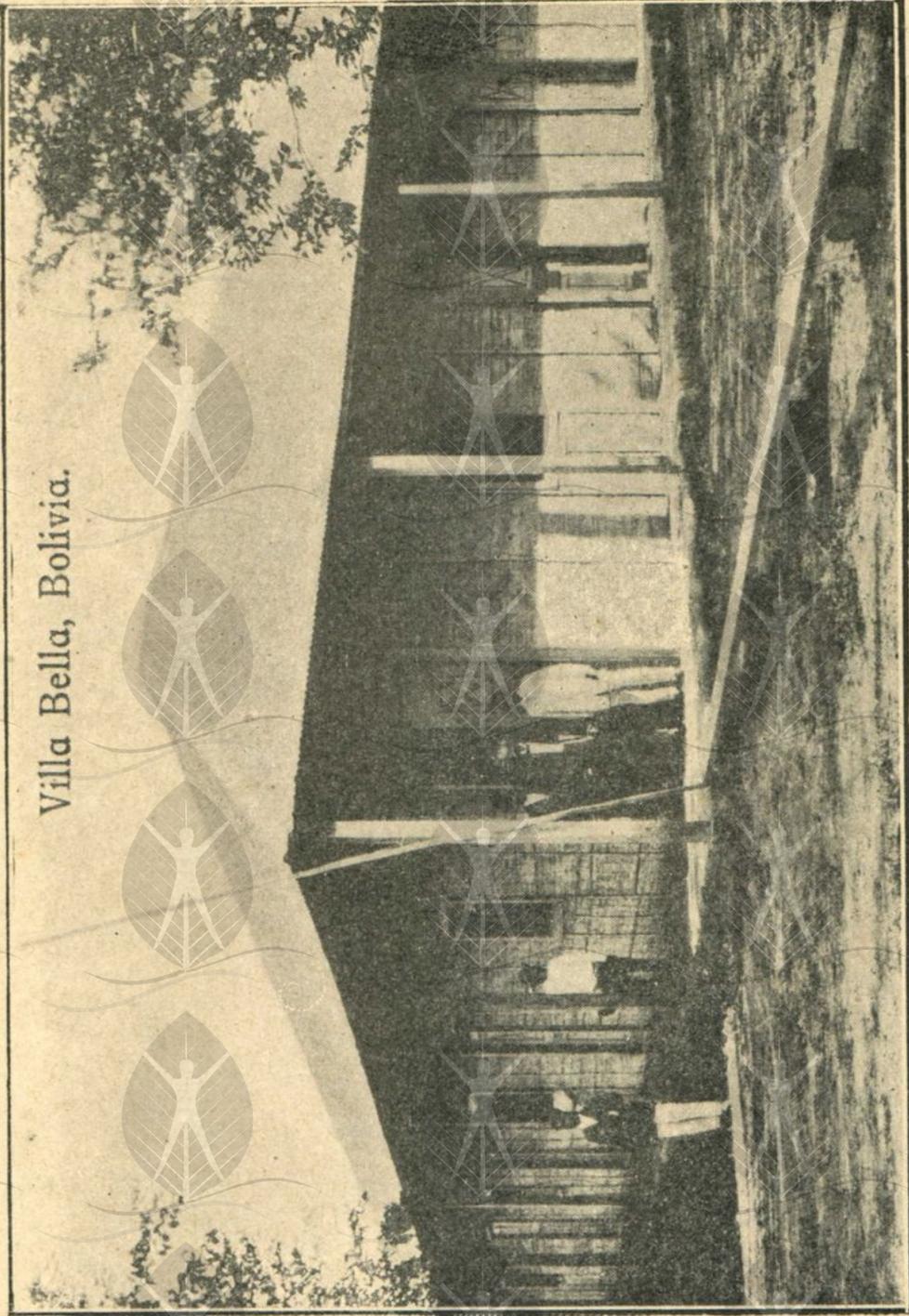




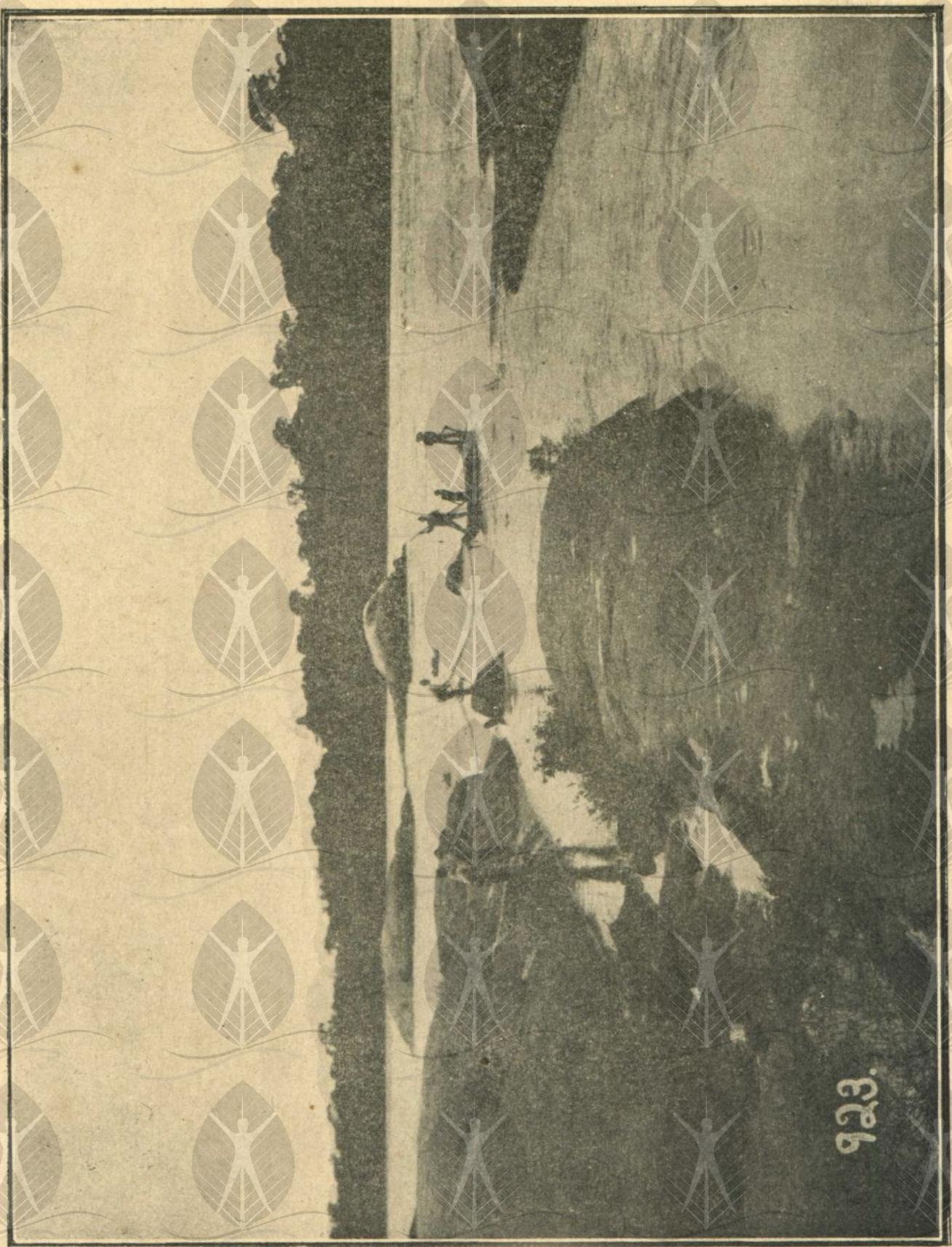
453

O «Salto Theotonio».

Villa Bella, Bolivia.



Villa Bella, Bolivia.



923.

nosso digno Consul alli, o Dr. Augusto Sarmiento Pereira Brandão.

A palestra gyrou, como era natural, sobre a importancia economica da região e a historia do seu precario evoluir. Dom Antello, que tem vivido sempre naquellas paragens longinquas acompanhando a sua lenta expansão commercial, soffrendo as successivas decepções que o mallogro da construcção da estrada occasionava, não pôde deixar de referir-se em palavras sinceras á emoção funda que sentira ao vêr approximar-se o primeiro trem que, com o estrepito de sua locomotiva, ia levar a boa nova de uma época de prosperidade e de progresso.

Para saber-se quanto este facto deve ser grato a todos os Bolivianos ou Brasileiros que habitam e fazem commercio por alli, basta dizer que a viagem de subida de Santo Antonio a Villa Bella, que demandava outr'ora quarenta dias, entre os maiores perigos e sacrificios de vidas, se faz hoje em algumas horas nos trens confortaveis da estrada. Mesmo para a viagem de descida se gastavam antigamente 15 dias.

Villa Bella ainda hoje não dispõe de conforto e melhoramentos indispensaveis. As habitações, em maioria, são de "paxiubá", com tectos de folha de zinco ou de palha. Ellas, no conjunto, apresentam, porém, a nota curiosa de uma alpendrada commoda para os transeuntes que, nos passeios, se acham abrigados dos rigores do sol e das aguas pluviaes. A arborização é feita por filas de laranjeiras, dispostas na linha central das ruas. Estas são largas, porém não foram ainda calçadas, deixando mesmo a desejar o proprio nivelamento do sólo. Isto dá lugar a que varias quadras se achem ligadas por uma prancha, á altura de uns vinte centímetros da terra, o que facilita a passagem, evitando os trechos alagados após as chuvas, que são abundantes.

Do kilometro 160 da linha em diante o trem especial fôra puxado, na volta, pela locomotiva n. 12. Passamos a explicar a razão desta nota, que poderia parecer dispensavel a quem não conhece as tradições gloriosas desse historico engenho.

Quando, em Agosto de 1879, os empreiteiros da Estrada P. T. Collins se retiraram de Santo Antonio, cessando os trabalhos por motivos já explicados, alli ficou, entre outras machinas e materiaes abandonados, uma locomotiva construida em Philadelphia pela "Baldwin Locomotive Works". Essa machina ficou exposta ás intemperies, sobre dous pedaços de trilho. As chuvas cahiam impiedosamente sobre ella, que supportava ainda no seu corpo de aço a ardencia do sol e a acção dos ventos.

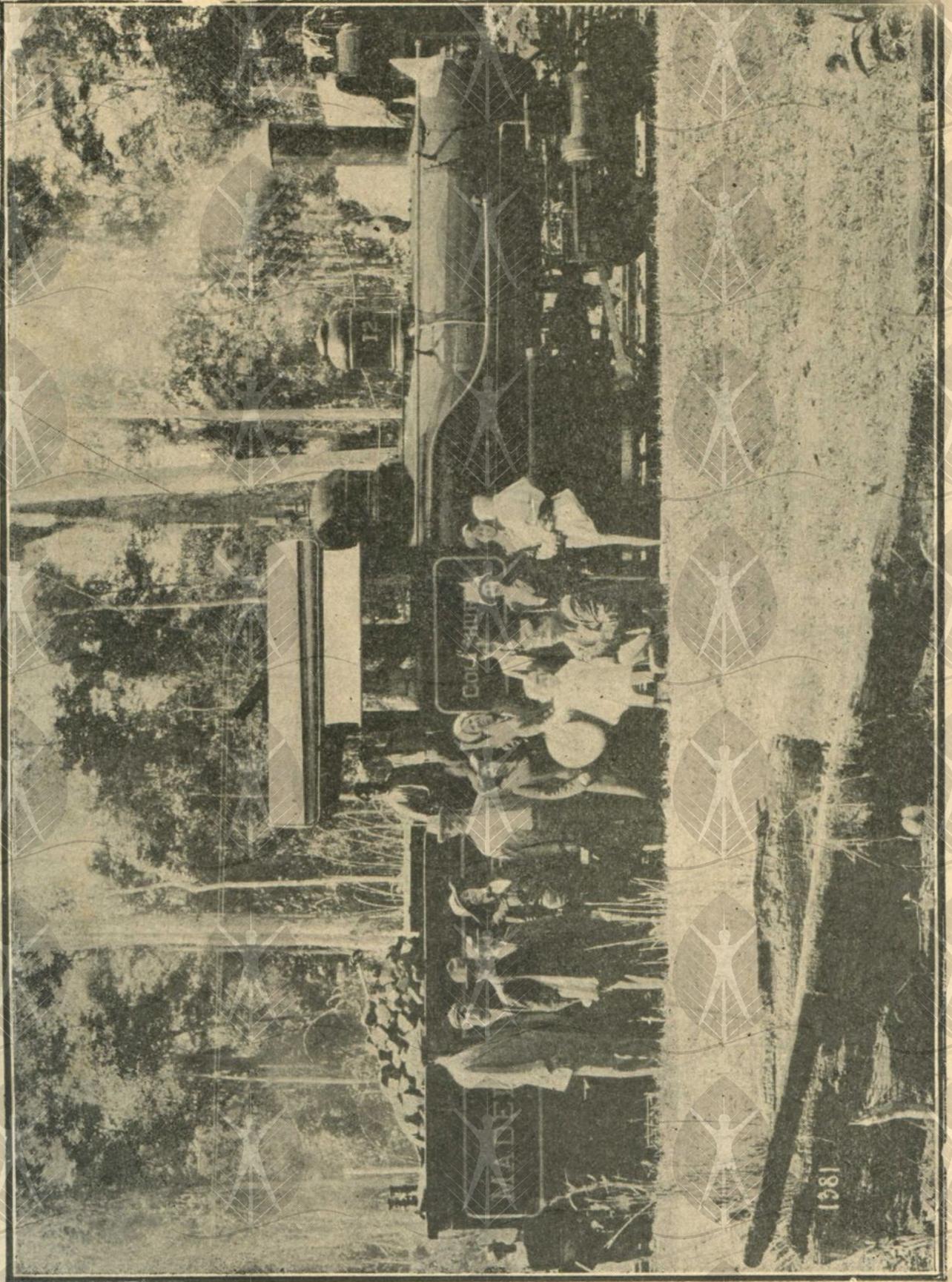
O velho engenho parecia condemnado, por essa fórma, á immobilidade eterna e a uma lenta destruição total, quando fôra creada para devorar kilometros, atroando as matas com o fragor de sua marcha vertiginosa, baptisando com o fumo espesso de suas entranhas aquellas regiões longinquoas, conquistadas á Natureza selvagem.

Por cumulo de desmoralização e infamia para a velha machina abandonada, a gente do lugar utilizava-se della para os serviços menos compativeis com os fins a que se destinara. Ella servio alternativamente de pombal, tanque de banheiro, forno de padaria, etc. Por fim, como fosse demasiado pesada para ser removida e houvesse necessidade de murar o terreno em que ella se achava, lá ficou a locomotiva enclausurada, parecendo esta limitação de horizontes a perda das ultimas esperanças de seus tristes destinos.

Quando, porém, os actuaes empreiteiros tiveram noticia do facto, foram visitar aquella reliquia, mais a titulo de curiosidade do que com intuitos utilitarios. Um exame technico demonstrou, entretanto, que a velha Collins (como lhe chama o pessoal da estrada), soubera resistir bravamente a todas as injurias das intemperies e era ainda um aparelho bem aproveitavel, uma vez feitas as modificações e repa-



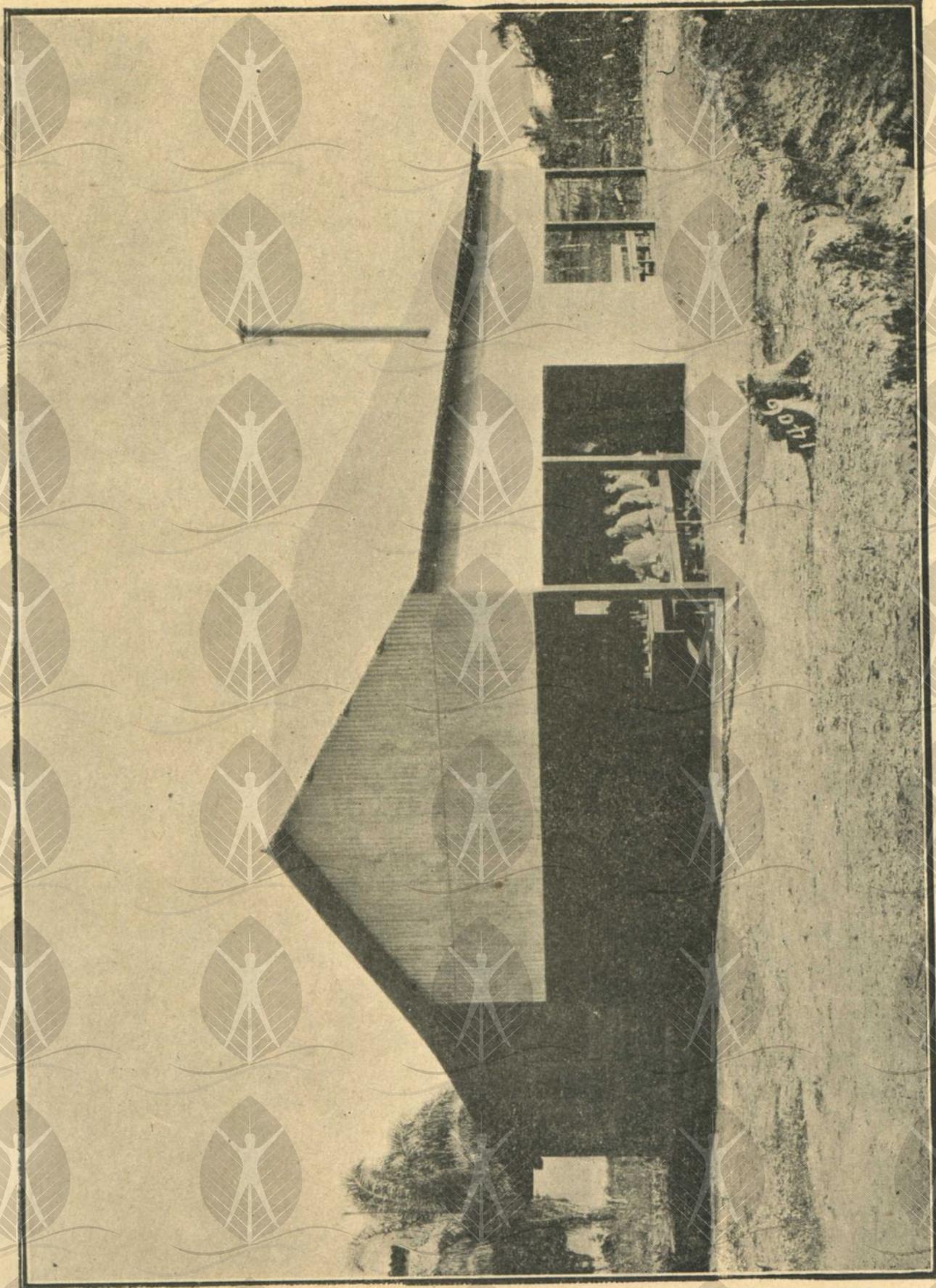




A locomotiva 12, actualmente.

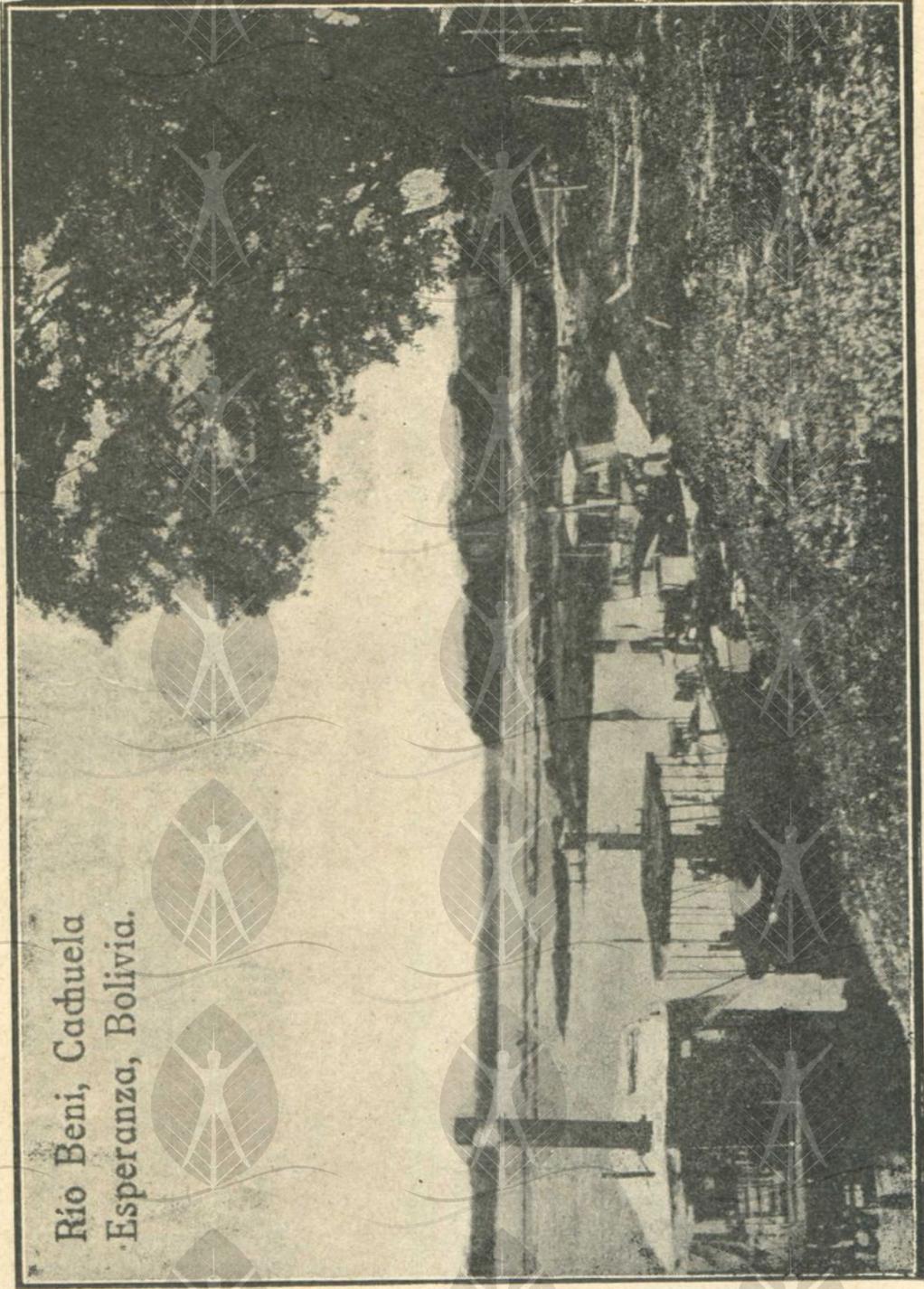
1381





Villa Murtinho (Restaurant).

Río Beni, Caduella
Esperanza, Bolivia.



Río Beni, Cachoeira Esperanza, Bolivia.

ros precisos. Mais tarde o solido engenho, construido em 1878, era submettido a obras, modernizado em alguns pontos, concertado ou substituido em outros, até transformar-se na gracil e elegante locomotiva n. 12, que, depois de 35 annos de inacção, era reinte-grada nos fins a que se destinara.

Tal é a historia da velha Collins, que, rejuvenes-cida, orgulhosa e arquejante, puxou o nosso trem do ponto indicado a Porto Velho. Fosse a impressão sympathica que ella nos deixou ou a diversidade das condições da linha, o facto é que a sua marcha nos pareceu mais suave e maior a sua força.

A segunda viagem iniciamol-a na manhã de 10 de Dezembro, em dous automoveis. Obedecemos mais ou menos ás mesmas "étapes" da primeira : almoço em Caldeirão, jantar e noitada em Ribeirão. No dia seguinte fomos almoçar em Villa Murinho, de onde nos transportámos, no motor do Coronel Vaca Diez, para Villa Bella. Após alguma demora, continuámos a subir o Beni, em demanda da cachoeira Esperanza. Este rio parece bastante piscoso e suas margens abundam em aves aquaticas. A superficie das aguas indica, de fôrma eloquente, que é preciso navegalo com prudencia. Ha pedras em varios pontos, tornan-do-se difficil mesmo a passagem de embarcações de pequeno calado que, ás vezes, se lhe rojam pelo leito.

A entrada ahi não se faz com inteira calma de quem não experimentou ainda a impressão des-sas travessias de tradições pouco tranquillizadoras. Nesse dia então, o rumor da chuva, casando-se ao marulhar descomedido do tombo, e, por outro lado, os embates da embarcação em luta com a força impetuosa das correntes, davam-nos um estado de espirito que, se não era positivamente o de medo clas-sico e vulgar, era cousa muito parecida.

A cachoeira Esperanza intercepta toda a nave-gação. O leito do rio está semeado de lages enor-

mes, por onde as aguas se insinuam entrechocando-se e espadanando com furia extrema. E' preciso contornal-a por terra durante uns dez minutos de marcha a pé, atravessando a esplanada fronteira aos estabelecimentos da casa Suarez, que tem ahi uma de suas sédes. Para transporte de cargas existem pequenos carros sobre trilho Decauville.

Feito o trajecto por terra, fomos ter do outro lado á lancha "Manu", pertencente ao Governo da Bolivia, a qual nos devia conduzir até Riberalta. Devido a achar-se adiantada a hora (era quasi noite) dormimos a bordo daquella embarcação. A 12, pela manhã, proseguimos viagem para aquella cidade, onde chegámos á noite. Fomos gentilmente acolhidos e hospedados pelo Dr. Rodolfo Arauz, actual Delegado Nacional e cavalheiro de finissimo trato, a par de uma grande cultura intellectual. O illustre engenheiro, a quem a Bolivia já deve assignalados serviços na esphera diplomatica e na defesa e propaganda commercial de suas riquezas naturaes, acompanhou-nos obsequiosamente na visita que fizemos a Riberalta, ministrando-nos todas as informações e pondo á nossa disposição todos os dados de que pudessemos precisar para estas rapidas notícias.

SITUAÇÃO COMMERCIAL DA REGIÃO E SUAS FONTES DE RIQUEZA

Entre as considerações desprezenciosas que podemos fazer sobre tão importante e capital materia, surge em primeiro lugar o problema economico da borracha, o nosso producto magno, factor da nossa grandeza e causa de nossa imprevidencia, pelas compensações e liberalidades que nos offerencia.

O periodo das illusões e do optimismo a este respeito já passou, felizmente, ainda que a teimosia de certos homens ande a sonhar com a superioridade inatingivel de nossas "heveas", com o insuccesso da cultura do Oriente, com o auxilio immoral de imaginarios parasitas que devastam as plantações e que-

jandos argumentos que a ineptia e a imprevidencia conjugadas podem suggerir.

Os relatorios redigidos pelos Srs. C. E. Akers (6) e Dr. J. Huber, bem como o brilhante discurso do Deputado Federal Dr. Pandiá Calogeras, trabalhos de valor documental irrecusavel, estribados em estatisticas e na observação individual, ahi estão para attestar que o ouro negro das regiões amazonicas já muito perdeu em valor commercial e que sahimos do estadio das riquezas naturaes para o da producção intelligente, que possa lutar economicamente com os concurrentes que se nos oppõem.

A situação é mais grave do que se apresenta á attenção superficial de muitos. Pagamos hoje o erro de uma velha incuria que nos fazia aproveitar toda a fecundidade de nossas florestas lactiferas, empolgados pelas vantagens de um lucro facil e largo sem cuidar nos meios de estabelecer um systema de defesa no futuro, quando o exemplo da nossa riqueza viesse despertar a iniciativa alheia.

Para que se veja que não nos comprazemos em ennegrecer as côres do quadro, basta uma ligeira summula de considerações e de algarismos que, na sua totalidade, poderiam enfastiar o leitor.

A plantação da borracha faz-se hoje em maior ou menor escala em Ceyão, Peninsula de Malaca, Java, Sumatra, na India Meridional, Birmania, Bornéo, nas Celebes, Saigão, Nova Guiné, Conchinchina, etc., sendo os mais fortes nucleos de producção oriental: Ceylão, Malaca, Sumatra e Java. O relatorio Akers estima a totalidade da área cultivada ou preparadas para plantações do anno de 1912 em 1.530.000 acres (7); o do Dr. Huber, com ligeira di-

(6) Os Srs. Akers, Alfredo Ufenast e Francisco Lugones foram commissionedos para esses estudos *in situ* pelas companhias "Por of Pará", "Manãos Harbour", Madeira-Mamoré, Booth & C. e Suarez Hermanos.

(7) O acre, medida agraria, tem na Inglaterra o valor de 4.046m².71, equivalendo mais ou menos á nossa tarefa de 30 braças de lado. O valor do acre não é uniforme nos differentes paizes.

vergencia de dados, avalia as plantações em 1.125.000 acres.

Os factos e algarismos estão indicando que as plantações augmentam de anno para anno em todas essas regiões, e para se ver a importancia e o valor dos inimigos com que temos de lutar, ahí está o que disse o Dr. Calogeras em seu discurso acerca dos capitaes investidos nessas empresas. Tomemos as suas palavras :

“Avaliam-se para os estabelecimentos da Malasia e dos “Straits Settlements” em cerca de 24.000.000 libras esterlinas. Para as Indias Neerlandezas excedem talvez de 25.000.000. Para a Africa Occidental são mais de 2.000.000. Para a America do Norte, 6.000.000. Se computarmos os capitaes empregados no Mexico, na Cochinchina, na Indo-China, etc., teremos um total que se aproximará de 70.000.000 esterlinos ou mais de um milhão de contos de réis em moeda nossa.”

Eis ahí uma montanha insuperavel de ouro que nos embarga o passo ; capitaes enormes que serão defendidos pelos interessados nessa industria estu-penda, cujos resultados já se têm affirmado de fórma altamente compensadora.

Assim é que o relatorio Akers previa, em relação á Malasia, Ceylão, India, Birmania, Bornéo Septentrional, Java, Sumatra e Saigão, a producção total seguinte :

| | <i>Toneladas</i> |
|--------------|------------------|
| Em 1912..... | 31.000 |
| Em 1913..... | 54.550 |
| Em 1914..... | 85.450 |
| Em 1915..... | 131.600 |
| Em 1916..... | 182.850 |
| Em 1917..... | 213.800 |
| Em 1918..... | 257.250 |
| Em 1919..... | 302.450 |

Outras previsões não menos desanimadoras para nós são expostas no consciencioso trabalho do Dr. Huber, que conclue :

“Seja como fôr, em todo o caso, é provavel que em 1914 a producção da borracha de plantação, sómente da península de Malaia, será igual ou superior á producção actual de toda a Amazonia e que em 1915 ou 1916 chegue a 60.000 toneladas mais ou menos. Ao mesmo tempo a producção de Ceylão chegará a 20.000 toneladas e a das ilhas de Sonda provavelmente á mesma cifra, de fórma que podemos contar em 1915 ou 1916 com uma producção de, pelo menos, 100.000 toneladas, sómente destas fontes, a não fallar da borracha produzida pela India Meridional, Birma, Cochinchina, etc.”

E sabe o leitor em que condições é obtida essa producção ? O Dr. Huber calcula o custo de uma libra de borracha de Ceylão, em 500 réis e na parte S. O. em 918 réis, estimando elle que o custo de uma libra posta em Londres poderá ficar reduzido, em condições favoraveis, a 1 shilling.

Ainda a respeito do preço de producção, o discurso do Deputado Calogeras estabelece o seguinte confronto :

“As melhores autoridades do nosso paiz affirmam que é ruinoso todo preço abaixo de 3\$500 por kilogrammo para o producto do Pará, ou de 3\$000 para o que vem do Amazonas e do Acre. Em confronto citam-se os algarismos relativos ao Oriente. Nos prospectos das companhias figuram os seguintes : 1 sh. 6 d. por libra pagas todas as despezas, inclusive o serviço dos capitaes e dizia-se que esse preço baixaria a 1 sh. 3 d. e mesmo 1 sh., quando as plantações já estivessem na phase de grande rendimento.”

Sobre o mesmo assumpto se externa o Sr. Akers nestes termos :

“Actualmente, onde a producção sahe mais bá-rata, é no Ceylão, e, em muitos casos o preço do custo f. o. b. para a borracha do Oriente será de 1 sh. por libra para o periodo de 1914 a 1919. Durante o mesmo lapso de tempo as despezas, desde o

porto de expedição até a data da venda, podem ser calculadas á razão de 3 d. por libra, o que faz em média, um total de 15 d. por libra, preço do custo no mercado.”

Esses calculos poderão parecer exageradamente pessimistas para os nossos interesses. Conhecidas, porém as condições do meio no Oriente, onde a população extractora, constituída na sua maioria de raças inferiores, se contenta com salarios infimos ; sabido que ha incomparaveis facilidades de transporte ; que os generos alimenticios não se pagam, como em nossos seringaes, por preços escandalosos ; que o regimen fiscal, em vez de ser asphyxiante, como o nosso, é suavissimo para o productor ; que a proximidade das áreas plantadas evita a série de transbordos que gravam o custo do “latex” amazonense que se vai colher mattas a dentro, em *reboladas*; sabido tudo isso, a par de outras considerações que facilmente decorrem do estudo da materia, vê-se que o quadro da situação inferior em que nos encontramos nos grandes mercados é profundamente verdadeiro.

Os extractores no Oriente encontram no proprio campo de acção os elementos de vida que nos faltam em absoluto. Desvairado pela fome de ouro, o nosso seringueiro só cuida em ganhar o mais depressa possivel, para fugir á inclemencia do clima, ao perigo dos selvagens e á tyrannia dos patrões. Abandona por completo a cultura da terra, porque sabe que o seu trabalho a estes iria reverter e, por isso, alimenta-se mal e parcamente, empobrecendo o organismo que não poderá reagir contra a invasão dos germens que dizimam as nossas populações sertanejas.

Tudo isso nos colloca em situação desfavorabilissima para a luta nos mercados com a borracha cultural. No Ceylão o salario dos extractores (conforme noticia o Dr. Huber) varia de 400 réis da nossa moeda a 150 réis, trabalhando homens, mulheres e menores. Na peninsula Malaia, de 613 a 175 réis, sendo os mais altos salarios os dos trabalhadores chinezes, que oscillam de 875 réis a 1\$050. Em Java ga-

nham os homens o ridiculo jornal de 313 réis e as mulheres o de 188!

Compare-se o que ahi fica expresso com as condições actuaes da nossa producção e chegaremos á evidencia tristissima de uma verdade dolorosa : que não podemos competir com a fôrma de producção oriental, a persistir tal estado de cousas.

Cumpre trabalhar quanto antes pela defesa das nossas "heveas", o que vale por nos defendermos a nós mesmos de um periodo de decadencia, que se avizinha implacavel e tremendo. Escapa aos intuitos desta modesta noticia e á escassez de nossos conhecimentos sobre a materia apresentar um systema novo, que venha suavizar os effeitos dessa "débacle" provavel, acceitando a luta com as mesmas armas ou procurando nas forças inexauriveis e inproveitadas de nossas terras ubertosas um outro elemento de vida commercial.

Deve haver remedio para o mal, embora este seja antigo e grave o estado do enfermo. Conhecel-o a fundo já é adiantar muito no sentido de conjural-o e as suas origens estão mais ou menos definidas nestas desprezenciosas considerações e melhormente no magistral discurso a que nos temos referido. (8)

De tudo isso devemos tirar uma tardia mas suprema lição, e é que se a seringueira era uma fonte inestimavel de riqueza, se das suas entranhas defluia um verdadeiro "Pactolo", cumpria melhorar e systematizar a exploração primitiva, pensar não sómente na extracção mas tambem no extractor e isto nos teria evitado as decepções do momento.

(8) D. Rodolpho Arauz, no trabalho que apresentou ao Ministerio da Guerra e Colonização da Bolivia, lembra as seguintes medidas de protecção, que, "data venia", para aqui trasladamos textualmente :

1.º Abaratar por todos los medios el costo de la vida, proporcionando al trabajador gomero los recursos de subsistencia en condiciones cada dia más ventajosas, para que el costo de producción vaya en proporción directa con la baja de la goma.

2.º Rebajar los impuestos de importacion de los articulos de primera necesidad, ya sean alimentacios ó de utiles y herramientas destinadas á la industria de la goma.

3.º Subvencionar compañías de navegacion para hacerlas

Será tempo de fazel-o ainda ? Não nos é dado responder com segurança. As nossas florestas gumíferas entram logo em segundo plano, no quadro dos productos de exportação do paiz. Abandonar toda essa riqueza que a natureza nos conferio e renunciar á luta seria commetter um crime hediondo e confessar a nossa covardia e incapacidade de filhos prodigos que desbaratam a fortuna legada por seus antepassados.

Facilitar a producção — eis o problema. Quaes os meios de o resolver ? Um dos pontos capitaes — a adopção de um tarifa differencial para estas zonas — tem a embargar-lhe o passo as disposições constitucionaes inflexiveis. E' absurdo que no extremo norte, onde as industrias minguem, se paguem os mesmos direitos que no sul do paiz, onde ellas se desenvolvem e multiplicam dia a dia. E' absurdo mas é constitucional. E, por isso, os artigos de importação, gravados de impostos pesadissimos, são vendidos por preços exorbitantes, que tomam proporções incriveis ao chegar ás mãos dos pobres seringueiros. Não será com o salario de 500 réis diarios que elles se poderão alimentar, vestir e calçar.

Por outro lado os generos de producção nacional, como sejam carnes e peixes de conserva, cereaes, etc., são encarecidos pelos fretes exhaustivos dos navios de cabotagem, cujas tarifas chegam a causar indignação pelo seu insolente exagero. Basta citar um factó, aliás de tradição corrente, para dar uma idéa disso. Um agricultor brasileiro, tendo comprado

fijar una baja tarifa de fletes, y gestionar ante el Brasil que disminuya los exorbitantes precios del Madera-Mamoré.

4.º Dictar una ley de proteccion indigena que salve á nuestro indio, victima de malos tratos y de una simulada esclavitud que le hace agotar sus fuerzas y morir muy joven, ó tener que emigrar á la banda brasileña donde lleva su paciente trabajo que nosotros tanto necessitamos.

5.º Dictar leyes que tiendan á reconquistar nuestras tierras entregadas á manos muertas, lo cual se conseguiria con el procedimiento indirecto de los impuestos, á que me refiro en el capitulo correspondiente.

6.º Asignar premios y dictar leyes que tendan á fomentar las plantaciones de goma y evitar la destrucción de los actuales arboles.

machinas e pertences de industria assucareira num dos Estados do norte, resolveu transportal-os para outro — *via Europa* — em navio estrangeiro, com o que fez grande economia de frete. O facto, que mais parece falsa anecdotia, diz quanto são crueis as nossas tarifas, que desfazem por essa fórma qualquer trabalho em pról do proteccionismo. E, assim, o norte do paiz, que já soffre os effeitos da unidade tarifaria nos artigos de importação, tem de supportar ainda a clava esmagadora dos fretes absurdos acobertados pela lei de cabotagem.

E' de ver, portanto, que o systema de defesa a adoptar comprehende certas medidas que escapam á competencia dos productores. No que acabamos de expôr nada pôde a iniciativa dos particulares, interessados immediatamente na questão. Resta-nos, entretanto, uma bem fundada esperanza de que os altos poderes federaes, neste caso, lancem as suas vistas para o norte, porque elles tambem soffrem as consequencias desse mal economico. A renda do Acre federal, retirada ao patrimonio territorial do Amazonas, *ex-vi* do famoso Tratado de Petropolis, celebrado com a Bolivia a 17 de Novembro de 1903, pesa fundo nos orçamentos do paiz. São, pois, as suas rendas que os altos poderes da Republica precisam defender, velando pela boa execução do regulamento de protecção á borracha e tomando outras providencias que a experiencia possa aconselhar. Oxalá que o "modus faciendi" dessa remodelação não venha excluir-nos dos beneficios della decorrentes. (9)

(9) A renda arrecadada pelo Territorio Federal do Acre, a partir de 1903 até 1911, inclusive, é de 87.380 :309\$230, sendo que os proprios relatorios officiaes attestam que poderiam ser bem superiores, se outro fosse o funcionamento do aparelho fiscal.

A discriminação dessa renda é a seguinte :

| | |
|-----------|-----------------|
| 1903..... | 570:502\$529 |
| 1904..... | 2.376:932\$377 |
| 1905..... | 8.688:284\$140 |
| 1906..... | 9.167:776\$616 |
| 1907..... | 13.545:117\$601 |
| 1908..... | 9.414:102\$700 |
| 1909..... | 14.078:349\$040 |
| 1910..... | 19.867:529\$159 |
| 1911..... | 9.671:715\$068 |

Ao lado desas difficuldades vem a instabilidade das populações extractoras. Os principaes factores desse magno inconveniente são, de um lado, a impiedade dos proprietarios, especie de senhores feudaes, com amplos direitos sobre os seus servidores, em mais de um caso reduzidos quasi á condição de escravos. Não queremos fazer reviver aqui as tristes e pouco edificantes historias, que, aliás, andam na consciencia de todos que conhecem a vida íntima dos nossos seringaes. Basta dizer que muita vez os máos tratos alternam com a ganancia dos regulos, cuja escripta se faz de fôrma capciosa, reduzindo ou annullando os magros saldos dos que, arriscando a vida e despendendo energias, lhes enchem as algibeiras insaciaveis. (10)

De outro lado a falta de conforto, a carencia absoluta de elementos de combate contra as molestias regionaes, fazem que o extractor, numa proporção consideravel, não pense em voltar aos seringaes, onde empregou a sua actividade com resultados muita vez quasi nullos.

Conforme se lê nos relatorios dos commissarios que foram ao Oriente estudar a producção cultural da borracha e as condições geraes em que ella se obtem, por lá existem igualmente difficuldades a vencer pelo que respeita á constituição medica do meio. Lá, como aqui, reinam a malaria, as molestias intestinaes, o beriberi, e peiores flagellos, entre os quaes alguns de que estamos isentos como o cholera e até a peste bubonica. O Dr. Huber declara que, em alguns casos, a mortalidade tem attingido

(10) Tratando da materia, diz no relatorio que apresentou em 1907 sobre o Departamento do Juruá o então primeiro Sub-Prefeito Dr. Antonio Manoel Bueno de Andrade:

«Conhecidas são as difficuldades das relações entre patrões e freguezes, isto é, entre os posseiros do sólo e os operarios, que, para elles, extrahem das mattas a borracha. O antagonismo de ambas as classes é patente. O patrão que fornece os generos de consumo ao seu trabalhador, procura nos preços de venda ganhar o mais que pôde. O operario que paga esses generos com o producto extrahido das seringueiras, por seu turno, procura lesar o patrão, ora falsificando sua moeda, ora negando ou discutindo a importancia da divida.»

cifras superiores á dos mais insalubres seringaes do Alto Amazonas. Mas tambem é certo que o estado sanitario daquellas regiões tende a melhorar consideravelmente, ante as medidas postas em pratica, como seja a creação de hospitaes e até a permanencia de medicos nas proprias sédes das plantações, o que se observa na península Malaia e em Sumatra. Isto é devido em grande parte á iniciativa dos Governos.

Infelizmente, para nós, esta benefica intervenção não existe ate agora, ou existe de maneira inefficaz e inhabil, prestando-se mais a que commissões inescrupulosas façam jus a pingues honorarios.

O proprio ex-Governador do Amazonas, ao envez de imitar o seu collega do vizinho Estado do Para, a quem se deve a excursão proveitosissima do Dr. Huber, foi o primeiro a dar o exemplo de rebelião contra todas as medidas que a hygiene e a prophylaxia aconselham, isso porque não acredita nas doutrinas correntes. Para o Sr. Coronel Bittencourt os trabalhos e os conselhos que a sciencia moderna codificou ante a evidencia de observações e de factos, são puras *bobagens*, na rudeza de sua linguagem característica. S. Ex. tambem não acredita na efficacia da vaccina, mas o peor é que sacrificou durante os dias de sua administração os interesses da saude publica aos *conhecimentos* e convicções pessoases. Tambem nunca as estatisticas de mortalidade subiram tanto na sua terra, onde a febre amarella usou e abusou desse regimen de inacção criminosa.

Não ha muito foi apresentado na Camara amazonense um projecto de saneamento, lembrando se a conveniencia de entregar-se esse trabalho á maior cerebração que o Brasil tem produzido em materia de hygiene — o Dr. Oswaldo Cruz, de reputação mundial. Mas o deputado que concebera essa idéa salvadora, que tantos beneficios traria para a região amazonica, pertencia aos arraiaes opposicionistas, e tanto bastou para que os arautos do governismo intransigente se levantassem indignados, como se impellidos fossem pelos mais nobres sentimentos para

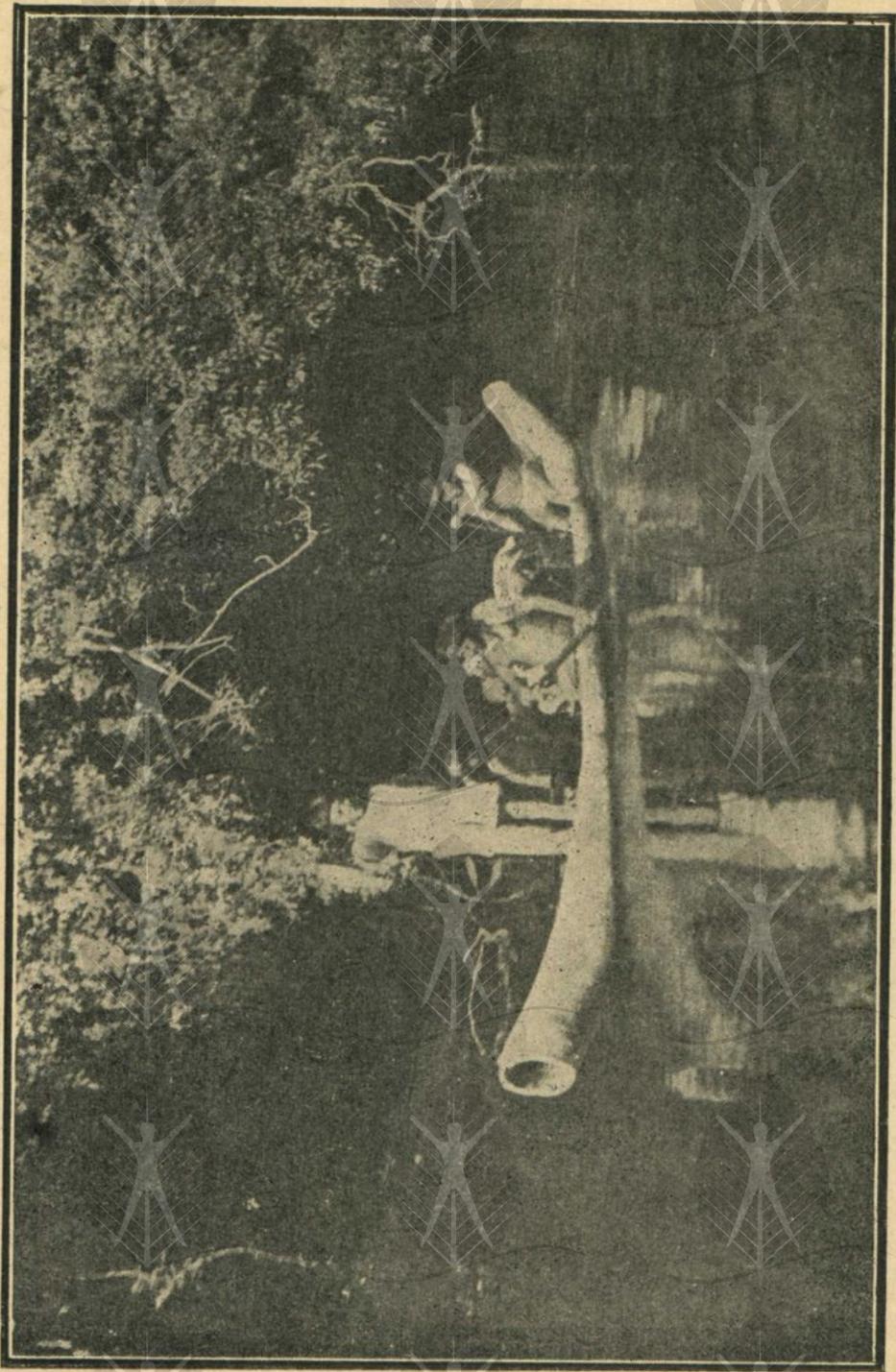
suffocar o projecto no nascedouro, ao serviço dos odios e convicções governamentaes. O Sr. Deputado Federal Dr. Pandiá Calogeras, enumerando as medidas que se devem tomar em favor do nosso principal producto, refere-se ao saneamento da zona — “em boa hora iniciado sob a direcção do Dr. Oswaldo Cruz.” — Como se entristeceria S. Ex. sabendo que essa medida não beneficiou o Amazonas porque sómente o Estado do Pará aproveitou os serviços do sabio higienista. Em territorio amazonense apenas a sua acção se fez sentir em Porto Velho, por iniciativa da Madeira-Mamoré e como uma sanção ao que já estava feito pelo serviço modelar do corpo medico da estrada.

Se estas desconsoladoras considerações nos occorrem pelo que respeita á Capital amazonense, a idéa do saneamento dos nossos sertões não se nos apresentã como cousa factivel a breve trecho, com a urgencia que o caso demanda. Elle, porém, factor primordial de nossa futura defesa economica, não deverá ser esquecido. E' o que os interesses supremos da collectividade reclamam dos actuaes governos e tambem da iniciativa particular.

Outro elemento desfavoravel que se encontra em nossas zonas productoras são os indios, inimigos implacaveis e perigosos, que andam a perturbar o trabalho dos activos extractores, matando, saqueando, incendiando, commettendo toda a sorte de depredações, nas incursões que fazem nos seringaes e nas estradas.

Que nos não attribuam sentimentos deshumanos contra esses pobres seres irresponsaveis, mas a nossa opinião é que o pequeno numero de caboclos obtusos, indolentes e mãos que a iniciativa particular ou a catechese tem trazido ao gremio da civilização não vale o sacrificio de tantas vidas de homens uteis, nos quaes as hordas selvagens cevam a sua ferocidade.

E' claro que estas considerações não devem ser generalizadas, porque a experiencia nos tem mostrado que ha tribus accessiveis á civilização ; que mesmo no estado selvagem não praticam actos de



Indios Caripunas.

barbaria contra o estranho que delle se approxima, mantendo-se apenas em attitude de defesa e desconfiança emquanto não se estabelece o grão de relações que os possam trazer de vez á condição de seres civilizados. A propria historia do Brasil nos ensina que a alliança dos indios muito nos servio nas guerras do periodo colonial e o seu braço foi um dos factores materiaes do nosso progredimento.

Em tão grande extensão territorial, em tão numerosas nações de selvagens espalhadas por tão diversas regiões, era natural que nas populações autochtones houvesse tambem diversidade de typos moeraes, estabelecendo-se como que uma escala psychologica desde o homem besta-féra até o exemplar inofensivo, preparado para a cultura adaptavel, aproveitavel. Isso é um facto natural que confirmam as leis ethnologicas. O que nos parece tambem certo é que a massa aproveitavel das populações selvagens já deu quasi tudo o que podia dar com vantagens para os nossos interesses sociaes. Os nucleos irreductiveis que se encontram ainda no amago das florestas pouco podem apresentar em condições compensadoras. São typos que se conservam hostis, espreitando o ensejo de dizimar traiçoeiramente, a flexadas, o laborioso seringueiro ou temerario visitante. Raras são as tribus que se conservam em relações commerciaes de permuta com os civilizados e, na quasi totalidade, os indios não se empregam no serviço dos seringaes ou nas construcções attrahidos pelo desejo de mudar de condição social, mas sim fugindo ás dissensões intestinas, rechassados por tribus mais fortes, com que andam em estado de luta.

Esse typo ideal do selvagem brasileiro, creado pela escola indianista de Alencar e Gonçalves Dias, dotado de sentimentos magnanimos, leal e bravo na guerra como hospitaleiro na paz, deve ser levado á conta de pura ficção litteraria sem a menor verdade historica. Elle servio para dar um encanto novo, uma orientação propria á nossa litteratura nascente que se debatia nos moldes arcades, sem feição original,

simples producto de imitação. O feitio moral do selvagem é bem outro e ai do explorador que se deixasse levar pela poesia de taes novellas e fosse visitar as tabas indigenas sob o penhor daquellas informações. O indio é, em essencia, hostile, traiçoeiro, ambicioso, indolente, covarde e larapio. Para obter uma bugiganga, uma arma, qualquer cousa que lhe desperte a cobiça congenita, elle mata o proprietario que recebeu dando mostras de amizade.

O illustre Senador Silverio Nery, durante a nossa viagem, referio o caso de um explorador que se aventurou a visitar uma das malocas do Amazonas. Portador de um rifle, o visitante despertou a admiração dos caboclos disparando a arma e ensinando-lhes o manejo della. Cada detonação era acolhida festivamente e com grande interesse. Quando, porém, lhes fez comprehender que não era mais possivel disparar pela falta de cartuchos, um dos indios desferio contra elle a flecha homicida.

Casos semelhantes têm-se dado por centenas, a par de verdadeiros ataques organizados contra seringaes e até villas do interior. Não ha muito a imprensa do paiz relatou a tragedia occorrida no seringal "Barreira Branca", na margem do Jutahy, cujo proprietario, Coronel Chaves Mello, e moradores foram mássacrados, arrebatadas para as malocas as mulheres e creanças, depois resgatadas por uma expedição armada.

Já depois de nossa chegada a Porto Velho, tivemos noticia de recentes correrias commettidas na fazenda "Santa Rosa", de propriedade do Boliviano Fabian Roca Franco, entre a foz do Itenes e Paca-Nova, facto occorrido em começo de Novembro ultimo, sendo victimadas tres pessoas. Um outro caso, de proporções mais graves, deu-se na propriedade de Balbino Maciel (territorio matto-grossense), onde os indios fizeram verdadeira chacina, matando muitas pessoas, entre as quaes uma sobrinha do Sr. Maciel, joven recém-chegada da Europa, onde fizera sua educação. Casas e barracões foram incendiados.

A' nossa chegada em Ribeirão houve noticia de dous ataques de indios, no kilometro 320, ao pessoal da estrada ; no primeiro foi victimado um homem e ferido outro no segundo. Estes factos são dos primeiros dias de Dezembro.

O competente engenheiro-chefe do primeiro districto, no seu excellento relatorio, enumera uma série vasta de difficuldades creadas á construcção da Madeira-Mamoré pelas tribus indigenas que campeiam naquellas regiões. A par do valor documental de grande cópia de factos, o esforçado engenheiro define bem o character de nossos selvicolas, relaciona todas as nações que por alli habitam, descreve-lhes os costumes, em summa, offerece grande subsidio ao estudo ethnologico dos selvagens.

Não resistimos ao desejo de tomar a esse trabalho a descripção textual de um facto, que vem confirmar as nossas opiniões aqui externadas. Relata o engenheiro-chefe do primeiro districto :

“No seringal Florida, pertencente ao Comendador Costa Porto, existia uma familia de seringueiros em 1905, tendo ao todo sete pessoas. Os indios vinham constantemente visital-as ; trocavam presentes e, de uma vez, pediram para dormir no acampamento, no que foram attendidos.

Quando todo o pessoal dormia, os indios levantaram-se e trucidaram toda a familia, atiraram os cadaveres ao rio, mataram creações domesticas e, segundo dizem, levaram a mulher do seringueiro e uma filha para as malocas. Dous dias depois, chegando ao lugar da lutuosa tragedia um irmão de uma das victimas encontrou vestigios do crime, e, um pouco abaixo, foram encontrar os cadaveres.

A represalia não se fez esperar. Oito homens destemidos seguiram ao encalço dos indios e tres dias depois encontraram-nos ainda festejando a tropelia praticada.

Debaixo de um chuva de balas varios conseguiram escapar, sendo de novo atacados em tres dias

mais de cem indios e foi capturada uma criança, que até hoje vive em companhia de um seringueiro, dizendo outros que a mulher roubada foi entregue a consecutivos. Affirmam alguns terem sido mortos um cacique, que se refugiou entre os "caxararis", e que até hoje não foi possível ser resgatada."

Eis ahi como os selvagens comprehendem e praticam as leis de hospitalidade, que lhes valeram tão bellas paginas dos escriptores indianistas ! O que a experiencia tem demonstrado até aqui é que elles só se tornam efficazmente doces á *ultima ratio* da Winchester, como bem o comprehenderam os seringueiros bo ivianos e caucheiros do Perú. Estes nossos visinhos adoptam outros processos, de resultados mais praticos, ainda que menos humanos. (11) O caso é que, como diz o relatorio a que nos vimos referindo nas margens brasileiras do Madeira e Guaporé mesmo o transito de embarcações é perigoso e, no entanto, do lado da Bolivia, ha culturas e explorações de borracha, que os indios respeitam pelo receio de represalias tremendas de que já conservam a dura lição e experiencia.

Pela ligeira noticia que ahi fica, vê-se que as populações selvagens constituem effectivamente um factor negativo do nosso labor e mais sensivel e mais vultuoso do que se afigura aos sentimentalistas palavrosos das capitaes, a salvo de suas flexas, para quem o indio deve ser um ente sagrado na propa-

(11) Leia-se o que diz uma parte do relatorio de D. Rodolfo Arauz, já transcripta em *nota bene*.

Vêm ainda em apoio desta asserção as palavras seguintes, que encontrámos no relatorio do Dr. Bueno de Andrada :

«Mais duas circumstancias concorrem para apertar os laços que ligam actualmente os Brasileiros a algumas tribus do valle do Juruá. A primeira é o rapido desaparecimento dos Peruanos caucheiros. Estes foram o flagello dos selvicolas. Verdadeira guerra de exterminio por largos tempos mantiveram contra elles. Felizmente a preponderancia do elemento Brasileiro vai, gradual, mas efficazmente, afastando o peruano do Departamento e assim libertando os indios de seus crudelissimos inimigos. A recordação de passados soffrimentos e o tratamento bondoso que recebem agora de muitos Brasileiros facilitam o trabalho de sua catechese.»

ganda das doutrinas humanitarias. (12) As vidas dos operosos exploradores nortistas, especie de “bandeirantes” da gomma elastica, que vão cahir victimas das emboscadas traiçoeiras, merecem menos que as desses indomaveis filhos da floresta, que juraram nosso exterminio. Como já vimos, bem diversa é a conducta dos nossos visinhos, que responderam aos ataques dos selvicolas com os canones de um evangelho persuasivo, cuja palavra percuciente vale mais que todos os arazoados, para os effeitos que se procuram em bem da nossa industria extractiva.

(12) Para que se tenha uma idéa approximada sobre a extensão e vulto desse factor infenso aos supremos interesses economicos do extremo norte, resumimos aqui a descripção das tribus citadas no relatorio do engenheiro fiscal.

Guarayos — A sua raça e costumes não são bem conhecidos. Campeiam das faldas da serra de Paca-Nova aos valles dos rios Araras, Ribeirão, Lage, Bananeira, Paca-Nova, etc. São ferozes e observam já alguma tactica nos ataques e defesas. São inimigos dos indios mansos, pelo que, ao tempo em que a passagem de algumas cachoeiras se fazia pelo rio, elles, dos varadouros, faziam verdadeiras carnificinas nos indios bolivianos, que se achavam nas pequenas embarcações, lutando como herões, para vencer a impetuosidade das aguas. A elles se deve o insuccesso da “Compagnie des Produits Cybils”, organizada na Belgica, e concessionaria de uma sorte de terras que se estendia de Guajarámirim ás proximidades de Matto-Grosso. Essa concessão, por ser de exploração difficil, foi passada á “Guaporé Rubber Company”. Tambem esta companhia tem encontrado uma série de obstaculos da parte dos famigerados Guarayos, que perturbam com as suas correrias os estudos preliminares.

Taes selvagens têm a reputação de anthropophagos, o que ainda não está positivamente verificado. São inimigos dos Parintintins.

Caripunas — Estes indios tendem a desaparecer, sendo outr’ora numerosa a sua tribu, que tinha fama de grande selvatiqueza. Faziam suas correrias nas immediações do salto Theotônio, Girão e Ribeirão, perturbando igualmente a passagem das cachoeiras. Foram elles os autores da barbara tragedia do seringal “Florida”, já referida. São inimigos dos Guarayos e tambem dos Parintintins, a merecer credito a informação prestada pelo ineffavel Pitt, já conhecido dos nossos leitores.

Parintintins — A proposito desses intrataveis indigenas diz o relatorio :

“Esses selvagens, ferozes ao ultimo ponto, evitando por todos os meios e modos o contacto com gente civilizada, têm sido um obstaculo insuperavel para o progresso da margem direita do Madeira, da foz do Uruapiara á do Macha-

O ideal do indio, mesmo daquelle que communi-
ca e negocia com o civilizado, é possuir um rifle, e
para elle o grão de superioridade e maior riqueza se
mede pelo numero dessas armas que cada um póde
possuir.

Dahi devemos tirar esta lição — é que o selva-
gem deseja trocar o arco e a flexa pela arma moderna
e dessa troca ninguem se poderá felicitar mais
tarde, caso continue o regimen de imprevidencia em
que vivemos com os nossos selvicolas.

Teremos as mesmas lutas do Far West, em que

do, não permittindo neste trecho senão a exploração dos
seringaes situados muito na margem. Annualmente, cerca de
uma dezena de psoas paga com a vida o tributo de san-
gue que tão selvagem gente cobra dos civilizados. Crudelis-
simos, mas covardes em extremo, atacam de emboscada ;
e nas barracas dos seringueiros não sahem senão quando
têm certeza de só encontrar mulheres e crianças. Dizem-
nos anthropophagos, mas sem razão. O certo é que cortam
a cabeça ás victimas para leval-a em trophéo.”

Caxararis — Habitam entre Madeira, Abunã e Ituxy.
São tidos como inoffensivos e accessiveis á civilização, de-
dicando-se á industria extractiva no Abunã e Alto Madeira.
O Dr. engenheiro fiscal da estrada pede para elles a atten-
ção dos poderes publicos.

Seguem-se, entre outros, os *Caritianas*, meio civilizados,
no valle do rio Branco e indomaveis no Javary ; os *Acanga-
Piranga* (cabeças vermelhas), nas margens do rio Leitão da
Cunha, que mais de uma vez aggreDIRAM os trabalhadores da
estrada ; os *Urupás*, no Machado, que se dedicam á agri-
cultura e vivem em estado de luta perenne com os Parin-
tintins ; os *Jarús*, no rio deste nome ; os *Urucutufús* ; os
Pamas ; os *Araras*, na margem direita do Madeira ; os *Ara-
rands*, no Mammello ; os *Mataⁿaués*, *Pianran* e *Gaviões*, na
Aripuanã.

Mundurucús — Destes indios ha pouco a reccar. Estão
em relações directas com os civilizados, perdendo o cara-
cter de barbaria das outras tribus selvagens com que andam
em luta. Varias noticias de escriptores que visitaram e es-
tudaram a tribu mundurucú dão os seus filhos como oc-
cupando, na escala psychologica, um logar bem superior, do-
tados de sentimentos nobres e preparados, assim, para sahir
do periodo puramente selvagem para o gremio da civiliza-
ção. O que não padece duvida é que elles foram creadores
do guaraná, cujo preparo e exportação contribuem hoje em
primeiro plano para a vida commercial do municipio de
Maués.

Notam-se ainda na margem esquerda do Madeira, região
dos Autazes e Capanam, os *Muras* que, por muito tempo,
impossibilitaram a navegação para Mato-Grosso. Delles e
dos *Turás*, aldeiados pelos jesuitas, originaram-se os nucleos
de população que são hoje Itacoatiara e Borba.

succumbiram regimentos americanos inteiros, porque aqui, como lá, não faltarão desalmados que, em troca de productos forneçam armas e munições aos selvagens, pagando talvez mais tarde com a propria vida o erro de seu commercio immoral e da sua cobiça.

A lamentavel centralização de nossos governos até hoje não permittiu que as suas vistas e acção administrativa se voltem para estas vastissimas regiões povoadas pelos selvagens e cujas riquezas naturaes só em minima parte se aproveitam. Os governos locaes, por sua vez, apenas cream empregos, que se convertem em sinecuras, cujos beneficiados residem nas capitaes, auferindo pingues ordenados e limitando-se a mandar distribuir caricatas patentes de capitães pelos caboclos mansos, crendo assim trabalhar grandemente em pról de nossa economia social.

Um systema racional e continuo, que procure render pela catechese o elemento docil e pela força o inproveitavel, fazendo desaparecer esse perigo imminente das industrias florestaes, que tanto apouca a sua capacidade productiva, não se tem estabelecido até hoje.

Vejamos agora o que fez a Bolivia. As suas regiões gummiferas, até 1893, estavam occupadas pelos indios ou parcamente povoadas por aventureiros, que alli viviam num regimen de depredações, inteiramente fóra da lei. Hoje estas regiões constituem o proprio Territorio de Colonias e fornecem áquella Republica duas terças partes de suas rendas. No correr de 1911 a Bolivia despachava em transitio por Santo Antonio 1.643.576 kilogrammos de borracha de varias qualidades.

Isto ensina que, se nos convém continuar em luta commercial com o Oriente e com a borracha synthetica, uma das preocupações utilitarias da época, urge, além do mais, tornar habitaveis as zonas productoras, condição *sine qua non* para a estabilidade imprescindivel do extractor. Sem que haja a calma de espirito necessaria, sem que desapareça essa preocupação do perigo das incursões e correrias

dos selvagens, a produção se fará sempre de forma precária.

A borracha da Bolivia poderá sustentar a luta commercial, não cahindo as cotações além do limite minimo de 3 sh. por libra. A nossa capacidade é muito inferior e, no entanto, aquella Republica já fez o que nos cumpria fazer para defesa de nossos productos. E' preciso advertir em que, dentro de tres ou quatro annos, a borracha cultural do Oriente cobrirá todas as necessidade do consumo, dado ainda que este cresça na razão directa da baixa das cotações.

Uma medida de alto alcance a adoptar-se e cujos beneficios serão incontestaveis para a navegação do Madeira é a desobstrucção de alguns pontos do leito deste rio. Não fosse a habilidade e experiencia admiraveis do nosso corpo de praticos, o numero de sinistros tomaria proporções fantasticas.

Entre outros pontos, de difficil accesso, encontram-se: Pedras dos Ganchos, Araras, Uruazinho, Uruá-Grande, Santa Martha, Marmellos (canal pedregoso e cheio de sinuosas), Bahianos, S. Raymundo, Botos, Paraizo, Abelhas, Pombal, Cavalcanti, Capitary, Tamanduá, pontos esses enumerados no relatório.

Esse melhoramento, ha muito reclamado, vem a proposito agora que a navegação da bacia amazonica, pelo organização da nova companhia, vai tomar grande incremento. (13)

O engenheiro fiscal da estrada lembra ao Go-

(13) Esta companhia manterá, no baixo Amazonas, as seguintes linhas :

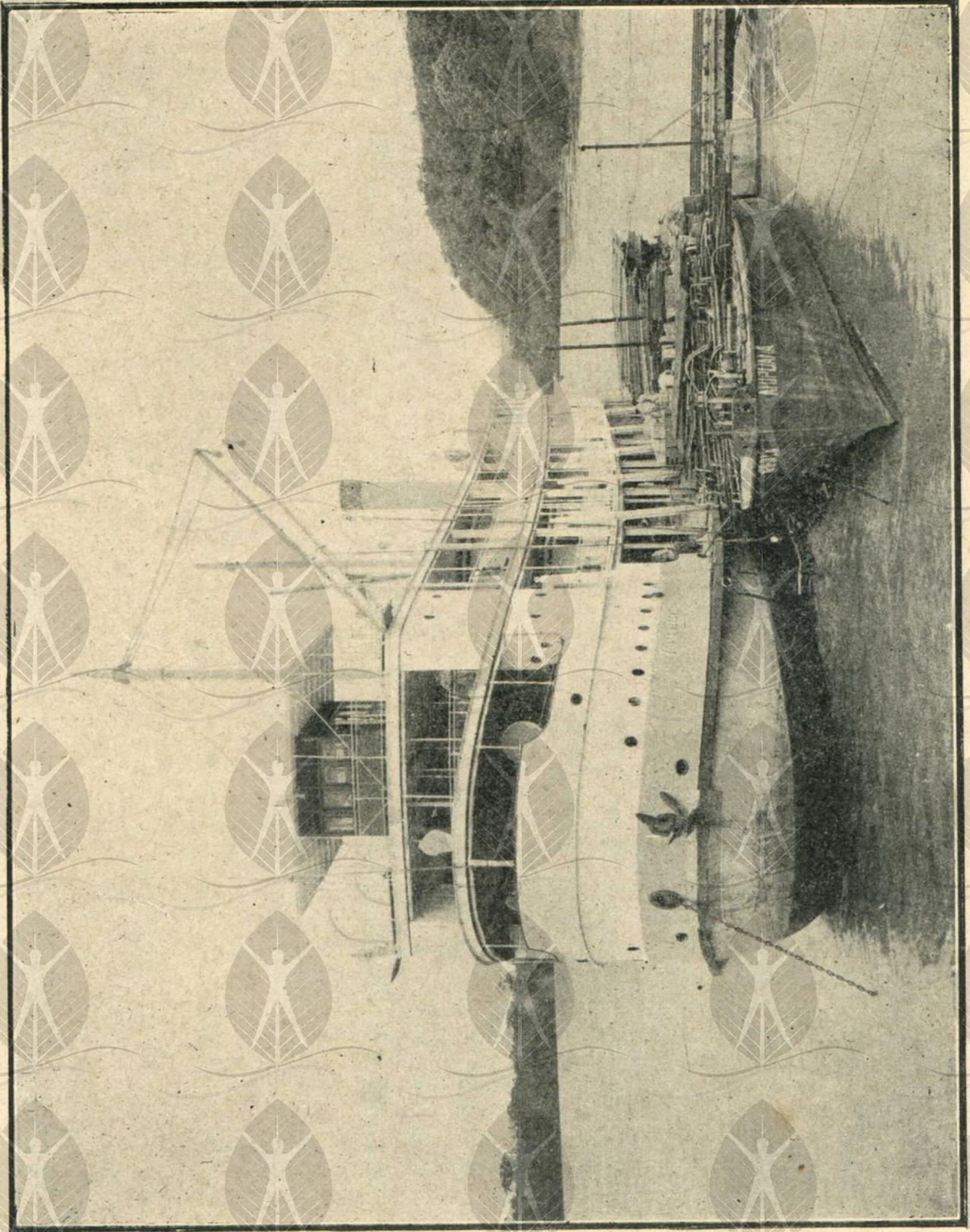
Uma, de tres partidas mensaes, do Pará a Porto Velho ;

Uma, de tres partidas mensaes, do Pará até Cachoeira, no rio Purús ;

Uma, de duas partidas mensaes, do Pará até S. Felipe, no rio Juruá.

Estas linhas serão feitas por 12 vapores grandes, de duas helices, e seus nomes são : *Porto Alegre, Florianopolis, Goyaz, Bello Horizonte, Victoria, Districto Federal, S. Salvador, Recife, Fortaleza, S. Luiz, Belém e Cuyabá*. Os navios têm o comprimento total de 70 metros por 12 de largura e 3.50 metros de pontal. Poderão carregar até 1.000 toneladas, calando 10 pés, nesse limite.

A navegação do alto Amazonas comprehende as seguintes linhas : do Acre, Alto Purús e Yaco, partindo de Cachoei-



O vapor «Porto Alegre».



verno a montagem de aparelhos para a carga e descarga de navios em Guajarámirim, Porto Velho e Itacoatiara, serviço que demanda actualmente grande esforço individual, e, como consequencia avultadas despezas, que vão onerar os artigos.

Si procedessemos a um diagramma dos differentes productos da região que vimos estudando, veriamos que a borracha tomaria quasi toda a imagem, tal a superioridade que apresenta, não só pela sua abundancia real, senão tambem pelo abandono em que jazem outros productos que ella tem supplantado pelo seu valor commercial. As outras explorações, em confronto, não chegarão, talvez, no seu conjuncto, a 10 % do que ella representa. (14)

ra ; uma do Alto Juruá e outra de Tarauacá, partindo de S. Felipe. Será esta navegação feita por 14 vapores de 125 pés de comprimento, que podem carregar 200 toneladas.

Os vapores grandes que já partem do Pará, em viagens regulares, têm accomodações para 100 passageiros de 1ª classe e 150 de 3ª. Os pequenos poderão conduzir 24 de 1ª e 50 de 3ª. Têm estes navios, que são de roda á pôpa, os seguintes nomes : *Obidos, Itacoatiara, Uruguayana, Diamantina, Campinas, Sorocaba, Nictheroy, Petropolis, Olinda, Aracajú, Therezina, Maceió, Parahyba e Curityba.*

Estão todos armados no Pará, alguns já em serviço, como o *Curityba*, a cujo bordo fizemos a viagem. Toda a flotilha deve ficar prompta em Março de 1913. A Madeira-Mamoré está armando em Guajarámirim dous navios, que viajarão dalli a Las Palmas porto de Santa Cruz de la Sierra. Taes embarcações denominar-se-hão *Felix de Lima e Rodolfo Arauz.*

Haverá ainda uma linha de Riberalta a Rurrenabaque, feita por tres vapores : *Presidente Villazon, Bolivia e Sucre.*

(14) Em seguida á borracha vem a castanha, de que a região do Madeira é a maior productora. Pela oscillação das estatisticas vê-se, entretanto, que a extracção não tem sido systematica.

A partir de 1898, a producção foi :

| | <i>Hectolitros</i> |
|--------------|--------------------|
| Em 1898..... | 10.643 |
| Em 1899..... | 16.480 |
| Em 1900..... | 3.809 |
| Em 1901..... | 13.246 |
| Em 1902..... | 16.609 |
| Em 1904..... | 14.698 |
| Em 1905..... | 20.934 |
| Em 1906..... | 13.709 |
| Em 1907..... | 18.417 |

E' natural que agora a crise que soffremos traga como resultado o desenvolvimento de outras industrias no aproveitamento de outras tantas riquezas que se acham espalhadas pelas nossas florestas, como sejam os castanhaes, as excellentes madeiras de construcção, o cacão, o tabaco, as plantas medicinaes e tintureiras, fibras, resinas, etc. (15).

Neste momento obtêm preços animadores nos mercados estrangeiros o *guaraná*, cuja cultura parece facil e deve ser praticada intensivamente. A *guaranina*, preparado pharmaceutico d'elle extrahido, vai tendo applicações variadissimas e felizes na medicina — a tal ponto que, segundo informações ministradas por pessoa competente, o kilogrammo de *guaraná* já se vende á razão de 80 francos na Europa. No entanto, elle custa apenas 10 em Maués.

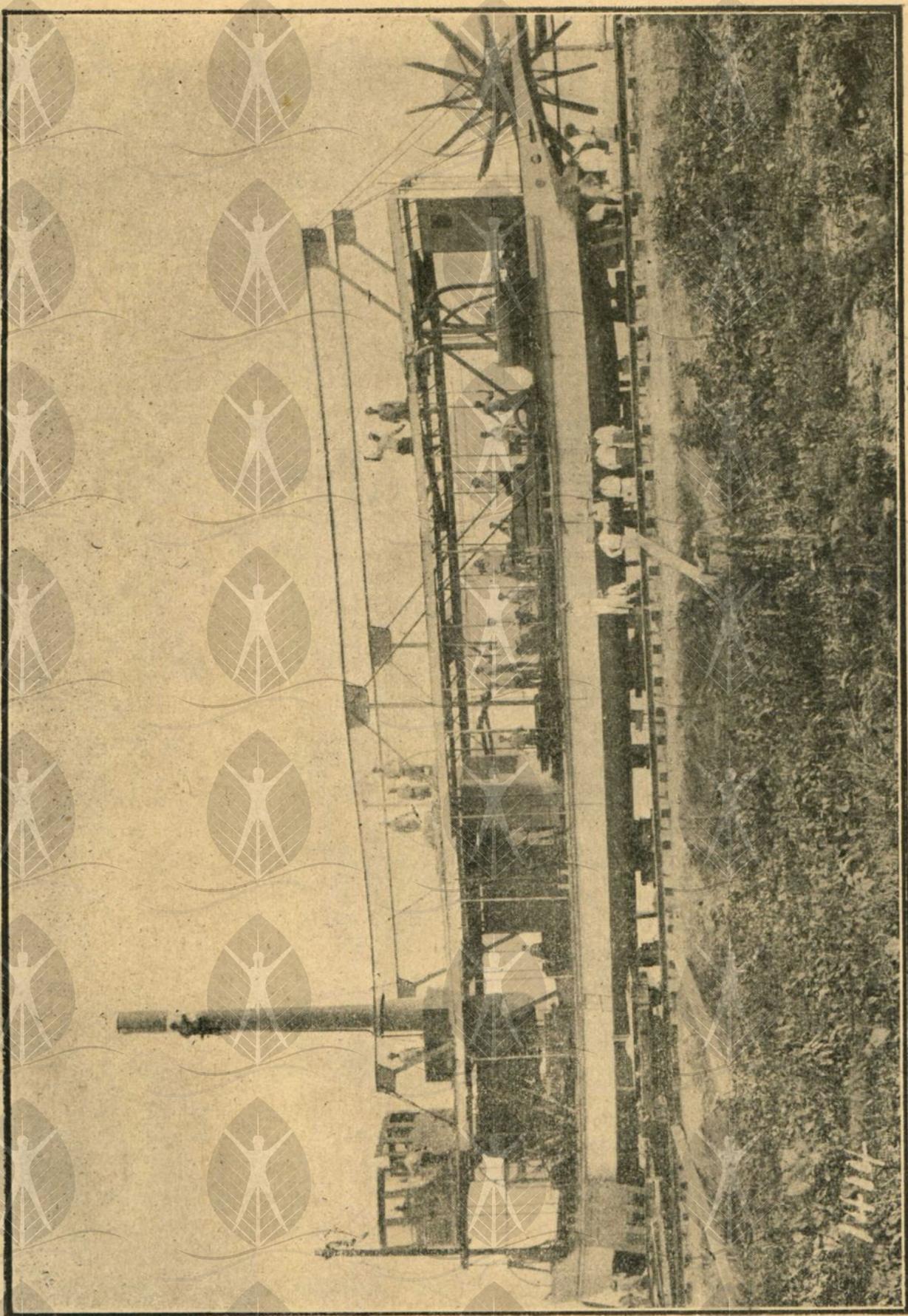
Na Bolivia, na região do Beni, que faz grande consumo desta sapindacea, o preço é de 30 bolivianos por libra, o que equivale mais ou menos a 72\$ por kilogrammo.

Até hoje o guaraná tem sido cultivado e explorado apenas no municipio de Maués, cuja produção este anno é avaliada em 20 toneladas. A cultura é por demais simples. O *guaraná* é uma trepadeira que se encontra no estado selvagem e se transplanta facilmente.

A experiencia aconselha que energicas medidas se tomem para que a iniciativa de outros paizes não nos venha roubar esta fonte inestimavel de riqueza, como o fez com as nossas "heveas". o valor actual do *guaraná* nasce de analyses, procedidas nos laboratorios chimicos da França, que lhe reconheceram ex-

(15) Sobre o tabaco, temos os seguintes dados:

| | <i>Kilos</i> |
|--------------|--------------|
| Em 1898..... | 34.430 |
| Em 1899..... | 34.078 |
| Em 1900..... | 38.091 |
| Em 1901..... | 35.914 |
| Em 1902..... | 25.184 |
| Em 1904..... | 29.849 |
| Em 1905..... | 52.065 |
| Em 1906..... | 18.510 |
| Em 1907..... | 48.283 |



Armação de um navio em Guajarámirim.



traordinarias virtudes e esses factos não escapam á observação dos que se dedicam ás culturas lucrativas.

Outra riqueza quasi de todo abandonada no seio das mattas são as preciosas madeiras de construcção a que já nos referimos. Por toda parte da bacia amazonica ellas abundam, nos exemplares mais diversos, prestando-se a multiplas applicações. Sem fallar no cedro, que até deriva pe'a superficie das aguas, encontram-se a aroeira (de grande resistencia e duração secular), a itauba de varias qualidades, a massaranduba (denominada facetamente — páo para toda obra, pela variedade de suas applicações); o páo mulato, de rizeza extraordinaria, de que existem extensas florestas pelas margens do Madeira e mil outros typos, como sejam : a sucupira, páo d'arco, sapucaia, os louros, jutahy, páo ferro, acariquara, piquiá, macauba, mari-mari do matto, piranheira, acapú, acapurana, curacy, matamatá, etc., que na Europa seriam bem estimados, obtendo preços vantajosos.

Essa industria é, entretanto, de tal fôrma rudimentar e precaria entre nós que, para as construcções de Manãos se importam madeiras do sul do paiz e do estrangeiro. A propria estrada de ferro julgou mais vantajoso mandar vir dormentes de eucalyptus da Australia a compra'-os aqui não só pela differença de preços, como tambem porque os empreiteiros não forneciam as quantidades precisas e com a necessaria pontualidade. Sem fallar no dominio das aguas, que tambem encerram grandes riquezas, terminamos agora com a industria pastoril, que poderia por si só levantar commercialmente a região, se para ella nos volvessemos com o interesse e cuidado que ella merece. Estas considerações se applicam de preferencia ás zonas ricas em campos naturaes, que tambem existem entre o Madeira e Purús, no Guaporé e Alto Marmellos.

A Argentina nos tem dado um bello exemplo, comprehendendo que devia tirar partido da situação precaria em que se encontram os grandes centros mundiaes pela sua densidade de população, cujo ven-

tre appella hoje para a importação de carnes frigorificas. A razão deste phenomeno é facil de comprehender. A industria pastoril demanda grandes áreas de terra, mas esta é reclamada pelas necessidades das differentes culturas e representa um factor precioso de riqueza. Este facto é quasi nullo nas immensas extensões territoriaes da America do Sul. Eis ahi porque nos pontos extremos do nosso paiz, onde os campos naturaes são numerosos, a industria pastoril, se fôr atacada convenientemente, nos proporcionará uma nova era de prosperidades incalculaveis.

Comprehendendo isso foi que um grupo de financeiros requereu ao Governo do Pará uma vasta área de terra nos campos do rio "Cuminã", afim de fazer em larga escala a criação do gado.

Em conclusão: para assegurar a este rincão favorecido um periodo de grande prosperidade só nos falta um elemento — o trabalho, o *fac et spera*, a actividade paciente, em vez dessa febre intensa em que temos vivido economicamente.

Ao trabalho de extracção deve associar-se agora o da lavra e cultura dos campos, porque a terra fecunda e boa não nos falta felizmente e é de'la, em summa, que, sob multiplas fórmias, surge a riqueza das nações.

Desbravar, semear, em vez da preocupação unica de colher o latex precioso que foi a causa da nossa grandeza, mas que, digamos ainda uma vez, poderá ser tambem a da nossa ruina.

Substituamos as mattas impenetraveis que estão a dous passos das habitações ribeirinhas por campos e plantações. Aproveitemos tantas outras fontes de riqueza que a natureza nos offerece e verão os posterios que a prophecia de Humboldt era profundamente verdadeira, quando antevia aqui o centro de uma grande civilização.

JULIO NOGUEIRA.











B



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