Apontamentos sobre a via de communicação do rio Madeira

Antonio Pereira Rebouças

MUNDO DE LIBROS

Vista previa gratuita · Mundo de Libros · tiendamundodelibros.com

Apontamentos sobre a via de communicação do rio Madeira

Antonio Pereira Rebouças

Edición digital de dominio público.
Texto original: Project Gutenberg.
Mundo de Libros

Produced by Pedro Saborano (This file was produced from images generously made available by Cornell University Digital Collections)

APONTAMENTOS

SOBRE A VIA DE COMUNICAÇÃO

DO

RIO MADEIRA

PELO

Engenheiro Antonio Rebouças _ MEMORIA ESCRIPTA EM SANTIAGO DO CHILE EM 1868, E OFFERECIDA AO CONSELHEIRO FELIPPE LOPES NETTO, ENTÃO MINISTRO PLENIPOTENCIARIO DO BRASIL NA BOLIVIA.

RIO DE JANEIRO.

TYPOGRAPHIA NACIONAL.

1870.

ADVERTENCIA.

Quando, em 1868, achando-me em Santiago do Chile, emprehendi os

estudos que derão em resultado a presente Memoria, tinha em vista requerer dos governos do Brasil e da Bolivia o privilegio para a construcção e custeio de uma estrada, transitavel a vehiculos de rodas, ligando a navegação do baixo á do alto Madeira e para o trafego por meio de vapores do Mamoré, e Guaporé e dos outros rios dessa região.

Esse intento, porém, frustou-se por causa de meu regresso ao Brasil em Abril do mesmo anno e ter seguido logo, em meiados de Junho, para a provincia do Paraná a dirigir a exploração de uma estrada de rodagem com destino a Matto Grosso, commissão que tive a felicidade de concluir no fim do anno passado.

Achava-me pois distrahido inteiramente de meus planos sobre a via de communicação do rio Madeira, quando vi publicado o Decreto de 20 de Abril do corrente anno, concedendo ao coronel George E. Church o privilegio para uma ferro-via lateral ás cachoeiras e para a navegação a vapor da parte superior daquelle rio.

Congratulando-me por ver em caminho de realização um projecto de tanto alcance politico, commercial e civilisador, a bem do Brasil e de uma Nação vizinha e amiga, pareceu-me não ser inopportuno dar à luz da imprensa uma Memoria, onde eu demonstrára os elementos com que podia contar para fundar-se e progredir a empreza que tomasse a si levar a effeito a mesma obra.

Oxalá possão os factos confirmar minhas esperanças sobre tão auspiciosa communicação, a cujo emprezario, desejo, sobejem os meios de executal-a promptamente.

Rio de Janeiro, 18 de Julho de 1870.--_Antonio Rebouças Filho_, Engenheiro.

I.

Opportunidade de leval-a a effeito.--Tratado do Brasil com a Bolivia--Abertura do Amazonas.--Navegação a vapor no baixo Madeira até a primeira das Cachoeiras.--Falta transpol-as para lançar o vapor no alto Madeira e nos seus affluentes navegaveis da Bolivia e do Brasil.

Dous grandes acontecimentos, desses que fazem época na historia das nações, se realizárão no decurso do anno de 1867, ambos de influencia transcendente no sentido de estreitar as relações amistosas de dous estados sul-americanos, resolvendo as divergencias, que por acaso entre elles existissem, e predispondo a communidade dos interesses commerciaes, que no estado da civilisação actual é o mais seguro penhor da paz e da amizade dos povos e tambem dos governos que a estes representão.

Um foi o tratado de amizade, limites, navegação e commercio entre o Imperio do Brasil e a republica da Bolivia, celebrado em La Paz aos 27 de Março e definitivamente concluido pela troca das ratificações dos dous governos a 22 de Setembro do anno passado; o outro o decreto do governo imperial de 7 de Dezembro de 1866 abrindo as aguas do Amazonas aos navios mercantes de todas as nações, o que já se verificou no memoravel dia 7 de Setembro daquelle mesmo anno.

Corollario de tão importantes factos será sem duvida o desenvolvimento rapido das transacções commerciaes entre o Brasil e a Bolivia, as quaes, iniciadas desde muitos annos, têm sido até hoje peadas em seu incremento pela barreira ingente, que intercepta a via de communicação natural existente entre os dous paizes. São as cachoeiras, que obstruem o curso dos rios Madeira e Mamoré entre os

8 1/2 e 11 gráos de latitude sul, oppondo difficuldades quasi insuperaveis ao transito do commercio da Bolivia para o Atlantico pelas aguas francamente navegaveis do baixo Madeira e do grandioso Amazonas.

Romper este obstaculo ou desvial-o, é abrir as portas da vasta bacia do alto Madeira; é juntar a navegação do immenso valle do maior dos rios, cujo tronco se estende desde o centro do Perú até o Oceano, abrangendo por seus innumeraveis ramos terras do Equador, da Colombia, de Venezuela e do Brasil, desde seus confins septentrionaes e occidentaes até o proprio coração, com a navegação do Mamoré e seus affluentes, que de um lado tambem se interna no territorio brasileiro até encontrar na serra dos Parecis as vertentes do rio Paraguay, e d'outro irradia em diversas direcções até ás encostas, e inda além até aos cumes dos Andes, regando com placida corrente as dilatadas planicies da parte mais rica da Bolivia; finalmente, é completar praticamente o grande pensamento de paz e de união internacional, ha pouco formulado e consagrado no referido tratado de navegação e commercio e no decreto da abertura do Amazonas.

Desde muito o governo e o povo da Bolivia mirão a navegação a vapor dos tributarios do Alto Madeira e a communicação facil d'ahi com o Atlantico como uma necessidade indeclinavel do progresso moral e material da republica e como a base da prosperidade futura de suas ferteis provincias do Oriente.

Já nos fins do seculo passado, em 1792, quando ainda dominava o regimen colonial, o sabio naturalista Tadeu Haenke, apresentou ao governo hespanhol o projecto de navegar os rios da Bolivia. Em 1833, o governo da republica instituia premios para os primeiros

barcos a vapor que sulcassem seus rios; em 1843 e 1851, o congresso autorisava o poder executivo a despender até a somma de 200.000 pesos nos serviços concernentes á mesma navegação e em 1853, declarando-a livre ao commercio e aos navios de todas as nações, renovava a offerta de premios aos que primeiro a emprehendessem, accrescendo a isto largas concessões de terras.

A opinião publica, manifestada quér na imprensa periodica e nos escriptos dos homens mais illustrados da Bolivia, quér por meio de obras praticas, tem sempre acompanhado neste assumpto ás vistas do governo. Assim é que não faltão memorias e outras publicações demonstrando as innumeras vantagens da communicação do Madeira e muitas explorações e até alguns trabalhos de construcção hão sido executados tanto nos rios que della fazem parte, como nas vias terrestres que a elles conduzem. Testemunhão-n'o, entre muitos outros factos, as explorações do naturalista francez Alcide d'Orbigny, patrocinadas pelo governo da Bolivia; as do parocho de Exaltacion, Dr. D. Ramon Eustaquio Duran e de D. José Agustin Palacios, governador de Mojos, que ambos navegárão as cachoeiras do Madeira; a tentativa do cidadão Tudela para abrir um caminho breve de Cochabamba ao Beni e recentemente, em 1864, os trabalhos da companhia Securé, a fim de realizar o mesmo objecto ligando aquella capital ás margens do affluente do Mamoré, cujo nome a sociedade tomou.

Estes poucos factos bastão para provar que a idéa da utilisação effectiva da via do Madeira tem sido a aspiração constante da Bolivia desde os primeiros annos de sua independencia e parece indubitavel que, se o vapor já não cursa hoje as aguas de seus rios, é porque seria quasi impossivel transportal-o subindo as 17 arriscadas cachoeiras,

que os separão das aguas accessiveis do baixo Madeira.

De sua parte o Brasil, de alguns annos a esta parte, não tem poupado trabalho e capital a fim de chegar á realização da mesma idéa. Desde 1851 que a companhia do Amazonas, generosamente subvencionada pelo governo imperial, percorre as aguas do maximo rio, cruzando em seu trajecto a embocadura do Madeira.

Em 1864, o engenheiro J. M. da Silva Coutinho chegou em um vapor brasileiro ao pé da cachoeira de Santo Antonio e dahi, embarcado em canôa, explorou na subida e na descida este e todos os outros empecilhos que se succedem até chegar ao de Guajaramirim no rio Mamoré.

No anno proximo findo, por decreto de 22 de Junho, o governo imperial subvencionou a uma companhia que se propõe estabelecer uma linha regular de vapores no baixo Madeira até áquella primeira cachoeira[1], e quasi ao mesmo tempo mandava uma expedição scientifica, dirigida por dous distinctos engenheiros, no intuito de averiguar, por meio de medições hydrographicas exactas, a possibilidade de canalisar a secção das cachoeiras, ou, em caso negativo, de abrir-lhes um desvio por terra.

[1] Estamos scientes pelos ultimos jornaes do Brasil que o Sr. Brito e Amorim, concessionario desta navegação, já conseguiu reunir na praça do Pará o capital necessario á mesma empreza.

Ha pois, tanto na Bolivia como no Brasil, o mais vivo empenho de communicar-se facil e effectivamente pela via do Madeira, e ainda que lentamente, a execução desta empreza vai caminhando a seu desejado fim.

Os successos do anno de 1867 tendem sobretudo a imprimir-lhe mais vitalidade. A politica e a diplomacia a estipulárão por actos solemnes e a iniciativa individual, auxiliada pelo governo do Brasil, promette que em breve o vapor percorrerá todo o baixo Madeira e aportará junto ao degráo inferior da região das cachoeiras.

Conseguido isto, restará sómente franqueal-as artificialmente por agua ou por terra, a fim de ir tambem lançar o poderoso motor nas aguas superiores do Madeira.

Esta é a obra, que cumpre atacar com vigor desde logo, não deixando escapar a opportunidade presente em que acontecimentos diversos parecem promovel-a e apressal-a.

A utilidade, que della resultará no sentido de crear e desenvolver a industria e o commercio nos paizes a que vai servir, é incontestavel. Não ha que discutil-a quanto a seus effeitos sociaes e civilisadores. Falta sómente apresental-a por sua face pratica, propagal-a como empreza lucrativa, revelar suas vantagens economicas, demonstrar sua exequibilidade immediata e attrahir sobre ella a attenção de emprehendedores e capitalistas. É sob tal ponto de vista que nestes apontamentos nos propomos estudal-a, posto que baldos de informações sufficientes e conscios de nossa incapacidade para preencher a tarefa que emprehendemos como conviria á importancia subida do assumpto.

II.

Idéas geraes sobre a bacia do rio Madeira.--Seu curso e seus affluentes.--Rio Mamoré, rio Grande ou Guapay.--Piray.--Chaparé.--Securé.--Guaporé ou Itenez.--Beni.--Situação e comprimento da estrada das Cachoeiras.

A torrente, que baixa do nevado de Chacaltaya e corta a cidade de La Paz, a mais populosa e importante da Bolivia, é uma das nascentes mais remotas do Mosetenes, cujo nome se troca pelo de Beni desde o salto de Ictama[2]. Na propria cidade de Cochabamba e em suas vizinhanças se encontrão varios cursos d'agua, que por duas vias differentes vão despejar ao rio Mamoré, cujo prolongamento é o Madeira. De um lado são as nascentes do Paracti e do Colomi, que são ambos affluentes principaes do Chaparé ou rio de S. Matheus; do outro lado é o rio Rocha, que tambem tem o nome de Sacaba, e é um dos numerosos tributarios do Calauta, confluente do rio Grande de Chayanta, que mais abaixo se chama simplesmente rio Grande ou Guapay e é o braço mais caudaloso do rio Mamoré.

[2] Estes e os seguintes dados são, em geral, extrahidos da excellente obra--Bosquejo estadistico de Bolivia--por José Maria Dalence. Chuquisaca, 1851.

A cidade de Sucre ou Chuquisaca está situada na ramificação dos Andes, que fórma na Bolivia o _divortium aquarum_ entre o Amazonas e o Prata. Assim as aguas, que a banhão, de um lado se dirigem para o Sul pelo alveo do rio Pilcomayo, emquanto que do outro fluem para o já citado Guapay ou rio Grande.

Emfim, a cidade brasileira de Mato Grosso, antiga capital da capitania, hoje provincia do mesmo nome, demora ás margens do Guaporé ou Itenez, o mais poderoso dos affluentes do Madeira, que procedem das bandas do oriente, principalmente da famosa serra dos Parecis, onde se entrelação tantos rios que engrossão as aguas do Amazonas e do Prata.

O Beni, o Chaparé, o Guapay e o Guaporé são os ramos mais

Hasta aqui llega la vista previa gratuita.

Sigue leyendo este libro completo en tu biblioteca:

compralo por $20 MXN o leelo con la Membresia ($149 / 30 dias).

tiendamundodelibros.com