PARANA (PROVINCIA) PRESIDENTE

(PADUA FLEURY)

FALLA ... 15 FEV. 1946

INCLUI ANEXOS

FALLA

DIRIGIDA

Á ASSEMBLÉA LEGISLATIVA PROVINCIAL DO PARANÁ

NA PRIMEIRA SESSÃO DA OITAVA LEGISLATURA

Á 15 DE FEVEREIRO DE 1866

PELO PRESIDENTE

André Augusto de Padua Fleury.

CURITYBA

TYPOGRAPHIA DE CANDIDO MARTINS LOPES

Rua das Flôres n. 55.

—

1866.

INDICE.

FAMILIA IMPERIAL 1
ELEIÇÕES 2
PROJECTOS DE LEI NÃO SANCCIONADOS 3
TRANQUILLIDADE PUBLICA E SEGURANÇA INDIVIDUAL 5
ADMINISTRAÇÃO DA JUSTIÇA . . . 8
POLICIA 10
AFRICANOS LIVRES. 11
FORÇA PUBLICA . . . . . »
Guarda nacional . . . . . »
Força de primeira linha 13
Voluntarios da patria . . . . . »
Força policial 14
CULTO PUBLICO. 16
SAUDE E SOCCORROS PUBLICOS . . 18
Vaccina 19
CASAS DE CARIDADE 20
Santa Casa de Misericordia da capital »
» » » de Paranaguá 21
INSTRUCÇÃO PUBLICA 22
Instrucção primaria 26
» secundaria 27
OBRAS PUBLICAS 28
Vias de communicaçaõ 29
Communicaçaõ com Matto-Grosso . 30
Ivahy 31
Tibagy e Paranapanema . . . 32
ESTRADA DA GRACIOSA 39
» do Arraial. 44
» de Corrientes 45
» da colonia D. Francisca . . 46
» do Assunguy 47
» de Palmeira á Palmas . . . 48
» de Curityba ao Itararé . . . 49
PONTES . . . . . »
CADÈAS 51
CEMITERIOS 52
FAZENDA . . . . . »
Orçamento para o anno de 1866—67. 55
ASSUMPTOS DIVERSOS 58
População. . . . . »
Exploraçaõ do rio Iguassú. . . . 60
Carta Corographica da provincia . . 61
REPARTIÇÕES PROVINCIAES . . . »
Thesouraria de fazenda . . . . . »
Secretaria da presidencia 62

DOCUMENTOS.

ANNEXO —A
Exploração do Ivaby, Tibagy e Paranapanema
ANNEXO — B
Navegação franca dos rios Paranapanema e Ivinheima.
ANNEXO—C
Relatorio da estrada da Graciosa.
ANNEXO —D
Estrada de Palmas á Corrientes.
ANNEXO —E
Relatorio da thesouraria provincial.
ANNEXO —F
Parecer sobre o imposto de animaes.

Senhores Membros da Assembléa Legislativa Provincial

Em cumprimento do que me impõe a lei venho hoje pela segunda vez instruir-vos do estado dos negocios publicos, e indicar as providencias de que mais precisa a provincia para seu melhoramento.

No intervallo de vossas sessões tive de ir tomar assento na camara dos Srs. deputados, passando a administração á 4 de Junho e reassumindo-a á 18 de Agosto do anno findo; por isso como additamento deste offereço-vos os relatorios, com que entreguei-a e recebi do vice-presidente da provincia.

Familia Imperial.

Sua Magestade o Imperador e a Augusta Familia não soffreram a menor alteração em suas preciosas saudes.

O Chefe Supremo da Nação o primeiro Representante della, dando mais uma prova entre tantas do acrisolado patriotismo que O anima, desceu ao campo da lucta contra o Paraguay, e diante de Uruguayana mostrou ao mundo um exemplo brilhante de magnanimidade, e do como procedem os povos civilisados ainda depois das maiores atrocidades, commettidas injustamente por inimigos irreflectidos e barbaros.

Á Sua Magestade acompanharam os Srs. conde d'Eu e duque de Saxe.

Se a politica do Imperio não tivera sido conhecida na Europa, o acontecimento da rendição de Uruguayana fôra mais que sufficiente para caracterisal-a, e fazer calar a imprensa interessada em denegril-a com o fim de justificar o procedimento do presidente Lopez.

Congratulo-me com esta Assembléa e com todos os Paranaenses pelo modo digno porque acabou a invasão da provincia de S. Pedro do Rio Grande do Sul, e pela resolução de Sua Magestade de collocar-se á frente de seus fieis subditos no momento em que sua presença era mais necessaria.

Eleições.

De conformidade com o que determina a lei n. 3 de 1.° de Agosto de 1854, teve logar á 7 de Setembro a eleição dos membros á assembléa legislativa desta provincia.

Como em outras occasiões ella correu tranquilla, sem a menor reclamação, os diversos grupos se combinaram e escolheram seus representantes.

Em consequencia das irregularidades, que á seu ver as viciaram substancialmente, meu antecessor resolvêra annullar as eleições de vereadores e juizes de paz do Campo Largo, do Porto de Cima e de Morretes.

Submettido este acto ao governo imperial, e ouvida a secção dos negocios do imperio do conselho de estado, foi elle approvado, quanto as duas ultimas freguezias, pelo aviso de 3 de Fevereiro do anno findo; em cuja execução designei o dia 2 de Julho, no qual effectivamente se procedeu á novas eleições.

Ultimamente recebi outro aviso, o de 21 de Dezembro, que approva o acto, tambem quanto á freguezia do Campo Largo; e já foi designado o dia 4 de Março proximo futuro para as de juizes de paz somente, visto terem tomado posse e estarem funccionando os vereadores eleitos pela maioria do municipio.

Das revisões do mez de Janeiro proximo findo, e de outros dados existentes na secretaria do governo deprehende-se que a provincia do Paraná, em uma população de 99:087 almas, conta 10643 votantes distribuidos por 329 quarteirões; os quaes constituem 5 collegios com 200 eleitores, como o indica o seguinte quadro:

PAROQUIAS.	VOTANTES	QUARTEIRÕES	ELEITORES	COLLEGIOS.
N. S. da Luz de (Curityba).	1874	37	41	Capital (04)
N. S. dos Remedios do (Iguassú)	265	12	4	
N. S. do Amparo (Votuverava).	648	26	6	
N. S. da Piedade (Campo-Largo)	366	21	10	
S. José dos Pinhaes	764	26	16	
Santo Antonio da Lapa (Principe).	706	30	14	
Senhor Bom Jesus da Columna (Rio-Negro)	301	11	3	
N. S. do Rosario (Paranaguá).	1087	31	25	Paranaguá (10)
S. Luiz de (Guaratuba)	175	10	6	
Senhor Bom Jesus de (Guarakessaba). . .	274	14	9	
N. S. do Pilar (Antonina)	595	20	14	Antonina (25)
N. S. do Porto (Morretes)	299	9.	8	
S. Sebastião (Porto de Cima)	185	4	3	
Santa Anna de (Castro)	995	17	15	Castro (30)
N. S. dos Remedios (Tibagy).	174	11	3	
Santa Anna de (Ponta Grossa)	658	17	6	
N. S. da Conceição (Palmeira)	650	14	6	
N. S. de Belem (Guarapuava)	341	13	8	Guarapuava (11)
Senhor Bom Jesus de (Palmas)	286	6	3	
Somma	10643	329	200	5

Leis não sanccionadas.

Com grande pezar não pude adherir ao pensamento desta assembléa em todos os projectos de lei, que o anno passado foram-me apresentados nos ultimos dias da sessão; e neguei sancção:

Ao da extincção da freguezia de Guarakessava,

Ao da creação de mais um officio de escrivão de orphãos e ausentes, em Paranaguá,

E ao de relevamento de multas impostas e ajuizadas contra fabricantes de aguardente.

Estes projectos vos serão presentes, para serem submettidos á nova discussão, se vos parecer conveniente.

O Sr. conselheiro Zacharias de Góes e Vasconcellos, primeiro administrador desta provincia, foi quem á 15 de Julho de 1854 propôz a creação daquella parochia; então vos dizia elle:

« A idéa suscitada na assembléa de São Paulo de elevar-se á freguezia com as actuaes divisas a capella curada do Guarakessava no municipio de Paranaguá, sobre o que foi ouvido o Exm. bispo diocesano, mereceu, como vereis dos papeis, que ser-vos-hão presentes, a sua approvação.

Guarakessava tem conforme o mappa, que foi presente á S. Ex. Rev.ma, organisado pelo subdelegado de policia do districto em 23 de Julho do anno proximo preterito 3227 habitantes, e conforme o mappa, á que hei de referir-me, quando tratar da estatistica da provincia, 3476. Dista, alem disso, 8 leguas da cidade de Paranaguá, de que é separada pela bahia muitas vezes perigosa, quando agitada de Sueste e Sul. Taes circumstancias, pois, dão á pretenção dos moradores daquelle logar justos fundamentos para ser bem acolhida desta assembléa ».

Ha quasi 12 annos já eram essas as fortes razões, que determinaram a creação daquella freguezia; e como as difficuldades de communicação ainda subsistem, e a população tem crescido e promette augmentar consideravelmente, pareceu-me menos conveniente o projecto de lei, que iria privar uma parte da provincia do pasto espiritual; o que necessariamente aconteceria, se a sujeitasse ao parocho de Paranaguá, a oito leguas de distancia, ou ao de Antonina á nove.

Segundo o mappa estatistico da população actual, conta Guarakessava 4223 almas, que sobre 3476 offerece o augmento de 747; e, se considerardes que a parochia visinha do Porto de Cima tem apenas 1333, concordareis que, envez de extinguir a de Guarakessava, poder-se-hia crear nella outra freguezia, se não o embargasse consideração de outra ordem, a difficuldade de se encontrarem pastores, que exercitem bem seu ministerio.

Tambem não me parece conveniente a creação de um novo officio de escrivão de orphãos e ausentes, na cidade de Paranaguá.

São tão poucas as causas especiaes desta natureza, que as funcções do juiz de orphãos e ausentes são ali exercidas pelo juiz municipal; e a tal respeito basta uma ponderação: em nove annos, de 1857 á 1865, se processaram no termo 46 inventarios ao todo, isto é, cerca de 5 por anno; e 20 arrecadações de bens de ausentes, ou 2 em cada anno.

Finalmente, é pelo menos duvidosa a attribuição das assembléas provinciaes de darem quitações de dividas, e com quanto motivos de peso aconselham o relevamento das multas, para cuja cobrança se expediram precatorias contra fabricantes de aguardente do municipio de Antonina, os termos do projecto,

que recusei sanccionar, tem a forma antes do decreto judicial que do um principio geral, ou lei de interpretação. É claro que ás assembléas compete legislar sobre impostos provinciaes, mas é mais regular que ellas concedam ao poder executivo autorisação para relevar das multas, conhecidas as razões de equidade que allegarem os reclamantes.

Tranquillidade publica e segurança individual.

A tranquillidade publica não foi alterada, e, se não é tal o estado da segurança individual que inspire ao cidadão a mais completa seguridade, muito tem melhorado, como é facil reconhecer, attendendo-se á maior vigilancia da policia, e ao movimento e agitação, que trouxe a necessidade de augmentar o nosso exercito pelo recrutamento, e pelas designações da guarda nacional: assim é que uma estatistica mais numerosa indicaria aperfeiçoamento dos meios da policia, e não augmento real de crimes commettidos.

Comparando os do ultimo quinquenio, apresentamos o seguinte quadro dos mais graves :

Crimes.	1861	1862	1863	1864	1865
Homicidios	11	10	6	6	9
Tentativas de homicidio .	...	2	6	5	1
Ferimentos	4	9	...	7	6
Roubos	3	...	1	1	2

Confrontando, porém, a estatistica de 1858 e de 1865, obtemos este resultado:

	1858	1865
Homicidios	13	9
Tentativas de homicidio .	3	1
Ferimentos	22	6
Roubos	6	2

Em seu relatorio menciona o Dr. chefe de policia as causas já conhecidas, á que se póde referir a frequencia dos crimes nesta provincia, a saber: falta de educação civil e religiosa, defficiencia de força que o auxilie na sua importante missão, uso de armas defezas ainda não completamente desarraigado,

facilidade na fuga e homizio em territorio tão extenso, e, finalmente, a impunidade que provém das absolvições do jury.

Os crimes commettidos o anno passado, e registrados pela policia são os seguintes:

Homicidios	9
Roubos	3
Resistencias	2
Furto	1
Desobediencias.	2
Responsabilidade	1
Ferimento grave	1
Ferimento leve.	1

Em relação aos dos annos anteriores é maior o numero das offensas á segurança individual, oque denota não só que a honra e a propriedade são mais respeitadas como o pouco adiantamento da civilisação.

Relatarei aqui os mais notaveis pela sua gravidade:

A 31 de Janeiro, nas cercanias de Ponta Grossa, o commerciante Manoel de Camargo Penteado foi accommettido em sua barraca por Antonio, seu escravo, e por um hespanhol, de nome Felix Pires; desfechando-lhe este dous tiros e chegando a feril-o. Em seguida os aggressores saquearam-lhe um bahú, subtrahindo papeis, ouro, e tudo quanto nelle encontraram.

Processados, foi o escravo absolvido pelo jury; e Pires condemnado á um anno de prisão.

O juiz de direito appellou de tal sentença.

A 4 de Fevereiro, no districto de Guarakessaba, Gregorio Patricio foi assassinado por seu proprio irmão, de nome Justiniano Patricio; que está preso e pronunciado.

A 4 de Abril, no districto do Rio Negro e logar denominado—Butiá—, um official de justiça, indo prender o criminoso de homicidio, José Fernandes de Chaves, foi por este aggredido e ferido gravemente.

Preso, conduzido á cadêa desta capital e processado, Chaves, alem de ser condemnado pelo juiz de direito da comarca á 5 annos e 10 mezes de prisão, responde hoje por outro homicidio, commettido no districto de Iguassú.

A 17, no de Guarapuava, Francisco Bicudo, espancou cruelmente sua propria mulher, que expirou poucas horas depois. O réo logrou evadir-se, mas acha-se pronunciado como incurso no art. 192 do Codigo Criminal.

A 27 de Junho, no districto da Palmeira, Manoel Domingues de Oliveira foi assassinado por Manoel Pereira, que tambem evadiu-se: formou-se-lhe processo.

A 25 de Agosto, na cidade de Paranaguá, um marinheiro do patacho ar-

gentino « Thereza » foi assassinado por outro da mesma embarcação, de nome Manoel da Cunha Pinto, portuguez. Está preso e pronunciado por homicida.

A 29 de Setembro, no districto de Guarapuava, Manoel Antonio Lucio de Jesus, depois de assassinar sua propria mulher e á Amancio José de Oliveira, entregou-se á prisão. Condemnado á galés perpetuas e conduzido á cadêa desta capital, espera ahi o julgamento da appellação interposta pelo respectivo juiz de direito.

Á 8 de Novembro, na estrada da Graciosa, Joaquina Maria foi ferida gravemente por Floriano, escravo de Thomaz Lourenço de Matheus Valente: aquelle evadiu-se, e a offendida falleceu poucos dias depois.

Entre os homicidios que referi notam-se:

1 Fratricidio
2 Mortes perpetradas por maridos em suas mulheres.

Cabe mencionar dous suicidios, e uma tentativa de suicidio, commettidos todos por escravos; e as seguintes mortes casuaes:

Falleceram casualmente:

De quéda de cavallo Gregorio José da Silva, na villa do Principe;
De quéda de arvore a menor Maria de Freitas, na mesma villa; e Felisbino José de Oliveira, em Votuverava.
De tiro de pistola um menor, filho de José Borges, em Castro.
De asphyxia por submersão, na barra da cidade de Paranaguá, dous menores, filhos de Francisco Gonçalves de Gouvêa; em Antonina, uma preta liberta de nome Maria; em Morretes, Leopoldina, Justina Maria e Leonardo, escravo do padre Albino José da Cruz; e em Ponta Grossa, Pedro de tal.

Foram capturados 32 criminosos, sendo de

Homicidio	12
Tentativa de homicidio	2
Roubo	8
Estupro	1
Ferimento	3
Injuria	1
Fuga de preso	2
Responsabilidade	3
	32

Alem de 13 desertores.

Administração da Justiça.

Continúa a provincia dividida em quatro comarcas de primeira entrancia.

Paranaguá	Castro
Curityba	Guarapuava

Estão todas providas de juizes de direito. As tres primeiras tem promotores publicos, não assim a de Guarapuava, que pela sua distancia não convida os que procuram habilitar-se para a carreira da magistratura.

O juiz de direito de Curityba, Agostinho Ermelino de Leão, nomeado por decreto de 23 de Março, entrou em exercicio a 16 de Agosto.

O juiz de direito Manoel da Silva Mafra, á quem fôra designada a comarca de Paranaguá, começou a funccionar á 12 de Maio; mas, tendo obtido licença por tres mezes, que lhe foi prorogada por mais um, voltou para seu logar á 7 de Outubro.

O juiz de direito, Felippe Alves de Carvalho, está tambem licenciado desde 14 de Novembro.

O juiz municipal de Curityba, bacharel Ernesto Dias Laraugeira, nomeado por decreto de 18 de Abril, tomou conta de seu cargo á 19 de Julho.

O juiz municipal, Francisco Xavier da Silva, removido á 22 de Julho do termo de Guarapuava para o de Castro, entrou em exercicio á 22 de Agosto.

Á 16 do mez findo assumiu a vara de juiz municipal e de orphãos de Paranaguá o bacharel João Antonio de Barros Junior, nomeado por decreto de 27 de Julho.

O de Morretes e Antonina, bacharel José Antonio de Mendonça, retirou-se para a côrte no gozo de uma licença de dous mezes, que solicitára para tratar de sua saude.

Segundo communicação de 26 de Dezembro, fôra nomeado por decreto de 21 o bacharel Agostinho Martins Collares, para o logar de juiz municipal e de orphãos do termo de Ponta Grossa.

Ainda se acham vagos os de Guarapuava e do Principe.

O promotor publico de Castro, bacharel José Martins de Araujo, á 15 de Março começou a exercer as funcções do cargo, para o qual fôra nomeado por portaria de 7 de Fevereiro, como vos annunciei o anno passado.

O de Paranaguá, bacharel Carlos José Pereira Bastos, nomeado á 4 de Dezembro, prestou juramento á 24 do mez findo.

Nos sete termos judiciarios, de que se compõe a provincia, funccionou o jury, installando 15 sessões, nas quaes tomou conhecimento de 23 processos, instaurados contra 27 réos, sendo no da

Capital	8
Principe	1
Paranaguá	1
Antonina	1
Castro	3
Ponta Grossa	11
Guarapuava	2

Destes réos 22 homens e 5 mulheres, 25 brasileiros e 2 estrangeiros, 3 menores de 21 annos, 8 de 21 a 40, e 16 maiores de 40; 16 casados, 2 viuvos e 9 solteiros, 25 autores e 2 complices foram accusados por

Homicidio	10
Ferimento e offensa physica	9
Roubo	4
Ameaças	2
Uso de armas defezas	1
Tirada de presos	1

Foram condemnados 5, e absolvidos 22.

Dos 22 homens 17 são analphabetos, e 18 livres.

No anno findo e no corrente foram qualificados os jurados, cujo numero consta deste quadro:

Termos.	1866			1865		
	Urna geral	Urna especial	TOTAL	Urna geral	Urna especial	TOTAL.
Curityba	276	138	414	268	143	411
Principe	100	61	161	93	51	144
Paranaguá	242	124	366	200	101	301
Antonina	106	71	177	104	104	208
Morretes	97	97	194	85	85	170
Castro	154	54	208	149	58	207
Ponta-Grossa	137	51	188	132	51	183
Guarapuava	163	44	207	161	43	204
Somma	1275	640	1915	1192	636	1828

Dos crimes, que devem ser processados pelos juizes municipaes e julgados pelos de direito, nos termos do decreto n. 562 de 2 de Julho de 1850, orga-

nisaram-se 5 processos, comprehendendo 7 réos, todos brasileiros, sendo 6 de 21 á 40 annos e 1 de mais de 40, e incursos em

Homicidio	3
Roubo	1
Resistencia com ferimento grave . .	1
» com homicidio. . . .	1

Um foi absolvido, 2 condemnados á galés, 2 a prisão com trabalho, e 2 á prisão e multa.

Finalmente, ha a mencionar 2 processos de responsabilidade; cujos réos foram absolvidos.

Policia.

As alterações, que se deram no pessoal dos cargos policiaes, são as seguintes:

Foram exonerados:

Á seu pedido

Delegados . .	3	Subdelegados .	6
Supplentes . .	2	Supplentes . .	4

Por conveniencia do serviço

Supplente	1

Foram nomeados:

Delegados . .	2	Subdelegados .	5
Supplentes. .	6	Supplentes . .	4

A exoneração do supplente de subdelegado —por conveniencia do serviço —é de 22 de Junho.

Existem ainda vagos 38 logares, inclusive os de supplentes.

A difficuldade de encontrar pessoas idoneas, que bem exercitem as importantes funcções da policia, é causa de ainda não estarem elles preenchidos.

Continúa a provincia dividida em 8 delegacias com 23 subdelegacias, á saber:

1.ª Curityba com cinco districtos: capital, São José dos Pinhaes, Iguassú, Campo Largo e Votuverava.
2.ª Principe com dous: villa e Rio Negro.
3.ª Castro com quatro: cidade, Jaguariahyva, Tibagy e Jatahy.

4.ª Ponta Grossa com dous: cidade e Palmeira.
5.ª Guarapuava com quatro: villa, colonia Thereza, Palmas de cima e Palmas do Sul ou Goyó-En.
6.ª Paranaguá com tres: cidade, Guaratuba e Guarakessava.
7.ª Morretes com dous: villa e Porto de Cima.
8.ª Antonina com um, que é o da mesma cidade.

A repartição é dirigida pelo digno magistrado, Dr. José Joaquim Oliveira da Silva, que, tendo sido nomeado por decreto de 23 de Março, exerce o cargo de chefe de policia desde 10 de Maio.

Africanos livres.

Pelo decreto n. 3310 de 24 de Setembro de 1864 ficaram emancipados os africanos livres existentes no imperio.

Os desta provincia, empregados quasi todos em colonias de indigenas, estavam á grande distancia, alguns á 86 leguas da capital, e por isso houve muita difficuldade na entrega das cartas, visto ter exigido aquelle decreto a sua presença perante o chefe de policia: não obstante, este serviço está quasi concluido.

Já as receberam 121 africanos, sendo de

São Jeronimo	19
São Pedro de Alcantara	69
Paranapanema.	22
Colonia Thereza	7
Capital	4

Força Publica.

Guarda Nacional.

Depois de vossa ultima reunião a força da guarda nacional tem soffrido modificações.

Por decreto n. 3418, de 17 de Março, foi reduzido á quatro companhias o 1.º corpo de cavallaria desta capital, sendo creado pelo de n. 3419 outro da mesma arma, tambem com quatro companhias, e designação de 8.º

Á 18 foi nomeado tenente coronel commandante deste, o major Ignacio José de Moraes; e major ajudante de ordens do commando superior, o capitão Floriano Berlintes de Castro.

Foi creado, por decreto n. 3437 de 8 de Abril, um commando superior nos municipios de Antonina e Morretes; e nomeado á 12 o commendador Antonio Alves de Araujo, commandante superior deste districto.

Foi demittido, por decreto de 21 de Março, o coronel Modesto Gonçalves Cordeiro do exercicio de commandante superior da guarda nacional de Paranaguá; sendo nomeado, para o substituir, o capitão José Antonio Pereira Alves.

Foi privado do posto o tenente coronel chefe do estado-maior do commando superior do Principe, o Dr. José Mathias Gonçalves Guimarães, e nomeado, em seu logar, o cidadão Joaquim Pacheco da Silva Rezende.

Em vista do art. 66 da lei de 19 de Setembro de 1850, foi tambem demittido o cidadão Antonio Alves de Oliveira do posto de tenente coronel commandante do 3.° corpo de cavallaria do Principe; e por decreto de 30 de Setembro foi nomeado para o succeder o major Antonio Manoel da Cunha.

Estão preenchidos os logares de officiaes do 7.° e 8.° corpos de cavallaria, do 7.° batalhão de infantaria, do 6.° esquadrão e da companhia avulsa da reserva, creada no districto de Guarapuava.

O numero total da guarda nacional qualificada é 12298, dos quaes 1852 pertencem á classe da reserva.

A força activa distribue-se, segundo a arma, do modo seguinte:

Cavallaria	6103
Infantaria	4140
Artilharia	203
	10446

Com a de reserva, em virtude das alterações apontadas, acha-se ella dividida em seis commandos superiores, comprehendendo 7 batalhões e 2 secções de batalhão, sendo 1 de artilharia; 8 corpos, 4 esquadrões, 3 companhias, e 3 secções de companhia de cavallaria.

Distribuida pelos seis districtos dos commandos, divide-se assim:

Capital.	3643
Castro	2794
Principe	1740
Paranaguá	1717
Guarapuava.	1290
Antonina.	1114

Comparada com a qualificação do anno passado, que elevou-se á 13217, nota-se a diminuição de 919 guardas, differença explicada pelo tributo honroso,

com que a provincia concorreu para a guerra contra o Paraguay; e, embora seja elle muito maior, o augmento natural da população não a póde fazer desapparecer, deixando-a ainda avultada.

Em execução do decreto n. 3383 de 21 de Janeiro, foram chamados á serviço de corpos destacados 416 guardas nacionaes, contingente que tocou á esta provincia; e á 17 de Julho marchou para Santa Catharina, sob o commando do capitão Luiz Antonio Pinheiro, a primeira companhia com 4 officiaes e 75 praças de pret.

Por aviso de 4 de Agosto foi determinado que a guarda nacional désse 800 para guarnição e defeza da fronteira, tendo sido na mesma occasião nomeado commandante militar, afim de organisar esta força, o tenente-coronel José Maria Barreto Falcão.

Devido ao auxilio dos officiaes superiores, que na maioria empenharam sua influencia, em breve aquartelaram na capital mais de 600 guardas encorporados provisoriamente em um batalhão de infantaria, um esquadrão e uma companhia de artilharia.

Não vos é desconhecido o estado de disciplina á que attingiram estes corpos.

Depois da rendição de Uruguayana, expellido o inimigo do territorio da Confederação Argentina e desassombrada a fronteira, o governo imperial, mudando de resolução, ordenou fizesse-os embarcar para Santa Catharina; e á 24 de Dezembro foi toda a força transportada no clipper «Lusitania» em numero de 402 guardas, que receberam a arma de infantaria, e 35 officiaes correspondentes á um batalhão de 8 companhias. Á 13 de Janeiro, á bordo do vapor «Lamego» chegava felizmente á Montevidéo este ultimo e brilhante contingente do Paraná.

Força de primeira Linha.

Como communiquei o anno passado, o corpo de guarnição, composto de 9 officiaes e de 153 praças, seguiu para São Paulo, sob o commando do major Luiz Soares Viegas. D'alli dirigiu-se reunido ás forças expedicionarias ás ordens do coronel Manoel Pedro Drago.

A companhia avulsa de cavallaria, que d'aquella provincia havia regressado, acompanhou á 17 de Dezembro o batalhão de guardas nacionaes designados.

O seu estado effectivo era então de 57 praças, sob o commando do tenente Melquiades Lourenço dos Santos.

Voluntarios da Patria.

Além das 78 praças e 3 officiaes, que partiram com destino ao Rio de Ja-

neiro, onde foram encorporados ao batalhão n. 4, organisei um de 4 companhias com 7 officiaes e 318 praças; o qual, em execução de aviso do ministerio da guerra, seguiu á 24 de Maio para Santa Catharina, sob o commando do major de commissão José Arthur de Murinelly.

Portanto até a presente data as forças, com que esta provincia ha contribuido para a guerra, elevam-se á 1239, sendo:

Recrutas	85
Força de primeira linha . . .	221
Guarda nacional.	517
Voluntarios da patria	416
	1239

Assim tem o Paraná se excedido no desaggravo da honra nacional com 1,41 de sua população livre, que, segundo a ultima estatistica, é de 87491 almas.

Além da força organisada em corpos destacados existem na fronteira, para o lado da Confederação Argentina, 80 guardas ás ordens do major Manoel Marcondes de Sá, que, sem prejuizo da disciplina, vão ser empregados nas obras da estrada dos campos de Palmas aos das Missões em Corrientes.

O serviço de guarnição é feito por 94 praças, que alternadamente destacam dos differentes corpos, sendo chamados por escala: estão sob o commando de um capitão, contando a companhia, além deste official, 1 tenente e 2 alferes.

Força Policial.

Segundo o plano approvado pela lei n. 111 de 25 de Março deve esta força ter 1 capitão, 1 tenente, 2 alferes e 67 praças de pret, inclusive 16 musicos e 10 de uma secção de cavallaria.

O estado effectivo da companhia compõe-se actualmente de

1 Capitão.
1 Tenente.
2 Alferes.
1 1.° Sargento.
4 Cabos.
13 Musicos.
30 Soldados.
52

Faltam, pois, para o seu estado completo:

2 2.os Sargentos.
1 Furriel.
3 Musicos.
2 Cornetas.
11 Soldados.

19

Fez-se acquisição apenas de 3 animaes, faltando 7 para o numero designado á secção de cavallaria.

Tambem pelo mesmo motivo, o da escassez de numerario, não lhe foram ainda fornecidos o armamento, e correame para as praças, e nem os arreios para as cavalgaduras.

O armamento actual, que por emprestimo recebeu a companhia da antiga guarda nacional, está em pessimo estado, e deve ser renovado.

Assentaram praça de voluntarios da patria e seguiram no respectivo batalhão o tenente Antonio Emilio Vaz Lobo, alferes Nestor Augusto Morocines Borba, 2 1.os sargentos, 3 cabos, 4 musicos, 2 cornetas e 29 soldados.

Por actos de 27 de Março, 12 e 15 deAbril e 27 de Maio do anno findo, foram desligados aquelles dous officiaes, sendo então promovidos á tenente o alferes Nicolau José Lopes, á alferes o 2.° sargento Pedro José de Queiroz; e nomeado alferes o cidadão Alexandre Gomes de Medeiros.

Obtiveram baixa do serviço aquellas outras praças, e mais tres, por haverem concluido o tempo de engajamento.

A companhia resente-se da falta de um medico, e de casa destinada ao tratamento dos enfermos; mas, attendendo ás razões de economia, parece mais conveniente obter este melhoramento por contracto, como em outro tempo, com a casa de misericordia, em cujo hospital pódem ser recolhidos e tratados.

Desta simples exposição se deprehende, que a força policial não se elevou ainda ao estado de poder prestar os serviços, para que foi creada. Ella só não é sufficiente, e não sei se a provincia com seus mingoados recursos conseguirá augmental-a de modo á satisfazer ás necessidades da policia; entretanto, cumpre-me annunciar-vos que em aviso de 16 de Novembro declarou-me o Sr. ministro da guerra a intenção de extinguir os corpos de guarnição, aproveitando-se para isso da autorisação confiada pelo art. 1.° da lei n. 1246 de 28 de Junho do anno passado.

Sem duvida alguma que é contraria á disciplina do exercito a conservação permanente de seus corpos em as differentes provincias do Imperio, onde, subdividindo-se em diminutos destacamentos, incumbidos de policiar pequenas localidades, e longe da inspecção de seus commandantes, não pódem receber a indispensavel instrucção militar, e encontram embaraços de marchar para qualquer ponto, que o governo tenha de guarnecer. Observei que com

dous á tres mezes de instrucção os voluntarios da patria, e a guarda nacional em serviço de guerra, adquiriram mais disciplina do que muitas praças de primeira linha.

Se resolverdes de conformidade com o exposto, será conveniente extinguir a banda de musica para solver com menos difficuldade os embaraços, que hão de provir aos cofres da proviucia. Ella não é necessaria.

Culto Publico.

Existem na provincia 5 vigararias foraneas, que comprehendem 20 parochias; á saber:

Paranaguá . .	6
Capital . . .	5
Castro . . .	4
Principe . . .	3
Guarapuava . .	2

Estão providas 16, e vagas 4, a de Jaguariahyva, Rio-Negro, Votuverava e Iguassú.

Tem vigarios collados 6, as desta capital, Principe, Ponta-Grossa, Castro, Antonina e Paranaguá; e encommendados as de S. José dos Pinhaes, Campo Largo, Palmeira, Tibagy, Guarapuava, Palmas, Porto de Cima, Morretes, Guarakessaba e Guaratuba.

As respectivas igrejas precisam umas de reparos, outras de reconstrucção. No orçamento vigente se distribuiram á 13 dellas diversas quotas, na importancia de 16:300$000. Muitas das verbas não foram ainda aproveitadas, pelo atrazo da arrecadação das rendas, e principalmente porque, sem orçamento das obras necessarias, não me pareceu prudente mandar entregar as quantias votadas.

É minha opinião, e eu a sujeito ao vosso criterio, que melhor fôra edificar um templo em cada anno, ou acudir aos concertos indispensaveis de dous do que dividir improficuamente as forças do orçamento.

Tem sido concedidos alguns auxilios á igreja de S. José dos Pinhaes. Visitei-a e reconheci praticamente a realidade do que acabo de emittir. E' um templo vasto, aonde concorrem os povos de uma freguezia, que conta 6145 almas; mas as suas paredes lateraes, por falta de solidez, se affastaram do alinhamento, e inclinadas parece que vão esboroar-se.

Meu antecessor mandára entregar á commissão encarregada das respectivas obras a quantia de 1:000$000 inserida na lei, que regeu o exercicio fin-

do. Compraram-se alguns materiaes, hoje depositados no corpo da igreja ; e nisso ficou todo o auxilio, por insufficiente.

Posso dispôr de mais 2:000$000, mas ainda assim nada se fará.

O capitão Francisco Antonio Monteiro Tourinho foi por mim encarregado de examinar o estado do edificio, e de confeccionar o calculo das despezas, que precisamente devem ser feitas. Seu parecer deixo aqui transcripto para vosso conhecimento e deliberação, e o orçamento, á que alludo, vos será apresentado.

« O estado da matriz, diz elle, é por tal fórma ruinoso que me parece não se dever tratar de reparal-a, mas de reconstruil-a no que diz respeito ás paredes. De facto á exceptuar-se a fachada, que é de alvenaria de pedra e cal, todas as outras paredes, quer exteriores, quer interiores, que são de pedra e barro simplesmente, ameaçam *proximo desabamento*. Por isso, para aproveitar-se o madeiramento, que é bom e a parede da frente, igualmente boa, julgo conveniente propôr a reconstrucção da igreja com a sua area actual.

Já existem reunidas tresentas carradas de pedra, tresentas de arêa e cento oitenta e oito alqueires de cal comprados pela commissão.

Attendendo á este material, e ao que poderá fornecer a demolição das paredes velhas, computei em dez mil réis o preço do metro cubico de alvenaria de pedra e cal, e com tal base organisei o orçamento ».

Segundo elle não é possivel reconstruir-se a igreja de São José dos Pinhaes, sem a quantia de 7:905$947 ; sendo com

Alicerces	845$000
Paredes lateraes do corpo da igreja	2:607$500
» » do fundo da capella-mór . .	1:725$500
» » interiores	789$000
Emboço e rebôco	1:004$360
Caiadura, telhas e demolição	558$114
Eventuaes	376$473
	7:905$947

Portanto, com a quantia entregue e despendida em materiaes no exercicio passado, e com as decretadas no corrente, se conseguiria apenas um retoque do edificio, que ameaça proximo desabamento, perdendo-se 3:000$000 por insufficientes.

Se esta assembléa julgar que se deve reconstruir a igreja de São José dos Pinhaes, força é lhe destine credito correspondente ao orçamento indicado ; se, porém, para satisfazer as representações de todas as parochias, quizer acudir ao mesmo tempo á muitas obras, nada conseguirá, se não illudil-as com mingoados subsidios.

Em matrizes se ha consumido, desde a intallação da provincia, 119:160$773, quantia com que se teriam construido pelo menos cinco magnificos templos, e não me consta que, á excepção do desta capital, haja outro na altura do culto, á que se destina.

Não pareça que, curando de um só, se procede com injustiça e menos convenientemente, porque deixa-se de attender á necessidades urgentes dos de mais. A desigualdade desapparecerá, se successivamente se decretarem fundos para as differentes igrejas, ou mais regularmente se se confiar nos exames e applicação, que deve ser feita pela presidencia.

Nem é mais seguro o methodo da distribuição previa da verba em pequenas parcellas. Muitas vezes as matrizes mais necessitadas são esquecidas, e não figuram no quadro das felizes, quando para o ser pouco bastára.

O anno passado, relatando o estado das que careciam de urgentes reparos, communiquei, auxiliado por informações do respectivo parocho, que a de Votuverava hia de tal modo em ruinas a ponto de servir de abrigo aos animaes; os quaes penetravam por largas aberturas formadas nas paredes exteriores, e conclui, consignando a solicitação do mesmo parocho da quantia de 100$ á 150$000, no seu parecer indispensavel para resguardar o templo, fechando-o como convêm. E a matriz de Votuverava não entrou no numero das treze, contempladas na lei do orçamento.

Saude e soccorros publicos.

Foi lisongeiro, em toda a provincia, o estado da saude durante o anno de 1865.

Apezar do extraordinario movimento e da agglomeração de forças, nem aqui nem em qualquer outro ponto appareceu epidemia, que, pelo seu desenvolvimento e recrudescencia, flagellasse a população.

Onze casos isolados de bexigas, sendo um unico fatal, em passageiros da escuna ingleza « Onward », do vapor « D. Affonso », e dos brigues « Pedro II» e « Alfredo », constituiram a enfermidade mais notavel do littoral.

Em fins de Agosto, grassou o sarampo em pequena escala nas villas de Morretes e Guaratuba, em Antonina e Paranaguá.

Em algumas povoações de serra acima desenvolveu-se igualmente esta epidemia, não passando de dez o numero dos que á ella succumbiram, na comarca de Curityba; mas nos aldeamentos de São Pedro de Alcantara, e de Santo Ignacio do Paranapanema foi tal a mortandade, que reduziu á metade uma tribu de indios coroados. Á falta de medico e de tratamento em gente

semi-barbara deve-se attribuir essa violencia de uma enfermidade, que em outros districtos se mostrára de caracter tão benigno.

Finalmente, as febres typhoides na freguezia da Palmeira e nesta comarca, onde ceifaram cerca de doze vidas, fecharam tambem a serie de males, que produziram ligeiras alterações na saude publica. O movimento da enfermaria militar foi o seguinte:

Existiam em 1.° de Janeiro	8	
Entraram no decurso do anno	388	
		396
Sahiram curados	367	
Falleceram	8	
Existem presentemente	21	
		396

Vaccina.

A vaccinação foi praticada em tres freguezias sómente, se é completo o mappa remettido pelo encarregado deste serviço; sem embargo, elevou-se á 1096 o numero dos vaccinados, superior ao do anno de 1864, que contou apenas 359.

Foram vaccinados na

Capital	705
Guarapuava.	337
Principe	54
	1096

Homens	876	Livres	1039
Mulheres . . .	220	Escravos . . .	57

Obtiveram resultado regular	1026
Sem resultado	11
Não foram observados	59
	1096

Tendo fallecido o cidadão, que exercia o cargo de vaccinador na cidade de Castro, a camara municipal á quem se dirigiu o vaccinador provincial, não indicou ainda pessoa nas condições de o substituir.

Não escapará á vossa attenção o numero apresentado pela longinqua villa de Guarapuava, devido, sem duvida alguma, aos esforços do tenente Pedro Aloys Scherer; e bem se deixa ver e distinguir o seu civismo, occupando-se de mister á que parece se recusam os vaccinadores das cidades importantes e expostas ao flagello das bexigas.

Casas de Caridade.

Ha na provincia dous unicos estabelecimentos de caridade, o desta capital e o da cidade de Paranaguá.

Santa Casa de Misericordia da Capital.

O predio, onde funcciona o seu hospital, pertenceu em outro tempo á sociedade—*Candura*—, que, ao dissolver-se, cedeu-o á irmandade da Santa Casa, installada á 6 de Dezembro de 1852.

Sua administração está incumbida ao provedor e mais funccionarios da mesa, e immediatamente á um enfermeiro, que assiste no edificio.

É mui limitado e quasi insignificante o seu patrimonio, e consta de uma morada de casas, sita no Largo da Matriz, que lhe fôra deixada em testamento pelo parocho Antonio Teixeira Camello; e de umas paredes de pedra, levantadas na rua nova do Saldanha, legadas pelo finado Augusto Belmonte.

Foram tratados, durante o anno, 8 enfermos, dos quaes

Sahiram curados	6
Falleceu	1
Existe	1
	8

A sua receita importou em	964$414
E a despeza em	896$414
Ficando de saldo	68$000

Como vêdes, quasi nenhuma utilidade póde prestar tal estabelecimento, e, segundo a phrase de seu actual provedor, ainda não foi perfeitamente comprehendida a nobre e humanitaria missão desempenhada pela sociedade, quando cérca de commodos e das prescripções da sciencia os dias do infeliz, que, depois de haver percorrido o infortunado estadio da miseria, cae extenuado de forças e fallido de saude.

Santa Casa de Misericordia de Paranaguá.

Como em Curityba foi tambem uma sociedade a —*Defensora Patriotica*— que em Paranaguá concorreu para a fundação da Santa Casa, passando-lhe o patrimonio, que então possuia, de 632$940.

Data de 11 de Dezembro de 1836 a creação da irmandade, cujo compromisso fôra no mesmo anno approvado na parte ecclesiastica pelo finado prelado da diocese, D. Manoel Joaquim Gonçalves de Andrade; e na parte civil pela Assembléa Provincial na lei n. 30 de 7 de Março.

Em 1839 edificou-se o hospital, sendo então provedor, o conselheiro Agostinho Ermelino de Leão.

Com quanto possa possuir em bens de raiz até a quantia de 40:000$000, como foi concedido pelo decreto n. 735 de 17 de Junho de 1854, o seu patrimonio reduz-se ao edificio, onde se acha o hospital, e á uma apolice da divida publica do valor nominal de 1:000$000.

Foram tratados durante o anno 74 enfermos, cujo movimento é o seguinte:

Existiam á 7 de Dezembro de 1864

	Homens	2	
	Mulheres.	1	3
Entraram			
	Homens	61	
	Mulheres.	10	71
Sahiram			
	Homens	50	
	Mulheres.	5	55
Falleceram			
	Homens	8	
	Mulheres.	5	13
Existem			
	Homens	4	
	Mulheres.	1	5

Dos trese fallecidos 9 succumbiram á phthysica pulmonar e laringea.

A receita do hospital importou em . . .	1:633$441
A despeza elevou-se á	3:588$883
Resultando o deficit de	1:955$442

Sem embargo deste e dos alcances dos annos anteriores, aquella pia instituição presta não pequeno serviço, e merece a protecção, que em outras sessões a assembléa legislativa provincial lhe ha concedido, decretando auxilios para as suas despezas.

Da mesma sorte a da capital, cujo facultativo serve gratuitamente.

Instrucção Publica.

Pedi-vos autorisação, para reformar este ramo do serviço.

A inamovibilidade do professor foi um embaraço por mim notado, se me o propozesse, modificando apenas o regulamento, que está em vigor.

Na lei do orçamento declarastes que o governo ficava autorisado á fazel-o, como julgasse conveniente, tendo porém em vista a disposição da lei promulgada sobre os professores. Esta diz textualmente que elles poderão ser removidos, precedendo representação das respectivas camaras municipaes, que mostre conveniencia da medida.

Assim tive por melhor nada deliberar, porque a condição necessaria da representação previa das camaras tornára illusoria a faculdade, que declarei indispensavel. Muitas vezes razões de interesse geral, alheias ao do municipio, aconselham que á tal professor seja designada uma cadeira de outro municipio, sem que da mudança provenha utilidade para o primeiro.

Supponde, por exemplo, o de Paranaguá, que conta 14 escolas e o de Guarapuava 4: é de crer represente aquelle sobre a conveniencia de remover um de seus professores para Guarapuava, onde sem duvida alguma se faz sentir mais a necessidade do ensino? Certo que não, e nesse caso ficaria a presidencia tolhida na faculdade, que parece tivestes em mente conceder-lhe.

Deve tal assumpto ser reconsiderado na actual legislatura.

Disse e repito-vos: no Paraná gasta-se muito e aprende-se pouco. Esta verdade melhor do que eu tereis já reconhecido. Cumpre, pois, cortar pelo mal, e fazel-o com toda a energia.

Infelizmente se ha entendido que, quanto maior for o numero dos professores, tanto mais disseminada ficará a instrucção; julgo, porém, que a abundancia dos maus professores, e não póde havel-os bons onde é insufficiente o pessoal, longe de ser util torna-se prejudicial á instrucção, como outras tantas fontes de vicios e erros no ensino.

Por outro lado, se consultardes a estatistica, vereis que ao augmento de cadeiras não ha correspondido o da frequencia de alumnos: tivemos em

1861	39	com	1583
1862	37	»	1454
1863	38	»	1601
1864	41	»	1605
1865	46	»	1532

Assim á 46 escolas de instrucção primaria concorreram o anno passado menos 69 alumnos do que á 38 em 1863, e menos 73 do que á 41 no anno anterior.

Da mesma sorte, a diminuição de uma cadeira em 1863 está na razão inversa do augmento de 18 alumnos, comparados com os do anno de 1861.

No exercicio passado destinou-se para este serviço 42:588$734, no corrente a quantia superior de 48:432$774; e crearam-se mais nove cadeiras, sendo 6 de instrucção primaria, e 3 da secundaria.

O que se adiantou, o que se espera obter?

Foram providas seis, e a sua frequencia é a seguinte:

Rocio de Paranaguá	16
Rio das Pedras	12
Serra-Negra	10
Bairro das Peças	8
Cadeira de latim de Antonina . .	12
» » de Paranaguá . .	7

O que tudo vereis do relatorio do inspector geral.

Anteriormente o professor de francez e inglez de Paranaguá, com os vencimentos de 1:080$000, recebia mais a gratificação de 600$000, para leccionar tambem o latim. Desannexou-se esta cadeira, e ao actual se decretou 1:200$000 para ensinar 7 alumnos, sendo a aula de francez frequentada apenas por 29.

O excesso de despeza é de 600$000, sem proveito nem utilidade para a instrucção.

Em vez de occuparmo-nos em multiplicar cadeiras mesquinhamente retribuidas, ao lado de outras que o são com generosidade, curemos de depurar o ensino, tirando ao professorado o caracter de especulação que o enfêsa, para restituir-lhe o de sacerdocio que o ennobrece.

Afim de conseguirmos tal melhoramento convem:

Supprimir as escolas não frequentadas.

Reorganisar a inspecção.

Preparar pessoal habilitado.

1.° A multiplicidade das escolas deve ter por limites os recursos financei-

ros da provincia, e a insufficiencia de seu pessoal. Exageral-a é entregar o ensino á ignorancia e á inepcia, incumbindo-os de instruir o povo.

Sendo admittido que só uma decima parte da população livre está nas condições de frequentar as escolas, o numero destas tem de proporcionar-se á 8749; donde resulta que a cada uma das 54 actuaes correspondem 160 habitantes.

Se attendermos, porém, que em França, onde a população é 36 vezes mais densa e na Hollanda 50, se adopta a proporção de 1:000 e 2:000 por escola, concordareis que é excessivo o numero de 54 para 8749.

Parece-me, pois, se deveria estabelecer como regra possuisse cada freguezia um do sexo masculino, e cada municipio outra do feminino; á excepção da capital e da cidade de Paranaguá, que poderão conservar 4, sendo duas para o primeiro e duas para o segundo.

Fixada esta base ficarão 34 escolas, á razão de 257 habitantes, numero que não é extraordinario, em vista da immensa disseminação da população pelo vasto territorio da provincia.

Sobre isto para conservação das escolas, convém determinar o minimo legal de frequencia assidua, o qual não deve ser maior de 24 alumnos.

Se no Porto de Cima, que é a menos populosa de nossas freguezias, um professor não puder obter 24, porque se hade alli conservar, com prejuizo da frequencia em outro ponto da mesma ou differente parochia? E' de notar que, contando a provincia 20 freguezias, estão vagas as cadeiras das de Palmas e Tibagy, e contractadas com professores, que recebem a gratificação de 300$, as de Campo Largo, Guarakessaba e Guaratuba; sendo que os de Votuverava, Rio-Negro e S. José, todos definitivos, apresentam o primeiro-17, e os dous ultimos-18 alumnos somente.

A medida da extincção, onde não houver frequencia legal, activará o zelo dos professores e dos sub-inspectores, que, sendo autoridades e pessoas influentes das localidades, não as quererão ver privadas do beneficio do ensino. Elles tornarão effectiva a obrigação, imposta aos paes de familia, de mandarem seus filhos ás escolas.

2.° A inspecção do ensino é o governo da instrucção, e ou torna-se immediata, constante e diaria, traduzindo-se pela vigilancia do inspector de parochia, ou mediata, accidental e periodica, resumindo-se ás vezes, como acontece actualmente, na attenção unica e insufficiente do inspector geral.

Não desenvolverei aqui as considerações que acodem ao espirito, quando reflecte que aquelles, servindo gratuitamente, não tem interesse de vigiar a frequencia dos alumnos, methodo do ensino, procedimento do professor e outras condições da instrucção: então o inspector geral mal colhe alguns map-

pas do movimento das escolas, em cuja fidelidade não póde depositar confiança; e vive alheio ao governo, de que se acha encarregado.

« É de lastimar, diz elle, que a mór parte desta classe de funccionarios publicos manifeste pouco apreço á execução das ordens expedidas pela inspectoria geral. Supponho, porém, que a gratuidade do cargo é a causa efficiente do mal que aponto ».

Não existindo inspecção immediata, é inutil reformar os regulamentos da instrucção, porque nenhum será executado. A pratica offerece-nos milhares de exemplos. Assim, tendo-se entendido que á gratuidade da instrucção primaria, promettida pela Constituição do Imperio á todo o cidadão, corresponde nos paes de familia a obrigação civil de sujeitarem seus filhos ás escolas publicas, quando não os tenham nas particulares, ficou estabelecido no art. 35 do regulamento de 8 de Abril de 1857,—que a trangressão daquelle dever seria punida com a multa de 10 á 50$000, e do duplo nas reincidencias. Para tornal-as effectivas, tem o inspector geral por agentes os subinspectores de escolas, que, confrontando com as matriculas o arrolamento fornecido pelas autoridades policiaes, obtem a relação dos transgressores, e trazem ao conhecimento do inspector geral a necessidade da applicação das multas.

Annunciando-vos que, ao menos durante minha administração, tal processo não teve logar, podeis comprehender que, sem embargo da legislação, o ensino no Paraná não é obrigatorio.

Força é restituir o imperio ás leis da instrucção publica, reorganisando a inspecção de modo que ella venha a ter, se não em todas as localidades, nas comarcas, seus representantes, que estimulem a vigilancia dos subinspectores, ficando á cargo do inspector geral as visitas das escolas da comarca da capital.

Fôra acaso de boa medida annexar o cargo de inspector geral ao de lente do lyceo, que se presume cidadão todo dedicado ao ensino.

3.° Não é bastante, porém, ter uma inspecção activa e vigilante, quando fallece pessoal capaz de derramar a instrucção. O meio unico de o conseguir é formar bons professores, estabelecendo uma escola normal.

A prova do concurso é fallivel, e a que resulta da pratica do ensino de tão difficil apreciação, que me parece essencial se exija, dos que quizerem abraçar o professorado, habilitem-se primeiro, aprendendo á ensinar.

Em um curso de dous annos poderão estudar na escola normal Caligraphia, Grammatica Portugueza, Theoria e Pratica da Arithmetica até proporções inclusive, Systema metrico de pesos e medidas, Noções elementares de Geographia, Agrimensura e nivelamento; principios da doutrina da Religião do Estado e Historia do Brasil.

A economia, com a extincção das escolas não frequentadas, supprirá os meios de remunerar os professores da escola normal, e de estipendiar con-

venientemente os inspectores de comarca. Alem de que algumas materias pódem ser ensinadas pelos lentes do lyceo.

Instrucção Primaria.

Existem 54 cadeiras, mas só 46 estão sendo regidas actualmente.
As 8 sem professores são as do

Assunguy
Castro
Tibagy
Conchas
Bairro da Lança
Palmas
Anhaya
Votuverava

sendo as 7 primeiras do sexo masculino, e a ultima do feminino.

Das 46 estão providas vitaliciamente 30, sendo 17 do sexo masculino e 13 do feminino: a saber na

Capital	4
S. José	2
Votuverava	1
Campo Largo. . . .	1
Principe	2
Rio Negro.	1
Castro.	3
Palmeira	2
Ponta Grossa	2
Guarapuava	1
Paranaguá.	5
Antonina	2
Morretes	2
Porto de Cima. . . .	1
Ilha do Mel	1

Acha-se provida interinamente a primeira cadeira do sexo masculino da capital, cujo proprietario, capitão Luiz Antonio Pinheiro, seguiu para o theatro da guerra como voluntario da patria.

Occupadas por contracto ha 14, e interinamente 1, para o sexo feminino, em Guaratuba.

Das outras, 12 são do masculino, e 2 do feminino nas seguintes localidades:

Colonia Thereza. . .	2
Guarapuava. . . .	1
Campo Largo. . . .	1
Jaguariahyva . . .	1
Iguassú	1
Principe	1
Guarakessava . . .	1
Guaratuba	1
Superaguy	1
Arraial-Queimado . .	1
Rocio de Paranaguá. .	1
Rio das Pedras . . .	1
Serra Negra. . . .	1

Frequentaram as escolas publicas 1532 alumnos, sendo do sexo masculino 1076, e do feminino 456.

Das informações prestadas pelo inspector geral não consta o numero dos que foram finalmente approvados.

Existem 89 escolas particulares, sendo 87 do sexo masculino. Á estas concorreram 863 meninos e 35 meninas, que com os daquellas perfazem o total de 2430, inferior ao de 2501, computo do anno passado, em que havia menos nove escolas.

Por acto de 31 de Julho foi aposentada a professora de Antonina, D. Maria Joaquina da Rocha; e nomeada para a substituir, havendo precedido concurso, D. Deocleciana Augusta da Costa, em data de 15 de Janeiro ultimo.

Por deliberação de 12 do corrente foram nomeados sub-inspectores das escolas, de Guarapuava Fortunato José de Carvalho Lima, de Castro o bacharel Francisco Xavier da Silva, e da Palmeira o major Antonio Caetano de Oliveira Nhosinho.

Instrucção Secundaria.

No lyceo funccionaram 3 cadeiras, de mathematicas, de latim e de francez; não consta, porém, qual o numero de alumnos, que a frequentaram.

Foram examinados 29, á saber:

Em mathematicas. .	5	sendo	4	approvados
» Latim	13	»	11	»
» Francez . . .	11	»	11	»

D'onde se vê que 26 foram approvados, e 3 reprovados.

Na lei do orçamento consignára-se a quantia de 1:200$000 para o profes-

sor de latim de Paranaguá, como em outro logar já vos disse; cargo, que está sendo exercido interinamente pelo bacharel José da Rocha Vianna.

A de n. 123 da mesma data creára duas cadeiras de latim e francez, uma na cidade de Antonina, provida interinamente pelo cidadão Tiberio Augusto da Rocha; e outra na villa do Principe, que não preenchi por entrar em duvida acerca de sua vantagem.

Em minha opinião, estas cadeiras novamente creadas devem ser todas supprimidas, convindo, em logar dellas, augmentar as do lyceu, que fica á 17 leguas da primeira e á 12 de Antonina e do Principe.

Tornar o lyceu um internato, e dar-lhe maiores proporções, facultando o ensino do inglez, da historia e da philosophia, é o melhoramento, que pede a instrucção secundaria.

O cargo de inspector geral foi occupado por espaço de 4 mezes pelo secretario da presidencia, Bruno Henriques de Almeida Seabra, que o serviu sem retribuição pecuniaria.

Á 20 de Junho foi para elle nomeado o bacharel Sergio Francisco de Sousa Castro, que, tendo entrado no gozo de uma licença de 45 dias, está sendo substituido pelo bacharel Generoso Marques dos Santos.

Obras Publicas.

O estado pouco lisongeiro das finanças da provincia não permittiu que, durante o anno findo, satisfizesse o governo ás representações, sobre o iniciamento de obras, cuja necessidade não póde deixar de reconhecer.

Por outro lado a descriminação das verbas na lei do orçamento, debaixo daquella rubrica, não havia consultado plano e orçamento, indispensaveis em serviço desta natureza, que nem existiam. Fôra feita, permitti-me a franqueza, sob a inspiração e suggestões das influencias locaes, muito louvaveis sem duvida, mas não attendiveis quando ellas proprias não conhecem a importancia e custo dos melhoramentos, que desejam ver realisados.

Sobre esta difficuldade a administração luctou, e ainda lucta com outra que já uma vez indiquei.

Não é possivel que um só engenheiro organise os trabalhos preparatorios, para os melhoramentos materiaes de pontos tão differentes e longinquos; por onde bem se deixa ver, que os contractos nunca assentam em bases seguras, soffrem duas e mais novações; e, muitas vezes, prolongam-se indefinidamente.

Os serviços por administração não são mais bem succedidos, e chegam a custar o dobro e triplo do preço, em que foram calculados.

Ao findarem offerecem um aspecto diverso do que á principio se havia proposto.

Insisto, pois, sobre a necessidade de ensaiar-se a organisação dos trabalhos publicos, creando uma repartição incumbida de seu estudo e realisação.

Vias de communicação.

Exaltando a importancia e vantagens da estrada da Graciosa, em officio dirigido ao Sr. Ministro da Agricultura disse, e declarei-vos o anno passado, que ella não era méramente o tronco da viação da provincia, mas tambem o caminho interno e mais directo para a de Matto Grosso, e para as republicas visinhas da Confederação Argentina e do Paraguay; porque, depois de passar por esta capital e pelas povoações da Palmeira e Ponta Grossa, poderia bifurcar-se em ramaes importantissimos, em dous braços gigantescos, indo um á entroncar-se na linha fluvial do interior até tactear o coração do Imperio; e estendendo-se o outro ao Baixo Paraná, por entre as republicas do Prata, á estreitar em seu amplexo, não só o Salto Grande ou das Sete Quédas, como a republica do Paraguay, cuja posição topographica nos vae custando incalculaveis sacrificios.

Hoje, explorados os rios Ivahy, Tibagy e Paranapanema, firma-se aquelle conceito, e fica fóra de duvida que, uma vez transposta a serra do mar e lançada no valle do Iguassú, sahirá o primeiro ramal, subindo um dos confluentes deste rio e franqueando a sua contravertente, para descer pelo valle do Tibagy, em direcção á colonia de São Pedro de Alcantara, desde onde póde-se estabelecer navegação á vapor; e, depois de atravessar o varadouro de poucas leguas, pelos rios Miranda e Paraguay até Cuyabá.

O segundo, acompanhando a corrente do Iguassú, e aproveitando sua parte navegavel, depois de despedir outro ramal pelo valle do Xopim, ou de melhor contravertente do Xapecó, para descer directamente ao Prata, pelo Uruguay, cuja navegação se pratica já até acima do Salto do Mucunã, irá tocar a margem esquerda do Paraná, terminando ahi por um estabelecimento militar e naval, que domine as duas fronteiras do Paraguay e de Corrientes; e abrirá vasto horisonte de commercio e de riquezas á esta e á provincia de Santa Catharina.

Bem sei que tal systema de viação não póde já ser posto em pratica, mas nem por isso deixarei de consignal-o, fazendo votos pelo engrandecimento desta parte do Imperio, cujo clima e riquezas naturaes a tornam tão recommendavel á emigração espontanea, e aos homens que buscam um solo fertil. Pede estudos serios e dispendiosos, que ainda agora começam, não só para a sua adopção definitiva como para o aproveitamento das linhas fluviaes do

interior, e levantamento de traços normaes, que, começando por estradas de rodagem, possam algum dia transformar-se em vias ferreas.

Communicação com Matto Grosso.

Em 1858, então Ministro da Marinha, o distincto estadista, que hoje se acha á testa da repartição dos Negocios Estrangeiros, procurou estender a acção do governo até a desprotegida e infeliz provincia de Matto Grosso.

De seu relatorio, lido ao Corpo Legislativo, transcrevo aqui algumas palavras encontradas no artigo—Navegação do Alto Paraná—.

« A necessidade, dizia elle, que ultimamente sentimos de estreitar as relações do centro e littoral do Imperio com a provincia de Matto Grosso e particularmente com o Baixo Paraguay, suggeriu ao Governo Imperial a lembrança de crear á margem do Tieté, e na sua confluencia com o Paraná um pequeno estabelecimento naval, que servisse para o entretenimento de uma pequena esquadrilha fluvial, que tivesse por fim aproveitar as 80 leguas de navegação livre, de que dispõe entre a cachoeira das Sete Quédas e a de Urubupungá, e facilitar por essa fórma as remessas de gente, e de material, que encaminhasse para a fronteira occidental do Imperio ».

Era um generoso e elevado pensamento, uma previsão do futuro, hoje presente cheio de angustias e de difficuldades.

D'ahi o Itapura.

O Itapura, porém, concordam Gregos e Troyanos não é o local mais apropriado para a conservação de tal estabelecimento. Não entro no desenvolvimento deste juizo, nem é occasião de o fazer. Demais, os ultimos acontecimentos já o comprovaram de sobejo.

Nas discussões, que a tal respeito se travaram, um de vossos representantes opinou á favor do rio Ivahy, preferindo-o ao Tibagy e Paranapanema, em substituição ao Tieté ; outro, que ainda o é, declarou-se á favor do Tibagy.

A carta corographica de Elliot, a viagem feita em companhia d'elle pelo sertanejo Joaquim Francisco Lopes e a opinião de alguns de meus antecessores, me fizeram inclinar para aquelle, que, sobre outras, apresentava a vantagem de cortar o centro da provincia.

Foi, pois, o primeiro cuidado de minha administração verificar a navegabilidade destes affluentes do Paraná, como vos annunciei o anno passado, communicando-vos o officio de 1.° de Dezembro de 1864 dirigido ao Sr. Ministro da Agricultura.

A chegada dos engenheiros José e Francisco Keller, por mim requisitados, coincidiu com a invasão barbara de Matto-Grosso.

Pelo aviso de 20 do mesmo mez foram encarregados de explorar o Ivahy, mas, tendo-me sido determinado que lhes traçasse a viagem de regresso, jul-

e declive de 1:100, onde a correnteza é de 3,5^{m}· por segundo, ou 7 milhas por hora.

Assim, pois, um vapor de roda, cuja marcha fosse de 9 milhas, andaria apenas duas, isto é, muito menos do que um cavalleiro.

Portanto, á não serem aladas as embarcações, convém que se auxilie aquelle impulsor com uma corrente ou cadeia de ferro.

Calculam será preciso extrahirem-se 16 mil braças cubicas, á razão de 20. 100 e 200$000 cada braça, o que dá para orçamento da canalisação—2,194:085$000.

Em canal construido com tal despeza um barco á vapor, de força de 16 á 18 cavallos, terá na descida a marcha de 3^{m}· por segundo, ou 10,800 kil. por hora, podendo fazer 108 kil. por dia de 10 horas ou 17,6 leguas; e na subida a de 2,5^{m}· por segundo, ou 9 kil. por hora, avançando por dia 90 kil. ou 14,5; por onde se vê que gastará na viagem redonda 11 á 12 dias, percorrendo 183 leguas.

Tibagy e Paranapanema.

Tem o primeiro 77,764 kil. ou 12,59 leguas, desde a colonia militar do Jatahy até a sua barra no Paranapanema; e este 220,502 ou 35,72 leguas, desde aquelle ponto até sua fóz no Paraná; constituindo ambos uma linha fluvial de 298,266 kil.—iguaes á 48,3 leguas, que consideraremos como de um só rio.

Na estação da secca, a sua largura varia entre 100 e 900^{m}·, e a profundidade na linha do pégo entre 2 á 4 decimetros (1 á 2 pal.) e 9,1^{m}· ou 35 palmos.

O volume cubico das aguas, que correm por segundo, é de 150^{mc}· no Jatahy, 222 na barra do Tibagy e 450 na do Paranapanema.

A quéda total, muito differente da do Ivahy, reduz-se á 89,6^{m}·; pois o Jatahy está á 319^{m}· acima do nivel do mar, e a barra do Paranapanema á 229,4^{m}.

Tambem esta linha não póde ser percorrida por vapores de roda, se não desde aquelle ultimo ponto até a corredeira da Serra do Diabo, na extensão de 81,260 kil. ou 13,16 leguas.

A Serra do Diabo corresponde á corredeira do Ferro, que pertence á mesma cordilheira de arrecifes.

Os embaraços á navegação existem, portanto, entre aquella serra e o Jatahy; mas, todos reunidos, perfazem apenas 11,812 kil. ou 1,9 leguas, em quanto no Ivahy elevam-se á quasi 12 leguas.

A secção do Tibagy, desde o porto do Hermogenes até o Jatahy, comprehende, alem dos saltos dos Agudos e Aparado, muitas cachoeiras e corredeiras, cujo declive fortissimo de 1:70 a colloca nas condições de absolutamente

e declive de 1:100, onde a correnteza é de 3,5^{m}· por segundo, ou 7 milhas por hora.

Assim, pois, um vapor de roda, cuja marcha fosse de 9 milhas, andaria apenas duas, isto é, muito menos do que um cavalleiro.

Portanto, á não serem aladas as embarcações, convém que se auxilie aquelle impulsor com uma corrente ou cadeia de ferro.

Calculam será preciso extrahirem-se 16 mil braças cubicas, á razão de 20. 100 e 200$000 cada braça, o que dá para orçamento da canalisação—2,194:085$000.

Em canal construido com tal despeza um barco á vapor, de força de 16 á 18 cavallos, terá na descida a marcha de 3^{m}· por segundo, ou 10,800 kil. por hora, podendo fazer 108 kil. por dia de 10 horas ou 17,6 leguas; e na subida a de 2,5^{m}· por segundo, ou 9 kil. por hora, avançando por dia 90 kil. ou 14,5; por onde se vê que gastará na viagem redonda 11 á 12 dias, percorrendo 183 leguas.

Tibagy e Paranapanema.

Tem o primeiro 77,764 kil. ou 12,59 leguas, desde a colonia militar do Jatahy até a sua barra no Paranapanema; e este 220,502 ou 35,72 leguas, desde aquelle ponto até sua fóz no Paraná; constituindo ambos uma linha fluvial de 298,266 kil.—iguaes á 48,3 leguas, que consideraremos como de um só rio.

Na estação da secca, a sua largura varia entre 100 e 900^{m}·, e a profundidade na linha do pégo entre 2 á 4 decimetros (1 á 2 pal.) e 9,1^{m}· ou 35 palmos.

O volume cubico das aguas, que correm por segundo, é de 150^{mc}· no Jatahy, 222 na barra do Tibagy e 450 na do Paranapanema.

A quéda total, muito differente da do Ivahy, reduz-se á 89,6^{m}·; pois o Jatahy está á 319^{m}· acima do nivel do mar, e a barra do Paranapanema á 229,4^{m}.

Tambem esta linha não póde ser percorrida por vapores de roda, se não desde aquelle ultimo ponto até a corredeira da Serra do Diabo, na extensão de 81,260 kil. ou 13,16 leguas.

A Serra do Diabo corresponde á corredeira do Ferro, que pertence á mesma cordilheira de arrecifes.

Os embaraços á navegação existem, portanto, entre aquella serra e o Jatahy; mas, todos reunidos, perfazem apenas 11,812 kil. ou 1,9 leguas, em quanto no Ivahy elevam-se á quasi 12 leguas.

A secção do Tibagy, desde o porto do Hermogenes até o Jatahy, comprehende, alem dos saltos dos Agudos e Aparado, muitas cachoeiras e corredeiras, cujo declive fortissimo de 1:70 a colloca nas condições de absolutamente

não poder ser canalisada se não por meio de compórtas, systema, que como ficou notado, demandaria sacrificios enormissimos; as suas margens, porém, prestam-se, ao menos até 7 leguas acima do aldeamento de São Pedro de Alcantara, á um leito normal, com o declive medio de 1:600, menos de 1/5 °/₀₀, apropriado desde já á estrada de *tram-road*, ou, para o futuro, á uma linha ferrea.

A parte entre o Jatahy e a Serra do Diabo offerece o declive geral de 1:2553, que em algumas corredeiras reduz-se á 1:150.

Assim, pois, tanto no volume cubico das aguas como até no declive, apresentam o Tibagy e o Paranapanema condições mais favoraveis á canalisação, para a navegação de embarcações aladas á sirga, ou á vapor de corrente ou cadêa mergulhada.

Afim de se conseguirem, nesta secção de 35,16 leguas, canaes das dimensões apontadas para o Ivahy, isto é, de 5^{m}· de largura e 0,7^{m}· de profundidade, é necessario extrahirem-se do fundo do rio 18346^{mc}· de pedra, que, orçados, como da tabella annexa, em 20$000, importarão em 336:920$000: elevando-se á 632:320$000 a despeza para a navegação de embarcações á sirga, e á 584:320$000 para as de vapor com corrente ou cadêa mergulhada.

Comparando as condições das duas vias fluviaes, em relação á communicação com o Baixo Paraguay, é fóra de duvida que a segunda merece preferencia.

Se tomarmos a cidade de Ponta Grossa por ponto de partida, teremos

Pelo valle do Ivahy

De Ponta Grossa á colonia Thereza.	22
Da colonia Thereza á Villa Rica.	44,84
De Villa Rica ao salto das Bananeiras	7,77
Do salto á corredeira do Ferro	16,55
Da corredeira á fóz do Ivahy	22,45
	113,61

Pelos valles do Tibagy e Paranapanema

De Ponta Grossa ao Jatahy	44
Do Jatahy á barra do Tibagy	12,64
Desta barra ao aldeamento de Santo Ignacio . . .	14,76
De Santo Ignacio á Serra do Diabo	7,76
Da Serra do Diabo á fóz do Paranapanema . . .	13,14
	92,30

« Portanto, em contrario do que o faziam suppôr os mappas da provincia, o traço pelo Ivahy é mais cumprido 21,31 leguas do que o do Tibagy e Paranapanema.

« Assim tambem é menor 3,5 leguas, que a do Ivahy, a distancia da barra do Paranapanema ao ponto, onde se bifurca no Ivinheima o braço dos Kágados.

« De mais, deve-se notar que o perfil longitudinal da estrada, para a colonia Thereza, é menos favoravel do que o da via em direcção ao Jatahy. O primeiro tem de transpôr a vertente das aguas do Iguassú e do Tibagy, e o segundo, além dessa, precisa atravessar a do Tibagy e do Ivahy, a menos de se dar uma volta em extremo grande, descendo o Iguassú até certo ponto, e em seguida passando directamente de seu valle para o do Ivahy »

Em relação á despeza, ou se construa uma estrada de 22 leguas de Ponta Grossa á colonia Thereza, orçada em 440:000$000, ou de 91,16 até a corredeira do Ferro em 1,823:000$000, será sempre menor a que se fizer com a via do Tibagy e do Paranapanema, comprehendendo nella a de outra estrada de Ponta Grossa ao Jataby, com a extensão de 44 leguas e custo de 880:000$000.

Assim, no primeiro caso, a differença será de 1,627:680$000, e no segundo 312:680$000.

Mas nesta ultima hypothese o frete virá a sahir muito mais caro, porque o transporte o é muito mais por terra do que por agua.

Confrontando o fréte provavel nas duas linhas, o calculado para a do Tibagy é tambem muito menor.

Á esta consideração accresce, que a communicação pela segunda interessa immediatamente á uma população de quasi 4,000 almas; e pela primeira só á colonia Thereza com 342 habitantes.

Portanto, a navegação do Tibagy e do Paranapanema deve merecer toda a vossa solicitude, e a protecção efficaz dos Poderes do Estado.

Ha por ventura quem supponha que, arrasada Humaitá, desmontadas as baterias que a politica do Paraguay levantára nas barrancas deste rio, e franqueada sua navegação ás nações do mundo, a ligação interna com Matto Grosso tornar-se-ha necessidade que desappareceu.

Não penso com esses.

A posição especial daquella provincia fronteira, cujas relações com o centro do Imperio se mantém por entre tres Estados estrangeiros, ciosos da grandeza do Brasil, aconselha o levantamento de uma via de communicação interior e directa.

Quantas dezenas de milhares de contos de réis se houveram poupado se a possuissemos!

O Paraguayo se habituára a pizar territorio brasileiro. Em 1862 uma partida sua de 60 á 70 homens penetrára até nossos estabelecimentos nas cabeceiras dos rios Dourados e Miranda, e tal attentado fôra tolerado como uma simples exploração!

Ainda conservam aquellas antigas pretenções, que levaram os hespanhóes á invadirem a mesma provincia em 1801.

Tenho por provavel que a franqueza da navegação não evitará outros desacatos para o futuro.

Quando, porém, me achasse em erro, considerações de outra ordem fazem preferir a linha fluvial do Tibagy, Paranapanema e Ivinheima á do Prata e Paraguay.

Ella é muito menos extensa, e mais economica.

No relatorio lido em 1862 á assembléa de Matto Grosso, pelo então presidente da provincia, o Sr. conselheiro Herculano Ferreira Penna, dizia S. Ex., referindo-se ao rio Miranda: « Até a confluencia dos dous galhos, em distancia de 23 leguas do Paraguay, é o rio navegavel em todo o tempo por vapores de pequeno calado.

D'ali para cima é mais custosa a navegação, todavia os vapores «Alpha», «Corumbá» e «Jaurú» têm por vezes chegado á villa, distante 28 leguas da dita confluencia. Da villa até a *Forquilha*, logar onde o *Nioac* faz barra no Miranda, contam-se 14 e dahi ao varadouro de Nioac 11. Neste espaço de 25 leguas não se encontram cachoeiras, mas sim muitos baixios ».

Attendendo que o «Alpha» tem de calado 57 centimetros (2 1/2 palmos), o «Corumbá» 88 (4 palmos) e o «Jaurú» 1,21^{m}. (5 1/2 palmos) ninguem dirá que á via fluvial do Tibagy e do Paranapanema não se possa ligar desde já a do Miranda e Paraguay até Cuyabá.

Quem lançar os olhos sobre a carta geographica da America Meridional observará que a linha do Prata fórma um ellipsoide, cortado na extremidade superior pela do Tibagy ao Miranda.

A primeira se poder considerar dividida em duas secções, maritima, do Rio de Janeiro á Montevideo com 341,6 leguas; e fluvial, desde Montevideo até Cuyabá com 693,6, que formam o total de 1035,2 leguas.

A do Tibagy tambem se distinguirá em:

Maritima, do Rio á Antonina	123,6
Fluvial, do Jatahy á Santa Rosalinda (98,3) e de Miranda á Cuyabá (209)	307,3
Terrestre, de Antonina á Jatahy (78) e de Santa Rosalinda á Miranda (46,6)	124,6
	555,5

A differença é de 479,7 leguas.

Da mesma sorte a comparação dos fréles não deixará a menor duvida sobre a preferencia.

Na companhia brasileira de paquetes á vapor, o de uma arroba até Montevideo é $650
Na de navegação do Alto Paraguay . . . . . 4$000

Total . . . . . 4$650

Suppondo que o de cada legua de estrada custe 20 rs., e da linha fluvial 3,8, segundo o calculo dos engenheiros Keller, teriamos:

Do Rio á Antonina na companhia intermediaria .	$180
De Antonina ao Jatahy	1$560
De Jatahy á Santa Rosalinda	$374
De Santa Rosalinda á Miranda	$932
De Miranda á Cuyabá	$794
	3$840

A economia em arroba por legua seria de 810 rs., ou de 1$215, se poder ser canalisado o rio Miranda, desde Nioac até a villa daquelle nome.

Se acceitarmos o movimento do trafego, presupposto pelos mesmos engenheiros, ella se elevaria na primeira hypothese á 262:440$000 annualmente, e na segunda á 393:660$000.

Para se obter, porém, uma via regular de communicação pelos rios desta e da provincia de Matto Grosso, fôra necessario canalisar o Tibagy e Paranapanema desde a colonia militar do Jatahy até a Serra do Diabo, na extensão de 217 kilometros; e construir uma estrada de rodagem, em continuação á Graciosa, e outra no varadouro de Nioac, que perfazem ao todo 124 leguas.

O orçamento da canalisação importa em 584:000$000 e o da estrada em 2,492:000$000, calculando á 20:000$000 a legua, e comprehendendo nelle 240:000$000 para conclusão da estrada da Graciosa, cuja secção mais difficil, a da serra entre o rio das Pedras e o ribeirão do Corvo, vae já muito adiantada.

A parte, entre Nioac e Miranda, do varadouro destinar-se-hiam 500:000$ rs., quantia por ventura sufficiente á canalisação do proprio rio, tornando-se desta arte o frete mais barato.

Facil fôra convencer da vantagem deste melhoramento á quem reflectisse, que a despeza total de 3,076:000$000 é muito inferior ao custo de 4 leguas de via ferrea da provincia de São Paulo, que eleva-se á 3,555:200$000 á razão de 888:800$000, segundo apreciação do engenheiro Viriato de Medeiros; e é o prolongamento desta dispendiosissima linha, que hoje offerecem por argumento os que opinam pela conservação de uma estação naval e militar na fóz do Tieté, para estreitar as relações de Matto Grosso com o centro do Imperio.

Não sei em quanto nos está o Itapura e a colonia militar do Avanhandava,

fundada tambem com o fim de proteger a communicação interna por aquelle lado; mas o dispendio feito até hoje, posso assegurar-vos, não é menor de 868:000$000, que, empregados na desobstrucção daquelles 217 kilometros de via fluvial, deixariam o saldo de 184:000$000.

Bastára applicar-se-lhe a subvenção annual de 200:000$000, concedida á companhia de navegação do Alto Paraguay, que, tendo apenas realisado 30 °/₀ de seu capital, obtinha com ella o lucro de 26 °/₀.

Havendo por muito vantajosa esta via de communicação, e considerando que se poderia aproveitar desde já a parte navegavel por vapores de roda, desde a Serra do Diabo até Santa Rosalinda, representei ao Governo Imperial sobre a conveniencia de remover a colonia militar do Jatahy para a margem esquerda do rio Paranapanema.

Este estabelecimento, creado por decreto n. 751 de 2 de Janeiro de 1851 e installado á 10 de Agosto de 1855, conta dez annos de existencia; mas nada tem de militar, á não ser o director, que é capitão reformado, e a circumstancia de se haver distribuido pelos colonos um cinturão e uma clavina, como vos observou um de meus antecessores.

Até hoje não apresenta signaes de augmento, e antes parece ter declinado; por acharem-se reduzidos á 70 os 154 habitantes, que possuira em 1859; nenhum dos quaes póde ser considerado colono.

Assim denomina o director á 22 individuos, que com suas familias formam o numero de 70, mas estes mesmos, mudado apenas a collocação dos nomes, são dados por empregados assalariados, que custam ao Estado 522$000 por mez, sendo:

1	Feitor . . .	32$000
2	Carpinteiros. .	80$000
2	Serradores . .	60$000
1	Oleiro . . .	30$000
16	Operarios . .	320$000
		522$000

Ao colono, pelo contrario, auxiliar-se-hia com uma ou duas etapas de 160 rs., conforme o numero de sua familia, como determina nos arts. 6, 7 e 8 o regulamento de 22 de Dezembro de 1849, reduzindo-se o subsidio mensal á 9$600 ou á 19$200.

Accresce que o abono seria autorisado sómente durante os dous primeiros annos, ao passo que aquelles operarios recebem seus vencimentos, desde a fundação do estabelecimento.

Assim, pois, o Jatahy é uma colonia sem colonos.

O terreno, onde foi fundado é na verdade fertil como todo o valle do Tibagy e quasi todo o do Paranapanema; na sua escolha, porém, não se consultou

o melhoramento, que se teve em vista, isto é, a facilidade de communicação com a provincia de Matto Grosso e defeza da fronteira.

Separado desta capital por máo caminho de 66 leguas, e do rio Paraná por uma via fluvial de 48, o Jatahy actualmente servirá apenas ao commercio difficil e arriscado em canoas de 3 á 5 toneladas.

Sobre esta se ergue outra consideração, e é que, por sua situação á margem do Tibagy, fronteira ao aldeamento de São Pedro de Alcantara, de que a separa unicamente o rio com 80 braças de largura, não póde manter regimen differente do da povoação indigena; cujo contacto a tem por ventura desnaturado, á ponto de não ser colonia militar nem civil, mas um mero aggregado de assalariados do governo.

Entretanto a somma nella empregada sóbe á 71:716$773, como o demonstra o seguinte quadro organisado na thesouraria de fazenda:

1855 — 56. . . .	9:361$662
1856 — 57. . . .	7:558$320
1857 — 58. . . .	5:754$816
1858 — 59. . . .	6:488$385
1859 — 60. . . .	8:716$860
1860 — 61. . . .	4:559$857
1861 — 62. . . .	7:012$661
1862 — 63. . . .	7:926$651
1863 — 64. . . .	6:199$045
1864 — 65. . . .	8:138$516

De tão enormes gastos, sendo com operarios 52:332$787, não se obteve ainda senão uma casa para o director; outra em construcção, a capella de duas braças e meia de frente, uma olaria e um pequeno rancho, que terá de servir de quartel, coberto de palha de gerivá.

Existem mais 21 habitações particulares, cobertas quasi todas tambem de gerivá, e levantadas algumas antes da fundação da colonia.

É pois minha opinião que tal estabelecimento deve ser mudado para a margem esquerda do rio Paranapanema, entre a corredeira da Serra do Diabo e e a ilha da Corôa de Frade.

Ahi tambem são os terrenos uberrimos e podem produzir café, canna de assucar, algodão, arroz e excellente fumo; sendo de notar a riqueza das mattas visinhas abundantes em madeiras de construcção, de mais de 30 qualidades differentes.

Ficaria a nova estação militar fronteira á provincia de São Paulo, proxima ao Itapura e ao Igualemy, e daria accesso sem a menor difficuldade, como póde fazer já o ponto que indico, ao «Tamandatahy» ou á vapores de roda, de construcção apropriada á navegação fluvial.

Segundo informações dos engenheiros José e Francisco Keller, ainda que no tempo de sècca é de 1 metro (4 1/2 palmos) a altura minima do Paranapanema, desde a corredeira mencionada até sua fóz, considerando as voltas rapidas e as condições do Ivinheima, do rio dos Dourados e do Santa Maria, naquella provincia, um pequeno vapor, com a força de 6 á 7 milhas por hora, e o calado de 45 centimetros ou 2 palmos, poderia manter sem necessidade de obra de arte communicação entre o novo estabelecimento e o porto de Santa Rosalinda no Baixo Paraguay, na extensão de 60 á 70 leguas.

Tambem se ligaria com o Itapura, e por ventura com os povoados banhados pelo Paraná e seus principaes affluentes, o Paranahyba e Rio Grande, nas provincias de Goyaz e Minas Geraes.

É deste modo que, sem onerar os cofres publicos, e apenas trasladado o estabelecimento, cujo local a experiencia mostrou não ser o mais conveniente ao fim, á que se o destinára, se obteria resultado garantido desde já pelas circunstancias apontadas.

Não se perderiam as cinco construcções imperfeitas do Jatahy, que, com o aldeamento junto de São Pedro de Alcantara, ficaria servindo de assento á duas tribus differentes de uma só colonia indigena, viveiro de excellentes marinheiros para os transportes desta via fluvial.

Solicitei igualmente do Sr. Ministro da Agricultura a autorisação necessaria, para despender até a quantia de 30:000$000 com a compra de um vapôr, das dimensões indicadas nos officios juntos em annexo de letra—B.

Entre as vantagens, que se obteriam, apresentára a de uma linha de correio, podendo as malas para Cuyabá serem transportadas, em vapôres de róda, pela extensão de 273 leguas.

Os constructores do Rio de Janeiro John Maylor & C.ª se compromettiam a apromptal-o, pela diminuta quantia de 19:000$000; e me preparava para fazer a encommenda, quando S. Ex. se dignou responder-me, em aviso n. 4 de 15 do mez findo, que com prejuizo de questões de igual natureza, que prendem a attenção do Governo Imperial, não era possivel desde já emprehenderem-se outros melhoramentos, por não existir nas verbas do orçamento margem para novas despezas.

Estradas.

Da Graciosa.

O trafego annual desta estrada é computado em 500000 arrobas, d'ahi a sua importancia; e muito maior virá a ser, elevando-se aquelle á 800000,

quando levantar-se pelas cabeceiras do Iguassú um ramal para São José dos Pinhaes, que sirva ao commercio deste municipio, e do sul da provincia. Por onde bem se deixa ver que, como uma grande arteria, ella sustenta a vida, e recebe de todos os pontos do interior.

Tão elevada categoria lhe reconheceram o Governo Imperial, destinando-lhe mais de uma vez a quantia de 50:000$000; e vós, na sessão ultima, decretando na lei do orçamento autorisação para um emprestimo de 200:000$ rs., que devem ser applicados exclusivamente á sua construcção.

Por isso é que, desde os primeiros dias da administração, tenho procurado dar-lhe o maior impulso; e auxiliado efficazmente pelo habil e distincto engenheiro, que dirige os trabalhos, folgo de annunciar-vos que desappareceu já o antigo trilho calçado, sendo hoje substituido por commoda via de rodagem, por onde em breve descerão os carros até a Barreira, na raiz da serra.

Com elles se despendeu no anno de 1865 a quantia de 132:397$621, sendo em

Janeiro.	5:045$370
Fevereiro	5:503$520
Março	5:632$160
Abril	10:438$697
Maio	18:670$395
Junho	16:182$190
Julho	10:902$530
Agosto	7:957$214
Setembro	12:450$890
Outubro	12:178$125
Novembro	15:460$526
Dezembro	11:976$004
	132:397$621

Tal augmento é devido á duas circumstancias.

Para o pagamento das ferias de Maio e Junho destinei um credito de rs. 40:000$000, que havia sido posto á minha disposição pelo ministerio da fazenda.

Era então o pensamento de alargar o novo traço, estudado desde a Barreira até o corrego de Mãi Cathira, e formar-lhe leito sufficiente ao transito de artilharia.

Tendo-se organisado para isso um pessoal extraordinario, representei ao passar a administração sobre a conveniencia de applicar-lhe os 70:000$000 de auxilio dos cofres geraes, podendo attingir á 15:000$000 a importancia dos trabalhos de cada mez.

Assim o resolveu o Ministerio da Agricultura, expedindo o aviso n. 6 de 22 de Junho.

Esta estrada de doze leguas de extensão foi provisoriamente dividida em quatro districtos.

De serra abaixo—desde Antonina até o rio das Pedras.
Da serra—do rio das Pedras ao ribeirão do Corvo.
De serra acima—do ribeirão do Corvo á Borda do Campo.
Do campo—dalli á esta capital.

1.° DISTRICTO.

Comprehende tres secções, sendo

De Antonina ao rio de S. João. . .	2484	braças
Do Rio de S. João ao Sapetanduba. .	3729	»
Do Sapetanduba ao rio das Pedras .	3022	»

Com o comprimento total de 20,317 kilometros fôra orçado em 174:093$800, e em execução do aviso n. 24 de 23 de Dezembro de 1864 posto em hasta publica, sua adjudicação, porém, á um dos proponentes não mereceu approvação do governo imperial, como me foi declarado em aviso n. 8 de 27 de Julho, por não ser conveniente sobrecarregar o thesouro de despezas, que, sem prejuizo do serviço publico, podessem ser addiadas, e não offerecer a proposta, nos termos vagos em que se achava concebida, base segura para um contracto. Os trabalhos realisados constaram de explorações, para levantamento da planta e confecção do orçamento, e da construcção de 160 braças de desvio áquem do rio das Barrocas, que foram inauguradas á 31 de Maio.

As despezas importaram em 4:991$000.

Entende o engenheiro, e com sua opinião me confórmo, que toda esta divisão de 20,317 kilometros deve ser abandonada e preferida por um alinhamento nos valles dos rios das Pedras e Nhundiaquara, que aproveite os dous centros commerciaes de Morretes e Porto de Cima, e a secção de mais de uma legua, por onde transitam já numerosos carros, entre aquellas importantes povoações.

Sobre razões economicas offerece a da superioridade do terreno, evitando-se, com o novo projecto, as encóstas ingremes e tortuosas do Morro do Bicho, e as vertentes que separam o rio das Barrócas do de S. João.

2.° DISTRICTO.

O districto da serra, que é o mais dispendioso e onde, durante minha admi-

nistração, se tem absorvido quasi todas as quantias applicadas á Graciosa, divide-se em cinco secções:

Do rio das Pedras ao Mãi Calhira.
Do Mãi Cathira á primeira encruzilhada.
Da primeira encruzilhada á segunda.
Da segunda ao corrego da Grotinha.
Do corrego da Grotinha ao ribeirão do Corvo.

As obras da segunda secção consistiram em movimentos de terra, que estão terminados; boeiros de esgoto e muralhas de amparo de aterro.

Fizeram-se tambem 303 braças de macadamisação, e em breve só faltará este serviço para ficar completa toda a construcção.

A despeza elevou-se á 49:319$348.

Na terceira, a mais difficil de toda a serra, não avultaram tanto os trabalhos; que, todavia, representam um capital de 25:745$422.

Ainda ha á fazer escavações de terra, para dar ao leito de 20 a largura de 32 palmos; a derribar pedras volumosas, e a construir grande numero de obras de arte.

A quarta, que tem de extensão 3,073 kilometros ou 1397 braças, compõe-se de 304 do novo traço adoptado o anno passado, e de 1093 pertencente ao antigo.

Naquelle tiveram logar as obras de movimento de terra, e neste construiram-se 410 braças de empedramento, 4 pontilhões, muitos boeiros e muralhas de alvenaria e a ponte da Grota-Funda, orçada em 5:680$000 com duas cabeceiras de pedra, e executada pelo empreiteiro Mauricio Schwartz.

É a mais importante obra de arte e a chave de toda a serra.

Gastou-se nesta secção a quantia de 14:461$000.

A quinta está toda na parte, que á principio fôra contractada com o tenente coronel Manoel de Oliveira Franco.

Rescindido o contracto, recebeu-a tambem por empreitada o mesmo Mauricio Schwartz, e nella concluiu as escavações, que se achavam incompletas; e fez o empedramento de 110 braças lineares, tendo sido pago até a quantia de 11:607$390 em prestações mensaes.

3.° DISTRICTO.

Está dividido em cinco secções.

Do ribeirão do Corvo ao Taquary
Do Taquary ao Rio do Meio
Do Rio do Meio ao Capivary

Do Capivary ao riacho da Campina
Do riacho da Campina ao das Larangeiras.

As obras realisadas, durante o anno, foram quasi todas nesta ultima: e constam de

222,15 braças de escavações em terra
33,50 braças de alvenaria, boeiros e muralhas
548,50 braças de macadamisação.

Sobre ellas ha a notar apenas a ponte de madeira no riacho dos Pinhaes, orçada por 1:426$000, e contractada com Jacob Hey, que a construiu.

Prosegue-se na substituição dos estivados por um empedramento economico, e na correcção dos perfis longitudinaes, como na volta da Campina, onde se projecta incurtar 200 braças sobre uma extensão de 800.

A despeza foi de 10:962$200.

4.° DISTRICTO.

Conta sete secções, a saber:

Da Borda do Campo ao riacho do Curral Falso
Do Curral Falso ao Canguiry
Do Canguiry ao Alto do Palmital
Do Alto do Palmital ao Atuba
Do Atuba ao Bacachery
Do Bacachery ao Juvevê
Do Juvevê á Curityba.

Apenas se lhe applicaram 4:250$000 em duas pontes indispensaveis, pelo estado de ruina em que se achavam as antigas; a do Palmital orçada por 2:615$400, e contractada com o major Vicente Ferreira da Luz, e a do Atuba por 2:835$400, com Ricardo José dos Santos.

Para conclusão das obras em andamento no districto da serra, organisou o engenheiro um orçamento, que vos será presente, na importancia de rs. 123:636$600; não comprehendendo o dos serviços á iniciar na primeira secção, entre os rios das Pedras e Mãi Cathira.

O orçamento distribue-se pelas quatro seguintes deste modo:

2.ª Secção	. .	22:747$200
3.ª »	. .	62:713$400
4.ª »	. .	24:523$600
5.ª »	. .	15:672$400

O pessoal empregado pela administração tem chegado á 185 homens, e pelos empreiteiros á 300; elevando-se o total á perto de 500, que trabalham na serra da Graciosa.

Em virtude do art. 5.° da lei do orçamento deliberou a presidencia o levantamento de 90:000$000, afim de continuar as obras, durante o segundo semestre do exercicio corrente, não devendo ellas exceder á 15:000$000 por mez; e, tendo em vista o relatorio annexo sob a letra—C—, representou em data de 1.° do corrente ao Ministerio da Agricultura, solicitando um credito de 80:000$000, para o exercicio de 1866—1867.

Como bem se deixa comprehender, a estrada da Graciosa tem tido de um anno á esta parte auxilios extraordinarios, e se de começo houvesse sido emprehendida com plano e orçamento, por ventura muito menor seria hoje o seu custo.

Segundo informações officiaes tem-se gasto nella desde 1854 até 31 de Dezembro do anno findo 590:946$973, sendo por conta da provincia rs. 304:405$286, e dos cofres geraes 286:541$687, a saber em

1853 — 1854	8:550$790
1854 — 1855	23:498$636
1855 — 1856	46:661$858
1856 — 1857	46:273$720
1857 — 1858	51:163$580
1858 — 1859	82:179$939
1859 — 1860	40:547$422
1860 — 1861	26:628$097
1861 — 1862	29:790$554
1862 — 1863	25:340$890
1863 — 1864	49:375$321
1864 — 1865	93:853$345
1865 — 1866 (1.° semestre) .	67:082$821

Grande parte de tão avultada somma consummiu-se, não no actual mas no antigo alinhamento, coberto de calçadas perigosas e que apresenta o declive de 40 %.

Do Arraial.

Em quanto não se levantar na Graciosa um ramal em direcção ao valle do Iguassú, por onde se derive o commercio dos populosos municipios de São José e Principe, o caminho do Arraial é e continuará a ser a estrada, que as respectivas populações preferem para a conducção de suas mercadorias.

Tendo-a visitado em dias de Novembro, ordenei ao engenheiro tenente

Antonio Pereira Rebouças Filho organisasse o orçamento dos concertos indispensaveis, e os contractasse com quem melhores condições offerecesse; o que de feito elle fez, dando de empreitada ao cidadão Antonio Ricardo dos Santos a execução de alguns reparos em differentes pontos.

Obrigou-se o empreiteiro á realisal-os em tres mezes, contados de 20 de Dezembro, sob pena de 5$000 de multa por dia de demóra.

Os concertos foram orçados em 1:635$000, que são pagos com o rendimento da barreira do Rio do Pinto ex vi do disposto no § 7.°, art. 1.° da lei vigente do orçamento.

Muitos outros melhoramentos se fazem necessarios nesta via de communicação, que actualmente, como disse, não póde ser substituida pela estrada da Graciosa.

Conviria desvial-a do leito do rio do Arraial, nada menos que um quarto de legua de penoso transito, onde na estação da sècca molham-se viandantes e mercadorias, e na das aguas arriscam a vida aquelles, tendo a perdido em tempos anteriores um dos melhores empregados da barreira do Rio do Pinto, ao dirigir-se por ventura á estação, para exigir a taxa que nos paizes adiantados se arrecada pelo transito das boas estradas.

Este triste acontecimento, que o camponio rude, encarnando no exactor a odiosidade do imposto, traduzira por castigo da providencia, celebrisou mas não modificou as circunstancias especiaes do caminho do Arraial.

Outro desvio, que urge seja feito, é o do logar conhecido por Pedregal da Fortuna, que propriamente se devera denominar —da Desgraça—pelo trabalho e prejuizo, que ahi necessariamente soffrem os commerciantes, arruinando seus animaes em um leito de pedras soltas de todos os tamanhos, constantemente banhado pela corrente de um corrego.

Se pois em regra geral devem as taxas itinerarias ser empregadas nas respectivas estradas, na do Arraial esse principio não admitte a menor vacillação; convindo, portanto, seja reproduzido como disposição permanente o prescripto no artigo citado da lei n. 115.

De Corrientes.

Não data do anno passado o projecto de uma via de communicação, entre os campos de Palmas nesta provincia e os de Missões na argentina de Corrientes; mas a nomeação de dous engenheiros habeis, á quem fôra confiado, marcou-lhe periodo novo, recebendo a linha de exploração tal desenvolvimento, que attingiu a margem esquerda do rio Paroubangue, á duas ou tres leguas de sua confluencia no Goyo-Cochon.

Ao reunirem-se apresenta o primeiro cincoenta braças de largura, e o segundo cerca de tresentas; d'onde inferem elles que o Goyo-Cochon bem póde ser o magestoso Paraná.

Sobre as vantagens politicas, offerecerá esta estrada a de estreitar as relações de commercio com o estado visinho, e de encaminhar directamente o de animaes, principal fonte de renda da provincia.

Na verdade, por ella evitarão as tropas, vindas de Entre-rios e de Corrientes, o trajecto difficil do Uruguay para o Rio Grande do Sul; e dalli, pelo passo de Goyo-En, em direcção á S. Paulo.

Para exploral-a foram nomeados, por aviso de 13 de Março, o 1.° tenente Jeronimo Rodrigues de Moraes Jardim e o 2.° tenente Alvaro Joaquim de Oliveira, que, em data de 11 do mez findo, entregaram-me seu relatorio, acompanhado de uma planta do traço por elles seguido, da extensão de 320,092 kil. como vereis do annexo—D—.

Com o fim de offerecer mais claro conhecimento, dividiram-no em seis secções:

1.ª De Palmas ao Campo-Erê	de 90,291 kil.	ou 14,61 leg.
2.ª O Campo-Erê em toda a sua extensão .	23,624 »	3,82 »
3.ª Do Campo-Erê á campina do Americo. .	70,840 »	11,46 »
4.ª Da campina do Americo á de S. Pedro .	63,696 »	10,31 »
5.ª Da de S. Pedro ao toldo de Santa Cruz .	24,895 »	4,03 »
6.ª De Santa Cruz á margem do Paroubangue	46,746 »	7,56 »

Em Santa Cruz encontraram um toldo de indios capitaneados pelo cacique Manoel Facran.

Segundo suas informações, á uma distancia não superior á dez leguas fica o campo de Cavarú-Coyá, da extensão do Erê mais ou menos; e frequentado por herbateiros corrientinos ou paraguayos.

Tendo sido autorisado, pelo aviso n. 40 do Ministerio da Guerra de 25 de Outubro, á empregar neste trabalho as praças da guarda nacional destacada para defeza da fronteira, ordenei ao commandante superior de Guarapuava pozesse á disposição do major Manoel Marcondes de Sá 80 daquelle districto; e á este que, dividindo o pessoal em duas turmas, deixasse a primeira occupada entre Palmas e o Campo-Erê, onde habitam 60 á 70 brasileiros; e se fosse com outra até penetrar, partindo do toldo de Santa Cruz, no campo buscado do Cavarú-Coyá; cuja posição deve determinar em respeito ao Paraná, aos pontos conhecidos daquella banda da fronteira.

Se continuasse a guerra, o que não é de esperar, serviria esta direcção para fornecimento de gado á columna do exercito, que pela Tranquera de Loreto terá já invadido o territorio inimigo.

Da Colonia D. Francisca.

Parecendo-me conveniente abrir a communicação, ha tantos annos proje-

ctada, daquelle florescente estabelecimento até esta capital, á 25 de Março mandei fazer o reconhecimento do terreno, encarregando-o ao engenheiro Luiz Henrique Barão de Holleben; que, em companhia do da colonia Carlos Augusto Wunderwald, apresentou-me á 21 de Abril a exposição de seus trabalhos.

Em seguida autorisei-o á despender a quantia de 2:500$000 com um traço de 2m,2 de largura, da ultima campina ao ponto terminal da estrada da serra; o qual hoje está prestando transito á viajantes e á animaes, segundo o testemunho do proprio director da colonia.

Na novação de 18 de Abril dos contractos anteriormente celebrados com a sociedade—Colonisadora—de 1849 em Hamburgo, obrigou-se ella á administrar a construcção desta estrada, mediante a subvenção mensal de 5:000$ rs.; e segundo plano do governo, para cujo levantamento foi então nomeado o capitão Francisco Antonio Monteiro Tourinho.

Desde a colonia de Joinville existem já construidos 33 kilometros, em estado satisfactorio, segundo a opinião deste engenheiro.

A picada, traçada pelo Barão de Holleben do ponto onde elles terminam, segue pelo valle do Rio Secco, desviando-se em extremo da directriz, que fôra adoptada sob o pensamento primitivo de levar a estrada ao Rio Negro.

Por este traço contam-se da colonia á Curityba 165 kilometros.

O capitão Tourinho procurou outra direcção, e, abandonando aquelle valle, passou o rio Cubatão, subiu a serra e fez nova picada á sahir no campo dos Ambrosios.

Em data de 15 de Dezembro apresentou-me planta e orçamento de uma secção de 8 kilometros, orçada em 93:099$077.

Em cima da serra, ainda que muito dobrado, presta-se o terreno á um nivelamento maximo de 5 %; mas na encósta, á não se fazer grande despeza, só se obteráõ 7 %, onde a estreiteza da superficie não permitte facil desenvolvimento das curvas.

Desta arte o novo traço ficará com 150 kilometros ou 24,3 leguas.

Se se abandonar, porém, o outro, que parte do valle do Rio Secco, perder-se-hão cerca de 9 kilometros de estrada já concluida, e sobre estas se faráõ outras despezas como com a construcção de uma ponte no rio Cubatão, muitos pontilhões, boeiros e grandes paredões na serra.

Actualmente constam os trabalhos de estudos na outra extremidade da linha, onde trata o mesmo engenheiro de levantar plano e orçamento da secção entre esta capital e a villa de S. José.

Do Assunguy.

O traço da estrada, que deve ligar á esta capital o nucleo colonial daquelle

nome, tem de extensão 44815 braças ou 98,593 kilometros, divididos em onze secções.

Concluidas as quatro primeiras á contar da colonia, a presidencia resolveu á 27 de Maio fosse contractada a quinta de 11,103 kilometros, orçada em 8:069$660 rs.

Desviando a penosa passagem do Morro Pellado, tem ella 59 pontilhões e 5 pontes, sendo:

1.ª no Ribeirão do Bernardino
2.ª no » » de Cima
3.ª no Corrego da Volta Grande
4.ª no Ribeirão dos Livres
5.ª no » da Pedra Vermelha.

Á 20 de Julho, na thesouraria de fazenda, Manoel Gonçalves Cordeiro e João Gonçalves Cordeiro obrigaram-se á dar prompta toda a obra, dentro do praso improrogavel de 8 mezes, sob pena de 5$000 de multa por dia de demóra.

Alem desta é de crer que em um futuro não remóto os uberrimos terrenos do Assunguy tenham, pelo valle do rio Ribeira, communicação directa com o littoral da marinha, aproveitando então a navegação que já é feita em barcos á vapôr até Xiririca, na provincia de São Paulo, e sendo atravessados por uma estrada de rodagem com direcção á parte navegavel do Tibagy e do Paranapanema.

Da Palmeira a Palmas.

Segundo parecer do engenheiro Jeronimo Rodrigues de Moraes Jardim, tem esta via de communicação 173840 braças ou 57,3 leguas até á casa de Manoel Ferreira Bello, em Palmas do Sul, a saber:

Da Palmeira ao rio da Varzea	8,1	leguas
Do rio da Varzea ao Potinga	6,4	»
Do rio Potinga ao Porto da União	12,8	»
Do Porto da União ao rio da Jangada. . . .	5,4	»
Do rio da Jangada ao campo de Palmas . . .	5,8	»
Deste campo á freguezia	9,5	»
Da freguezia ao campo de Palmas de baixo . .	3,5	»
D'alli á estancia de Manoel Ferreira Bello . .	5,8	»

Este ponto offerece subida importancia, por achar-se collocado na encruzilhada da estrada de Missões, que do Rio Grande do Sul se dirige á provincia de S. Paulo, com a do Campo Erê, do littoral ao Estado visinho de Corrientes.

Assim considerada, parece que não se póde recusar preferencia á communicação por Ponta Grossa e Guarapuava.

1.° Por ter quasi a mesma extensão que a do Porto da União.

2.° Por aproveitar terrenos mais habitados, e especialmente áquellas importantes povoações.

Segundo explorações feitas pelo engenheiro Frederico Hégrévile em 1856 e 1857, e dados conhecidos ha

Da Palmeira á Ponta Grossa	7 leg.	
De Ponta Grossa á Guarapuava.	29 »	
De Guarapuava ao rio Jordão	3 »	483 br.
Do rio Jordão ao Pinhão	2 »	1585 »
Do rio Pinhão ao da Reserva	5 »	2122 »
Do rio da Reserva ao Iguassú	2 »	2354 »
Do rio Iguassú á estancia de Manoel Ferreira Bello	7 »	
	57 leg.	544 br.

A estrada da União atravessa cerca de 36 leguas de matto, e a de Guarapuava apenas 23, sendo 18 entre a villa deste nome e a cidade de Ponta Grossa.

A primeira foi melhorada no anno de 1865, despendendo-se nella a quantia de 6:000$000.

Este serviço esteve á cargo do major Antonio Caetano de Oliveira Nhosinho, que, por seu turno, o confiou ao padre José Antonio de Camargo e Araujo.

De Curityba ao Ararê.

Na secção de Curityba á Campo Largo eram necessarios alguns concertos, na ponte do rio Passaúna e nos aterrados dos rios Verde e do Campo Largo.

Á 28 de Dezembro foram contractados por 60$000 com Candido Machado Fagundes.

Na do Campo Largo á Palmeira, na Serrinha, era indispensavel reconstruirem-se 50 braças de calçada, das quaes se encarregou o mesmo empreiteiro pela quantia de 818$000.

Pontes.

De Antonina.

A ponte de embarque, em Antonina, com o comprimento de 176 metros.

para alcançar um fundo de 17,6 na baixa, ou de 44 na preamar, foi traçada em duas secções: a primeira consta de caes e aterrado, com 88 metros de comprimento e 11 de largura, orçada por 3:992$000; a segunda da parte de madeira, que propriamente constitue a ponte, por 6:257$640.

Não se tendo apresentado quem a tomasse de empreitada, e havendo sido determinado, pelo Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que com toda urgencia a fizesse construir por administração, foi confiada ao prestativo cidadão, commendador Antonio Alves de Araujo, o qual inspeccionou as obras até Setembro, despendendo com ellas 9:950$560. Esgotada a verba, por onde corriam as despezas, ordenou a presidencia ao 1.° tenente Antonio Pereira Rebouças filho examinasse o seu estado, e indicasse o meio de concluir o caes e o aterrado.

Estavam levantados os muros lateraes e parte do transversal, faltando dar á aquelle, já de 33 metros, a altura marcada no plano. Para rematar a primeira secção, era mister ainda:

1.° Terminar os muros do caes até a competente altura, e respaldal-os na forma e nivel convenientes.
2.° Guarnecer os seus alicerces com grandes pedras e lages amontoadas, para defendel-os da força das ondas.
3.° Construir duas escadas de alvenaria com patamaes e degráos lageados.
4.° Fazer um boeiro transversal, para esgoto das aguas das ruas adjacentes á ponte.
5.° Acabar o aterrado entre os muros até o seu nivel, dando-lhe a superficie e fórma abahulada.

E havendo declarado o commendador Antonio Alves de Araujo que não podia continuar a administrar estas obras, orçadas em 1:740$000, foram ellas dadas de empreitada á Ursulino José da Silva e José Joaquim Peixoto, com obrigação de executal-as em 4 mezes, contados do 1.° de Novembro.

O caes e o aterrado viráõ á importar, não em 3:992$000, como á principio se calculára, mas em 11:690$560.

Segundo opinião do engenheiro, este excesso provém de se haver comprehendido no segundo orçamento as duas escadas de alvenaria e enrocamento de defeza não considerados no primeiro, e de se ter adoptado na execução do plano um systema de transporte, que não é o mais economico.

Do Iapó.

Tendo em vista o parecer do engenheiro Gottlob Wielland, a presidencia innovou com Lino de Sousa Ferreira o contracto para edificação desta obra, marcando o praso de 4 mezes á contar de 1 de Abril.

Nova prorogação obteve ainda o empreiteiro, até que terminou-a á 11 de Agosto.

Esta ponte, que custou á provincia 17:000$000, é tambem uma de suas obras mais importantes: construida de excellente madeira tem 930 palmos (204,6m.) de comprimento, e 20 (4,4) de largura.

De Jaguariahyva.

Não existindo margem na lei vigente do orçamento, deixou a presidencia de mandar levantar esta ponte calculada em 5:215$400. Ella é de indeclinavel necessidade, e parece de toda a conveniencia se satisfaça aos commerciantes de animaes, que com larga contribuição concorrem para a maior fonte das rendas provinciaes.

Do Iguassú.

Foram concluidos á 11 de Outubro os concertos contractados com Manoel Alves Pereira pela quantia de 300$000.

Cadêas.

Da Capital.

A 20 de Abril foi contractada com Laurindo Corrêa da Silva a conclusão do edificio para cadêa e casa de camara.

A 7 do corrente communicou o empreiteiro que estavam promptas as obras orçadas em 4:700$000.

Construidas por administração ellas absorveram logo a quantia de rs. 6:519$810, que com a do contracto eleva-se á 10:563$810.

De Castro.

A 20 de Outubro foi dada de empreitada á Lino de Sousa Ferreira por 2:637$000.

O empreiteiro obrigou-se a executar o plano do engenheiro Wielland dentro do praso de 4 mezes, recebendo em 4 prestações as quantias convencionadas.

Do Principe.

Não recebi informação circumstanciada sobre a construcção da cadêa do

Principe, mas tem assento neste recinto o cidadão que a administra e vos póde prestar as que lhe forem exigidas.

Cemiterios.

Da Capital.

Esta obra teve principio em 1.° de Dezembro de 1854, e por falta de operarios parou em Setembro de 1857.

A despeza feita até então montou em 6:955$040, a razão de 155$000 por braça da grossa muralha de que se compõe.

Meu antecessor resolveu continual-a, encarregando por portaria de 31 de Maio de 1864 ao tenente coronel Francisco de Paula Guimarães, que por vinte mezes administrou-a com perseverança e zelo.

No exercicio passado foram-lhe applicadas as quantias de 1:796$285 que para tal fim havia sido legada por D. Maria Clara do Nascimento e de 3:000$ rs., sendo dous pelos cofres geraes e um do provincial. Em virtude de representação do administrador, de 3 de Novembro do anno passado, mandei entregar-lhe mais 1:000$000, para a acquisição de um portão de ferro, orçado em 600$000 e conclusão dos pilares da frente.

A 1.° de Novembro foi benzida toda a area pelo Reverendo vigario desta capital, e a 31 do mez findo tive communicação de achar-se prompto o frontespicio.

Ainda que defeituoso em seu plano póde-se dizer que o cemiterio da capital se acha finalmente concluido.

Do Principe.

Em data de 3 de Novembro mandei entregar ao parocho a quantia de 250$ rs., para auxilio das obras do cemiterio daquella villa.

Fazenda.

O aspecto financeiro da provincia não é prospero, nem animador; mas, attendendo aos recursos de que ella póde dispor, e contando com o vosso reconhecido civismo, confio que, com uma rigorosa economia e mais conveniente

lançamento de imposições, poderemos sustentar o credito publico, tão necessario para a boa marcha da administração.

A declinação da receita bem se mostra no seguinte quadro, extrahido do relatorio, annexo sob letra E, do inspector da thesouraria:

1854—55	276:297$836
1855—56	246:790$618
1856—57	282:524$017
1857—58	248:774$773
1858—59	290:421$174
1859—60	257:121$881
1860—61	304:315$076
1861—62	230:400$832
1862—63	167:249$083
1863—64	222:625$236
1864—65	188:670$979

No primeiro quinquennio, cujo termo médio é 268:961$683, ella subiu de 246:790$618 á 290:421$174 com a differença de 43:631$556; no segundo, porém, apresentou a extraordinaria oscillação de 137:065$993 entre 167:249$083 e 304:315$076, descendo aquelle á 236:342$421.

A explicação deste decrescimento está no da renda produzida pelo imposto de animaes. A sua diminuição é tamanha, que hoje chega á menos de metade do que obteve a provincia, no primeiro anno de sua existencia.

Importou nos exercicios de

1854—55 em	199:991$778
1855—56	184:621$090
1856—57	203:001$480
1857—58	139:627$300
1858—59	164:709$016
1859—60	148:784$189
1860—61	177:079$600
1861—62	117:319$465
1862—63	58:093$770
1863—64	84:890$250
1864—65	90:186$820

Por onde vê-se que o termo médio, na importancia de 178:390$132 no primeiro quinquennio, reduziu-se no segundo á 117:233$454.

As causas de tão sensivel decadencia encontram-se não só na tibieza, que proveiu ao commercio das crises, porque tem passado o paiz desde 1857,

como, do exercicio de 1861 á 1862 em diante, no systema de arrecadação do imposto e por ventura em outras circunstancias.

« Segundo o digno inspector da thesouraria, disse-vos o anno passado, a differença, que se nota, nos rendimentos dos exercicios de 1862-63 e 1863-64 comparados com o daquelle, é causada pelo regulamento de 28 de Junho de 1861, que alterou o modo de arrecadação, recebendo-se nos registros importadores apenas um quinto do imposto. Em seu relatorio desenvolve esta opinião, e se vos convencerdes della ou da contraria, que sustenta a conveniencia da extincção dos registros importadores, usarei com reflexão da autorisação, que me concederdes para reforma dos regulamentos.

Á mais de uma causa póde-se prender aquella diminuição, mas só por dados estatisticos e praticos é que chegaremos ao conhecimento dellas ».

Tendo sido autorisado, pela lei n. 117, não só a alterar o systema de arrecadação como a remover, supprimir e crear novos registros, expedira a presidencia o regulamento de 15 de Junho, extinguindo os do Rio Negro e Xapecó e determinando fosse pago o imposto no Itararé, metade á vista e metade á praso de 90 dias, sob fiança de pessoa notoriamente abonada e proprietaria de bens de raiz na provincia, e o complementar de 25 de Julho, creando barreiras na Pedra Preta da estrada de S. Domingos, e na Varzinha da de Potunã, para perceber-se ahi o dos animaes, que não concorressem ao registro.

Pareceu-me logo a primeira vista que a reforma assim concebida, longe de favorecer ao commercio, iria sobrecarregal-o ainda mais. Não me refiro sómente á provincia, pois como sabeis ha fóra della, na de S. Pedro do Rio Grande do Sul, S. Paulo e outras, commerciantes que, obrigados a darem aqui um fiador, e esse proprietario de bens de raiz, receberiam a providencia, aliás de cautela para a fazenda provincial, por exigencia que os levaria a mudarem de industria. O pagamento á vista de metade da contribuição, sem ter em conta a sua importancia, fôra a meu vêr muito oneroso; por isso que, mezes depois da passagem pelo Itararé, é que se desfazem dos animaes, vendendo-os quasi sempre á praso na feira de Sorocaba.

E considerando momentosa qualquer alteração no modo de perceber um imposto, que collocára a comarca de Curityba em condições de elevar-se á categoria de provincia, constituindo ainda hoje, apesar de mingoado, 42 % de toda a sua receita, julguei prudente sobrestar na execução da reforma; e para revel-a nomeei uma commissão, composta dos inspectores das thesourarias de fazenda geral e provincial e do Dr. Ernesto Francisco de Lima Santos, a qual acaba de apresentar-me seu parecer, condemnando não só o actual mas tambem o systema adoptado nos novos regulamentos, e opinando pelo estabelecido em 1854; como podeis ver do annexo—F.

Segundo ella, o primeiro, sobre acarretar o prejuiso annual de cerca de 20:000$000, é defeituoso pela falta de fiscalisação, e pela perturbação, que

introduz nas finanças da provincia, visto como só depois de findo o exercicio é que póde ser conhecida a importancia do imposto arrecadado.

« O regulamento de 15 de Junho ultimo, diz a commissão, conforme a demonstração feita, é ainda mais prejudicial á fazenda do que qualquer dos outros; pois concentra todo o pagamento no registro do Itararé, supprimindo os do Rio Negro e Xapecó. Por este modo nem a quinta parte do imposto pagarão os animaes, que entrarem e não passarem pelo Itararé, ao envez do que agora acontece ».

Parecendo-me procedentes as rasões, em que se ella funda, trato de pôr em vigor, com as modificações aconselhadas pela experiencia, o regulamento de 10 de Agosto de 1854; seguindo assim o meio ainda hoje adoptado na provincia de S. Paulo, onde a estação de Sorocaba é meramente verificadora da cobrança do mesmo imposto, realisada no registro de Itapetininga.

Orçamento para o exercicio de 1866—1867.

A thesouraria de fazenda organisou o orçamento da receita e despeza, que deixo sobre o mesa, para o exercicio de 1866—1867, classificando-as do modo seguinte:

RECEITA ORDINARIA.

Dizimos.	26:236$000	
Imposto sobre casas de liquidos espirituosos .	5:946$000	
» » rezes para consumo. . . .	14:977$000	
Meia siza de venda de escravos	8:589$000	
Novos e velhos direitos	1:692$000	
Decima de heranças e legados	9:587$000	
Despacho de embarcações	476$000	
Imposto sobre casas de leilão e modas. . .	91$000	
» » escravos que sahem da provincia	1:383$000	
Emolumentos das repartições provinciaes. .	2:115$000	
Premio de depositos publicos	136$000	
Imposto de animaes	78:601$000	
» de rezes exportadas	6:155$000	
Multas por infracção de leis e regulamentos .	436$000	
Matricula de alumnos do lyceu	73$000	
Cobrança da divida activa	$	
2 % de arrematações judiciarias	45$000	
Taxa das barreiras	27:201$000	183:739$000

RECEITA EXTRAORDINARIA.

Juros de letras vencidas.	739$000	
Bens do evento	84$000	
Indemnisações e reposições	3:147$000	
Receita eventual	55$000	
Depositos	8:342$000	
		12:367$000
		196:106$000

E, contando com um saldo do actual exercicio de 29:225$893, elevou-a á 225:331$893.

DESPEZA COMMUM.

1 Assembléa provincial		9:890$000
2 Secretaria do governo		10:260$000
3 Administração e fiscalisação das rendas		37:313$000
4 Passadores		2:860$000
5 Culto publico.		3:000$000
6 Instrucção publica		49:598$774
7 Obras publicas		43:000$000
8 Engenheiros da provincia		2:160$000
9 Policia e segurança publica		28:237$000
10 Sustento á presos pobres		9:000$000
11 Impressão de leis, relatorios e publicação dos actos do governo		5:500$000
12 Exercicios findos		12:987$144
13 Indemnisações e reposições		740$000
14 Pagamento de depositos.		6:552$000
15 Despezas eventuaes.		4:233$075
		225:331$893

A base para o cálculo da receita foi o termo médio dos tres ultimos exercicios, e para a fixação das despezas as leis, que as crearam. Por onde bem se deixa ver que nestas não entraram os auxilios ás camaras municipaes, estabelecimentos de caridade, melhoramento da agricultura e outros de igual natureza.

Devo chamar a vossa attenção, não só para a fallibilidade das differentes fontes de renda, como para a conveniencia de tornal-as mais productivas; porque pouco, ou quasi nada, podemos esperar do cerceamento das despezas.

Pelos motivos expendidos em outro logar, teve a presidencia de utilisar-se

da autorisação contida na lei vigente; e por deliberação de 28 de Outubro do anno findo ordenou fosse contrahido, para continuação das obras na estrada da Graciosa, um emprestimo de 90:000$000, que, como vereis do annexo—E—, acha-se entabolado nas condições as mais favoraveis com o Banco do Brasil, de conformidade com os estatutos deste estabelecimento.

Toda essa quantia ficará esgotada até 30 de Junho, isto é, dentro do actual exercicio; e no futuro é indispensavel figure novo artigo de despeza—a dos juros, que devem ser pagos na reformma das letras. Se não mudarem as circunstancias da praça do Rio de Janeiro, elles não excederão de 7:200$000.

Cumpre igualmente tratar, desde já, do meio de amortisar divida tão consideravel.

É minha opinião que os rendimentos das barreiras do littoral saiam do arrolamento das despezas communs, e, escripturados á parte, sejam exclusivamente applicados á conservação e melhoramento da estrada da Graciosa e de seus ramaes; tirando-se, porém, precipuamente uma parte destinada á amortisação do emprestimo. Para isso devem ser elevadas as taxas itinerarias, que ainda são as mesmas estabelecidas ha 31 annos, em 1835, quando, em vez de uma via de rodagem como a que se tem em vista, existiam na serra do mar caminhos estreitos e ingremes, que pareciam antes trilhos para caçadores do que estrada de um paiz civilisado.

Desfalcada a receita commum do rendimento das barreiras, calculado em 27:201$000, e augmentados os onus do orçamento com os juros do emprestimo, terá ella de diminuir ainda por outro motivo.

A perturbação, que a guerra trouxe não só ao Rio Grande do Sul como ás republicas visinhas do Uruguay e de Corrientes, deve necessariamente repercutir no commercio, de vital interesse para esta provincia, dos animaes por ella conduzidos á feira de Sorocaba, na de São Paulo.

É pois conselho de prudencia curar no presente de desenvolver os artigos da receita, que comportarem qualquer augmento; satisfazendo-se ao mesmo tempo á primeira necessidade da situação—a boa ordem nas finanças provinciaes.

Neste sentido é luminoso e digno de reflexão o relatorio, já citado, do inspector da thesouraria de fazenda.

Entre as despezas figura no § 4.° a que se faz com passadores. Parece justo que dos viandantes, pela commodidade das passagens fornecidas pela provincia, se exija indemnisação, contribuindo elles com uma taxa modica para custeamento do mesmo serviço.

A ponte do Iapó, que nos está em 17:000$000, e a de embarque de Antonina em 11:690$056 pódem constituir novos artigos de receita, ao menos para construcção da de Jaguariahyva, e para conclusão da segunda.

Convém seja elevado o imposto sobre rezes exportadas, menor hoje do que o das consumidas dentro da provincia.

Não é possivel continue á ser considerada renda municipal a decima de predios urbanos, que em todas as provincias faz parte da receita provincial. Não conheço o motivo de semelhante excepção. Assim, sobre ser mal arrecadada, nem por isso allivia o cofre provincial dos continuados auxilios, reclamados pelas municipalidades, para construcção de cadeias, matrizes, cemiterios, pontes, estradas e outros melhoramentos, que estão á seu cargo pela lei de 1.° de Outubro de 1828.

Expondo com toda a franqueza os meios de conjurar os males, que parecem eminentes, conto os apreciareis em vossa sabedoria, como for mais conveniente e acertado.

Assumptos diversos.

População.

Pela lei n. 30 de 12 de Março de 1857, foi a presidencia autorisada á mandar proceder á estatistica da provincia, creando uma repartição especial, com a qual podia despender até a quantia de 6:000$000.

A 2 de Novembro de 1861 organisou-se este serviço, e se prepararam alguns trabalhos, que se acham no archivo da secretaria.

Extincta a repartição, não se tratou mais de tão importante assumpto; mas dos documentos colligidos consta que em 1862 a população da provincia era calculada em 88489 habitantes, sendo

Homens.	43980	
Mulheres	44509	
		88489
Livres	78127	
Escravos	10362	
		88489

Aceitando-se este algarismo, que é a somma dos fornecidos pelos differentes districtos, e augmentando-se 3 °/₀ em cada anno, deve no corrente ter attingido a população da provincia a 99087, classificada como se vê no seguinte quadro:

FREGUEZIAS.	SEXO		IDADE			CONDIÇÃO		ESTADO			NACIONALIDADE		TOTAL
	HOMENS	MULHERES	ATÉ 21 ANNOS	ATÉ 40 ANNOS	MAIS DE 40 ANNOS	LIVRES	ESCRAVOS	SOLTEIROS	CASADOS	VIUVOS	BRASILEIROS	ESTRANGEIROS	
Capital	6500	7127	7566	3829	2232	12541	1086	9598	3655	374	12771	856	13627
S. José dos Pinhaes.	2724	3421	3363	1904	878	5376	769	4361	1500	284	6032	113	6145
Campo-Largo . . .	2425	2573	3069	1292	637	4468	540	3356	1340	302	4973	25	4998
Iguassú	1308	1257	1518	658	389	2440	125	1724	748	93	2530	35	2565
Votuverava	2525	2348	3092	1284	497	4670	203	3181	1548	144	4784	89	4873
Palmeira	1753	1603	1898	929	529	2838	518	2192	1034	130	3293	63	3356
Principe.	4836	3464	4994	1652	1654	7096	1204	5703	2206	391	6896	1404	8300
Rio-Negro.	1817	1714	2254	855	422	3417	114	2352	1066	113	3436	95	3531
Ponta-Grossa . . .	3027	2979	3545	1535	926	5253	753	3948	1868	190	5662	344	6006
Castro.	2467	3687	2693	1778	1683	5043	1111	4032	1802	320	5938	216	6154
Tibagy	1543	1391	1695	846	393	2349	585	2016	832	86	2831	103	2934
Jaguariahyva. . . .	1237	1389	1202	791	633	2004	622	1734	813	79	2531	95	2626
Guarapuava	2776	2652	2464	1676	1288	4852	576	2421	2910	97	5314	114	5428
Palmas	1508	1393	1764	813	324	2901	...	1781	909	211	2738	163	2901
Porto de Cima. . .	687	646	720	406	207	1156	177	994	274	65	1233	100	1333
Morretes	1710	1629	1790	966	583	2779	560	2011	980	348	3164	175	3339
Antonina	3215	3132	3395	1827	1125	5221	1126	4565	1508	274	6096	251	6347
Paranaguá.	3935	4130	3831	2421	1813	6964	1101	5741	1928	396	7815	250	8065
Guarakessaba . . .	2130	2093	2596	1011	616	3993	230	2878	1172	173	3840	383	4223
Guaratuba.	1124	1212	1295	579	462	2140	196	1709	528	99	2301	35	2336
	49247	49840	54744	27052	17291	87491	11596	66297	28621	4169	94178	4909	99087

Exploração do rio Iguassú.

É aspiração antiga da provincia, recebida da de S. Paulo, que já a herdára da metropole, o estabelecimento de uma via de communicação entre o littoral e a margem esquerda do rio Paraná, abaixo das Sete Quédas, não só para defeza da fronteira, do lado do Paraguay e da Confederação Argentina, como para a fundação de um porto na confluencia do Iguassú, que venha a ser o empório do commercio com os Estados do Prata.

Ella explica as dispendiosas explorações do Chagú, e as da estrada de Corrientes; modernamente denominada do—Pipiri-guassú.

A natureza, porém, parece haver indicado a verdadeira direcção para a fronteira, traçando o Iguassú, desde as vertentes na serra do mar, entre os municipios desta capital e de S. José dos Pinhaes, até sua fóz no Paraná; por onde, em 1859, passou a canhoneira « Mearim » commandada pelo capitão tenente Francisco Freire de Borja Salema Garção.

Segundo este official o Paraná, da fóz do Iguassú até a do Rio de São Francisco, é tão navegavel como da Encarnação ao Iguassú; podendo ser sulcado, em toda esta extensão, por vapores de cinco pés de calado e velocidade de sete milhas, com tanto que o comprimento de suas quilhas não exceda á 60 pés inglezes.

Ainda que o rio Iguassú offerece desde já navegação facil para canôas, desde a Caiacanga ou Portão, á duas ou tres leguas da freguezia da Palmeira, até o Porto da União, no districto de Palmas, dahi para baixo, cerca de quinze leguas da confluencia do Canoinhas, apresenta uma serie de cachoeiras, saltos e arrecifes até completar sua volta pelo fundo dos campos de Guarapuava, recebendo pela margem meridional os rios da Espingarda, Jangada, Iratim, Canoinhas e outros; e pela septentrional o da Areia, e Jordão e Cavernoso, que trazem origem daquelles campos.

Do Cavernoso em diante suppõe-se que é navegavel até o salto proximo a sua fóz, no Paraná.

Qualquer que seja a natureza dos obstaculos mencionados, o valle do Rio Grande de Curityba, o maior da provincia, póde prestar-se ao traço regular de uma via de rodagem, aproveitando-se as secções, cuja navegabilidade for reconhecida; e unindo-o por um ramal ao Goyô-En, do Uruguay, donde descem barcos carregados de mate, com oito dias de viagem a São Borja, nove ao Itaqui e dez á Uruguayana.

Sobre esta vantagem offerece a de uma uberdade tradicional, e riqueza da principal producção da provincia — a herva mate, que no Baixo Iguassú, segundo informações, é de superior qualidade.

Representei pois ao Governo Imperial e, em aviso de 13 de Dezembro do anno findo, fui autorisado pelo Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras

Publicas á empregar os engenheiros José e Francisco Keller nos estudos hydrographicos desta importante via fluvial.

Concluidos os trabalhos da primeira exploração, de que foram encarregados, teráõ elles de descer o Iguassú por todo o mez proximo de Março, favorecendo-lhes a estação da secca para o conhecimento mais seguro do regimen e condições do rio.

Carta Corographica da Provincia.

Não temos uma carta corographica.

Desconhecida e comprehendendo vastos sertões, a antiga 5.ª comarca de São Paulo figura, ainda hoje, nos seus mappas; e é ahi que se estuda a geographia do Paraná.

A carta corographica de J. H. Elliot, citada todos os dias, não satisfaz á esta necessidade.

Existem, porém, alguns estudos, que podem ser colligidos. Assim os dos valles do Ivahy, Alto Paraná, Paranapanema e Tibagy, cujas plantas acabam de ser levantadas; os do Cinza, Itararé, Jaguariahyva, Jaguaricatú e Ribeira em mappas, até lithographados, do juiz commissario Theodoro Ochsz; os dos municipios de S. José e Principe; a nova carta do littoral por Mouchez, e do Baixo Paraná pelo capitão tenente Salema Garção; e, finalmente, a exploração que vae ser feita no Iguassú, são, sobre outros, dados que devem ser aproveitados.

Convém autoriseis a presidencia á contractar com os engenheiros Keller, ou com outros que offerecerem melhores condições, o levantamento do mappa da provincia, encarregando-se elles de mandar lithographal-o na Europa.

Bem sei que será um trabalho incompleto, mas ficará dado o primeiro passo e estabelecida a base para as futuras correcções.

Repartições Provinciaes.

Thesouraria de Fazenda.

A thesouraria de fazenda provincial continúa sob a direcção do intelligente e zeloso funccionario, o Dr. Joaquim Dias da Rocha; resente-se, porém, desde que fôra separada da geral, da falta de um regulamento organico que, dividindo os trabalhos de contabilidade propriamente dita dos da escripturação, ponha melhor ordem e clareza no serviço. Quer se distinga por turmas, quer se fórme em duas secções, me parece que tal discriminação é indispensavel.

Sobre isto accresce que a applicação das leis geraes, não só para regimento da estação central e das collectorias, como para arrecadação das rendas, soffre na pratica grandes embaraços, que se aggravam com a confusão da complicada jurisprudencia do thesouro.

Nomeei uma commissão composta dos chefes das duas repartições, e do contador da primeira, o cidadão Joaquim Lourenço de Sá Ribas, para apresentar as bases do regulamento.

Secretaria da Presidencia.

Como ás demais repartições a necessidade da guerra desfalcou tambem á esta, fazendo marchar no posto de capitão, do corpo de voluntarios da patria, o archivista Previsto Gonçalves da Fonseca Columbia; e do batalhão de designados, o amanuense Aurelio Ribeiro de Campos: ambos eram tenentes da guarda nacional.

Acha-se igualmente privada dos serviços do 2.° official José Ricardo Guimarães Alves, que, urgido de grave enfermidade, entrou no gozo de nova licença.

Marcha, porém, regularmente dirigida pelo actual secretario, que preenche os seus deveres com proficiencia.

Senhores da Assembléa Legislativa Provincial:

São estas as informações, que presentemente me occorre prestar-vos acerca do estado dos negocios publicos: sou o primeiro á confessar a sua insufficiencia, mas podeis contar com toda a minha solicitude, para, em qualquer tempo, auxiliar-vos no desempenho de vossa elevada missão.

Palacio do Governo da Provincia do Paraná, 15 de Fevereiro de 1866.

ANDRÉ AUGUSTO DE PADUA FLEURY.

ANNEXO

A

RELATORIO

DA

EXPLORAÇÃO DO IVAHY

TIBAGY E PARANAPANEMA.

EXPLORAÇÃO

DO

RIO IVAHY.

Illm. e Exm. Snr.

Encarregados pelo aviso n. 156 de 20 de Dezembro do anno passado de procedermos á exploração e medição hydrographica do rio Ivahy, segundo instrucções especificadamente determinadas, partimos do Rio de Janeiro a 25 daquelle mez e a 6 de Julho chegámos ao aldeamento do Paranapanema, d'onde, em cumprimento de ordens dadas por S. Ex. o Sr. presidente da provincia do Paraná, apressamo-nos em mandar á V. Ex. o presente relatorio da exploração do Ivahy, Paraná e barras do Ivinheima com o resultado das medições e observações nelles feitas.

Para maior clareza do trabalho que apresentamos, resolvemos tratal-o nas seguintes divisões:

A—Descripção da viagem.
B—Formação geologica, vegetação e clima do valle do Ivahy.
C—Resultados da medição hydrographica.
D—Meios de remover os obstaculos á navegação.
E—Orçamento para a canalisação do Ivahy.
F—Fundação de estações para a navegação, aldeamentos, e estabelecimentos agricolas.
G—Calculo de fretes para a navegação depois de canalisado o rio.
H—Communicação por terra entre Antonina e a colonia Thereza.

A — DESCRIPÇÃO DA VIAGEM.

1) Para a colonia Thereza e no rio Ivahy.

Depois de havermos recebido de S. Ex. o Sr. presidente da provincia do Paraná Dr. André Augusto de Padua Fleury as instrucções, á que se refere o citado aviso, tendo sido dadas todas as providencias para o que nos fosse necessario no curso da viagem, e facilitado o serviço da medição em tudo quanto era possivel com a maior affabilidade e promptidão, pelo que seremos sempre agradecidos á S. Ex., partimos a 4 de Janeiro da capital da provincia—acompanhando o comboi, que conduzia nossa bagagem.

No dia 8 pela manhã visitámos nos campos do Castelhano a mina de azougue, de cujo exame foramos tambem incumbidos; prestando-nos o Sr. capitão José Marcondes um guia conhecedor do logar.

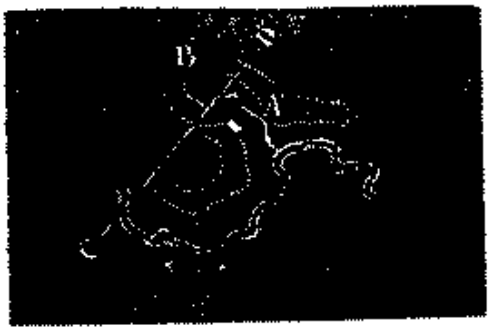
Nossas observações á este respeito reduzem-se ao seguinte:

Acha-se a mina á 2 1/2 leguas a leste da fazenda do Capão da Anta, á 3 leguas da freguezia da Palmeira; e a 1/4 da margem direita do rio Iguassú.

Nasce no valle de um pequeno corrego, tributario do mesmo Iguassú, e á poucos passos de distancia da habitação do proprietario do terreno—de nome Francisco Antonio Custodio; o qual mostrou-nos o logar em que, por occasião de lavagem de roupa, foram descobertas as primeiras particulas daquelle mineral.

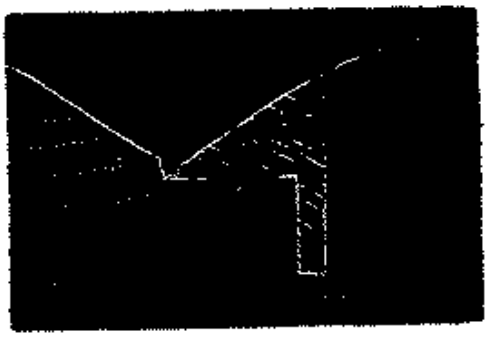
Os esboços topographicos e secções transversaes, levantadas ahi mostram com toda a clareza a configuração do terreno.

PLANTA.



PERFIL LONGITUDINAL.

PERFIL TRANSVERSAL.



Depois de grandes chuvas apparece o mineral em globulos de differentes tamanhos, até um millimetro de grossura; e encontra-se na areia, que fica depositada nas concavidades da rocha, sendo que até agora ainda não é conhecido com exactidão o ponto d'onde parte o veio.

Nestas circumstancias o meio mais simples de proceder á exame é lavar a areia, depositada no leito do corrego do ponto A para cima, para descobrir-se o logar em que apparecem as primeiras particulas.

E' de suppor que os veios de um e de outro lado do morro convirjam para o mesmo ponto, e é ahi, por meio de córtes de 1,5 m. de largura 7 palmos abertos na fralda do morro, que deve-se procurar a mina até a distancia de 10—15 m. do corrego, observando com toda a attenção o correr e o declive das camadas da rocha de pouca consistencia.

Quando este processo não baste e queira-se conhecer melhor a riqueza da mina, cava-se um poço de 1,5 m. em quadra até 6 m. ou 10 m. de profundidade, empregando em tal serviço uma bomba de extrahir agua.

Se as camadas da rocha offerecerem declive para a banda do rio Iguassú, a abertura de uma galeria do mesmo lado em direcção ao interior do morro,

será no futuro de grande vantagem para a exploração da mina, e servirá de esgoto natural ás suas aguas.

A rocha, de cujas camadas compõe-se os morros deste logar, pertence á terceira formação; e consiste em um grès molle, argiloso, com muita mica, á que damos o nome de «Molasse», e que extrahe-se com facilidade por meio de picaretas e de alavancas.

As galerias e poços precisam de pouco revestimento de madeira, e serão sufficientes algumas travessas e columnas para sustentarem as suas paredes.

As despezas de reconhecimento e de exploração em grande escala são:

a) Abertura de um córte de 20m. de comprimento e 1,5 m. de largura:—30m. c. á 5$000	150$000
b) Abertura de um poço de 10 m. de profundidade e de 1,5 m. de boca:—22,m. c. 5 á rasão de 15$000, inclusive o trabalho de tirar a agua	337$000
c) Ferramenta, bombas etc.	150$000
d) Eventuaes.	63$000
	700$000

Em rasão da economia devem ser os trabalhos executados na estação mais secca do anno, com um pessoal pequeno mas escolhido; e como levariam 40 á 30 dias—não nos foi possivel realisal-os, sem autorisação especial de V. Ex.

Tendo passado pela Palmeira e Ponta Grossa, daqui tomamos a direcção da nova picada para a colonia Thereza; e occupados na medição e observação do caminho, iamos adiantando pouco em cada dia, quando chegou-nos ás mãos um officio de S. Ex. o Sr. presidente da provincia, em que se nos pediam esclarecimentos acerca do transporte de tropas pelo Ivahy: então accelerámos o passo para chegarmos á colonia com toda a brevidade.

Com effeito alli nos achámos á 22 de Janeiro e já encontrámos o Sr. major Sarmento, nosso companheiro de viagem, que estava atarefado em aprompiar canoas para a descida do mesmo rio.

Por falta de madeiras proprias, que sem resultado algum se procuraram nas visinhanças da colonia, a construcção de seis canoas, nas quaes empregámos afinal madeiras de todas as qualidades e até pinheiro, levou-nos dois mezes, apesar dos esforços e da actividade do director do estabelecimento. Esse tempo occupámo-nos em colher noticias estatisticas, em fazer observações astronomicas e hydrographicas e na medição do rio até um ponto denominado—colonia de baixo—, 7 leguas distante da colonia Thereza.

Para tal fim descemos em duas canoas pequenas que encontráramos, e de regresso a colonia, embarcámos nas nossas, e fomos continuar a medição do ponto, em que a haviamos deixado.

A tripolação constava de 20 remeiros, de 1 cosinheiro e de 1 anspeçada da companhia de cavallaria de Curityba, que tambem ajudavam á remar; e que comnosco e com o Sr. major Sarmento faziam elevar o pessoal ao numero de 25.

O peso da carga das 4 canoas calculámos em 5 toneladas, sendo 4 de mantimentos para 4 mezes; e 1 de ferramenta, barracas, etc.

Duas canoas pequenas eram destinadas ao trabalho da medição, e uma terceira menor devia se occupar na caça.

Toda a tripolação estava municiada de armas de fogo.

Quando encetámos nossa viagem, o Ivahy tinha tão pouca agua que na colonia, desde a sua fundação ha 17 annos, não existia memoria de tamanha secca.

Essa baixa extraordinaria favoreceu-nos para melhor reconhecimento dos obstaculos, que se offerecem á navegação do rio; mas oppoz-nos por isso mesmo maiores difficuldades á passagem de nossas canoas. Assim, ainda que o seu calado era de $0,^{m}33 = 1\ 1/2$ palmos, foi mister muitas vezes arrastal-as por leguas nos baixios extensos, por cima de cascalho e de rochedos, onde havia de profundidade $0,^{m}20$ ou um palmo apenas.

Em oito logares differentes, nos grandes saltos e até nas cachoeiras e corredeiras tivemos de descarregal-as completamente; e, depois de havermos passado por terra carga e canoas, embarcávamos tudo de novo.

Havendo vencido desta maneira mais de 70 de taes obstaculos, abicámos a 7 de Maio na barra do Corumbatahy, 46 leguas abaixo da colonia Thereza. Tem ella 100 m. ou 450 palmos de largura e era antigamente o porto da —Villa Rica do Espirito Santo—, povoação hespanhola destruida e abandonada ha mais de duzentos annos. Levantámos planta das ruinas desta cidade de não pequena importancia, pois chegára a conter em seu seio cerca de 3,000 habitantes.

Deparam-se as ruinas nas margens esquerdas de ambos os rios, o Ivahy e o Corumbatahy, no logar onde estas, elevando-se até 12^{m} acima das aguas baixas, isentam-se de todas as enchentes.

Cerrada matta tornou á apossar-se de terrenos, onde á 230 annos descortinavam-se edificios e quintaes; e de maneira o fez que não apresenta hoje differença das florestas virgens das circumvisinhanças: é o mesmo arvoredo baixo de laranjas azedas, que mais acima ou mais abaixo encontra-se em ambas as margens do rio Ivahy com os gigantescos monjoleiros, perobeiras e paus d'alho como já tinhamos visto á 20 ou 30 leguas acima. Sómente alguns limoeiros, cidreiras degeneradas e bananeiras na margem do Corumbatahy restam como vestigios da antiga cultura. Parece que as principaes plantações do povoado existiam na margem direita do Corumbatahy.

Pelo que mostram as ruinas, fôra a cidade construida regularmente com ruas bem alinhadas, cruzando-se em angulos rectos.

As casas eram na maior parte, se não todas, feitas de taipa (terra socada) e cobertas de telhas, de que encontram-se fragmentos alastrando o interior dos rectangulos formados pelos restos das paredes, reduzidas hoje á montes da altura de um metro mais ou menos com taludes de terra desmoronada.

Nos vestigios da igreja, que se acham n'um canto da praça no centro da cidade, os montes de taipa tem altura dobrada dos outros, e sobre elles nasceu um enorme monjoleiro.

Encontram-se na entrada da cidade escorias e outros indicios de ter havido alli uma fundição de ferro, mineral abundante nas visinhanças.

As terras, mui ricas de humus, são excellentes para lavoura; o que, junto com a riqueza de mineraes de ferro e até de cobre nas rochas, que formam os recifes do rio, explica o haverem os hespanhóes escolhido esse local para uma povoação, sem embargo da difficuldade das communicações.

Continuámos a exploração no dia 11 de Maio, e depois de termos passado por uma serie de corredeiras e baixios, chegámos a 17, debaixo de chuva

copiosa, á pequena distancia acima do ultimo grande salto chamado «das Bananeiras» o qual tem uma queda vertical de 3 metros, sem canal algum praticavel á navegação.

Não podemos deixar de referir que na mesma tarde da nossa chegada (17 de Maio) ouvimos, por volta das 5 horas, um forte estrondo na direcção de Oeste, d'onde então era o vento, assemelhando-se ao de uma grande explosão de polvora; e isto foi confirmado pela relação dos habitantes dos aldeamentos do Paranapanema e S. Pedro de Alcantara, os quaes naquelle dia ouviram não só um como outros iguaes vindos da mesma direcção. Talvez os acontecimentos recentes do theatro da guerra no Paraguay dêm explicação desse phenomeno, que não devia passar em silencio.

Á 18 pelo meio dia o tempo permittiu a continuação da viagem, e chegando ao salto vimos que não só era necessario descarregar as canoas, como tambem transportal-as por terra em uma curta distancia.

Nos dias seguintes o horisonte carregou-se de novo, e o rio começou a crescer com tal rapidez que á 26 de Maio attingiu a extraordinaria altura de 10,^{m}·0 (45 palmos) acima das aguas baixas. A sua superficie cobriu-se de verdadeiras ilhas de madeiras acarretadas das bordas, sarandis e barras de ribeirões; e os barrancos solapados ameaçavam cahir sobre nossas canoas, pelo que não podemos proseguir se não á 28, em que desceu até 3 ^{m}· acima das aguas baixas; neste mesmo dia passámos a corredeira do Ferro, o ultimo na longa serie de obstaculos á navegação.

Os barrancos até então altos, principiam a tornar-se cada vez mais baixos; as rochas de origem plutonica, cujas erupções foram a causa primordial das rapidas variações do declive do rio, desapparecem e são substituidas por formações neptuninas; o mesmo declive vai decrescendo progressivamente, e a vegetação toma um caracter inteiramente differente do que apresenta o curso superior.

Á 4 de Junho alcançamos com a medição a barra, e pela primeira vez avistamos o magestoso Paraná, que nesta occasião estava com 60 centimetros (3 p.) acima das aguas baixas. Tinhamos percorrido 91,6 leguas em 66 dias, comprehendidos os de falha.

O adiantamento diario da medição, as distancias medidas e a descripção dos empecilhos que encontrámos acham-se claramente referidos no roteiro junto.

Antes de concluir a presente exposição seja nos permittido mencionar o encontro, que tivemos com uma tribu de indios Coroados; o qual no seguimento da viagem foi-nos de muito proveito.

Depois de termos navegado no Ivahy durante 50 dias, sem encontrarmos um só indio, ainda que observassemos frequentes vestigios delles, como rastos, laços armados, ramos quebrados e cortados, avistamos á 20 de Maio, á 8,6 leguas abaixo das ruinas de Villa Rica, grupos numerosos, que pareciam mirar-nos postados uns no elevado barranco da margem direita, outros nos rochedos do meio do rio.

Ao mesmo tempo ouvimos o som de uma bozina, que tocava de espaço á espaço para reunir gente.

Pelo modo porque se tinham disseminado ao lado do canal do meio do rio e tomado a forte posição de cima do barranco, suppozemos que intentassem impedir-nos a passagem, e, reunindo as canoas, preparámos nossas armas.

Assim dispostos, continuámos a medição, observando sempre esses selvagens, cujas lanças reluziam á claridade do sol.

Quando estavamos á 150^{m} de distancia dos que se achavam no barranco, vimos apartar-se delles um, que, subindo á toda pressa rio acima pelo matto da ribanceira, ao chegar em frente á nós, sahiu por um logar descoberto da margem, fazendo signaes e fallando em vozes altas muitas palavras das quaes infelizmente só percebemos :—*jetauhy*, *pandere* e *capitão*.

Atracámos immediatamente as canoas e sem hesitação embarcou-se o índio em uma dellas.

Continuámos a descer e observámos que os outros davam mostras de grande satisfação, por verem o companheiro a bordo. Na mesma occasião os que se achavam nos recifes e sarandis do meio do rio principiaram á atravessar o braço de rapida corrente, que delles nos separava, e com tanta precipitação que muitos cahiram.

Nem-um trazia já suas armas, as quaes haviam escondido no matto no mesmo instante em que se convenceram de nossas intenções, tanto ou ainda mais pacificas que as suas. Encalhámos as canoas nos rochedos proximos, e immediatamente ficamos cercados.

O cacique chegou por ultimo, trazendo com grande sorpresa nossa, amarrada em um páu e embrulhada em papeis e pannos, uma carta do director do aldeamento de S. Pedro de Alcantara, frei Timotheo de Castelnuevo, que nos pedia noticias de nossa saude e nos convidava á visital-o quanto antes; desejando, tambem, o informassemos do tempo provavel de nossa chegada ás barras do Ivahy e do Paranapanema.

Respondemos em bilhete escripto ás pressas dentro da canoa e no meio dos indios, indicando o tempo em que contavamos estar nos pontos mencionados, e agradecendo ao reverendo a sua boa lembrança.

O cacique recebeu a resposta.

Os indios eram Coroados do aldeamento de S. Pedro de Alcantara, e este logar, em que nos esperavam havia 4 dias, é o seu bem conhecido « Pari » onde frequentemente vem pescar.

Causaram-nos impressão favoravel tanto phisica como moralmente, e admirou-nos sobretudo a ordem, com que dispozeram o nosso encontro.

Tendo-os brindado com baetas, lenços e outros objectos, que muito apreciaram, despedimo-nos, proseguindo em nossa viagem não obstante haverem mostrado desejos de pousarmos com elles ; o que por muitas rasões não pudemos satisfazer.

2) No Paraná desde a barra do Ivahy até a do Paranapanema.

Como não achámos na barra do Ivahy logar apropriado para pouso, por serem as suas margens baixas e alagadiças, excepto n'uma pequena zona na beira do rio, passámo-nos para uma ilha do Paraná fronteira á barra, onde no dia 5 fizemos as observações, que nos eram necessarias.

A 6 de Junho atravessámos este ultimo, cuja largura logo acima da dita ilha, em logar onde as aguas acham-se todas reunidas n'um só canal é de 3000 ^{m}=1/2 legua, conforme a nossa medição.

Continuando a viagem rio acima, encontrámos logo as duas ultimas barras do Ivinheima, a distancia de 1,8 legua a N. O. da do Ivahy.

Á 10 deparámos com a terceira barra do Ivinheima e a 12 com a quarta, denominada—Iputan—. As tres primeiras tem de 60 á 100m de largura, e profundidade de agua sufficiente para navegação; a quarta é mais estreita e entulhada de arêa.

Os terrenos do delta do Ivinheima, em toda a extensão comprehendida entre estas barras, são baixos e ficam inundados no tempo das enchentes.

Estando indicadas somente 4 barras na copia do antigo mappa de Elliot, que temos em nosso poder, inclusivé a do Samambaia (faltando a do Iputan), julgamos ter examinado e medido tudo quanto era necessario; e tratamos de chegar com brevidade á do Paranapanema, pois que a nossa provisão de mantimentos diminuia e se deteriorava de modo sensivel.

Navegámos rio acima por entre um labyrintho de ilhas, que existem neste logar do Paraná, acostadas á margem esquerda, a qual d'ahi até a barra do Paranapanema é formada de altos rochedos de um grès molle. Depois de havermos percorrido 18 leguas, chegámos á 17 de Junho á barra do Paranapanema; e ahi, estando de pouso em uma ilha, ouvimos a tarde sons de buzina.

Suppondo serem indios Guaranis ou Cayoás dos aldeamentos, occupados na caça ou na pesca, apromptavamos alguns brindes para presenteal-os, quando descobrimos rio acima uma grande canôa que se dirigia para nosso lado; e, aproximando-nos, soubemos com summo prazer, que conduzia o Sr. tenente-coronel Joscelyn Augusto Morocines Borba, que vinha ao nosso encontro do aldeamento do Paranapanema.

Por um raro e feliz acaso, era justamente este o dia designado de nossa chegada na carta dirigida a frei Timotheo, e o Sr. tenente-coronel, avisado por elle, teve a bondade de fazer uma longa viagem para vir em nosso soccorro—verdadeiro *Deus ex machina*, trazendo consigo mantimentos frescos, e a certeza de tornarmos em breve á terras povoadas.

Grande satisfação temos em declarar que, graças ás providencias de S. Ex. o Sr. presidente da provincia, tão habilmente executadas e cumpridas pelo Sr. tenente-coronel e pelo rev. frei Timotheo, pudemos effectuar os nossos trabalhos de medição, acima da confluencia do Paranapanema com um socego, que jamais tiveramos na primeira parte de nossa viagem.

Disse-nos o Sr. Borba, que consigo trazia um excellente piloto pratico do caminho de Matto Grosso, que no delta do Ivinheima ainda havia uma quinta barra, a do Samambaia; e que, a pequena distancia acima della, achava-se uma bifurcação, por um dos braços da qual passam actualmente as canôas com direcção ao Ivinheima.

Resolvidos a verificar isto, partimos acompanhados do nosso informante, e atravessando o Paraná chegámos, depois de uma viagem de 4 horas, á barra do Samambaia, cujas aguas depois de passarem por algumas lagôas, conforme o estado dos rios, as vezes desembocam directamente no Paraná (ao menos em parte); outras, quando este está cheio e o Ivinheima baixo, somente por intermedio do ultimo.

Tendo feito as medições necessarias, e subido o Samambaia até o logar da bifurcação, regressámos á do Paranapanema, calculando em 4,8 a distancia á confluencia do Samambaia.

Continuámos a medição Paranapanema acima, acompanhados durante alguns dias pelo Sr. tenente-coronel, que depois adiantou-se, levando consigo um doente da nossa tripolação para o aldeamento, onde abicámos á 6 de Julho.

Permitta-nos V. Ex. que tornemos á descripção do valle do rio Ivahy.

II — FORMAÇÃO GEOLOGICA, VEGETAÇÃO E CLIMA DO VALLE DO IVAHY.

O valle do Ivahy é limitado ao Oeste e Sudoeste pelas serras, que formam a divisa de aguas entre elle, o Iguassú e o Piquiry; e á Leste e Nordeste pelas que estabelecem a mesma divisão para o Tibagy e Paranapanema.

O comprimento desenvolvido do rio, desde as suas cabeceiras até á foz, é aproximativamente de 130 leguas. A sua bacia, que sempre vae se alargando á partir das nascentes, tem a largura media de 8 leguas e a superficie de mais de 1000 leguas quadradas.

Pelas noticias colhidas na viagem os morros arredondados, onde o Ivahy tem as cabeceiras, que elevam-se até 900 e 980^{m} acima do nivel do mar, são formados de um grès ferruginoso, cujas camadas sobrepostas ao calcareo, que apparece na margem do rio logo acima da colonia Thereza, offerecem um excellente material de construcção.

Abaixo desta colonia observam-se enormes camadas de schistos (Thonschiefer), que nesta direcção constituem, quasi exclusivamente, o leito do rio por uma extensão de 27 leguas.

Em seguida o leito e as margens, em quanto não passam á terrenos de alluvião como o são junto a barra, compoem-se de um grès roxo e molle, que eleva-se em paredes verticaes até 10 e 20^{m} de altura; são da mesma natureza a do lado esquerdo do Paraná, e as do valle do Paranapanema até certa distancia.

Todas estas camadas geologicas assim descriptas apresentam-se, em mais de cem logares differentes, perfuradas, subvertidas e metamorphoseadas pelas massas eruptivas de Trachyte, que formam a parte principal dos recifes dos saltos e das cachoeiras, dos quaes adiante trataremos especificadamente, quando fallarmos dos empecilhos á navegação.

Á 7 ou 8 leguas do terreno montanhoso da colonia, avistam-se planicies extensas á margem do rio, livres das suas enchentes. Outras maiores se encontram na região entre os saltos das Areranhas e das Bananeiras (ruinas de Villa Rica), como mais claramente se verá no mappa.

Terras de alluvião inteiramente planas, mas em grande parte inundadas annualmente, existem perto da barra, representando extensos banhados em ambas as margens.

As especies caracteristicas da vegetação na parte superior do valle são: o pinheiro nos altos, e as palmeiras e as samambaias nas grotas fundas entre os morros. Mas ja na colonia Thereza não existem pinheiros senão á certa distancia, e dahi em diante vão-se tornando de maneira mais raros que os ultimos são os do alto dos morros junto á Villa Rica.

Não devemos omittir que, no caso de resolver o governo superar as grandes difficuldades á navegação deste rio, seria de forçosa necessidade conservar as mattas no seu curso superior, para não diminuir-se ainda mais o pequeno volume de aguas, que já agora tem no tempo da secca.

A vegetação, na parte media do Ivahy, toma um caracter mais tropical, produzindo madeiras em qualidade e tamanho superiores; e particularisa-se pela forma elegante do palmito e pela larangeira azeda, de que se compoem

quasi exclusivamente os mattos baixos proximos ao rio. As terras nesta parte do valle são excellentes para a lavoura.

Abaixo da ultima corredeira chamada do Ferro, quando as margens já se tem tornado baixas e expostas ás enchentes do rio, a vegetação apresenta novo aspecto; as boas madeiras de construcção e as larangeiras desapparecem como já acontecêra com os palmitos, plantas mais sensiveis; e são substituidos pelos gigantescos bambuaes, de especie differente do taquarussú das provincias do Rio de Janeiro e Minas Geraes, cacto (Tuna) e palmeira tucum.

Para o futuro esses terrenos, assim como os das numerosas ilhas do Paraná, poderão servir com muita vantagem para a cultura do arroz e da canna de assucar.

O clima nas differentes partes deste valle modifica-se consideravelmente, sob a influencia combinada da latitude, e da altura variavel acima do nivel do mar.

Na colonia Thereza, em consequencia da maior latitude e grande elevação, a geada durante o inverno estraga as plantações; ao passo que nunca ella cahe na barra do rio, cuja latitude é quasi a do Rio de Janeiro, e cuja altura acima do nivel do mar é menor 283^{m} que a da colonia.

As chuvas não são periodicas com tanta regularidade como na zona torrida, posto que o volume das aguas, que cahe no verão, seja sempre maior do que o do inverno.

Somos inclinados á crer, por termos visto no mez de Maio uma enchente importante, que a curva, que representa os volumes d'agua de chuva em cada mez do anno, tem dois cumes ou pontos de maximum—um em Dezembro e outro em fins de Maio.

Os ventos reinantes sopram de Oeste e Nordeste, Leste e Sueste: os primeiros trazem chuva, os segundos secca.

Á respeito de mineraes, acha-se no valle do Ivahy o ferro e o cobre. O primeiro encontra-se em muitos logares acima e abaixo de Villa Rica, onde, como já mencionámos, houvera ha mais de duzentos annos uma fundição de ferro em pequena escala, á julgar pelos exiguos restos, que hoje a denunciam.

Achámos indicios de cobre em muitos recifes das cachoeiras e corredeiras, como, por exemplo, no que se acha defronte das ruinas de Villa Rica; porém não nos pareceu mui rico desse metal.

Não deixaremos de mencionar que o Sr. Gustavo Rumbelsperger deu-nos, poucos dias antes de nossa partida, uma amostra de mineral de cobre mais rico do que as que colhemos, a qual, nos disse, fôra extrahida de um logar situado no caminho da colonia para Guarapuava.

Consistem em geral os bancos de cascalho, de certos pontos do leito do rio, em fragmentos de todas as differentes camadas geologicas, atravessadas pela corrente, desde as cabeceiras até o logar que occupam. Nunca passámos sem examinar esses gabinetes mineralogicos, reunidos pelas aguas, para ver se entre outros descobririamos indicios de carvão de pedra. Mas, apesar de ser a formação do valle do Ivahy, em sua parte media, a que em outras regiões contem ás vezes camadas de carvão, nelle não achámos fragmento algum desse precioso fossil; o que prova que, se existe nestes terrenos, deve estar nas camadas inferiores, e só poderá ser obtido por meio de uma serie de furos abertos em differentes logares, e aprofundados até ás ultimas camadas do grès.

Tal exame pederia muito tempo e custaria despeza consideravel, exigindo, alem do mais, apparelhos e ferramentas apropriadas; pelo que não nos julgámos nas condições de podermos effectual-o nesta occasião.

No caso de estabelecer-se a navegação á vapor, as mattas das margens fornecerão combustivel sufficiente durante seculos.

C — RESULTADOS DA MEDIÇÃO HYDROGRAPHICA.

Antes de expormos os resultados da medição hydrographica, seja-nos permittido communicar á V. Ex. o modo porque procedemos, visto não haver caminho por terra, nem ser possivel fazer aquelle trabalho pelos meios ordinarios de triangulação.

A rede da nossa medição é construida e calculada, por meio de uma serie de observações astronomicas tomadas nos pontos principaes; as curvas do rio são levantadas por pontos com a bussola, e as distancias entre estes pontos medidas com um micrometro.

As alturas dos pontos principaes do nivellamento acima do nivel do mar, isto é, dos em que o rio muda de declive, foram medidas por observações repetidas do thermobarometro (observação do ponto de ebullição da agua), corrigidas da variação da temperatura, e do estado hygrometrico da atmosphera.

As alturas dos intermediarios foram ás vezes tomadas directamente com o nivel, como nos saltos e cachoeiras principaes, outras vezes calculadas pela velocidade da agua observada em cada ponto.

Na occasião da sondagem notava-se igualmente a qualidade do material, que formava o fundo.

Julgamos que as observações e medições feitas, como temos descripto, offerecem exactidão sufficiente para servirem de base ao orçamento, depois de preparados os respectivos calculos e desenhos.

O comprimento desenvolvido do rio Ivahy, desde a colonia Thereza até a sua barra, foi assim determinado em 9,8 leguas, de 20 ao grão.

A largura normal do rio na colonia Thereza é de . . . . . 90m·
» » » em Villa Rica 200
» » » na Barra 300

porém, muitas vezes, encontram-se nos baixios e corredeiras logares de 500m· e 600m· de largura, contendo ilhas de varios tamanhos.

A profundidade na linha do pégo ou (thalweg), no tempo das aguas baixas, entre 0,m·22 e 7,m·00 (1 e 30 palmos); a minima encontra-se nos baixios e corredeiras, e a maxima nos poços, que ás vezes são de grande extensão.

A differença entre as aguas baixas e as altas extraordinarias (de vinte em vinte annos) é de 10,m·00 no perfil normal do rio, mas esta não é tamanha nas cachoeiras e nas corredeiras, onde, pela influencia da largura e dos declives maiores, decresce á 4,m·00.

As margens, no curso superior do rio, tem a altura media de 10 á 20,m·00, que diminue, no curso inferior, até reduzir-se á 3,m·00 acima das aguas baixas.

O volume d'agua que o rio contem, no tempo das aguas baixas, na altura da colonia Thereza, é por segundo igual á 15m.c (1 1/2 braças cubicas); no tempo das aguas medias (altura em que principia a vegetação) de 45m.c (4 1/2 braças cubicas).

Na altura de Villa Rica o volume d'agua, no tempo das aguas baixas, é por segundo igual á 100$^{m.c.}$ (10 braças cubicas).

Na barra o volume d'agua, nas aguas baixas, é por segundo de 200$^{m.c.}$ (20 braças cubicas), e o volume das enchentes no mesmo logar approximativamente de 3000 á 3500$^{m.c.}$ (300 á 350 braças cubicas).

O elemento mais importante no regimen de um rio é o seu declive. Achamos no Ivahy as alturas e declives seguintes, ao nivel das aguas baixas.

NOME DO LOGAR	ALTURA ACIMA DO NIVEL DO MAR
Colonia Thereza, defronte da casa do director	482,0 metros
Ponta superior da Ilha grande, logo acima da cachoeira das Areranhas.	416,0
Ponto n.392, logo acima da cachoeira do Cobre	305,4
Ruinas de villa Rica, na barra do Curumbataby.	287,9
Ponto n. 611, pouco acima da corredeira do Ferro	222,0
Barra do Ivahy (estando o Paraná tambem nas aguas baixas)	199,0

Das alturas apontadas resulta uma quéda total de 283$^{m.}$, desde a colonia Thereza até a barra, mui desigualmente repartida neste curso.

O declive medio (ideial) do rio, entre a colonia Thereza e a barra, seria de 1:2001, como se vê da tabella dos declives que segue:

TABELLA DOS DECLIVES.

PARTE DO CURSO DO RIO	COMPRIMENTO	QUEDA VERTICAL	DECLIVE
(1) Entre a colonia Thereza e a cachoeira das Areranhas (ponto n. 245)	138109 metros	66,0 $^{m.}$	1:2091
(2) Entre a cachoeira das Areranhas e a do Cobre (ponto n. 453)	122375	110,6	1:1106
(3) Entre a cachoeira do Cobre e a barra do Curumbataby	16762	17,5	1:957
(4) Entre a barra do Curumbataby e o ponto n. 611	125683	65,9	1:1907
(5) » o ponto n. 611 e a barra do Paraná . .	163557	23,0	1:7111
Somma	566486	283,0	1:2001

Os declives, acima calculados, dão uma ideia das difficuldades, que se encontrarão, para estabelecer-se navegação regular no curso superior do rio.

Sómente a parte do curso (5), comprehendida entre o ponto n. 611 e a barra no Paraná, de um comprimento de 26 leguas, póde ser perfeitamente navegavel.

Dos baixios, corredeiras, cachoeiras e saltos, que se encontram no curso do rio, que todos, ou por falta de profundidade d'agua ou por grande declividade e curvas rapidas da linha do pégo, são outros tantos empecilhos á navegação, o maior numero acha-se acima da barra do Corumbatahy (ruinas de villa Rica).

Ainda que em todas as cachoeiras e corredeiras, á excepção do salto das « Bananeiras », se possam distinguir canaes mais ou menos pronunciados, todas carecem, para tornarem-se de facil navegação, de obras d'arte de maior ou menor importancia, por serem estes canaes ora mal collocados em relação á linha geral do pégo, ora de curvas e angulos duros, ou de declives mui fortes, ou com todos estes defeitos reunidos.

O comprimento total de todos os empecilhos indicados é de 58505$^{m.}$ ou 11,9 leguas, e a somma das quédas, que nelles se tem de vencer, eleva-se á perto de 200$^{m.}$

Assim das 91,6 leguas, comprimento do curso do rio, 79,7 leguas existem repartidas pelos obstaculos em 129 pedaços, separados com a diminuta quéda de 56 metros; isto é, menos de 1,$^{m.}$0 por legua, as quaes, por conseguinte, são perfeitamente navegaveis. As restantes 11,9 leguas carecem, porém, de um melhoramento conveniente, para poder-se estabelecer navegação ou á sirga, ou á vapor com corrente mergulhada.

As despezas, tanto n'uma como n'outra hypothese, não serão pequenas.

Antes de arrematarmos as noções hydrographicas sobre o Ivahy, temos de tratar tambem do Paraná, como parte da via de communicação para a provincia de Matto-Grosso, pelo Ivinheima e rio de Miranda (Mondego).

Na distancia de 15 leguas, em que navegámos o Paraná, desde a barra do Ivahy até a do Paranapanema, achámos um declive de 1:4000, quasi constante em toda essa extensão; e uma velocidade d'agua de 0,$^{m.}$6 por segundo.

A profundidade do rio, onde este não se reparte por ilhas em muitos braços, é em termo medio de 7,$^{m.}$0 (30 palmos); o volume das aguas baixas por segundo de 10000$^{m.c.}$ 1000 br. cub., e o das enchentes, pela nossa estimativa, de 40 á 50000$^{m.c.}$

Portanto o Paraná, nesta parte de seu longo curso, presta-se á uma navegação em grande escala.

Quanto ao Ivinheima, diz-nos um piloto do Jatahy, que já por differentes vezes passou por Miranda, é perfeitamente navegavel até ás « *Sete Voltas* » (porto de Santa Rosa), n'um comprimento de perto de 50 leguas, notando que mesmo acima, por mais de 12, não são grandes as difficuldades. Desse ponto o comprimento da varação por terra, pelas vertentes entre as aguas do Paraná e as do Paraguay, será sómente de 12 leguas, para alcançar no rio de Miranda (Mondego) o « Porto de Nioac », 30 acima do forte de Miranda.

D — MEIOS DE REMOVER OS OBSTACULOS Á NAVEGAÇÃO.

Estes meios são de dous generos:

a) Abertura de canaes de declives e cursos apropriados nos baixios, corredeiras e saltos.

b) Construcção de compórtas de distancia em distancia.

Adoptando-se o primeiro systema, o minimo volume d'agua disponivel nos canaes das cachoeiras e corredeiras, e seu maximo declive constituem os elementos determinativos das dimensões e da lotação dos barcos, que terão de transitar pelo rio canalisado.

Para o segundo systema a lotação, e o tamanho dos barcos são inteiramente independentes do volume d'agua e do declive, e não se regulam senão pela importancia do trafego; e, no caso especial de que tratamos, deve levar-se em conta a configuração de um outro rio, em que os mesmos barcos tem de navegar, o Ivinheima, cujas curvas de pequeno raio não permittem passagem aos de grande comprimento.

Consideremos agora a construcção de um canal no leito do rio, systema que, por mais economico e sómente por esta rasão, merece preferencia ao das compórtas.

Segundo os nossos calculos, o diminuto volume d'agua de 15 m. c. por segundo, que passa na colonia Thereza, no tempo da secca, é sufficiente para alimentar um canal com o declive de 1:100 (maximo que adoptamos, e que não se poderá diminuir sem despezas avultadas); com a largura de 5m., e a profundidade de 0,7 m. (3 palmos).

N'um canal semelhante a agua correrá 3,m.5 por segundo, velocidade correspondente ao declive maximo de 1:100.

A maior lotação dos barcos, que nelle poderão transitar, é de 10 á 15 toneladas, tendo 3m. de largura, e 0,5 m. (2 palmos) de calado.

A força motriz do vento não póde ser levada em conta, para a subida dos barcos em qualquer occasião, não só pela inconstancia de sua acção, como pelo impedimento frequente da elevação dos barrancos, e das voltas rapidas do rio.

Será, por conseguinte, indispensavel a construcção de um trilho de halagem com pontes &c., a qual será mais ou menos dispendiosa, conforme o emprego, que se fizer para halar os barcos, ou da propria tripolação, ou da força de animaes.

O barco descripto, conservando mergulhada uma secção de 1,m.25, poderá ser halado em canal de declive de 1:100 por uma tripolação de 9 ou 10 pessoas.

Para diminuir os perigos da descida, convem procurar traçar o canal em linha recta tanto quanto for possivel, e. quando não o seja, nunca se devem admittir curvas de raio menor que 100 m.

Com taes condições não fica excluido o emprego do vapor como força motriz, mas a construcção de barcos, para vencerem declives de 1:100, differe da dos de roda ou á helice, os quaes, quando muito, podem subir os de 1:500. São vapores de construcção especial, como os ultimamente experimentados no Sena e no Rheno, que trabalham sobre uma corrente mergulhada no fundo do rio, prestando-se dest'arte á vencerem fortes declives com muito proveito. Sobre isto offerecem grande economia de força, ou de combustivel, comparativamente aos de rodas ou á helice, mesmo nos casos em que estes são capazes de romper, com muito custo, a correnteza; applicando-se naquelles a força motriz de um modo mais directo do que nos antigos systemas, sem perda de grande parte della em vibrações, e outras resistencias, como se dá principalmente nos vapores de rodas.

Teremos a honra de entregar á V. Ex. uma planta completa d'um desses vapores, que, por abreviar, chamaremos «de sirga ou de corrente».

Para obter-se um canal no leito do rio, podem-se estabelecer as seguintes regras geraes:

O fundo deve apresentar um plano inclinado, com o declive minimo, que se podér obter no logar.

As paredes lateraes devem ser construidas de pedra, material que em parte se tira do fundo, e o resto d'onde se achar mais favoravelmente.

As paredes devem chegar á altura das aguas baixas.

Passando á tratar da canalisação, por meio de compórtas, observamos que para tornar navegavel o rio Ivahy na extensão considerada, sendo de 200 m. a quéda total representada por saltos, cachoeiras e corredeiras, ter-se-ha de construir, pelo menos, 30 compórtas com as respectivas *travessas* (barrages) de uma á outra margem do rio, que servem de reprezar as aguas.

As fundações destas compórtas, por ser o leito do rio quasi geralmente de rocha, não offerecem grandes difficuldades; e, para mais economia, as paredes lateraes, ao menos em parte pódem ser cortadas tambem na rocha, reconhecendo-se pelo nivelamento os logares, onde convem collocal-as.

Montando, comtudo, em 70 contos (termo medio) as despezas de construcção de cada compórta, e sendo em proporção as que nellas se teráõ de fazer depois com o costeio, conservação, salario de um guarda, e outras, julgamos que se deve prescindir de semelhantes obras.

E — ORÇAMENTO PARA A CANALISAÇÃO DO RIO IVAHY.

O volume de pedras á extrahir, que por ora temos calculado aproximadamente pelas sondas tomadas, orça em 16000 braças cubicas. Depois de desenhadas as plantas e os nivelamentos, é que poderemos avaliai-o com toda a exactidão; porém, cremos será inferior ao que acima apresentamos.

Quanto a tabella dos preços, estabelecida para base do calculo, observamos que, sendo durissima a pedra á extrahir, e muitas as difficuldades de reunir, e de sustentar um avultado numero de trabalhadores em logares baldos de recursos, taes preços, ainda que elevados, não são excessivos.

As difficuldades da execução de semelhante obra se augmentam tambem, pela circumstancia de impedirem as enchentes do rio que se trabalhe, em termo medio, durante 6 mezes do anno.

Empregando o numero de 1000 trabalhadores, a canalisação do rio poderá ficar concluida em 4 annos.

A despeza total della importará, conforme um orçamento aproximativo, em . . . . . 2,194:085$000

Com um caminho de halagem, machinas, ranchos, transportes, e administração . . . . . 528:200$000

Somma . . . 2,722:285$000

F — FUNDAÇÃO DE ESTAÇÕES PARA A NAVEGAÇÃO, ALDEAMENTOS, E ESTABELECIMENTOS AGRICOLAS NO VALLE DO IVAHY.

Como já fica referido, na descripção da formação geologica do valle do Iva-

hy, as margens deste rio, 26 leguas acima da fóz, na altura da ultima corredeira, começam á tornar-se cada vez mais baixas, e, em consequencia disto, tanto por expostas ás inundações annuaes, como por falta de boa agua potavel, pouco se prestaráõ á ser habitadas e cultivadas. Os proprios indios fogem desses logares, que, principalmente no verão, são infestados de febres.

Por tal rasão aquellas regiões são pouco proprias, para nellas fundar-se um estabelecimento com o fim de proteger, não só a communicação entre as provincias do Paraná e Matto Grosso, como com a fronteira proxima; e o ponto menos distante da barra, cujas condições mais correspondem ao que se deseja, pelo menos em respeito á salubridade e á agricultura, só se acha á 136 kil. (22 leguas) acima da fóz, immediatamente abaixo da ultima corredeira chamada do « Ferro ».

Até esse logar pódem ja subir sem difficuldade vapores de rodas, e d'ahi para cima é que o rio carece de obras, para tornar-se navegavel.

Para a fundação de outros estabelecimentos agricolas, e aldeamentos de indios, offerece o curso medio do rio logares numerosos, n'uma extensão de 50 leguas de terras excellentes.

Seja-nos permittido ponderar, que a proximidade e abundancia de boa agua potavel, e a possibilidade de aproveitar a quéda d'algum ribeirão, como força motriz para moinhos, engenhos de assucar, de café, de serrar e outros, são da mesma sorte como a fertilidade das terras e a facilidade das communicações, elementos essenciaes quando se tem em vista dar preferencia á algum logar, para semelhantes estabelecimentos.

Os terrenos proximos á barra do Corumbatahy por sua situação, quasi no meio do curso do rio, e tambem por sua grande uberdade parecem-nos os mais proprios para um estabelecimento agricola.

G—CALCULO DE FRETES PARA A NAVEGAÇÃO NO RIO DEPOIS DE CANALISADO.

Para se poder fazer o calculo dos fretes de uma via de communicação entre dois pontos, é necessario, antes de tudo, conhecer a quantidade ou o peso dos generos, que por ella serão transportados n'um certo periodo de tempo, não só na actualidade, como tambem, dado o augmento de circulação resultante de seu melhoramento e aperfeiçoamento.

Não conhecemos a exportação e importação actual da provincia de Matto Grosso pelos portos do Atlantico, e difficil é apreciar o augmento, que viráõ a ter nos proximos decennios, em consequencia da animação, que a facilidade de communicações ha de trazer á agricultura e ao commercio. Admittindo, porém, por estimativa, attenta á pequena população daquella provincia, que o peso, tanto de sua exportação como da importação annual, seja de 6000 toneladas (de 54 ar.), julgamos não ficaremos longe do termo medio real dos proximos decennios.

Isto posto, continuemos o calculo dos fretes:

a) Para a navegação á sirga, sem emprego de vapor.

Um barco da lotação de 15 toneladas, como os que tem de navegar nestes rios, carece da tripolação de 10 pessoas, e póde percorrer a distancia de 91 leguas, desde a colonia Thereza até a barra, havendo caminho de halagem em uma das margens,

rio acima em . . . . . 24 dias
rio abaixo em . . . . . 12 dias

portanto, faria annualmente oito viagens redondas, transportando $2 \times 15 \times 8 = 240$ toneladas por anno.

Para transportar o peso total da exportação e importação, que estimamos em 6000 toneladas, seriam necessarios:

$$\frac{6000}{240} = 25 \text{ barcos da lotação designada.}$$

As despezas, para esse transporte, calculam-se do seguinte modo:

1) Juros do capital empregado na construcção — 2,700:000$ á 10 por °/₀ . . . . . 270:000$000
2) Juros do capital empregado nos barcos — 25 barcos construidos de madeira, á rasão de 2:000$000, — 50:000$000; á 10 por °/₀ . . . . . 5:000$000
3) Conservação dos barcos — 10 por °/₀ do custo da primeira construcção . . . . . 5:000$000
4) Renovação dos barcos, sendo de 10 annos sua duração media, por anno . . . . . 5:000$000
5) Renovação dos cabos, correntes, ferrões, e outras despezas, por anno . . . . . 5:000$000
6) Salario da tripolação de 25 barcos com 10 homens cada um, á rasão de 50$000 mensaes por individuo, inclusive sustento — $250 \times 50 \times 12$ . . . . . 150:000$000

Despeza total para o transporte de 6000 toneladas por anno — 440:000$000

resultando por tonelada o frete de $\frac{440:000\$}{6000} = 73\$333$,

e por arroba . . . . . $\frac{73\$333}{54} = 1\$358$,

por arroba e por legua . . . . $\frac{1\$358}{91,6} = 15^{rs}$

Depois da amortisação do capital empregado na construcção, esses fretes diminuirão ainda,

por tonelada . . . . . $\frac{440:000\$ - 270:000\$}{6000} = 28\$300$

e por arroba por legua . . . . $\frac{28\$300}{54 \times 91,6} = 5^{rs},7$

b) Para a navegação á vapor de sirga ou corrente.

Um vapor desta construcção, da força de 16 á 18 cavallos, poderá rebocar rio acima o peso de 50 toneladas, e rio abaixo o de 100 em barcos separados. A sua velocidade rio acima será de $2^{m},5$ por segundo, termo medio; per-

correndo, por conseguinte, em 10 horas de serviço diario a distancia de $60\times60\times10\times2^{m},5=90$ kilometros, ou 14,5 leguas, e a distancia total de 91,6 leguas em 6 dias 3/10.

Na descida com 3^{m} de velocidade por segundo, elle fará a mesma viagem em 5 dias 2/10, consumindo, portanto, 12 dias na ida e volta.

Transportará por anno em 30 viagens redondas $30(50+100)=4500$ toneladas; e, si se empregarem dous vapores, transportarão annualmente 9:000 toneladas.

Por onde se vê que, para effectuar o transporte de 6000 toneladas de trafego annual pelo rio Ivahy, por meio de vapores de sirga ou corrente, serão necessarios 2 vapores de 16 ou 18 cavallos cada um, uma corrente de ferro de 566 kilometros de comprimento, e 6 barcos, tambem de ferro, da lotação de 15 toneladas cada um.

O frete por tonelada, n'este systema de transporte, calcula-se do modo seguinte:

1) Juros do capital empregado na canalisação do rio — rs. 2,700:000$000 á 10 por °/₀	270:000$000
2) Juros do capital empregado	
a) em dous vapores á 20:000$—40:000$000, á 10 por °/₀	4:000$000
b) na corrente de 566 kilometros de comprimento, de 2 kil. de peso por metro corrente — 1132 toneladas á 300$, = 340:000$, á 10 por °/₀	34:000$000
c) em 6 barcos de ferro cada um, do custo de 7:000$000— 42:000$, a 10 por °/₀	4:200$000
3) Reparos dos vapores, barcos e correntes por anno . .	12:200$000
4) Renovação do mesmo material no praso de 10 annos. .	12:200$000
5) Combustivel para os vapores por anno.	12:000$000
6) Azeite, graxa &c.	3:000$000
7) Salario da tripolação, empregados, por anno	15:000$000
Somma	426:600$000

Adoptando o maximo de 9000 toneladas por anno, o frete de cada tonelada é

$$\frac{426:600\$}{9000}=47\$400$$

e de cada arroba . . . . . $\frac{47\$400}{54}=877^{rs}$

e o frete por arroba e por legua $\frac{877}{91,6}=9,^{rs}5$

Depois da amortisação do capital da construcção, este frete se reduzirá a

$$\frac{426:600\$-270:000\$}{9000}=17\$400 \text{ por tonelada}$$

e o da arroba por legua. . . $\frac{17\$400}{54\times91,6}=3,^{rs}5$

d'onde se conclue que o transporte, por meio de vapores de sirga, é 1/3 mais barato do que o transporte á sirga simplesmente, admittindo o peso total do trafego igual ao que temos supposto. No caso de ser elle consideravelmente menor, o resultado do calculo seria differente; e tornar-se-hia mais vantajosa a via de communicação, que exigisse material de transporte menos dispendioso.

Fôra mui conveniente, para obter-se um calculo exacto dos fretes, que V. Ex. se servisse mandar colher dados certos sobre a actual importação e exportação da provincia de Matto Grosso, e noticias estatisticas sobre a sua cultura, criação e mais circumstancias.

Para V. Ex. melhor apreciar os que temos calculado, notaremos aqui que o frete de uma arroba, transportada de Antonina á colonia Thereza, importa (termo medio) em 60 rs. por legua; isto é, 6 vezes mais do que custará pela navegação á vapor de sirga, antes da amortisação do capital, e 17 vezes mais do que no mesmo systema, depois d'essa amortisação.

II — COMMUNICAÇÃO POR TERRA ENTRE ANTONINA E A COLONIA THEREZA.

Como V. Ex. sabe, a estrada nova da serra da Graciosa está em construcção, e ficará concluida em poucos annos; a que segue de Curityba para Ponta Grossa requer em differentes logares reconstrucções, sobre cuja importancia e extensão, quando tornarmos á Curityba, reuniremos as informações necessarias.

Infelizmente, a direcção geral da picada nova, entre Ponta Grossa e a colonia Thereza, é inteiramente errada. Em vez de acompanhar o curso dos ribeirões até o alto da vertente, que divide as aguas do Ivahy das do Tibagy, e de descer do mesmo modo para a colonia Thereza, no lado opposto, com o que só uma vez galgaria a cordilheira, ella córta transversalmente grande numero de pequenos valles dos tributarios dos dous rios, subindo e descendo, sem necessidade, e com declives de 15 á 20 %, as eminencias importantes, que formam as suas vertentes secundarias.

Uma picada, em semelhantes condições, apenas poderá servir de caminho de tropas, mas nunca para uma estrada de rodagem.

Entretanto, no caso de levar-se á effeito a canalisação do rio Ivahy, tornar-se-ha indispensavel levantar uma estrada deste genero até a colonia Thereza, cujo orçamento importará em 20:000$×22=440:000$000 réis.

O preço dos transportes em tal linha, tendo em conta a importancia do trafego do modo como suppozemos, custará 20 réis por arroba e por legua.

Para completar a via de communicação, em direcção á provincia de Matto Grosso pelo Ivinheima e pelo Alto Paraguay, se fará tambem necessario ligar o primeiro destes rios ao de Miranda (Mondego) por mais uma estrada de rodagem de construcção pouco dispendiosa, por estarem as vertentes dos dois rios n'uma chapada de campos.

Sendo o comprimento dessa estrada de 15 leguas, desde o ponto em que acaba a navegação no alto Ivinheima até onde de novo começa no Mondego, 30 leguas acima de Miranda, o seu orçamento não excederá á 150:000$000.

O frete do transporte, na distancia total do porto do Atlantico (Antonina) e a cidade de Cuyabá, na provincia de Matto Grosso, depois de franqueada

toda a via de communicação, tanto por terra como por agua, calcula-se do seguinte modo:

a) Transporte por terra nas distancias aproximadas entre

1) Antonina e Curityba	11 leguas
2) Curityba e Ponta Grossa	22 »
3) Ponta Grossa e colonia Thereza	22 »
4) Alto Ivinheima e Mondego	13 »
Total	70 leguas

b) Transporte por agua entre

1) a colonia Thereza e a barra do Ivahy	91,6 leguas
2) a barra do Ivahy e a do Ivinheima	1,8
3) a barra do Ivinheima e o porto do alto Ivinheima . . .	60,0
4) o porto do alto Mondego e a barra do mesmo	50,0
5) a barra do Mondego e Cuyabá pelo Paraguay	110,0
Distancia total	313,4

ad. a) Sendo o frete do transporte por terra, em estrada de rodagem, 20 réis por arroba e por legua, resulta para a distancia de 70 leguas o de 70×20 rs. = 1$400.

ad. b) Adoptando por base do calculo o frete da navegação á vapor depois da amortisação do capital, ou 3,^{rs}5 por arroba e por legua, acha-se que, para o transporte na distancia total de 313,4 leguas, será $313,4 \times 3,5 = 1\$100$. Somma total dos fretes por terra e por agua 2$500, em que ficará o custo do transporte de uma arroba, na distancia de Antonina á Cuyabá, sahindo o de 1 tonelada por 135$000.

Este preço differe muito do que se paga actualmente pelo transporte em cargueiros, o qual, na distancia aproximada de 330 leguas, de caminhos por terra do Rio de Janeiro á Cuyabá, monta em 25 á 30$000 por arroba, ou 1:350$000 á 1:620$000 por tonelada; isto é, pelo menos, dez vezes mais do que o do nosso calculo, gastando-se sobre elle 100 dias nesta viagem.

Pela via de communicação projectada de Antonina á Cuyabá, caminhando 7 leguas por dia nas estradas de rodagem, que ligam os differentes portos, e 15 com a navegação á vapor nos rios canalisados, a duração da viagem será:

$$\frac{70}{7} + \frac{313.4}{15} = 10 + 21 = 31 \text{ dias}$$

e, contando 3 dias de falha, ter-se-ha ao todo 34 dias.

Por não demorar mais a remessa deste relatorio preliminar, reservamos, tanto as noticias estatisticas colhidas na colonia Thereza, como as que versam sobre as differentes tribus de indios dos valles do Ivahy, Paraná, Paranapanema e Tibagy, para o relatorio final da exploração.

Entretanto apressaremos, quanto for possivel, a nossa viagem daqui para cima.

Concluindo, communicaremos á V. Ex. que, em cumprimento das ordens do Exm. Sr. presidente da provincia do Paraná, vamos proseguir na exploração do rio Tibagy até onde possa ser prolongada com vantagem a sua na-

vegação regular; notando que já é ella feita por canôas da lotação de 5 toneladas, as quaes sobem o Tibagy até a colonia militar do Jatahy.

Esperamos encontrar no Paranapanema e no Tibagy uma distribuição de declives mais favoravel á navegação do que a do Ivahy, ainda que seja identica nelles a formação geologica, e tambem provavelmente pouco differente a quéda total.

Desnecessario é insistir perante a illustração de V. Ex., sobre as vantagens immensas que resultarão da abertura de uma nova e perfeita via de communicação, entre as provincias do Paraná e Matto Grosso, não só para ellas como tambem para todo o imperio, compensando em pouco tempo todos os sacrificios, embora grandes, que o governo fizer para realisal-a.

Deus guarde á V. Ex. — Aldeamento do Paranapanema, 22 de Julho de 1865.

Illm. e Exm. Sr. ministro e secretario d'estado dos negocios da agricultura, commercio e obras publicas.

José Keller.

Francisco Keller.

EXPLORAÇÃO

DOS RIOS

TIBAGY E PARANAPANEMA.

A—Descripção da viagem.

B—Formação geologica dos valles do Paraná, Tibagy e Paranapanema.

C—Resultado da medição hydrographica.

D—Meios de remover os obstaculos, canalisando os rios desde o Jatahy até a Serra do Diabo.

E—Construcção de uma via de communicação entre o porto de Antonina e a provincia de Matto-Grosso.

F—Escolha de logares, para a fundação de novas colonias.

G—Dimensões, força, peso e orçamento de um vapôr á sirga ou corrente mergulhada.

H—Calculo de frétes.

I—Preferencia entre os dous projectos de vias de communicação, desde Antonina até a provincia de Matto-Grosso, pelo valle do Ivahy ou pelos do Tibagy e Paranapanema.

Illm. e Exm. Snr.

De conformidade com as instrucções de 4 de Janeiro, expedidas por S. Ex. o Sr. presidente desta provincia, Dr. André Augusto de Padua Fleury, em vez de regressarmos pelo Ivahy, estendemos a exploração ao Paranapanema e Tibagy; e tornados á esta cidade, depois de uma ausencia de perto de dez mezes, tratámos de elaborar a segunda parte de nosso relatorio tocante aos rios, cujo estudo fôra-nos incumbido; e em seguida, remettendo-a á V. Ex., corre-nos o dever de pedir desculpa por não enviarmos já as plantas especiaes, e o nivelamento, cujo desenho completo demandará ainda alguns mezes.

Tômando agora a exposição no ponto em que a deixámos da primeira parte do relatorio, relativa ao Ivahy e ao Paraná e datada do aldeamento de Santo Ignacio do Paranapanema, permitta-nos V. Ex. que, antes de o fazer, voltemos ao Paraná e ao Ivinheima, tendo á vista o precioso relatorio da exploração, feita o anno passado, destes dois rios pelo 1.° tenente da armada imperial José Antonio da Silva Maia, commandante do vapor de guerra « Tamandatahy », relatorio que foi-nos communicado por S. Ex. o Sr. presidente da provincia.

Delle inferimos, que o « Tamandatahy » entrára pela terceira barra do Ivinheima. As outras quatro, em cujo numero contamos o Samambaia, sendo por nós visitadas e exploradas, tinham uma altura de 2 1/2 palmos acima das aguas baixas; e todas, excepto o Yputan, offerecem profundidade de agua sufficiente para o transito dos barcos e vapores projectados, por ser o seu *minimum* de 3 palmos ou 0,m60 em um canal da largura de 40 á 50m.

Ainda que no Samambaia cheguem ao minimo de 100,m os raios das curvas da linha de navegação não são obstaculo para navios e comboios convenientemente construidos, que por isso, depois de descerem o Paraná, pódem, ao subir o Ivinheima, preferir o Samambaia e os Kágados; evitando assim a volta de 16 á 20 leguas, que tantas foram precisas, para demandarem as barras verdadeiras daquelle rio.

Todas ellas, á excepção do Yputan, estão de modo situadas que nunca se obstruem com os bancos de areia, formados pelas enchentes do Paraná; sendo, por tal razão, accessiveis em qualquer tempo e estação do anno.

Das observações do commandante do « Tamandatahy », não só sobre a marcha deste vapor como sobre as sondas tomadas, concluimos que, desde a confluencia do Paraná até o porto de Santa Rosalinda, em uma extensão de 45 leguas mais ou menos, elle encontrou 13 á 14 baixios e corredeiras no Ivinheima.

Sem embargo do calado de 4 1/2 palmos e de sua machina de 16 cavallos, cuja força é proporcionalmente pequena, o vapor venceu felizmente taes empecilhos, encontrados no decurso apontado de 45 leguas; ainda que para o fazer foram necessarios alguns esforços, como o emprego de espias.

Concluimos tambem, embora na occasião da viagem do « Tamandatahy » as aguas se conservassem alguns palmos acima das aguas baixas, que, pela configuração, declive, e formação geologica diversa e mais favoravel do respectivo valle, o rio Ivinheima, com mais facilidade do que o Ivahy, o Tibagy e o Paranapanema, presta-se á navegação á vapor; podendo receber, desde já, barcos de 2 p.=0,m45 de calado, e de machina fórte e proporcional á lotação; os quaes com pouca difficuldade subirão até Santa Rosalinda.

Finalmente, aquelle relatorio deu-nos a conhecer que, entre o porto de Santa Rosalinda no Ivinheima e o de Nioac no Mondego, onde este affluente do Paraguay começa á permittir navegação, ha um varadouro apenas de 21,6 leguas, por sobre campos fertilissimos e apropriados á estrada de rodagem.

Na primeira parte do nosso relatorio affirmámos que no Paraná, desde as barras do Ivahy até a do Paranapanema, não se encontra obstaculo á navegação, muito differente da secção superior á confluencia do Paranapanema até a ilha do Jupiá, na qual o « Tamandatahy » em seu regresso, tendo as aguas decrescido até as mais baixas, lutára de modo com baixios e recifes, que o seu commandante vira-se obrigado a allivial-o da carga, quanto possivel. Não obstante, um barco de menor calado poderá navegar, sem embaraço, até nesta parte do Paraná.

Por onde se conclue de taes explorações que este rio, o Ivinheima, o Ivahy, e o Paranapanema admittem no seu estado actual vapores, cujo calado não exija mais de 2 palmos de agua, e cuja machina tenha força proporcional á lotação; franqueando já ás provincias do Paraná, S. Paulo, Goyaz e Matto Grosso um curso navegavel de quasi 140 leguas, á saber:

no Paraná	13+40=53	leguas
Ivinheima.	45	»
Ivahy	22	»
Paranapanema . . .	14	»
	136	

A — DESCRIPÇÃO DA VIAGEM NOS RIOS PARANAPANEMA E TIBAGY.

A 21 de Junho deixámos a barra do Samambaia, e continuámos nossa viagem pelo Paraná acima, empregando a força dos remos, por não nos permittir a grande profundidade do rio, em alguns pontos, o uso de varejões.

A 23 pela manhã tocámos em frente a boca do Paranapanema, cujas aguas claras e crystallinas se destacam da superficie turva do gigantesco Paraná.

Ahi demoramo-nos um dia, não só para medirmos o volume cubico das aguas e a sua altura acima do nivel do mar, como para procedermos a observações astronomicas, com o fim de conhecer sua posição geographica.

Estas, porém, não tiveram logar porque o céo esteve sempre encoberto; e continuando a medição do rio, as fizemos na ilha do Tigre, situada uma legua acima da fóz.

A 27, 28, e 29 passámos as pequenas corredeiras do Corvo, da Raposa e das Antas, junto ás ilhas dos mesmos nomes; e chegámos á pequena ilha e corredeira da Corôa de Frade, onde já as camadas de grés, inteiramente metamorphoseadas e quasi vitrificadas, indicam a proximidade das massas eruptivas da Serra do Diabo, cujo cimo formado de trachyte, e tendo a configuração de uma barraca, avistámos logo na margem direita do rio.

A largura do Paranapanema, que na fóz tem apenas 350,^{m} estende-se de modo neste logar que alcança a medição de 500 á 600^{m}.

Passando em seguida á ilha do Tuyúyú, situada no meio do rio e junto á corredeira do mesmo nome, chegámos á mais forte da—Serra do Diabo, primeira que, por seu declive consideravel, oppõe obstaculo sério á marcha de vapores ordinarios.

Os recifes, que atravessam o leito, formados de trachyte, são, por sem duvida, um prolongamento da que constitue o cimo já distante da Serra do Diabo; correspondendo, provavelmente, aos da cachoeira do Ferro, no Ivahy.

Não obstante a elevação das margens, que sóbem á grande altura de 4^{m} acima do nivel das aguas baixas, os terrenos adjacentes, menos altos, inundam-se nas enchentes ordinarias; e, por falta de esgotos naturaes, formam em muitos logares pequenas lagôas ou banhados ao longo do rio, os quaes, ainda de longe, se distinguem facilmente pelo caracter especial da vegetação, que consiste em um frondoso matto virgem nas fraldas enchutas dos morros.

Da Serra do Diabo para cima, estes banhados vão rareando progressivamente; os morros, já então pouco elevados, avançam até as margens, diminuindo a uniformidade de seu aspecto; e as mattas offerecem madeiras de qualidade e de dimensões superiores, sendo muitas de construcção naval.

Junto á Serra do Diabo, habita o cacique *Cuyabá* da tribu dos Cayoás, tendo debaixo de seu governo 80 á 90 homens e mulheres; á cujos olhos elle se acha revestido, não só daquella dignidade de cacique ou chefe, como da de propheta ou santo.

De tempos á tempos costumam visitar o aldeamento visinho do Paranapanema (Santo Ignacio), onde vem pedir sal ao director, e commerciar com os camaradas do estabelecimento, permutando por facas e machados os productos de sua industria fabril, consistentes em pães de cêra, cheripás e redes bem tecidas.

O seu aferro á polygamia, em que vivem, é ainda hoje a unica razão de não serem admittidos e estabelecidos no aldeamento, onde o cacique *Paky* e sua tribu, renunciando-a, abraçaram já as leis do Christianismo sobre tal ponto.

A' 2 e á 4 de Julho passámos mais duas corredeiras de pequeno declive, e á 5 pela manhã, abicando a fóz do Pirapó, que pela margem esquerda sáe com a largura de 45,^{m} atracámos no porto da antiga reducção dos jesuitas, denominada de Nossa Senhora do Loreto; sobre cujas antigas ruinas se distinguem as modernas de um recente aldeamento de Guaranys e Cayoás.

Ellas apresentam, no alinhamento e pequena altura das suas taipas, muita semelhança com as da povoação hespanhola de Villa Rica nas margens do Ivahy e do Corumbatahy; mas, por se acharem cobertas de densas capoeiras, não nos foi possivel levantar-lhes a planta.

O aldeamento do Pirapó (Nossa Senhora do Loreto) fôra fundado em 1857, porém abandonado, logo depois, em 1862, por causa das febres intermitten-

tes, que grassavam entre os indios; e mudado para outro logar, tres leguas acima, onde se encontraram as ruinas de outra reducção, a de Santo Ignacio do Paranapanema, cujo nome recebeu desde então.

Não ha vestigios de que no decurso de 250 annos, contados do estabelecimento da reducção, o leito do rio se elevasse pela agglomeração de grande abundancia de cascalho, a qual cause hoje enchentes mais consideraveis do que as de outr'ora, e explique assim as actuaes inundações e banhados; é pois de crêr que os padres da companhia tivessem aberto valletas em differentes logares, para o escoamento rapido das aguas; e que esses esgotos estejam agora cobertos, e em parte obstruidos, sem prestarem serventia alguma.

Nos ultimos dias de nossa viagem e antes de chegármos á barra do Pirapó, começou o tempo a ser-nos contrario; e como á 6 promettesse chuva, resolvemos apressar-nos em busca do aldeamento do Paranapanema (Santo Ignacio), adiando assim a medição do que faltava até alli.

Na tarde deste mesmo dia tocámos aquelle estabelecimento, onde com a nossa comitiva fomos recebidos, e agasalhados com toda a hospitalidade pelo director, o Sr. Joscelyn Borba.

Depois de longos e afanosos mezes, foi esta a primeira vez que encontrámos casa, para abrigar-nos; e ahi, em execução das ordens de S. Ex. o Sr. presidente da provincia, escrevemos a primeira parte do relatorio de nossa commissão, tocante á exploração do Ivahy.

Durante esse tempo nossa gente occupou-se em prover-se de mantimentos frescos, para a continuação da viagem; e em concertar e alimpar o casco das canôas, cujo attrito por cima dos rochedos do Ivahy tinha produzido corpos adherentes, em fórma de barbas, que embaraçavam a sua marcha.

Neste logar o rio tomando a largura extraordinaria de 900^{m} de barranco á barranco, e correndo com extrema rapidez por sobre um leito de recifes e de lagedos, bifurca-se em dous braços principaes, que circundam tres ilhas, sendo uma grande e duas menores, separadas por dous furados.

Situado nas ruinas da antiga reducção, a 20 ou 25^{m} do nivel do rio, o aldeamento de Santo Ignacio offerece uma vista lindissima e aprasivel, que domina do lado de S. Paulo algumas montanhas á grande distancia; e de outro lado, para a banda do Paraná, um vasto e extenso horisonte.

Accresce ser o logar mui saudavel e inteiramente isento das febres terçãs, que tantos estragos causaram á nascente povoação do Pirapó.

Levantámos a planta das ruinas da antiga reducção, cujas ruas bem alinhadas e dispostas em rectangulos, e vasta praça com igreja em um dos lados são em tudo semelhantes ás da povoação de Villa Rica, apresentando por unica differença os vestigios de um collegio, que nesta não encontráramos.

A igreja, que deverá ter tido 20^{m} de comprimento e 14^{m} de largura, estava junto ao collegio, com entrada principal sobre a praça e a capella-mór em frente ao rio.

No pequeno pateo do collegio, tambem do lado da praça, ainda se distinguem os restos de um campanario, cujos sinos eram sem duvida os que convidavam os indigenas á oração e ao trabalho.

Nos vestigios reduzidos hoje á monticulos de terra, em geral mais elevados e menos destruidos do que os de Villa Rica, deparam-se ruinas de pequenas habitações, bem alinhadas, formando os lados de ruas de 45 palmos de largo;

nas quaes ainda se percebem claramente divisões internas, como quartos e outros compartimentos.

Como nos de Villa Rica, não se encontram nos edificios obras de pedra de qualidade alguma, mas tambem o solo acha-se coberto de pedaços de telhas, servindo ainda hoje ao aldeamento o forno em que foram cozidas.

Do lado de terra, nas tres faces que fecham o oblongo da povoação, avistam-se indicios de uma fortificação, cujo fosso profundo circumvallava paredes de taipa, com differentes angulos salientes, e portas flanqueadas de muros.

É de crer que estas obras fossem construidas principalmente para defeza contra assaltos dos indios Coroados, inimigos figadaes dos Guaranys e dos Cayoás, que até ha poucos annos conservavam ainda a ferocidade e o espirito guerreiro, que os distingue.

Ao sul das ruinas de Santo Ignacio Menor, divisámos por entre o matto traços distinctos de um antigo caminho, com direcção ao Ivahy; o qual, ou seguiria para Villa Rica, ou para uma das reducções dos jesuitas acima desta povoação, reducção cujas ruinas não foram até hoje descobertas como outras das margens do Paranapanema, na parte superior ao aldeamento deste nome. Para o futuro sem duvida serão ellas conhecidas.

É extraordinaria a uberdade do solo neste aldeamento, e rivalisa com a do de Villa Rica.

Os indios, que o povoam, pertencem á tribu Cayoá, alguns poucos á dos Guaranys; e todos moram em pequenos ranchos provisorios, á excepção do cacique *Pahy*, que occupa um quarto na casa da administração. Quando tratármos dos indios encontrados nos terrenos, que percorremos, voltaremos á este assumpto importante.

Depois de termos remettido a primeira parte do relatorio, que trata do Ivahy, e procedido ás observações astronomicas e hipsometricas necessarias, e á medição da extensão adiada entre o Pirapó e o aldeamento, continuámos a 5 de Agosto os trabalhos da exploração do Paranapanema, que então tinha palmo e meio acima das aguas baixas.

Na manhã do dia 6 passámos a corredeira das Larangeiras, com o comprimento de um quarto de legua.

Á 7 a do Pacú.

Á 8 as das Anhumas e da Capivara, notavel pela configuração dos lagedos, que existem no leito do rio.

Á 9, pela manhã, tocámos a barra do rio Vermelho, em cuja visinhança ha uma insignificante corredeira.

Á 10 e á 11 mais cinco, tambem pequenas.

Na tarde de 11 chegámos á barra do Tibagy onde procedemos neste mesmo dia á medição do volume cubico de suas aguas.

No seguinte fizemos as observações de latitude e de longitude, e continuámos pelo curso deste affluente do Paranapanema.

A largura do Tibagy varia ahi entre 150 e 200^{m}. Seus barrancos são altos e as montanhas prolongam-se até as margens.

Neste ponto desapparecem as laranjas azedas e, em vez dellas, encontra-se o elegante palmito em grande abundancia.

Depois de quatro pequenas corredeiras, augmenta-se consideravelmente o

declive do rio, e começa uma serie de outras de grande extensão, que continuam quasi sem interrupção.

Nesta linha a primeira é a dos baixios de São Xavier, que mereceram este nome da supposição, sustentada por longo tempo de ser junto á elles o logar onde esteve a reducção, assim denominada, dos jesuitas; não consta, porêm, que ahi se tivessem descoberto as ruinas de taipas, tão caracteristicas nas que deixámos descriptas.

Segue-se a corredeira das Aráras, e a continua do Biguá.

A primeira tem de notavel uma pequena ilha, situada no meio do rio, e em cujo barreiro ajuntam-se de ordinario numerosos bandos daquelles passaros de côr vermelha; e sobre isto grandes mattas de palmeiras, que bordam ambas as margens.

Á 15 estivemos de falha pela copiosa chuva, que cahiu nesse dia.

Á 16, pela manhã, passámos as corredeiras das Sete Ilhas, da Congonha e do Tigre.

Á 17 não viajámos, por estar em perigo de vida um de nossos camaradas, indio da tribu Guarany, que trouxeramos do aldeamento do Paranapanema. Declarára-se-lhe o sarampo com caracter maligno.

Á 18 passámos a corredeira do Cerne, junto á qual, na margem esquerda está amontoada uma quantidade de balas de artilharia de differentes calibres, abandonadas no transporte de trem bellico, que ha annos se fizera por esta via de communicação.

Á 19 passámos os baixios do Poço Grande, com pequena extensão e declive; e pousando logo abaixo da corredeira das Aboboras, penetrámos na de Tira-fubá, que sobre todas pede maior despeza para sua canalisação, pois estende-se pelo rio acima até quasi S. Pedro de Alcantara.

A largura do Tibagy, nestas ultimas corredeiras, varia entre 300 á 600^{m}.

Suas margens são pela maior parte de rocha, mas sómente de 1 á 1^{m}5 de altura.

Pela tarde do mesmo dia avistámos, nos morros da margem esquerda, o aldeamento de S. Pedro de Alcantara, e nos da margem direita a colonia militar do Jataby: contavamos 15 dias de viagem do aldeamento do Paranapanema. Fomos recebidos pelo director frei Timotheo de Castelnuevo, que hospedou-nos com toda a affabilidade.

Aqui terminava o contracto, que haviamos feito com os nossos camaradas da colonia Thereza, os quaes, sobre a ausencia prolongada, tinham vivo interesse de tornar áquella colonia, em tempo ainda de tratarem de suas roças. Por isso, apesar da resolução de continuarmos a exploração do rio acima, força foi ajustarmos nossas contas e deixal-os irem todos, excepto um, que quiz acompanhar-nos.

O comportamento desta boa gente, que á final ficaram perfeitos canoeiros, é digno de todo o louvor.

Em uma viagem longa, cheia de privações e de perigos, mostraram sempre o melhor animo e boa vontade, arremetendo aos trabalhos sem repugnancia.

De S. Pedro de Alcantara fomos visitar a colonia militar do Jataby, que, como dissemos, se acha situada na margem opposta; e a nova picada daquelle aldeamento ao do Paranapanema.

Esta picada encurta consideravelmente as distancias entre os dois estabelecimentos, que, sendo de 27 leguas pelos rios, ficou reduzida á 17; d'onde.

ao passo que por agua se gastam 7 á 8 dias na subida, no tempo das aguas baixas, e 4 (termo medio) na descida; por terra é sempre a viagem de 3, quer na ida, quer na volta.

Sem embargo da imperfeição de seu nivelamento longitudinal, que atravessa grande numero de pequenos affluentes do Paranapanema, sendo o maior o rio Vermelho, poderá ella para o futuro dar transito á carros e á carroças de pequeno peso.

A barra do ribeirão do Jatahy, que affluc pela margem direita do Tibagy, logo abaixo da colonia militar, servia, quando alli nos achávamos, de porto á uma flotilha de grandes canôas de peróba, mandadas construir para transporte de tropa. Os madeiros de que se fabricaram, foram tirados das mattas visinhas.

Ainda que a elevação do Tibagy, no porto da Estancia do Hermogenes, a qual já haviamos medido em nossa passagem para a colonia Thereza, demonstrava á evidencia que a parte superior á S. Pedro de Alcantara não se prestaria a navegação, por offerecer o forte declive de 1:600, comtudo resolvemos continuar viagem, não só para conhecermos a qualidade do terreno, como para colhermos os dados necessarios ao projecto de uma estrada marginal, que vá ao ponto de embarque.

Deixando em S. Pedro a maior parte da bagagem, para ser conduzida por terra até S. Jeronymo, embarcámos em tres canôas escolhidas entre as melhores do comboi, sendo uma para mantimentos e duas para medição, tripoladas por 9 pessoas ao todo, do aldeamento e da colonia militar.

Era nossa intenção subirmos até o grande salto, acima da Serra dos Agudos; e d'ahi buscarmos sahida por terra, ou para S. Jeronymo directamente, ou para os campos do Inhonhô.

Partindo com bom tempo a 2 de Setembro, e conveniente elevação de aguas, que apresentava palmo e meio acima das aguas baixas, á tarde do mesmo dia, depois de havermos atravessado 6 corredeiras, chegámos ao logar denominado—Porto de Cima.

A formação geologica continúa á ser a mesma, que encontrámos até aqui.

A 3 vencemos outra corredeira em logar, onde o rio tem a largura de 475^{m}.

Nos recifes della descobrimos os indicios de cobre, que haviamos notado nos de Villa Rica, pertencentes sem duvida ao mesmo systema.

Antes de chegarmos á famosa corredeira do *Pari*, passámos a denominada das Canôas, que é pequena.

Os canaes principaes daquella corredeira estavam completamente obstruidos de adufas, construidas pelos Coroados, para levarem os peixes á introduzirem-se em uma especie de còvos.

Depois de atravessarmos uma corredeira insignificante e sem nome, chegámos á denominada do Saltinho; e acima desta á das Tres Barras, onde o rio, dividido por duas grandes ilhas, é tripartido, apresentando a largura total de quasi 1000^{m}.

Á 5 passámos a corredeira dos Apertados, cuja largura, no tempo das aguas baixas, reduz-se á 100^{m}.

Acima desta existe outra sem nome, na ponta inferior de uma ilha; e mais adiante, na ponta superior de outra, a de maior importancia, á que demos o nome de corredeira do Gavião.

Á 6 entrámos na denominada Sem Fim, que propriamente é composta de 7, separadas umas das outras por curtos espaços de menor declive.

Na ultima, junto á tres pequenas ilhas, encontram-se bancos de grés metamorphoseados e muito duros.

Á 7—constipações, e outros symptomas de enfermidade começaram a manifestar-se nas pessoas da tripolação, que desde a manhã até a tarde, e ás vezes logo depois da refeição, trabalhavam com os corpos mettidos n'agua até os peitos, empuchando as canôas com grande esforço, para sustental-as contra a extrema correnteza do rio.

Esta circunstancia, junta ás maiores difficuldades da viagem, pelo excessivo e progressivo augmento do declive, obrigou-nos á parar em uma ilha acima da corredeira das Marrecas.

Ahi, descarregando a canôa mais leve e alijando-a de todo o desnecessario, continuámos com os camaradas mais fortes, subindo pelo rio acima de degrão em degrão uma corredeira, cuja quéda total deu-nos a medição de 12^{m}·; e como avistassemos outra logo acima, não menos difficil, ao que se accrescentariam as enfermidades e o perigo da viagem, arriscando-se á todo o momento as canôas, que ao menor descuido poderiam virar-se na passagem dos recifes, resolvemos, com grande pesar, regressar á S. Pedro; o que fizemos á 9 de Setembro, depois de havermos medido o volume das aguas e a elevação desse ponto acima do nivel do mar.

Ao atravessar a corredeira do *Pari*, a canôa de mantimentos, encalhando no meio dos cachões d'agua, que debatiam-se contra uma pedra, alagou-se no mesmo instante: comtudo, a tripolação conseguiu que não emborcasse totalmente.

Descarregamol-a, tiramol-a da posição perigosa em que se achava, e, tendo-a esgotado e carregado novamente, continuámos em nossa volta, tornando no mesmo dia (10 de Dezembro) ao aldeamento de S. Pedro de Alcantara.

Nesta secção medimos 7 leguas.

Ainda que baldados, os esforços para navegar até S. Jeronymo foram-nos de muito proveito, não só por comprovarem com a evidencia dos factos a exactidão do calculo, anteriormente feito, do declive do Tibagy, autorisando-nos á assegurar que se deverá renunciar qualquer tentativa de canalisal-o de S. Pedro para cima, como por nos terem dado o conhecimento de que os terrenos das margens, na secção explorada, prestam-se perfeitamente á construcção de uma estrada normal com o declive medio de 1:600 ou 0,17$^{m}/_{o}$, isto é, menor do que 1/5 $\frac{3}{5}$

As fraldas dos morros, que em algumas partes se aproximam até as margens, não oppoem declives ingremes; e entre elles, nas barras dos ribeirões, avistam-se continuadamente terrenos inteiramente planos, e proprios para a lavoura.

Para o estudo e projecção da estrada, deve-se explorar o curso superior, desde o ponto em que chegámos até a freguezia do Tibagy, secção que terá o comprimento aproximado de 23 á 25 leguas; mas conviria começar a exploração do lado superior, descendo em occasião do tempo, em que as aguas se conservam entre as baixas e as medias.

No Jatahy alugámos animaes de carga e de sella, e á 13 de Setembro dirigimo-nos para S. Jeronymo. O tempo, tão favoravel nas viagens dos rios,

mudou-se completamente, incommodando-nos com chuvas continuadas no trajecto por terra.

Em S. Jeronymo fomos muito bem recebidos pelo respectivo director, o Sr. Joaquim Francisco Lopes, apesar de ter nessa occasião outros hospedes nos officiaes de um numeroso destacamento da guarda nacional.

Ahi, porêm, deteve-nos uma chuva copiosa e incessante, servindo apenas de indemnisação por tal contrariedade as interessantes informações do Sr. Lopes, sobre suas viagens nos sertões desta e da provincia de Matto-Grosso.

Disse-nos que não era real a existencia de um caminho praticavel, como nos haviam asseverado, entre S. Jeronymo e a margem fronteira do Tibagy; e que se o houvessemos tentado, teriamos encontrado serios obstaculos, para varar ainda que com muito pequena bagagem.

Sahindo de S. Jeronymo, que está situado á 900m acima do nivel do mar, como indicam o clima frio e os numerosos e vastos pinheiraes, passámos os sitos da Lagôa e Monte Alegre e a estancia da Fortaleza; e á 26 de Setembro chegámos á barra do Iapó, defronte da freguezia de Nossa Senhora dos Remedios do Tibagy.

Pelas muitas chuvas e o céo encoberto não pudemos fazer aqui, como era nosso desejo, as observações astronomicas para determinar a posição geographica deste ponto.

Os nossos animaes passaram á nado o Iapó, que neste logor tem a largura de 75m.

A 28 pela manhã tomámos a direcção da cidade de Ponta-Grossa, onde demorámo-nos por falta de conductor; e á 14 de Outubro chegámos á esta capital.

B — FORMAÇÃO GEOLOGICA NOS VALLES DOS RIOS PARANÁ, PARANAPANEMA E TIBAGY.

Qualidade de seu sólo e clima.

A formação geologica destes valles é analoga á do Ivahy.

E' de suppor que a camada de grés vermelho, de que se formam as margens pittorescas do Paraná, antes da fóz do Paranapanema, defronte da do Ivahy, e abaixo deste quanto alcança a vista, continúe por toda a extensão de seu valle nas regiões, que não examinámos.

No Paranapanema essas camadas estendem-se sem interrupção até a serra do Diabo, onde pela primeira vez as vimos perfuradas pelas erupções dos rochedos plutonicos da mesma serra. D'ahi, porém, ainda se alongam, mais ou menos modificadas na consistencia e na côr, até a altura do extincto aldeamento do Pirapó (N. S. do Loreto).

Este grés presta-se perfeitamente á qualquer obra d'arte, e differe em consistencia e dureza, segundo o logar d'onde é tirado: assim o da pequena ilha da Corôa de Frade é duro como vidro, e o extrahido á pequena distancia, mais abaixo, molle—como giz ou barro mal cozido.

Desde a barra do Pirapó até a do Tibagy, e por este até o logar onde chegámos, 7 leguas acima de S. Pedro, avistam-se sempre rochas de origem plutonica, mas de caracteres differentes, por conterem ferro umas, e outras cobre: ao numero destas pertence o recife da corredeira do Porto de Cima.

Não temos a menor duvida de que sejam trachyticos os picos da serra dos Agudos, e os da Apucarana.

Nos valles dos ribeirões, proximos á S. Jeronymo, encontrámos camadas de schystos; e consta-nos que, nas visinhanças da cidade de Castro, existe em abundancia cal da mesma formação, da que vimos na colonia Thereza.

Nas alturas dos campos geraes, que elevam-se quasi á 1.000^{m}. acima do nivel do mar, entre Castro e Ponta Grossa, e entre esta cidade e a Palmeira, apparecem bancos de grés abundante de quartzo, cujas superficies, formando ondulações e cavidades singulares, semelham ruinas de antigos castellos.

O esqueleto da Serrinha, vertente secundaria de dous confluentes do Iguassú, e cujo passo eleva-se á 996^{m}. acima do nivel do mar, é composto de granito, o primeiro que encontra quem vem do Paraná em direcção á serra do mar.

A cordilheira da Serrinha, que, prolongando-se, une-se á vertente principal entre as bacias do Iguassú e do Tibagy, e fórma na intersecção um formidavel grupo de montanhas, parece correr paralliéla com a serra do mar e, ao mesmo tempo, com grande parte do curso do Paraná.

Quanto á metaes, notam-se nas regiões exploradas o ferro e o cobre; o primeiro em grande abundancia nos campos proximos á Ponta-Grossa, e entre a Serra do Diabo e o aldeamento de Santo Ignacio do Paranapanema; o segundo em alguns recifes, que atravessam o leito do Tibagy legua e meia acima do Jatahy.

Não nos foi possivel descobrir indicio algum de carvão de pedra.

No Tibagy, acima do Salto Aparado, existe ouro e diamante; d'onde os vem buscar os garimpeiros da freguezia daquelle nome, sem auferirem grande lucro de tanto trabalho.

A quéda total do Tibagy e do Paranapanema, desde as cabeceiras do primeiro até a barra do segundo no Paraná, é de 700 metros. O clima, nos differentes pontos dos valles daquelles dous rios, apresenta uma variedade consideravel, em razão da grande differença de latitude, e da elevação acima do nivel do mar; assim do Jatahy para baixo é tropical, e para cima temperado.

A superioridade do sólo manifesta-se a toda a luz não só pelos magnificos mattos, abundantes de excellentes madeiras de construcção de mais de trinta qualidades diversas, como pelas muitas colheitas de todas as plantações nos aldeamentos do Paranapanema, e S. Pedro, e na freguezia do Tibagy, que exporta para outros pontos da provincia cópia extraordinaria de mantimentos.

As regiões superiores, na parte em que o Tibagy corta os campos, produzem perfeitamente os cereaes e fructas europeas, e são mui proprias para a creação do gado vaccum, lanigero e cavallar.

As inferiores, entre o Jatahy e o Paraná, dão o café, a canna de assucar, o algodão e o fumo de excellente qualidade, como tivemos occasião de verificar nos aldeamentos.

As que correspondem ás margens, desde a barra no Paraná até a Serra do Diabo, expostas á inundação, pódem ser aproveitadas para a plantação e cultura do arroz.

Entre as plantas medicinaes do matto virgem notámos, sobre todas, a ipecacuanha ou poáya, que se acha nas visinhanças do aldeamento do Paranapanema.

C — RESULTADO DA MEDIÇÃO HYDROGRAPHICA DO PARANAPANEMA E TIBAGY.

O modo, como procedemos á medição, foi o empregado na do Ivahy, com a differença de que neste desciamos, e naquelles subiamos; dando em resultado o não podermos em alguns casos, para evitar grandes demoras, seguir sempre pela linha do pégo (Thalweg), que fôra o meio mais seguro. Para reparar, porém, tal defeito, repetimos frequentes vezes a medição das secções transversaes; por onde tambem se póde obter a mesma linha.

A largura, a profundidade, e o leito mudam continuamente, reconhecendo-se que as secções transversaes são mais anormaes nas corredeiras, onde o rio, ás vezes repartido por entre ilhas, espraia demasiadamente.

No tempo das aguas baixas a largura, que encontrámos, do Tibagy é de

100^{m} no minimo
900^{m} no maximo.

A sua profundidade na linha do pégo é na mesma estação de

9,10^{m} (35 pal.) no maximo
3 á 4,^{m}0 (15 á 20 pal.) no medio
0,^{m}2 á 0,^{m}4 (1 á 2 pal.) no minimo.

Verificámos que a differença da altura entre as aguas baixas e altas, a qual depende do volume cubico das aguas das enchentes, declive e secção transversal, é no Paranapanema menor do que no Tibagy, e neste ainda menor do que no Ivahy; e varia nos dous primeiros entre 4 e 8^{m}.

Na maior parte das corredeiras esta differença reduz-se á 1,^{m}5 e á 2,^{m}5.

Supondo que o volume d'agua das chuvas, que cahe na unidade da superficie da bacia do Paranapanema, seja a mesma que a do Ivahy, (cuja bacia de 1000 leguas quadradas contem no tempo das aguas baixas 216$^{m.c.}$) para obter a superficie das do Tibagy e Paranapanema, cuja barra dá na mesma estação o volume de 450,$^{m.c.}$ formulamos a seguinte proporção:

$$\frac{450.000}{216} = 2.083$$ leg. quadradas, e assim avaliamos o volume das enchentes em 6.500$^{m.c.}$ por segundo.

E como os declives e o volume d'agua, no tempo das aguas baixas, fornecem em geral a melhor escala para se formar juizo sobre a navegabilidade de um rio, offerecemos na tabella seguinte os declives entre os pontos principaes, que apresentam sensivel variação.

TABELLA dos declives nos rios Tibagy e Paranapanema entre os pontos, em que se póde observar variação sensivel; e dos volumes d'agua que corre por segundo.

DESIGNAÇÃO DO LOGAR	Altura acima do mar.	Comprimento da secção	Declive	Largura media do rio	Profundidade media	Velocidade media nas aguas baixas	Queda vertical	Vol. cub. por seg. nas aguas baixas	OBSERVAÇÕES.
Porto do Hermogenes	718m.	39.000	—	90m	2m	0,3m	—	54mc.	Nesta parte se acham os 2 saltos dos Agudos e Aparado.
Barra do Iapó.....	553	39.000	1:236	150	2	0,5	165	100	
Ponto n.° 1305, 7 leg. acima do Jatahy...	403	153.000	1:1020	240	1,2	0,5	150	144	
Barra do Jatahy	319	42.491	1:503	220	2,3	0,3	84	150	CORREDEIRA: 21
» do Tibagy.....	274	77.764	1:1728	170	2,6	0,5	45	222	» 19
Santo Ignacio	242	91.262	1:2852	820	0,3	1,5	32	400	» 11
Serra do Diabo.....	234	47.980	1:5997	600	0,24	0,3	8	425	» 6
Barra do Paranapan.	229,4	81.260	1:17665	375	4	0,3	4,6	450	» 4

O declive geral entre o Jatahy e a barra do Paranapanema é = 1:3328.

Da tabella annexa n. 1 do orçamento conhece-se a altura da quéda, e o declive de cada corredeira e cachoeira.

Na dos declives vê-se que

a) a parte do curso do rio, entre o Hermogenes e o Jatahy, apresenta o declive geral de 1:660, e contem os grandes saltos dos Agudos e Aparado, com muitas cachoeiras e corredeiras, cujo declive demasiadamente fórte é de 1:70. Assim pois não presta-se á navegação, nem mesmo á de uma escala muito diminuta; e sómente poderá ser canalisada por meio do systema das compórtas, cuja construcção pederia sommas enormes.

b) A parte entre o Jatahy e a Serra do Diabo apresenta o declive geral de 1:2553, com corredeiras, cujo declive maximo é de 1:150; e assim, com uma despeza proporcionalmente pequena, poderá ser de maneira canalisada que admitta navegação á sirga, quer com animaes por trilho de halagem, quer á vapor com corrente mergulhada.

c) A parte do curso do rio, entre a Serra do Diabo e a barra do Paranapanema, apresenta o declive de 1:17665, livre de todos os obstaculos; por isso póde ser navegada, desde já, por vapores de roda com a marcha de 6 á 7 milhas por hora; tendo-se em vista, na sua construcção, o minimo da profundidade d'agua, que no tempo da secca é de um metro, como se deprehende dos perfis longitudinaes.

O declive de cada corredeira se encontrará, como dissemos, nas tabellas do orçamento.

O comprimento das duas ultimas partes apontadas é, de conformidade com a tabella n. 1.

1) Entre Jatahy e Santo Ignacio (Paranapanema) .	27,40 leg. (de 6.173m.)
2) Entre Santo Ignacio e a Serra do Diabo . . .	7,76 »
3) Entre a Serra do Diabo e o Paraná	13,14 »
	48,30 leg.

Desse comprimento total, 42704m=6,9 leguas estão comprehendidos nas corredeiras; mas sómente 11812m ou quasi duas leguas pedem canalisação, isto é, aperfeiçoamento da largura, profundidade e direcção do canal.

D — MEIOS DE REMOVER OS OBSTACULOS, CANALISANDO OS RIOS ENTRE O JATAHY E A SERRA DO DIABO.

Entre o Jatahy e o porto de Santa Rozalinda, no Ivinheima (rio Santa Maria na provincia de Matto-Grosso) ha muitos annos que existe navegação feita por canôas e pranchas, com a lotação maxima de 3 á 5 toneladas e calado de 2 á 15 palmos, segundo o estado da altura dos rios. A questão, pois, consiste em melhorar de modo esta via de communicação que, empregando-se barcos de maior lotação, tripolados de pessoal proporcionalmente menor, não só se evitem os perigos actuaes, como se obtenha transpórte de generos pelo menor frete possivel; para isto é necessario:

a) Profundar os canaes, que não tem altura sufficiente;
b) Alargal-os;
c) Dar-lhes direcção conveniente nos logares, onde os raios das curvas na linha do pégo são ainda menores do que o minimo admissivel.

ad. a) O minimo da profundidade necessaria ao canal é de 0,m.7 (3 palmos).

Destes 0,m.45 representam o calado do barco, e 0,m.25 o espaço livre entre o leito do rio e o casco do mesmo barco, o qual não póde ser menor, não só porque teria de augmentar demasiadamente a resistencia, por não poderem as aguas fluctuar livremente em menor espaço; como tambem por causa das desigualdades do leito, que ás vezes cresce subitamente com as pedras arrastadas pelas enchentes, ou cahidas dos recifes.

ad. b A largura do canal deve ser proporcionada á barcos de lotação de 15 á 20 toneladas, e tendo-se em conta o calado diminuto e as dimensões apropriadas do casco, não convèm que aquella largura seja menor de 5,m. e de 3m. a dos barcos.

ad. c O minimo dos raios acceitaveis das curvas depende, como já demonstrámos no outro relatorio, da velocidade da agua, da velocidade e comprimento do barco, e da largura do canal.

Suppondo que na descida a velocidade maxima do barco seja de 3m. por segundo, é nossa opinião que podem ser admittidos raios de 300m. no minimo, sendo de notar que nunca encontrámos menores do que os desta dimensão.

As considerações aqui expendidas servem para a navegação á sirga, tanto por animaes, como por vapor com corrente ou cadeia mergulhada. A unica

differença entre os dous meios é que na sirga por vapor a linha de navegação póde, mais ou menos, seguir livremente a actual direcção dos canaes, ao passo que na sirga por animaes se deve estabelecer necessariamente o canal sempre junto á uma das margens. Por onde claramente se deprehende, que o augmento de despeza, com a abertura e construcção de um trilho de halagem, não é a unica, que torna mais onerosa a navegação á sirga por homens, ou por animaes.

Como dissemos, na parte do relatorio concernente ao Ivahy, obtem-se profundidade necesasria á navegação, represando as aguas por meio de diques, ou extrahindo do leito o material sufficiente.

O primeiro modo de construcção póde ser consideravelmente dispendioso, quando a largura demasiada do rio exige diques de um comprimento extraordinario; e, em relação ao Tibagy, accresce que, não existindo, senão em poucos logares, material para o levantamento dos diques, como as pedras soltas e cascalho de suas margens, força é extrahil-o das fraldas dos morros visinhos, por meio de minas de polvora.

Por isso deve ser preferido o segundo modo de construcção, isto é, — a destruição directa dos obstaculos á navegação.

A despeza necessaria para melhorar os canaes, dando-lhes a largura de 5^{m} e a profundidade de $0,^{m}7$ no tempo das aguas baixas, por uma extensão de 35,16 leguas, entre o Jatahy e a Serra do Diabo, onde se contam 27 corredeiras, impórta, conforme o orçamento annexo sob n. 1, em 632:320$000; á saber:

a) Extracção e remoção das pedras do fundo do rio, com o volume cubico de $18346^{m.c.}$ á 20$000	366:920$
b) Abertura de um trilho de halagem (se a navegação projectada fôr somente á sirga, sem o auxilio do vapôr) do comprimento de 48,3 leg., á 1:000$000	48:000$
c) Ferramenta e machinas	40:000$
d) Ranchos e armazens	20:000$
e) Administração	100:000$
	574:920$
f) Despezas eventuaes	57:400$
	632:320$

Comparando esta despeza com a da construcção de uma boa estrada, entre os mesmos pontos, ver-se-ha que é muito menor; e ainda mais favoravel, se se tiver em conta as de custeio, e a differença dos fretes pelos dois systemas de communicação.

E—CONSTRUCÇÃO DE UMA VIA DE COMMUNICAÇÃO ENTRE O PORTO DE ANTONINA E A PROVINCIA DE MATTO-GROSSO.

O caminho mais curto, entre a costa do imperio e Matto-Grosso, é sem duvida alguma o que, partindo do porto de Antonina, vae ao rio Paraná, em di-

recção as barras do Ivinheima; quer se adopte o Ivahy, quer se prefiram o Tibagy e o Paranapanema como linhas de navegação.

O Paraná, em cujas agoas banham-se cinco provincias do imperio, Goyaz, Minas Geraes, S. Paulo, Matto Grosso e a que delle recebe o nome, encerra, com o maior de seus tributarios, a republica visinha do Paraguay, podendo, por isso, servir de grande utilidade não só ao commercio, mas tambem á defeza da fronteira.

Como vimos, o Ivinheima, seu tributario da margem direita, presta-se perfeitamente á navegação desde a fóz até o porto de Santa Rosalinda, na extensão de 45 leguas; e offerece, aproveitando-se o curso do rio Mondego, uma via de communicação directa e facil com a provincia de Matto-Grosso. Não ha á duvidar da navegabilidade deste affluente da margem esquerda do Paraguay, depois que em 1861 o vapôr «Jaurú» o subiu até a villa de Miranda.

Se se melhorar o seu canal desde Miranda até Nioac, o qual, segundo consta, não oppõe grandes difficuldades, ficará reduzido á 21,6 leguas o varadouro das duas linhas fluviaes, por onde já transitam carros de bois.

O custo da construcção de uma boa estrada de rodagem, entre os dous pontos terminaes da navegação, não excederá em terrenos tão faceis a quantia de 216:000$000, não incluindo o do empedramento.

Mais dispendiosa será a que se tiver de traçar, desde Antonina até o porto de embarque no Tibagy.

A secção daquella cidade á esta capital vae em andamento pela serra da Graciosa, como já mencionámos na primeira parte do relatorio; mas para tornar effectivas as vantagens immensas de uma communicação interna com a provincia de Matto-Grosso, é indispensavel a construcção de toda a estrada, que, sobre outras, abrirá á cultura e á emigração os fertilissimos campos das margens dos rios mencionados.

Em nosso regresso do Jatahy, passando por caminhos pessimos e em muitos logares intransitaveis, tivemos occasião de reconhecer que não pódem ser melhorados com pequena despeza, nem se deve conservar a menor parte de seu traçado, ainda que no projecto da nova communicação tenha-se em vista a mais rigorosa economia. Por menor que seja, fôra em pura perda toda a quantia applicada ao aperfeiçoamento e construcção parcial do actual caminho, embora já tenham transitado carros entre esta capital e a cidade de Ponta-Grossa, mas com muitos esforços e pouco lucro; porêm, d'alli até o Jatahy os unicos vehiculos, que passaram, foram algumas peças de artilharia de campanha, antes carregadas á força de levas e de alçapremas do que transportadas de modo natural e por meio de ródas. Em sua direcção atravessa mais de trinta pequenos confluentes do Tibagy, com profundidade cada um de 15 a 25^{m}: d'onde se vê que a nova estrada não póde seguir esse mesmo traço, e deverá pelo contrario acompanhar as margens do rio, obtendo assim um declive de 1:660 ou 0,15 %. Por economia a sua largura, e o minimo dos raios de suas curvas se reduzirão ao estrictamente necessario, até que para o futuro, desenvolvido e augmentado o trafego, se conceba e projecte um plano maior.

Na secção desta capital á Ponta-Grossa, cujo levantamento poderá ser adiado ainda por algum tempo, deve-se adoptar por traço mais vantajoso o que, indo procurar o rio Iguassú e descendo pela sua margem direita, evite facilmente a subida ingreme da Serrinha; e transponha, junto a freguezia da

Palmeira, a vertente das aguas do mesmo Iguassú e do Tibagy, cuja margem irá acompanhando dalli em diante.

As distancias aproximadas dos differentes pontos da terceira secção, cuja construcção é de urgente necessidade, são as seguintes:

Da Ponta-Grossa á freguezia de N. S. dos Remedios do Tibagy .	12	leguas
Do Tibagy á Estancia da Fortaleza	3	»
Da Fortaleza ao sitio de Monte Alegre	3	»
Do sitio de Monte Alegre ao da Lagôa	3.5	»
Da Lagôa ao aldeamento de S. Jeronymo	11	»
De S. Jeronymo á colonia militar do Jatahy	11.5	»
	44	

No terreno indicado cada legua de estrada, com 4m.,5 de largura, e curvas de 10m. de raio no minimo, poderá importar em 20:000$000, não incluidas as despezas de empedramento; e ficará portanto em 880:000$000 toda a secção, que da Ponta-Grossa vae ao Jatahy, margeando o rio Tibagy.

F — ESCOLHA DE LOGARES PARA A FUNDAÇÃO DE NOVAS COLONIAS.

Os terrenos das margens do Tibagy e do Paranapanema, em uma extensão de 80 leguas, desde a altura de Ponta-Grossa até a Corôa de Frade, são excellentes para a lavoura, uma vez que se a empregue segundo as circumstancias climatericas e meteorologicas de cada região.

Como estas mudam com extrema rapidez de um para outro ponto, apresentando caracteres diversos em alturas differentes, são por consequencia tambem extraordinariamente variaveis os productos da agricultura, que lhes correspondem.

Os numerosos ribeirões, que affluem por ambos os lados, indicam outros tantos logares apropriados ao estabelecimento de colonias. Sobre elles, porêm, os que se notam como situações mais favoraveis, são os seguintes:

1) Logo abaixo da freguezia do Tibagy na margem esquerda deste rio, onde observa-se uma notavel depressão na serra vertente entre as aguas do Tibagy e do Ivahy.
2) No logar chamado—Tres Boccas—, á fóz do ribeirão do mesmo nome, que confiue pela margem esquerda, 3 1/2 leguas acima do Jatahy.
3) Na barra do rio das Congonhas, na margem direita, á 6 1/2 leguas abaixo do Jatahy.
4) Quasi duas leguas abaixo da barra do Tibagy, na margem esquerda do Paranapanema.
5) Entre a Serra do Diabo e a Corôa de Frade, á margem direita ou na esquerda, até onde pódem subir desde já vapôres de roda, de proporções adaptadas á navegação fluvial.

Nesta altura existem as cabanas de indios mansos da tribu dos Cayoás, que vivem, como referimos, sob o governo do cacique *Cuyabá*.

O ponto, porèm, que sobre todos os outros está se offerecendo com mais vantagem, para a fundação de um forte, que dominaria com sua artilharia desde o Ivinheima até o Paranapanema, e fôra ao mesmo tempo guarda avançada das barras de ambos, é o que se nota duas leguas abaixo do segundo, á esquerda do Paraná, cujas margens formadas de rocha de grés elevam-se á 20^{m} (9 braças) acima do nivel do rio em logar, onde este apresenta a largura de 3 kilometros, desempedida de ilhas; podendo as balas alcançar não só a linha do pégo, mas tambem o lado da margem fronteira. A posição elevada desta situação a isenta de todas as enchentes e até das extraordinarias, e tambem das febres, como é de suppôr, por não existirem banhados nas immediações, pois os mais proximos são os da margem direita.

G — DIMENSÕES, FORÇA, PESO E ORÇAMENTO DE UM VAPÔR Á SIRGA OU CORRENTE MERGULHADA, APROPRIADO Á NAVEGAÇÃO DO TIBAGY E DO PARANAPANEMA, ENTRE O JATAHY E A SERRA DO DIABO.

1 — Dimensões, força e peso.

Tendo em vista uma grande economia na abertura dos canaes, e o trafego á esperar por esta via fluvial, um barco á vapôr, para poder alimental-o, deve satisfazer as seguintes condições:

1) Rebocará rio acima a carga util de 50 toneladas.
2) Vencerá declives de 1:100, fazendo $1^{m}5$ por segundo nas corredeiras, onde a velocidade da agua é de $3^{m}5$.
3) Terá a largura de 3^{m}, e não calará mais de $0^{m}45$ d'agua.

Acceitos estes dados, a força da machina se obtem do seguinte modo:

A resistencia á vencer é representada por

$$R = K.\ O.\ U^{2}$$

onde K é o coefficiente, O a superficie do perfil transversal mergulhada, e U a velocidade, expressos todos em metros.

Acha-se o coefficiente, estabelecendo-se esta formula:

$$K = 1{,}41 + 0{,}105 \cdot \frac{L}{B}\left(2 + \frac{1}{2}\,\frac{B}{T}\right)$$

sendo:

L—o comprimento do barco
B—a largura
T—o calado;

substituindo-os pelos valores numericos:

$$K = 1{,}41 + 0{,}105 \cdot \frac{21}{3} \cdot \left(2 + \frac{1}{2}\,\frac{3}{0{,}45}\right)$$

donde $K = 5{,}32$

$$R = 5{,}32 \cdot 1{,}35 \cdot 5^{2} = 179{,}5 \text{ kilos.}$$

A carga util é dividida em dois barcos rebocados, de dimensões semelhantes ás do vapór, de modo que a resistencia total á vencer é de $3\times179,5=538,65$ kilos.; e o trabalho á effectuar, sendo a velocidade com que se tem de subir as corredeiras$=1^m5$:

$538,6\times1^m5=807,9$ kilogram-metros, ou expresso em forças de cavallo,

$$\frac{807,9}{75}=10,77$$

e, calculando-se uma perda de força de 1:10 pela fricção da corrente, resulta para a machina a força de 12 cavallos.

Nestas condições, construida segundo o systema de Watt, pésa, inclusive caldeiras, 3 toneladas de combustivel e o casco do barco, cerca de 25 toneladas.

Com tal lotação acha-se o comprimento de 21 metros para a parte media do barco, ou de 30, incluindo prôa e pôpa. A proporção da largura com o comprimento por consequencia é de 1:10.

Para calcular o peso da corrente ou cadêa mergulhada, com segurança quadrupla, deve-se ter em conta os choques e vibrações, que ella terá de soffrer inevitavelmente, e dar-lhe por isso força dobrada da necessaria em circumstancias normaes, a fim de poder resistir á uma tracção de $538,65\times2=1077,3$ kilos. Deste modo achamos uma secção transversal de quasi um centimetro quadrado, e como são precisos 3^m6 de ferro para cada metro da corrente, pesará o desta 2,7 kilos., ou 16,7 toneladas em uma legua.

II — Orçamento.

a) Barco e machina.	
1) Machina com 4,44 toneladas a 1:500$	6:660$000
2) Caldeiras e chaminés, 4,32 ton. a 500$	2:160$000
3) Casco e pertenças—10,08 ton. a 500$	5:040$000
	13:860$000
b) Corrente.	
4) Custando cada tonelada 300$, e 5:000$ a quantidade de 16,7 tons., correspondente á uma legua, o comprimento de 48 leguas importará em	240:000$000
5) Trabalho de assental-a no logar a 24$ por legua . . .	1:152$000
	241:152$000
c) Transporte.	
Sendo o peso da machina . . . . . =	4,440 tons.
» » da caldeira e chaminés . . . . . =	4,320 »
» » do casco do barco. . . . . =	10,080 »
» » da corrente . . . . . =	801,600 »
Somma.	820,440 »

temos que o transporte do peso total, desde

Antonina até Jatahy (77,5 leguas à 1$080 por tonelada, custará 820,44. 77,5.1,080=	68:670$000
e por mar até Antonina aproximadamente	20:000$000
	88:670$000

RECAPITULAÇÃO.

a) Machina e barco	13:860$000
b) Corrente com o comprimento de 298266^{m} (48,3 laguas) .	241:152$000
c) Transporte de 820 toneladas	88:670$000
	343:682$000

H — CALCULO DE FRETES.

a) De vapôres de cadèa ou corrente mergulhada.

Ficou assentado que a despeza total da canalisação, para vapôres á corrente, importa em 632:320$000—48:000$=584:320$ réis.

1) Juros desse capital á 10 °/$_{0}$.	58:432$000
2) Um vapôr da força de 12 cavallos, que rebóque o peso de 100 toneladas na descida, e de 50 na subida, percorrendo (termo medio) 17 leguas em cada dia de 10 horas de serviço, fará a viagem redonda em 7, e 48 durante o anno, transportando 150×48=7200 toneladas. O seu custo e o da necessaria corrente é de 343:682$, cujos juros á 10 °/$_{0}$ annuaes são	34:368$000
3) Juros da quantia de 13:860$ ou 10 °/$_{0}$ do custo do vapôr, para despezas de concertos e reparos	1:386$000
4) 10 °/$_{0}$ do mesmo custo para renovação depois de 10 annos de trafego	1:386$000
5) Juros de 241:152$ ou 10 °/$_{0}$ do custo da corrente, para concertos e reparos	2:411$000
6) 2 °/$_{0}$ annualmente para renovação da corrente, depois de 50 annos	4:822$000
7) Juros (10 °/$_{0}$) do capital empregado em 4 barcos de rebóque de 7:000$ cada um	2:800$000
8) Concertos e reparos.	2:800$000
9) Para renovação depois de 10 annos	2:800$000
10) Combustivel, sendo 5 kilogrammas de carvão por hora para cada força de cavallo, ou de 180 toneladas annualmente á 30$	5:400$000
	116:605$000

Transporte 116:605$000

Se se empregar lenha, como actualmente acontecerá, o trabalho de cortal-a e de transportal-a para a margem do rio produzirá a mesma despeza

11) Azeite e graxa . . . . . 1:000$000

12) Salarios da tripolação, sendo o de

1 Capitão	2:500$	
1 1.° Machinista	2:500$	
1 2.° »	1:000$	
12 Marinheiros e pilotos a 700$	8:400$	14:400$000
		132:005$000

Donde se vê que o frete de uma tonelada importará em

$$\frac{132:005\$}{7200} = 18\$334,$$

o de uma arroba em $\frac{18334}{54} = 339$ réis,

o de arroba por legua em $\frac{339}{48,3} = 7$ réis.

Depois de amortisado o capital empregado na canalisação, custará

a tonelada $\frac{132:005 - 58:432}{7200} = 10\$218$

a arroba $\frac{10\$218}{54} = 1\$890$

a arroba por legua $\frac{1890}{48,3} = 3,8$ réis.

b) De barcos á sirga, sem o auxilio do vapôr.

Como fazem por dia 8 leguas na descida, e 3,5 na subida, conduzindo 20 toneladas, e por anno 12 viagens redondas, pódem transportar $12 \times 40 = 480$ tons.; e pois são necessarios 13 daquella lotação, para corresponderem ao trafego, avaliado em 6000 toneladas no minimo. Devem ser tripoladas por 10 pessoas, e o seu custeio importa em

1) 10 °/₀ de juros do capital empregado na canalisação. . . .	63:200$
2) Idem idem nos barcos do valor de 2:000$	2:600$
3) Despezas annuaes de conservação, avaliadas em 10 °/₀ do capital	2:600$
4) 10 °/₀ do mesmo capital, deduzidos annualmente para reconstrucção de 10 em 10 annos	2:600$
5) Salarios da tripolação, composta de 130 pessoas, por serem necessarias 10 em cada barco, a 700$	91:000$
	162:000$

Portanto o frete de cada tonelada

é . . . . . $\frac{162\$000}{6000} = 27\$000$

o de arroba por legua $\frac{27000}{54.48,3} = 10,3$ réis.

Depois de amortisado o capital, ficará o de tonelada em . . . 16$466
e o de arroba por legua em . . . . . 6,3 réis.

c) De carros entre Jataby e Ponta-Grossa.

Não se póde obter este frete, sem conhecer o termo medio das despezas de construcção com cada legua da estrada indicada.

Suppondo-a com 4m5 de largura, e curvas de 15m de raio no minimo, serão aproximadamente as seguintes:

1) Abertura da linha e destocamento do terreno á 175 réis por metro corrente.	1:082$
2) Movimento de terra (sendo 3mc. por metro corrente) cerca de 18000mc. á 500 réis	9:274$
3) Extracção de 500mc. de pedra á 2$500	1:250$
4) Transporte a 1$000.	500$
5) Taludes e banquetas á 100 réis por metro corrente . . .	618$
6) Boeiros e pontilhões (termo medio)	5:000$
7) Ferramenta	200$
8) Administração	2:500$
	20:424$
ou em somma redonda	20:000$

Tomando este calculo por base, as despezas annuaes da estrada de 44 leguas entre Ponta-Grossa e a colonia militar do Jataby, pódem ser orçadas deste modo

1) Juros de 10 °/₀ do capital empregado, sendo 44 × 20:000$ = 880:000$	88:000$
2) Conservação á 2:000$ por legua	88:000$
3) Um carro de 2 toneladas, puxado por 4 animaes, faz a viagem redonda em 20 dias; e, dando 15 por anno, poderá transportar 4 × 15 = 60 toneladas. São, pois, necessarios 100 carros para o trafego, ou 120, incluidos os de reserva. Orçando-os em 300$, o capital empregado de 36:000$ produziria os juros (10 °/₀ ann.) de	3:600$
4) Despezas de concertos e reparos	3:600$
5) Para renovação de 10 em 10 annos	3:600$
6) Suppondo um animal de reserva, para cada carro empregado no trafego, serão precisos 500, que importarão em 100$ cada um, incluidos os arreios, ou em 50:000$ á 10 °/₀. .	5:000$
7) Remonta de 7 em 7 annos, ou 70 animaes (termo medio) á 100$ rs.	7:000$
8) Tratamento á 150$	75:000$
9) Jornal de 100 carroceiros á 600$	60:000$
e de outros tantos camaradas á 300$	30:000$
	363:800$

Donde o frete de tonelada por legua importará em $\frac{363:800\$}{6000.44} = 1\$378$

e o de arroba em 25,5 réis.

Depois de amortisado o capital, o de arroba por legua reduzir-se-ha á 19,3 ou 20 réis.

I — PREFERENCIA ENTRE OS DOUS PROJECTOS DE VIAS DE COMMUNICAÇÃO, DESDE ANTONINA ATÉ A PROVINCIA DE MATTO-GROSSO, PELO VALLE DO IVAHY, OU PELOS DO TIBAGY E PARANAPANEMA.

Comparando
1 o comprimento das duas linhas,
2 as despezas necessarias para a sua construcção,
3 os fretes á pagar em cada uma,
4 o clima e a qualidade dos terrenos percorridos,
5 o numero e importancia das povoações, á que pódem interessar,
não será difficil tomar uma resolução baseada em dados exactos.

ad. 1— Comprimento das duas linhas.

Partindo da margem do Tibagy, proxima á Ponta Grossa, que é ponto obrigado de ambas, temos ao rio Paraná

A)—Pelo valle do Ivahy.

1) de Ponta Grossa á colonia Thereza	22	leguas
2) da colonia Thereza á Villa Rica	44,84	
3) de Villa Rica ao salto das Bananeiras	7,77	
4) deste salto á corredeira do Ferro	16,55	
5) da corredeira do Ferro á fóz do Ivahy	22,45	
	113,61	

B)— Pelos valles do Tibagy e do Paranapanema.

1) de Ponta Grossa á freguezia do Tibagy	12
2) da freguezia do Tibagy ao Jatahy	32
3) do Jatahy á barra do Tibagy	12,64
4) desta barra ao aldeamento de Santo Ignacio	14,76
5) do aldeamento de Santo Ignacio á Serra do Diabo . . .	7,76
6) da Serra do Diabo á fóz do Paranapanema	13,14
	92,30

Portanto, em contrario do que o faziam suppôr os mappas da provincia, o traço pelo Ivahy é mais comprido 21,31 leguas do que o do Tibagy e Paranapanema.

Assim tambem é menor 3,5 leguas, que a da do Ivahy, a distancia da barra do Paranapanema ao ponto, onde se bifurca no Ivinheima o braço dos Kagados.

De mais deve-se notar, que o perfil longitudinal da estrada, para a colonia Thereza, é menos favoravel do que o da via em direcção ao Jatahy. O primeiro tem de transpôr a vertente das aguas do Iguassú e do Tibagy, e o segundo, alem dessa, precisa atravessar a dó Tibagy e do Ivahy, a menos de se dar uma volta por extremo grande, descendo o Iguassú até certo ponto, e em seguida passando directamente do seu valle para o do Ivahy.

ad.2—Despezas de construcção.

Confrontando as de ambas as linhas, temos o seguinte resultado:

I Pelo valle do Ivahy

1) Levantamento de uma estrada, entre Ponta Grossa e a colonia Thereza; 22 leguas, á 20:000$ rs.	440:000$000
2) Canalisação do rio, desde esse ponto até a foz, conforme o primeiro relatorio	2,700:000$000
Despeza total para a communicação pelo Ivahy	3,140:000$000

Se a estrada continuar da colonia Thereza até a Corredeira do Ferro, donde em diante é o rio navegavel, ou, ao menos, póde sel-o perfeitamente com a diminuta despeza de 2:000$ rs., obter-se-ha

1) Construcção de uma estrada de rodagem, desde Ponta Grossa, pela margem do Ivahy, até a Corredeira do Ferro; com o comprimento de 113,61—22,45=91,16, á 20:000$ rs.	1,823:000$000
2) Canalisação abaixo da Corredeira do Ferro	2:000$000
	1,825:000$000

II Pelos valles do Tibagy e do Paranapanema

1) Construcção de uma estrada, desde Ponta Grossa até o Jatahy; 44 leguas, á 20:000$ rs.	880:000$000
2) Canalisação, entre o Jatahy e a Serra do Diabo (35,16), na forma do orçamento	632:320$000
	1,512:320$000

A differença entre os dous orçamentos, favoravel á linha dos valles do Tibagy e Paranapanema, representa-se por 3,140:000$—1,512:320$= 1,627:680$000. Ou por 1,825:000$—1,512:320$=312:680$ na hypothese de uma estrada até a Corredeira do Ferro.

*ad.*3—Confrontação dos frétes.

Tendo sempre em vista que os transpórtes por legua, por serem menores as despezas de seu costeio, são, em geral, mais baratos do que os de estrada de rodagem, cuja conservação absórve sommas avultadas; e observando que

Uma arroba em estrada de rodagem importa, por legua em . . . 20 réis
e, conduzida por navegação fluvial bem estabelecida, em . . . 3,8 »

calculámos o frete, na distancia total, do modo seguinte:

I Pelo Ivahy, na supposição de uma estrada de rodagem desde a colonia Thereza até a corredeira do Ferro, com o comprimento de 91,16,

de cada arroba por terra em	91,16 × 20 = 1$823
» » por agua em	22,45 × 3,8 = 85
	1$908

II Pelo Tibagy e Paranapanema

por terra em	44 leg. × 20 réis = 880
por agua em	48,3 » × 3,8 » = 183
	1$063

A differença entre os dous fretes é favoravel á via do Tibagy e Paranapanema em 845 réis por arroba, que eleva-se no peso total, transportado annualmente, de 6000 toneladas, ou 324000 arrobas, á somma de 273:780$ de economia, correspondente ao capital de 2,730:000$000.

*ad.*4—Clima e qualidade do terreno.

Não são grandes as differenças entre os dous valles, tanto na formação geologica, como no terreno, elevação e clima.

Ainda que só o baixo Ivahy, e por tangente, chega ao tropico de Capricornio, sob o qual se acha todo o curso do Paranapanema, não póde ser tambem muito diversa a temperatura media por anno nas regiões que atravessam.

Na vegetação das margens nota-se, todavia, que são mais frondosos os mattos do Paranapanema e do Tibagy do que os do Ivahy, devido isto provavelmente á uma pequena differença na temperatura media, e na quantidade e distribuição das chuvas. Assim, particularisando com um exemplo, no Ivahy nunca se teriam encontrado os magestosos madeiros, de que se construiram canôas enormes, as quaes, como mencionámos, vimos no porto do Jatahy.

ad. 5—Numero e importancia das povoações.

No valle do Ivahy existe apenas a colonia Thereza com 342 habitantes, e poucos indios, em quanto nos do Tibagy e Paranapanema, afóra a pequena, mas productiva freguezia daquelle nome, acham-se os aldeamentos de S. Jeronymo, S. Pedro de Alcantara e Santo Ignacio, a colonia militar do Jatahy e algumas estancias banhadas pelo primeiro destes dous rios, que apresentam já uma população de mais de 3800 almas, comprehendidos os indios das tribus Guarany e Cayoá, de que se podem fazer excellentes canoeiros e bons operarios.

Antes de concluirmos, diremos algumas palavras sobre o Tieté, que outr'ora com o rio Pardo, affluente da margem direita do Paraná, era a via de communicação frequentada para a provincia de Matto Grosso. Oppõe, porém, cerca de 55 corredeiras; e, com a leitura do relatorio do Sr. major Luiz Soares Viegas, que em 1857 o desceu com 16 canôas carregadas de trem bellico, destinado á villa de Miranda, se conhece que as difficuldades e embaraços de sua navegação são equivalentes, senão maiores, aos do rio Ivahy; e, sem dúvida alguma, muito mais consideraveis que os do Tibagy e Paranapanema.

Sobre esta accresce outra razão de inferioridade, a sua excessiva extensão. Com effeito, de Santos á Constituição contam-se 41 leguas, da Constituição á barra do Tieté 140 aproximadamente, e d'ahi ás bocas do Ivinheima 40; as quaes todas sommam 221, que, comparadas ás 125 de Antonina ao Yputan, dão uma differença, para mais, de 96; differença não minorada pelo pequeno augmento de viagem maritima de Santos á Antonina.

As privações e miserias, porque passou a expedição, apesar dos incansaveis esforços de seu digno commandante, aconselham o estabelecimento de estações de distancia em distancia, servindo de depositos de mantimento, com 4 ou 6 guardas, sob a inspecção do director do aldeamento mais visinho. Taes guardas devem-se occupar tambem na cultura dos generos de primeira necessidade, e na pésca e salga de peixes, para abastecimento dos comboios, que deste modo dispensarão largas e pesadas provisões no começo da viagem, e offerecerão maior espaço aos artigos de commercio, entre as duas provincias. É evidente que as despezas, empregadas na fundação das estações, serão generosamente indemnisadas pela vantagem resultante de maior lotação nos barcos, e pela conveniencia de povoar a linha daquella importante navegação.

Com a exploração do Ivahy fomos juntamente encarregados de examinar o estado da colonia Thereza e de designar as tribus selvagens, que encontrassemos; é materia diversa, que teremos a honra de levar ao conhecimento de V. Ex., a quem Deus guarde.

Cidade de Coritiba, 27 de Dezembro de 1865.

Illm. e Exm. Sr. conselheiro Antonio Francisco de Paula e Sousa, ministro e secretario de estado dos negocios da agricullura, commercio e obras publicas.

José Keller.

Francisco Keller.

ORÇAMENTO aproximativo para a canalisação dos rios Tibagy e Paranapanema, entre a colonia militar do Jataby e o Paraná, por meio de canaes, abertos nas corredeiras, de uma largura normal de 5m e 0,7m de profundidade d'agua, nas aguas baixas: principiando na barra do Paranapanema e seguindo rio acima, conforme o progresso diario da medição.

NUMEROS	TEMPO DA MEDIÇÃO	ALTURA DO RIO ACIMA DAS AGUAS BAIXAS	NUMERO DOS PONTOS DA MEDIÇÃO	EXTENSÃO MEDIDA POR DIA	NOMES DAS CORREDEIRAS	COMPRIMENTO DAS CORREDEIRAS	QUEDA VERTICAL DAS CORREDEIRAS	DECLIVES DAS CORREDEIRAS	MAXIMO DA VELOCIDADE DA AGUA NAS CORREDEIRAS	COMPRIMENTO DO CANAL A ABRIR	SECÇÃO TRANSVERSAL DE ESCAVAÇÃO A FAZER.	VOLUME DA ESCAVAÇÃO EM METROS CUBICOS	PREÇO POR METRO CUBICO	SOMMA	OBSERVAÇÕES.
1	24 Junho 1865	0,3 m	955– 966	7323m											Livre de empecilhos.
2	25	0,25	966– 970	1980											Ilha do Tigre.
3	26	0,20	970– 978	10279											Sem empecilho.
4	27	0,30	978– 988	13340	Peq. corred. da ilha do Corvo	200m	0,2m	1:1000	1m						Esta corredeira não forma obstaculo á naveg.
5	28	0,45	988– 998	12170											Livre de empecilhos.
6	29	0,55	998–1007	10710	Peq.ª corred. da ilha das Antas e Corôa de Frade	600	0,6	1:1000	1,5						Esta corr. não forma obstaculo á navegação.
7	30	0,45	1007–1016	11850	Peq. corred. do Sarandy. . .	1200	1,3	1:923	2,0						Idem—idem.
8	1 Julho »	0,44	1016–1027	13508	Corred. do Tuyuyu	750	0,6	1:1250	2,5						Idem—idem.
	»	»	» »	»	Corred. da Serra do Diabo . .	500	2,0	1:250	3,5	100m	1,5 mq.	600	20$000	12:000$	O canal deve-se abrir na margem direita.
9	2	0,45	1027–1037	11180	Corred. dos Apertados	400	0,6	1:666	1,8	60	2,0	120	»	2:400$	Idem—idem.
10	3	0,55	1037–1046	9638											Livre de obstaculos.
11	4	0,50	1046–1053	8624	Corred. do Sarandy Grande .	500	1,2	1:416	2,0			15	»	300$	Pedras isoladas. Barra do Pirapó.
12	5	0,45	1053–1061	6167											Sem empecilho.
13	3 Agosto »	0,33	1061–1069	12371	Baixios de Santo Ignacio . . .	1583	2,0	1:790	2,0	1582	1,0	1583	»	31:660$	Aldeamento do Parapanema.
14	5	0,30	1069–1075	9139	Corred. de Santo Ignacio. . .	1379	1,1	1:985	2,0	325	1,5	487		9:740$	Rect. das curvas rapidas do actual canal.
15	6	0,25	1075–1089	16827	Corred. das Laranageiras . . .	1500	4,0	1:375	3,0	1450	1,5	2175	»	43:500$	A corred. compõe-se de tres partes separadas.
16	7	0,25	1089–1102	16324	Corred. do Pacú.	320	1,7	1:306	2,5	416	1,5	624	»	12:480$	Canal na margem direita.
17	8	0,25	1102–1112	12392	Corred. das Anhumas	250	0,75	1:333	2,5	200	1,0	200	»	4:000$	Idem—idem.
	»	0,25	» »		Corred. da Capivara	150	0,9	1:166	3,5	150	3,5	525	»	10:500$	Idem—idem.
18	9	0,25	1112–1121	13108	Corred. da barra do rio Verm.º	400	0,7	1:571	2,0	400	0,3	120	»	2:400$	Idem—idem.
	»	0,25	» »		Corred. da Laranja Doce . . .	500	1,0	1:500	2,5	220	0,5	110	»	2:200$	Canal no meio do rio.
	»	0,25	» »		Corred. do Coroado	350	1,0	1:350	2,5	350	0,5	175	»	3:500$	Canal na margem direita.
19	10	0,25	1121–1134	15062	Sarandy da Barra Bonita . . .	350	0,5	1:660	1,5						Não forma empecilho á navegação.
20	11	0,25	1134–1142	8110	Corred. da Agua Boa.	250	0,8	1:312	2,5						Idem—idem.
	»	0,25	» »		Corred. de S. Joaquim	10				10	3,0	30	»	1:000$	Logo abaixo da barra do Tibagy.
21	12	0,20	1142–1149	7650											Livre de empecilhos.
	13	0,20	1149–1155	6052	Pequena corred. sem nome . .	500	0,7	1:714	2,0						Idem—idem.
	»	0,20	» »		Pequena corred. sem nome . .	500	0,7	1:714	1,5						Idem—idem.
22	14	0,20	1155–1167	13526	Pequena corred. sem nome . .	700	1,3	1:540	3,0						Idem—idem.
	»	0,20	» »		Baixios de S. Franc.º Xavier .	1200	2,8	1:428	2,5	300	1,5	450	»	9:000$	Canal na margem esquerda.
	»	0,20	» »		Corr. da ilha de S. Franc. X.er	4530	6,0	1:755	2,5	500	1,5	750	»	15:000$	Ilha de S. Fr. X.er—Canal na margem esquerda.
	»	0,20	» »		Corred. das Araras	3395	4,5	1:754	3,5	510	2,0	1020	»	20:400$	
	»	0,20	» »		Corred. das Araras	1700	3,3	1:515	3,5	410	2,0	820	»	16:400$	
23	16	0,20	1167–1185	11661	Corred. do Biguá e principio da das Sete-Ilhas.	2140	2,7	1:792	3,5	200	2,0	400	»	8:000$	Canal na margem direita.
	»	0,20	» »		Corred. das Sete-ilhas	4450	6,0	1:741	3,5	1650	1,5	2475	»	49:500$	Idem—idem.
	»	0,20	» »		Corred. das Congonhas. . . .	650	0,9	1:722	3,5	220	1,5	330	»	6:600$	Idem—idem.
	»	0,20	» »		Corred. das Congonhas. . . .	2167	2,8	1:881	3,0	370	2,0	1140	»	22:800$	Ilha das Congonhas, e barra do mesmo nome.
	»	0,20	» »		Corred. do Tigre	200	1,2	1:166	3,0	200	2,0	400	»	8:000$	Canal do lado direito.
24	18	0,20	1185–1203	13820	Corred. do Cerne	650	2,9	1:224	4,0	300	2,5	750	»	15:000$	Idem—idem.
	»	0,20	» »		Baixio do Cerne	1120	2,6	1:423	3,0	250	2,0	500	»	10:000$	Canal no meio do rio.
	»	0,20	» »		Baixio dos Kágados	2160	3,0	1:720	3,5	650	1,5	975		19:500$	Ilha dos Kágados e barra do mesmo nome.
25	19	0,20	1203–1226	16405	Corred. do Poco Grande . . .	500	1,3	1:385	3,0						Sem empecilho á navegação.
	»	0,20	» »		Corred. das Aboboras	750	2,3	1:326	3,0	168	1,5	252	»	5:040$	Ilha das Aboboras.
26	20	0,20	1226–1237	8650	Corred. do Tira-fubá.	3700	10,7	1:345	3,0	520	2,5	1300	»	26:000$	Aldeamento de S. Pedro d'Alcantara e Jataby.
			Somma...	298266		42701	76,95			11812		18346		366:920$	

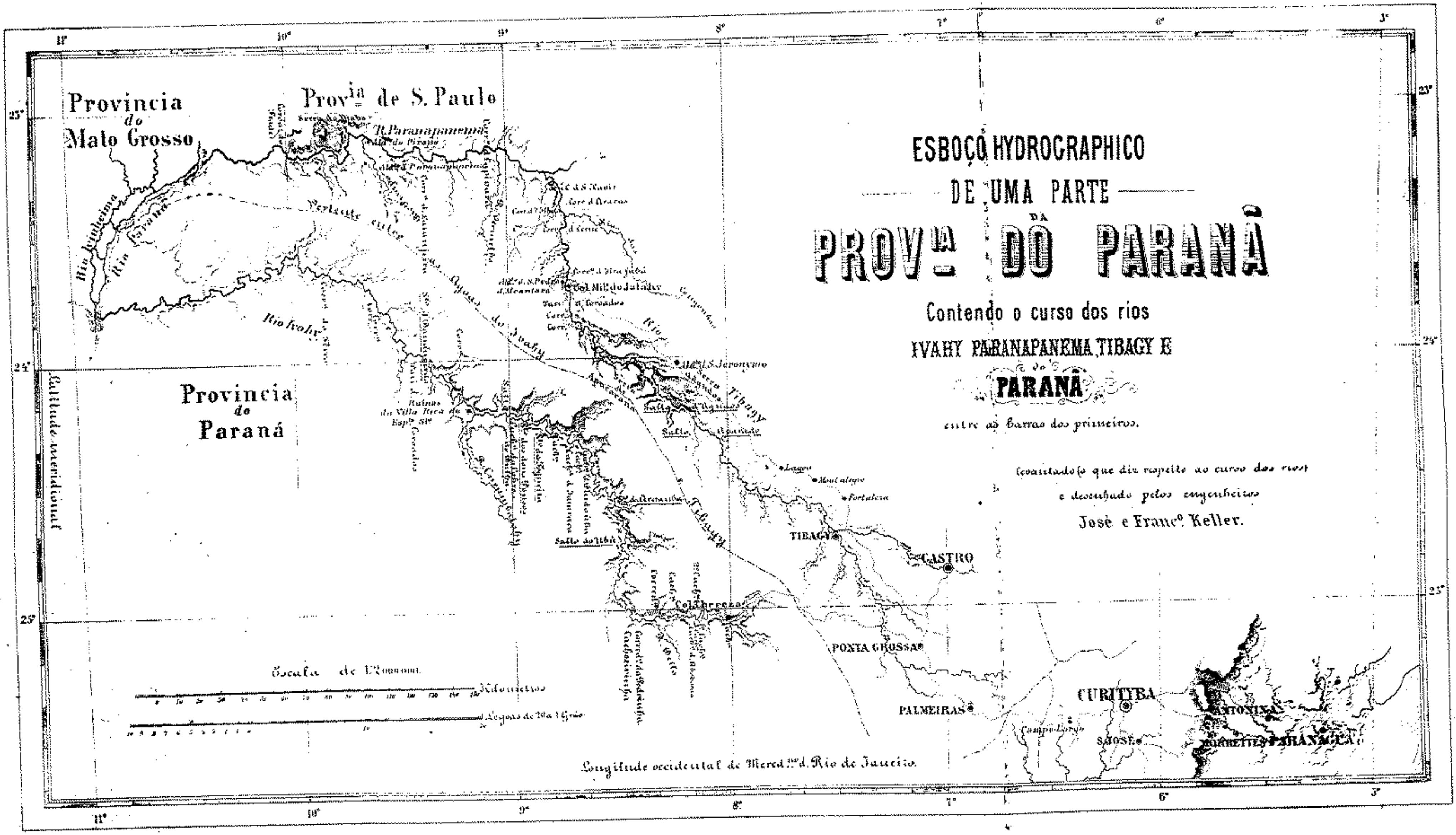
José Keller.
Francisco Keller.

MEC-DAC Biblioteca Nacional Rio de Janeiro – Brasil
SERVIÇO DE REPROGRAFIA
15cm

Medição hydrographica do rio Tibagy, da colonia militar do Jatahy para cima.

NUMEROS	DATA DA MEDIÇÃO	ALTURA DO RIO ACIMA DAS AGUAS BAIXAS	NUMERO DOS POSTOS DA MEDIÇÃO	EXTENSÃO MEDIDA POR DIA	NOMES DAS CORREDEIRAS	COMPRIMENTO DAS CORREDEIRAS	QUEDA VERTICAL DAS CORREDEIRAS	DECLIVE DAS CORREDEIRAS	MAXIMO DA VELOCID. DA AGUA POR SEG.	OBSERVAÇÕES.
27	2 de Setembro	0,33m	1237—1247	7200m	Corredeira do Porto	700m	2,20m	1:318	3,0m	Um grupo de tres ilhas maiores e algumas mais pequenas.
		0,33	» »		» »	1800	4,8	1:375	3,0	
		0,33	» »		» »	1300	1,8	1:722	3,5	Ilha dos Passaros.
28	3 »	0,35	1247—1263	7074	Cachoeira do Porto de Cima. .	350	2,8	1:200	4,0	Ribeirão do Pousinho.
		0,35	» »		Corredeira das Canôas . . .	500	2,7	1:240	3,5	
		0,35	» »		» » . . .	950	5,6	1:170	3,0	
		0,35	» »		Cachoeira do Pari dos Coroados.	600	2,8	1:214	3,5	Duas ilhas maiores e muitas peq. Pari dos indios Coroados.
		0,35	» »		» » . . .	490	1,8	1:272	3,5	
29	4 »	0,25	1263—1280	9738	Cachoeira do Saltinho. . . .	100	0,7	1:143	3,0	Uma ilha maior e muitas pequenas.
		0,25	» »		» » . . .	1150	4,1	1:285	3,0	
		0,25	» »		Cachoeira das Tres Bocas. . .	1200	5,2	1:231	4,0	Duas grandes ilhas e duas mais pequenas.
		0,25	» »		» » . . .	200	0,8	1:250	3,0	Ribeirão da Barra Mansa.
30	5 »	0,33	1280—1290	5908	Corredeira dos Apertados. . .	300	2,0	1:195	3,5	
		0,33	» »		Corredeira do Gavião	200	0,8	1:250	3,0	
		0,33	» »		Cachoeira do Gavião	400	1,7	1:235	4,0	Duas grandes ilhas.
	6 »	0,33	1290—1305	9676	Corredeira Sem fim	1080	2,5	1:420	3,5	
		0,30	» »		» » . . .	800	3,0	1:266	3,0	
		0,30	» »		» » . . .	300	1,0	1:300	2,7	
		0,30	» »		Cachoeira das Marrecas . . .	400	3,4	1:117	3,7	Com uma ilha e muitos recifes.
31	7 »	0,30	1305—1307	2000	Cachoeira do Desengano . . .	1000	12,0	1:83	4,0	
		0,30	» »		» » . . .	1000	12,0	1:83	4,0	
				42496		14910	73,7			N. B. *Esta secção não póde ser canalisada pelos fortes declives que apresenta.*

José Keller.
Francisco Keller.



Lith. do Imperial Instituto ... Rio de Janeiro

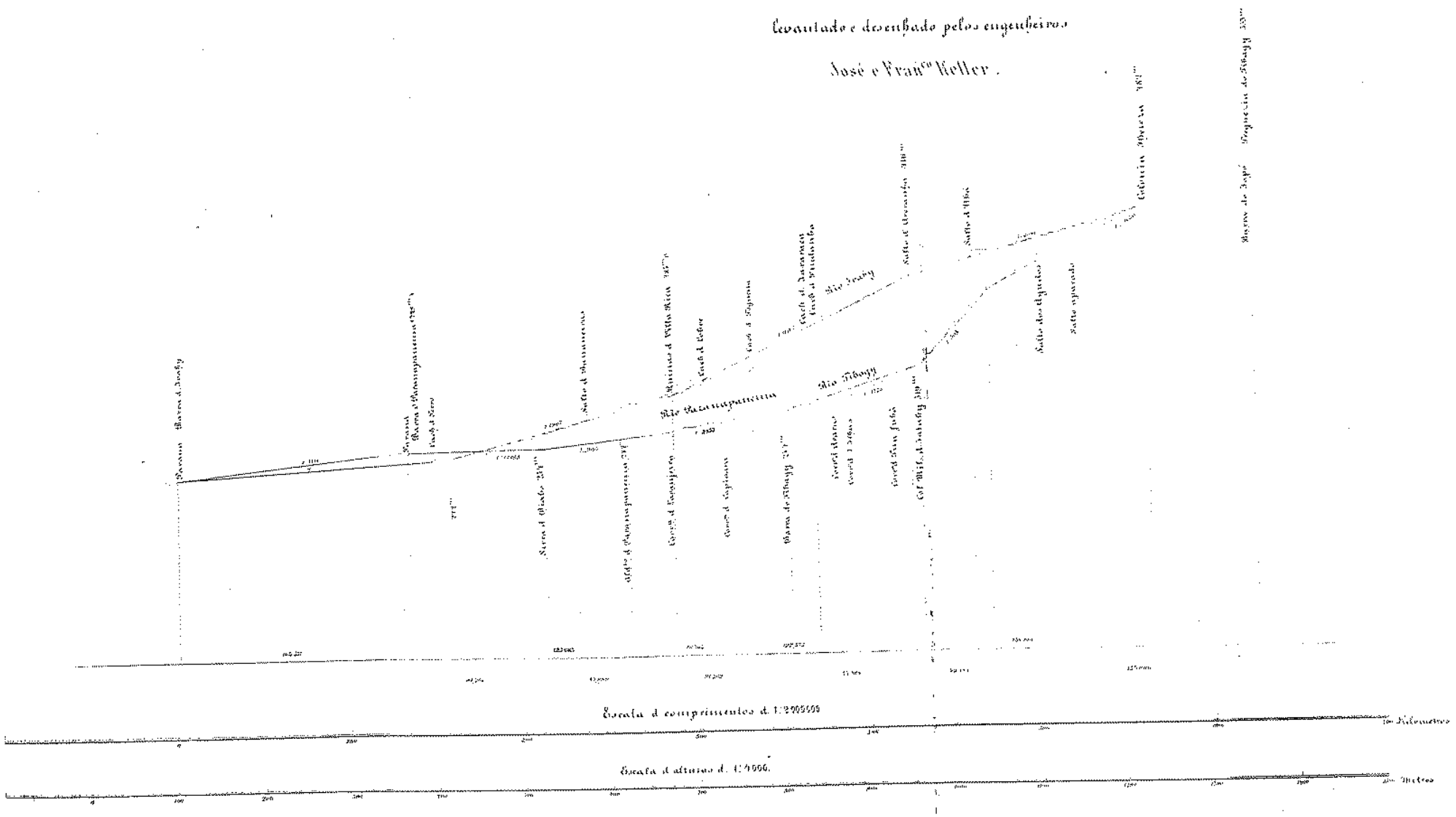
Nivelamento Geral

dos rios

IVAHY, PARANAPANEMA E TIBAGY

Levantado e desenhado pelos engenheiros

José e Franco Keller.



ANNEXO

B

NAVEGAÇÃO FRANCA

DOS RIOS

PARANAPANEMA E IVINHEIMA

ENTRE

A SERRA DO DIABO E SANTA ROSALINDA.

Illm. e Exm. Snr.

Sendo de alta conveniencia politica, administrativa e commercial a communicação interna por esta provincia com a de Matto-Grosso, em Novembro do anno passado requisitei do antecessor de V. Ex. os engenheiros José e Francisco Keller, para explorarem o Ivahy, que, pela sua posição geographica nas cartas conhecidas, e segundo opinião de alguns de meus antecessores e noticias dadas por sertanejos, parecia o que menos difficilmente satisfaria aquella necessidade.

Por essa occasião recommendei que, se nelle encontrassem grandes embaraços, subissem os exploradores o Paranapanema e Tibagy, continuando os estudos hydrotechnicos determinados para o primeiro, e confeccionando o respectivo orçamento.

Já foi remettido á V. Ex. o da canalisação do Ivahy, na importancia de 2,722:085$000, para vapôres de sirga ou de corrente, desde a colonia Thereza até o Paraná.

Ainda que tão avultada despeza seria indemnisada largamente pelas vantagens resultantes de transportes rapidos, seguros e baratos, preferem aquelles engenheiros o Tibagy e o Paranapanema por via mais directa e de muito menor dispendio.

Actualmente occupam-se no relatorio, orçamento e desenho das plantas; entretanto, convinha fazer desde já um ensaio desta via de communicação, cuja falta tornaram mais sensivel e deploravel os ultimos acontecimentos, porque está passando o paiz.

Sobre tal assumpto já representei ao Sr. ministro da marinha, em officios de 13 de Janeiro de 1.º de Setembro; e agora tenho a honra de o fazer á V. Ex., solicitando autorisação de despender, até a quantia de 30:000$000, com a acquisição de um vapôr, que possa percorrer toda a linha fluvial franca de natureza no baixo Ivahy, no Paraná, no Paranapanema e no Ivinheima até onde chegou o vapôr de guerra « Tamandatahy ».

Como V. Ex. verá da informação, junta por copia, estas differentes secções formam um curso de 136 leguas no centro de cinco provincias do imperio.

Sobre outras vantagens, que se offerecem ao considerar o melhoramento proposto, tenho por muito attendivel o estabelecimento de uma nova linha de

correio com agencias no Jatahy, na Serra do Diabo, em Santa Rosalinda, Nioac e Miranda.

Sabe V. Ex. que em 1861 o coronel Antonio Pedro de Alencastro, então presidente da provincia de Matto-Grosso, subiu até aquella villa, no vapôr « Jaurú », que tem a força de 12 cavallos e o calado de 1,^{m}1 (5 palmos).

Em sua opinião o rio Miranda é navegavel, em todo o anno, por embarcações das dimensões do « Alpha », vapôr de roda de 0,^{m}57 à 0,^{m}60 de calado (2 1/2 á 3 palmos).

Da fóz do Miranda pelo Paraguay, S. Lourenço e Cuyabá estende-se a segunda linha, de que se incumbira a companhia do Alto Paraguay, que fôra melhor aproveitada, se os barcos empregados tivessem sido construidos, de conformidade com as exigencias da navegação fluvial.

Assim com dous pequenos vapôres, um dos quaes póde ser o proprio « Alpha » ou outro da flotilha de Matto-Grosso, que receba as malas em Miranda e as conduza á capital daquella provincia, e o segundo, o que agora requisito, para o transporte da Serra do Diabo no Paranapanema á Santa Rosalinda no Baixo-Paraguay, se vencerá com tão poderoso impulsor uma extensão de mais de 200 leguas.

As de mar, entre essa côrte e Antonina, são servidas pela companhia da linha intermediaria.

A communicação por canôas desde

Jatahy até a Serra do Diabo	35,16
e desde—Nioac até Miranda	30
	65,16

póde ser feita em 8 dias.

Restam as de terra entre

Antonina e Jatahy.	77
Santa Rosalinda e Miranda	21,6
	98,6

A actual linha de correio, alem da secção maritima dessa côrte á Santos, tem a extensão de 296 leguas, passando por Sant'Anna do Paranahyba e Piquiry, com mais de 8 agencias intermediarias, onde a necessaria demóra e mudança de estafetas difficultam e retardam a conducção das malas.

É, pois, obvia a superioridade da primeira direcção, que dará uma differença pelo menos de 15 dias, ou de 30 em viagem redonda, e muito maior, se se estabelecerem estafetas á cavallo nos campos geraes de Curityba, onde se torna facil esse meio de transporte.

O pequeno vapôr serviria, tambem, para communicar o Itapura, em S. Paulo, com o porto de Santa Rosalinda; visto não ser o « Tamandatahy » apropriado á navegação fluvial.

Serviria, ainda, á exploração dos principaes tributarios do Paraná, o rio Pardo, rio Grande, Mogi-Guaçú, Paranahyba e Corumbá; sendo conveniente estudar os meios de remover a cachoeira do Jupiá e o grande salto do Urubú-punga, que fecha actualmente o Alto Paraná ás povoações de Minas Geraes e Goyaz.

Serviria, finalmente, á catechese de numerosas hordas de indigenas, que povoam os sertões do interior; empregando-os, para o futuro, no serviço de navegação, ao qual facilmente se habituam.

O sacrificio com a acquisição e costeio deste transporte fôra insignificante, em relação ás despezas enormes feitas com o estabelecimento do Itapura, cuja creação, aliás, foi determinada pela mesma idéa de communicação interna com a provincia de Matto-Grosso e defeza da fronteira. Ha quem supponha que ellas se elevam á mil contos de réis, mas até 1864, asseverava ao senado o Sr. ministro da marinha, chegavam já á 612:941$101 réis as que correram por sua repartição.

Que mais é a diminuta quantia com a construcção e collocação de um barco, cujas dimensões previamente se calcularam pela correnteza, e mais condições conhecidas do Paraná e de seus principaes affluentes?

Assim, pois, á serem procedentes as razões expendidas, espero que V. Ex. fará a requisição de um credito de 30:000$000 para este melhoramento, que, á meu ver, é de incontestavel necessidade.

Deus guarde a V. Ex.

Palacio do governo do Paraná, 22 de Dezembro de 1865.

Illm. e Exm. Sr. Conselheiro Antonio Francisco de Paula e Sousa, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas.

ANDRÉ AUGUSTO DE PADUA FLEURY.

ILL.MO E EX.MO SR.

Tenho a honra de prestar á V. Ex. as informações exigidas em portaria de 4 do corrente sobre as dimensões, força e mais condições de um pequeno barco á vapôr, para ensaio da navegação dos rios desta provincia explorados por nós, e dos da de Matto-Grosso pelo 1.° tenente da armada José Antonio da Silva Maia, commandante do vapôr de guerra « Tamandataby », cujo relatorio, publicado no *Jornal do Commercio* de 16 de Setembro, foi-nos tambem remettido por V. Ex.

Para se poder fazer idéa das exigencias, que deve satisfazer um barco destinado á navegar com vantagem os referidos rios, cumpre-me expôr succintamente á V. Ex. o estado actual delles.

É navegavel por barcos de maior calado d'agua, até a *cachoeira do Ferro*, na extensão de **22,5** leguas.

As trinta corredeiras, mais ou menos fortes, que se encontram entre esta cachoeira e o salto das Bananeiras, não pódem ser vencidas na estação das aguas baixas, por causa não só da forte correnteza, como tambem do pouco fundo do canal, que se reduz á um palmo e á palmo e meio. Como o seu declive desapparece, mais ou menos, no tempo das aguas altas, e então se offerece profundidade sufficiente, não fôra impossivel chegarem vapôres de marcha de oito milhas por hora até o grande salto, dito das Bananeiras, á **39** leguas da fóz do Ivahy, não sendo, porêm, isenta de perigo tal navegação.

PARANAPANEMA.

Em qualquer estação do anno, é livre a d'este rio, desde a sua barra até a *Serra do Diabo*, por não lhe opporem embaraços as quatro corredeiras da pequena correnteza de **1:600**, que se encontram nesta extensão de **13,14** leguas; mas, no tempo das aguas altas, póde estender-se á colonia de Santo Ignacio á **20,90** do Paraná.

As do rio Tibagy, desde a sua fóz no Paranapanema até a colonia militar do Jatahy, apresentam um declive maior que o de **1:500**.

O unico meio de transporte, tanto neste como na parte superior do Ivahy, é o de barcos ou vapôres de reboque à sirga, do modo porque expozemos no relatorio da exploração do mesmo Ivahy.

PARANÁ.

Desde a fóz do Ivahy até a do Paranapanema, é este rio perfeitamente navegavel por barcos de grande calado: são quinze leguas.

Mas do relatorio do illustrado commandante do « Tamandatahy » deprehende-se, que, entre o Paranapanema e o Tieté, n'uma extensão de **40**, existem **12** á **13** baixios e corredeiras formadas de restingas de pedra; as quaes oppozeram-lhe obstaculo, em seu regresso, no tempo das aguas baixas.

Aquelle vapôr com o calado de **4,5** palmos, e machina de força de **16** cavallos, não póde fazer mais de **6** milhas por hora, e teve de lutar, não só contra a correnteza, como com a falta de profundidade do leito do rio.

IVINHEIMA E BRILHANTE.

Por ser de grande calado, teve o « Tamandatahy » de aproveitar a elevação das aguas, para navegar estes rios até Santa Rosalinda, á **45** leguas do Paraná, e á **8** do porto de Santa Rosa, que lhe fica acima.

Não posso formar juizo seguro sobre o seu declive e profundidade, no tempo das aguas baixas; porque, infelizmente, não possuo o respectivo perfil longitudinal.

Alem disto, fôra conveniente conhecer os raios de suas curvas mais agudas, para determinar o comprimento de um vapôr apropriado á navegação delles.

Sem embargo, vê-se das sondagens e mais observações feitas com toda a minuciosidade, á marcha do vapôr, que, naquella extensão de 45 leguas, encontram-se 14 baixios e corredeiras, as quaes, em vista da formação geologica da região, não embaraçarão tanto a navegação, como os dos affluentes da margem esquerda do Paraná.

Calculo que, na estação das aguas baixas, a força da correnteza das maiores corredeiras do Ivinheima seja de 2,m3 por segundo, ou de 5 milhas por hora; o que dá um declive de 1:500 superior ou, quando muito, igual aos dos rios explorados por nós, o qual por esta razão é o maior que tem de vencer um barco á vapôr, na communicação fluvial desta provincia com a de Matto-Grosso.

Como o declive de 1:500 é igual, segundo fica dito, á marcha de 5 milhas por hora, a força da machina deve ser de 7 á 8, para o vapôr avançar 2 á 3 nas maiores corredeiras.

Destas considerações resulta que a construcção de um barco á vapôr, apropriado á navegação dos rios por V. Ex. indicados na portaria de 4 do corrente, tem de consultar as seguintes condições:

1.ª Machina que produza, pelo menos, a marcha de sete á oito milhas por hora.

2.ª Calado de 0,m30 á 0,m35, isto é, de palmo e meio mais ou menos.

3.ª Casco de folha de ferro, por terem os barcos de ferro um terço do calado dos construidos por outro systema.

4.ª Carga util de duas toneladas, ou de 20 pessoas com sua bagagem.

Não posso deixar de conformar-me inteiramente com a opinião do digno commandante do « Tamandataby », qual a de facilitar a navegação daquelles rios com o emprego de barcos á vapôr de fundo chato ou de prato, cuja machina produza 10 milhas por hora, e cujo calado não desloque mais de dous palmos d'agua; mas cumpre-me não occultar o receio de deixarem as dimensões de tal barco de corresponder ás exigencias de uma navegação franca nas curvas agudas do rio Brilhante, mencionadas no relatorio á que alludo: accrescendo que a sua construcção não satisfaria as vistas economicas de V. Ex.

Para expôr com mais clareza quaes as proporções dos vapôres de roda, em relação ao augmento de sua velocidade, offereço á consideração de V. Ex. uma tabella das dimensões dos differentes barcos, que pódem ser empregados nesta navegação; assim, distinguindo-os pela numeração:

N.º 1. Sua marcha é regularmente de 10 milhas por hora, mas só póde rebocar o peso de 10 toneladas, comtanto que a machina tenha a força de 58 cavallos,

N.os 2 e 3. São tambem vapôres de reboque, e exigem força de 17 e 20 cavallos, para conduzirem uma carga de duas toneladas. O casco destes vapôres deve ter um comprimento de 50,m pelo menos.

N.os 4 e 5. Com a mesma construcção dos vapôres de reboque, machina de 16 e 22 cavallos, e comprimento de 30m sobre 3 e 4 de largura.

N.os 6, 7 e 8. Apresentam dimensões mais accommodadas á navegação, que se tem em vista; e entre elles póde-se escolher o vapôr desejado.

N.º 9. Não convem seja adoptado, por falta de força necessaria.

Em todo o caso um barco, nas condições do de n. 6, fôra o que melhor satisfaria as exigencias da navegação pretendida, não só pela sua marcha de 8

milhas por hora, como tambem pelas dimensões, adequadas ao estado actual dos rios, de um calado de 0,m30, comprimento de 30,m e largura de 2,m5; ou proporção de 1:12, que é a melhor em taes construcções. O seu peso total, incluindo machina, combustivel, tripolação e duas toneladas de carga util, é de 18 toneladas. Sem contestar a grande vantagem da roda motriz na pôpa, parece-me mais conveniente, por falta de espaço, collocar a machina no centro do barco, conforme o systema ordinario; sendo, porêm, a pôpa de construcção igual á prôa. As disposições, sobre a forma do casco, modo de governar, e compartimentos internos, é melhor que sejam tratadas verbalmente com o constructor.

O custo de um barco, com as dimensões do de n. 6 da tabella, munido de machina de baixa pressão do systema Watt da força de 10 cavallos, importará aproximadamente em 21:038$000, á saber:

Machina com apparelho motriz e peso de 10×370 kilog.=3,7 toneladas á 1:500$.	5:550$000
Caldeira e chaminé: 10×360 kilog.=3,6 toneladas á 500$.	1:800$000
Casco com a equipação: 10×840 kilog.=8,5 toneladas á 500$	4:200$000
Compartimentos internos.	2:000$000
Transporte de 16 toneladas, na distancia de 78 leguas, á 6$ por legua; e armação do vapor	7:488$000
Total	21:038$000

Para o transporte das diversas partes do barco, com a sua machina, desarmadas e convenientemente encaixotadas, cumpre-me descrever em poucas palavras as duas vias de communicação, que se offerecem.

Por terra, de Antonina ao Jatahy, onde depois de armado póde, sem o menor perigo, descer o Tibagy e o Paranapanema até o Paraná, aproveitando-se a estação das aguas altas.

Por mar, pelos rios da Prata, Paraguay e Mondego até Nioac acima de Miranda; e por terra d'ahi em diante, na extensão de 21,6 leguas até Rosalinda, onde neste caso será armado. O trajecto, entre Nioac e Miranda, póde ser feito em carros por vastos campos, como se collige do relatorio do 1.° tenente da armada José Antonio da Silva Maia. Sobre a impossibilidade deste ultimo modo de transporte, no estado actual da guerra com a republica do Paraguay, faltam-me dados para poder determinar com acerto as despezas precisas.

A adoptar-se o outro por terra nesta provincia, fôra necessario fazer uma picada para carros desde a freguezia do Tibagy, á pequena distancia do rio do mesmo nome, até a colonia do Jatahy, acompanhando-se provavelmente a sua margem esquerda.

A estrada actual, de Castro á S. Jeronymo, não se presta ao transito de peças de grande volume.

Tal picada deve ser traçada de maneira, que venha a servir de base, para a construcção indispensavel de uma via de rodagem, entre os dous pontos referidos.

É este, sem duvida alguma, o meio mais efficaz de abrir, com brevidade e sem grandes despezas, uma communicação segura e facil, não só entre o Pa-

raná e Matto Grosso como entre as provincias de S. Paulo, Goyaz e Minas Geraes, visto ser o Paranapanema o affluente do Paraná, que com mais vantagem poderá prestar-se á navegação desejada.

Deus guarde á V. Ex. — Illm. e Exm. Sr. Dr. André Augusto de Padua Fleury, Presidente da provincia do Paraná.

José Keller.

Confere—*Bruno Henriques de Almeida Seabra*, Secretario do governo.

TABELLA

DA FORÇA E DIMENSÕES DE VAPORES DE RODA, QUE INDICAM AS PROPORÇÕES DE UM BARCO PARA ENSAIO DA NAVEGAÇÃO DOS RIOS DAS PROVINCIAS DO PARANÁ E MATTO-GROSSO.

Numero do vapor	Velocidade em metros por segundo	Velocidade em milhas por hora	Calado	Largura	Comprimento	Proporção entre a largura e o comprimento	Força de cavallos da machina, sem carga util	Peso da machina, incluido o casco do navio	Carga util em toneladas	Força de cavallos da machina, com carga util	OBSERVAÇÕES.
1	5	10	0,5	5,0	53	1:10	52	95,6	10	58	Todas as dimensões são determinadas em metros; e os pesos em toneladas de mil kilogr. As milhas são de 1800 metros. A carga util é conduzida á reboque nos vapores ns. 1, 4 e 5; e no porão em todos os outros.
2	5	10	0,3	3,0	49	1:13	19	34	2	20	
3	5	10	0,3	2,5	50	1:20	16	29,5	2	17	
4	4	8	0,4	4	32	1:8	17	31,2	10	22	
5	4	8	0,4	3	30	1:10	14	25,7	5	16,7	
6	4	8	0,3	2,5	30	1:12	8,6	15,8	2	10	
7	3,5	7	0,35	3,5	28,5	1:8	9	16,5	5	12	
8	3,5	7	0,3	2,5	26,5	1:10	8	14,7	2	10	
9	3	6	0,3	3	20	1:7	4	7,3	3	9	

José Keller.

ANNEXO

C

RELATORIO

SOBRE

A ESTRADA DA GRACIOSA.

SUMMARIO.

Importancia actual da estrada.—Direcção.—Ramaes.—Pessoal.—Material.—Obras novas.—Conservação.—Policia.—Despezas.—Orçamentos.—Conclusão.

IMPORTANCIA ACTUAL.

A estrada da Graciosa tem largos horizontes adiante de si. Não é somente o tronco do systema de viação desta provincia, que della espera impulso vivificador em sua população, industria e commercio; é tambem o principio das mais vantajosas communicações para a provincia de Matto-Grosso e fronteira do Paraguay, por uma magnifica navegação interior, que mais de uma vez tem attrahido a attenção do governo imperial, ha sido recentemente bem estudada e reconhecida e—é de esperar—tenha em breve o complemento da execução—agora que os tristes acontecimentos da presente guerra tem provado á toda a evidencia, que nos são indispensaveis caminhos regulares, para manter illesa a nossa autonomia, ou vingal-a á tempo da aggressão de um visinho audaz e traiçoeiro, levando a guerra a seu territorio por dentro do nosso—sem carecer de allianças dubias e onerosas.

As linhas fluviaes do Iguassú, do Ivahy, do Tibagy e Paranapanema e do grande Paraná com seus tributarios da margem direita, reclamam ser ligadas ao oceano; e, indubitavelmente, a estrada da Graciosa será o primeiro élo da cadeia dessas vastas e uteis communicações.

Independente, porém, de tão lisongeiras esperanças, que assomam não longe em seu futuro, tem esta estrada por si, já no presente, avultada importancia, devida ao movimento commercial, que por ella se transporta.

Avaliando pelo producto da taxa de sua barreira, no anno proximo findo, mais de 75000 cargueiros transitaram em seu curso; e, dado que no termo médio carregue 7 arrobas cada um, ter-se-ha o trafego total de 525000 arrobas annualmente; consistindo principalmente em herva mate, generos de importação, e nos do commercio interno da provincia de serra-acima com o litoral e vice-versa.

Póde-se, pois, computar em 500000 arrobas por anno o commercio, que ora se faz por esta estrada, nas 12 leguas de sua extensão entre Antonina e Curityba; trafego que crescerá consideravelmente, logo que sua viabilidade melhorada permittir a exportação de muitos generos, hoje desaproveitados

por causa da difficuldade dos transportes, e promover e alentar a producção existente.

Um povo emprehendedor, conhecendo melhor do que o nosso os immensos beneficios da viação aperfeiçoada, sabendo crear-se recursos pela associação de pequenos capitaes, e manejal-os com proveito no interesse de cada individuo e no geral, já teria feito da construcção de uma estrada regular na direcção da Graciosa uma especulação mercantil.

Servindo ao commercio de uma provincia, relativamente pobre, reúne entretanto o caminho actual uma frequentação numerosa em razão de circunstancias peculiares, que não coincidem em outras partes do imperio, aliás mais ricas. É que aqui o commercio em vez de repartir-se por muitos portos —como acontece em outras provincias, concentra-se na totalidade em dous, situados ambos na extensa bahia de Paranaguá.

Os caminhos da Graciosa e do Arraial são presentemente os principaes conductos por onde se transporta, achando-se quasi sem serventia o velho caminho do Itupava.

Da provincia inteira, nascendo de muitas fontes productoras, vem o commercio de um e outro ponto accumular-se naquelles dous ancoradouros, que, a similhança de grandes rios, engrossam com os tributos de mil mananciaes, e cada vez mais caudalosos descem a serra, e despejam no mar com poderoso cabedal.

Delle a maior quantidade corre pelo leito da Graciosa, cujo trafego sóbe desta sorte á importancia mencionada, capaz de dar lucros á empreza, que s encarregasse de construir por ahi uma estrada de rodagem.

Supponho—para demonstrar esta asserção, que—para leval-a a effeito em condições de viabilidade regular — se empregue o capital de 600 contos.

A despeza annual, resultante do juro e amortisação dessa quantia e da conservação e custeamento das obras e do material de transportes, póde ser avaliada do seguinte modo com o trafego actual:

Despeza annual.

Capital	600:000$000
Trafego	500000 arrobas
Extensão da estrada	12 leguas

(1) Juros e amortisação do capital—10 por °/₀ de 600:000$ rs.		60:000$000
(2) Conservação das obras:		
(*a*) 36 zeladores a 400$ rs. cada um. . . .	14:400$000	
(*b*) Fornecimento de materiaes a 1:500$ rs. por legua	18:000$000	
(*c*) Jornaleiros auxiliares, reparações eventuaes &c.	7:600$000	
(*d*) Administração e feitores	5:000$000	45:000$000
(3) Material e custeio dos transportes:		

Capital de estabelecimento — 50 carroças a 300$ rs.	15:000$000	
300 animaes a 50$ rs. . . .	15:000$000	
Somma . . .	30:000$000	
(*e*) Juro e amortisação desta quantia—10 por % de 30:000$ rs.	3:000$000	
(*f*) Reparos e renovação do material—20 por % de 30:000$ rs.	6:000$000	
(*g*) Tratamento de 300 animaes a 100$ rs. cada um	30:000$000	
(*h*) Pessoal dos transportes, 60 homens a 400$	24:000$000	63:000$000
(4) Administração geral:		
(*i*) Director	6:000$000	
(*k*) 1 guarda livros	2:000$000	
(*l*) 4 agentes	4:000$000	
Total . .		180:000$000

Resulta do precedente calculo ser precisa—para cobrir o interesse e as despezas da empreza—uma receita annual de 180 contos; da qual, como se observa, a terça parte pertence á renda do capital e duas terças aos gastos do custeio.

Para que o transporte de 500000 arrobas produza uma tal receita, deve cada arroba pagar em todo o curso da estrada

$$\frac{180:000.000}{500000} = 360 \text{ rs.} \quad \text{e por legua} \quad \frac{360}{12} = 30 \text{ rs.}$$

Este fréte é pouco mais de metade do que o cobrado na estrada União e Industria, incluindo ahi 10 réis de taxa itineraria por legua e arroba.

Admittindo mesmo que o custo da estrada da Graciosa subisse a 800 contos, e suppondo que as despezas do custeio absorvessem, na proporção do caso precedente, 2/3 da receita, tel-a-hiamos assim constituida:

Juro e amortisação do capital	80:000$000
Despezas do custeio	160:000$000
Somma—	240:000$000

Neste caso, cada arroba de mercadoria teria de pagar de transporte em 12 leguas

$$\frac{240:000.000}{500000} = 480 \text{ rs.}$$

$$\text{e por cada legua} \quad \frac{480}{12} = 40 \text{ rs.}$$

taxa que nada tem de exagerada, e é a cobrada nos arredores de Morretes

pelos carroceiros, que para ahi fazem as conducções do Anhaia e do Porto de Cima.

Desles breves calculos deduz-se que, ainda no caso do dispendio na construcção e no custeio da estrada do sommas, que me parecem excessivas, o seu trafego presente produz bastante para—com uma tarifa de frétes modica—retribuir satisfactoriamente os capitaes empregados.

Conceda-se algum desenvolvimento á producção e ao commercio da provincia por um tamanho progresso em sua viação, attribua-se-lhe, pelo menos, o augmento gradual da acção do tempo e das ideias, que seguem avante sempre em seu curso fatal—embora lento—e não ha duvidar que o futuro ainda melhor pagará o que se depositar em obra de tanto alcance.

Em conclusão, se a estrada da Graciosa tem já commercio sufficiente para retribuir até um capital de 800 contos, é que ella merece que se applique, senão toda, ao menos parte desta somma, em melhorar suas condições actuaes, visivelmente, muito inferiores ás necessidades e ao valor de seu transito.

Na provincia da Bahia, uma empreza estrangeira consumiu 12 mil contos, garantidos pelo Estado com o juro de 7 por cento, para levar uma via ferrea em direcção, que mal tem o trafego desta estrada.

Os 840 contos de réis, que a nação está pagando de juros para haver o luxo da locomoção a vapor, onde o commercio não a comportava, dariam para fazer por anno uma estrada similhante á da Graciosa.

Entretanto que umas provincias gozam de custosas vias ferreas, esta como muitas suas irmãs—definha reduzida aos intransitaveis caminhos de cargueiros—; e—facto ainda mais doloroso—a fronteira do Paraguay é inaccessivel pelo nosso territorio á armas vingadoras de ultrajes recebidos, e a provincia de Matto Grosso, depois da conquista e devastação do inimigo, debate-se exsange no isolamento e na miseria.

Mas é de esperar que o governo, attendendo á importancia, verdadeiramente nacional, das communicações para o Paraguay e Matto Grosso, não tardará em mandar executal-as; e no mesmo intuito, continuará a prestar ás obras da estrada da Graciosa o valioso auxilio, que tem tido ultimamente. E de seu lado, a provincia do Paraná, por falta de esforços, não deixará decahirem as esperanças que se fundam nesta obra, tão intimamente ligada com o seu progresso e engrandecimento.

Quando um melhoramento é capaz de produzir lucros a associações particulares, não póde deixar de dal-os á associação dos póvos, directamente interessada nas consequencias de sua execução.

Si a provincia, empenhando todas as suas forças e mesmo fazendo sacrificios, conseguir levantar a sua obra principal, poderá auferir rendimentos do commercio, creando barreiras e tornando-se emprezaria dos transportes, ou—melhor—arrendando-a á particulares, que se incumbam de conserval-a e custeal-a

Em todo o caso, alem do interesse immediato das rendas, mais ou menos correspondentes aos capitaes empregados, colherá a vantagem do augmento progressivo da riqueza publica, consequencia infallivel da boa viação, vantagem que tambem reverte afinal em rendas ao thesouro por meio das exacções e dos impostos.

Desculpe-me V. Ex. ter-me alongado de mais neste assumpto, levado que fui pelo desejo de concorrer com o óbolo—ainda que mesquinho—de algumas

ideias para a grande obra da reforma da viação no Brasil em geral, e em particular no Paraná.

DIRECÇÃO.

No intuito de dar incremento ao trafego desta estrada e ampliar a sua serventia, é de necessidade abranger em seu curso o maior numero de centros povoados e industriosos, e ir buscar outros por meio de ramaes convenientemente dirigidos.

Assim poder-se-ha trazer no futuro á esta unica arteria o commercio da provincia inteira, poupando novo dispendio de grandes capitaes para superar, em outra direcção, as innumeras difficuldades da travessia da serra do mar.

Exprobrou-se sempre á linha da Graciosa ter deixado de lado as importantes povoações de Porto de Cima e Morretes, centros da manufactura beneficiadora da herva mate, outr'ora alimentada pelo caminho do Itupava.

Quando cheguei á provincia, não era mais questão qual seria a direcção da estrada do litoral á Curityba. A da Graciosa já fôra—de ha muito—preferida, e firmada de facto por obras importantes para tornal-a de rodagem. que custaram não poucos capitaes.

Tive de conformar-me com os actos consummados, e não era outra a minha missão senão a de promover o progresso desta estrada, que o governo muito me honrára confiando á minha direcção.

Em taes ideias, desconhecendo então as necessidades e a extensão do commercio das povoações de Morretes e Porto de Cima, não attendi á ellas no projecto da linha de rodagem entre Antonina e o rio das Pedras, submettido á V. Ex. em data de 8 de Março do anno passado.

Neste projecto segui em geral o rumo do caminho existente, desviando sómente para procurar traçado e nivelamento proprios á viação sobre rodas.

Não tardou muito que reconhecesse ser indispensavel levar um ramal da Graciosa, pela linha mais curta, a Porto de Cima, e ligar por outro Morretes á Antonina; plano, que prefiro agora, o de abandonar a direcção da linha actual, para conduzir a nova estrada por aquellas povoações pelos motivos, que vou sujeitar á alta apreciação de V. Ex.

É facto geralmente conhecido, que a mór parte da herva mate, que desce em cestos de serra acima, procura os engenhos de Porto de Cima e Morretes para ahi ser beneficiada, indo mui pouco á Antonina, em cujas immediações funccionam apenas os engenhos de dous proprietarios. São, quando muito, 50000 arrobas, que vão á este destino, em quanto áquelle dirige-se—seguramente o quadruplo ou o quintuplo.

Fóra deste commercio, que é a principal fonte de rendas da provincia, passa pela Graciosa o de importação, provindo quasi todo do entreposto de Antonina, e o de permuta dos generos locaes, que pertence tanto á esta como ás outras povoações.

Póde-se, portanto, assegurar que as 500000 arrobas, que annualmente transitam por esta estrada, distribuem-se em partes iguaes de um lado para Antonina, e de outro para Porto de Cima e Morretes.

Surge, pois, á toda evidencia a necessidade e a justiça de bifurcar a estrada serra abaixo, á servir da mesma forma ás tres povoações.

Outro plano, porém, alcança o mesmo resultado, sendo incontestavelmente menos dispendioso.

Em logar de construir duas linhas de igual importancia, ou uma principal directa á Antonina com 2 ramaes, leve-se o proprio tronco da Graciosa a passar por Porto de Cima e Morretes, d'ahi proseguindo a terminar em Antonina. Poupam-se, desta sorte, 3 leguas de ramaes; e o alongamento de uma—quando muito—que se dê ao tronco, é sobremodo compensado pelos serviços prestados á dous centros commerciaes, ganhando-se demais na parte technica e economica da construcção e do custeio pela melhor natureza do terreno, que a nova linha percorre.

Com effeito, o alinhamento actual da Graciosa, depois de passado o rio das Pedras, empenha-se na serra do Morro do Bicho em encostas ingremes e minimamente tortuosas, até chegar ao rio das Barrocas. D'ahi alcança o Sapitanduba, por uma varzea ondulosa; toma em seguida a encosta de um espigão, por onde sóbe para transpôr as longas vertentes, que separam este ultimo rio do de S. João, a cujo valle desce; e depois de crusar o curso de suas aguas, vae até Antonina por um traço favoravel, commum a ambas as direcções que se cotejam.

A nova linha, que proponho, partirá do rio das Pedras, costeal-o-ha pela margem esquerda, evitará a serra do Morro do Bicho, desviando-a junto ás fraldas, seguirá por um chão arenoso e de poucos accidentes até passar o rio Nhundiaquára em frente ao Porto de Cima; tomará o caminho d'ahi a Morretes, já frequentado por numerosos carros, e depois de passar por esta villa atravessará de novo o ultimo rio, e irá pela linha mais conveniente entroncar-se ao caminho actual, cujo leito acompanhará até Antonina.

Serão, proximamente, 4 leguas de estrada, quasi sempre em planicies mais ou menos habitadas, livres de grandes excavações, abundantes de excellentes materiaes, permittindo extensas rectas, curvas de grandes raios e declives moderados, em summa, em condições technicas—indubitavelmente—superiores ás do projecto apresentado na outra direcção, sujeito ás sinuosidades do Morro do Bicho e ás extensas excavações das vertentes do Sapitanduba.

Em circunstancias taes, é provavel que o custo da estrada por Morretes e Porto de Cima não exceda ao da directa á Antonina, sendo que no custeio aquella será menos dispendiosa do que esta, posto que mais longa, pela razão da superioridade do terreno e do traçado e nivelamento.

Já tenho me occupado de explorações da linha—que ora proponho; e espero achar-me em breve habilitado a apresentar a V. Ex. o seu projecto, fundado n'um conhecimento exacto do terreno.

Entretanto, para que possa ir avante, é indispensavel mereça a approvação de V. Ex., que ora sollicito.

RAMAES.

Si o tronco da Graciosa dirigir um ramo á villa de S. José dos Pinhaes, attrahirá a si o commercio do sul da provincia, que em grande parte busca esta povoação, para descer ao littoral pelo caminho do Arraial.

Avaliando pelo rendimento da barreira deste caminho, chega a 300000 arrobas por anno o peso approximado dos generos, que por ahi transitam. Si se conseguisse encaminhar este trafego ao leito da Graciosa, montaria a mais de 800000 arrobas o que por elle se effectuaria.

O ramal de S. José poderá nascer da sahida da Graciosa no campo, seguir o curso do algum dos pequenos affluentes do Iguassú, entrar assim no valle deste rio e, costeando-o, ir ter á povoação de seu destino.

Avalia-se em cerca de 4 leguas sua extensão provavel, correndo quasi sempre em campo pouco accidentado, onde não será mui dispendioso obter viabilidade regular.

A distancia de Morretes a S. José, pelo ramal delineado não excederá de 11 1/2 leguas em boa estrada (pois supponho terminada a da Graciosa) preferiveis, sem duvida ás 8 quasi intransitaveis do difficil caminho do Arraial.

Sobre o importante commercio, que desde logo teria sahida pelo ramal de S. José, caber-lhe-hia um logar proeminente na rêde das communicações da provincia.

Seria o principio da linha fluvial do Iguassú, em parte conhecida e utilisada, em cuja completa exploração V. Ex. põe hoje a maior solicitude. Por esta communicação se alcançariam as fronteiras do Paraguay e de Missões e um futuro porto fluvial no Paraná, d'onde o commercio iria, atravez deste rio e do Prata, até os portos do Oceano permutar os productos do interior com as mercadorias do estrangeiro.

Quiçá, tambem, este ramal, prolongando-se até perto de Palmeira a ligar com a navegação do Iguassú, estenda ao norte um braço para alcançar as cabeceiras do Ivahy ou do Tibagy e siga o curso de um destes rios até prender-se á via fluvial, que levar a Matto-Grosso com mais facilidade.

Estas razões e outras, que não terão escapado ao zelo illustrado com que V. Ex. estuda os interesses da provincia, militam em prol do ramal em questão, cujos estudos dependem da autorisação de V. Ex., que desejo seja-me dispensada para poder encetal-os, logo que tenha concluido os da linha principal em andamento – abaixo e acima da serra.

PESSOAL.

Pouco tempo depois de chegado a esta provincia, tendo reconhecido a necessidade de ser auxiliado nos trabalhos, que ia emprehender, da exploração da estrada de rodagem, e nos de inspecção das obras em execução, requisitei ao governo um ajudante, em data de 15 de Setembro de 1864, indicando o nome do Sr. tenente d'estado-maior Luiz Pereira Dias. Foi elle effectivamente logo nomeado e acha-se no serviço da estrada, tendo sempre prestado em todos os trabalhos o valioso contingente de seu zelo e de sua intelligencia esclarecida.

A 24 de Março do anno findo, por occasião de ter V. Ex. erguido as obras ao pé de prosperidade em que se acham, pedi a nomeação do engenheiro Gottlob Wieland, por não serem bastantes os dous engenheiros existentes para prover ao muito serviço, que lhes competia no novo estado de cousas; ao que V. Ex. dignou-se de annuir.

Desde então o Sr. Wieland com os seus conhecimentos e grande pratica de engenharia—tem concorrido muito para a boa execução das obras da estrada; e é para mim um dever recommendal-o a V. Ex. como engenheiro intelligente, instruido e eminentemente laborioso.

A administração da estrada continúa a cargo do Sr. Manoel Joaquim dos Prazeres, de cujos bons serviços só tenho que louval-o. Sob suas ordens

trabalhavam no mez de Dezembro findo, tanto nas obras novas da serra como nas da conservação do caminho entregue ao transito, 129 operarios.

Não escapará a attenção de V. Ex. este pequeno numero de operarios. Elle provém de ter ido grande parte dos que havia, quasi todos allemães da colonia D. Francisca, passar ahi as festas do natal.

Voltaram no principio do corrente anno com grande reforço de gente, que elevou o pessoal da administração a 185 homens.

Além deste pessoal, continuama trabalhar na estrada alguns empreiteiros, tratados uns com esta direcção e outros de contracto assignado perante a thesouraria de fazenda.

Todas as empreitadas reuniriam em Dezembro 250 trabalhadores; numero que hoje elevar-se-ha a 300 com o augmento geral, que tem havido com a volta dos allemães, e com a concurrencia extraordinaria de gente do paiz de serra abaixo.

Ha, por conseguinte, agora perto de 500 homens, empregados nas obras da estrada da Graciosa; pessoal que, pelo seu elevado numero e por conter muitos operarios de todos os officios, é o mais completo que tem havido sob minha direcção.

MATERIAL.

Acompanhando sempre o augmento do pessoal, o material das obras tem crescido progressivamente; e estava no fim de 1865 nas condições, que V. Ex. não ignora.

Faltavam então animaes para o serviço dos transportes, que de 7 que pertenciam a estrada 3 morreram e 2 se extraviaram das invernadas, em que permaneciam.

A esta falta V. Ex. acaba de providenciar, mandando para o serviço das obras 6 dos comprados para o da tropa destacada.

Nos outros elementos, o material, sendo consideravel, comtudo não chegava para prover do necessario ao elevado numero de jornaleiros, chegados no corrente mez. Já se ha feito acquisição de mais e, em breve, espero ter munido todo o pessoal da administração de quanto convém para um trabalho regular e productivo.

DIVISÃO DA ESTRADA.

Convindo para designar restrictamente a situação das obras, e distribuir o serviço na futura organisação da conservação methodica e da policia desta estrada, estabeleci sua divisão em districtos e subdividi a estes em secções, conforme o plano que submetti á approvação de V. Ex.

Comprehendi de Antonina a Curityba 4 districtos, cujos limites fixei, dominado pelas circumstancias naturaes do terreno, que de um a outro determinam mudanças notaveis nas condições do traçado e nivelamento da estrada de rodagem.

Estende-se o 1.° districto de Antonina ao rio das Pedras, terreno um tanto accidentado, mas sem grandes obstaculos. É o districto de serra abaixo. As 3 secções, que contém, são as mesmas consideradas no projecto da linha de rodagem, apresentado para este districto em Março do anno passado.

O 2.° districto é a serra propriamente dita, desde o rio das Pedras até o

ribeirão do Corvo, estrada em encostas alcantiladas e pedregosas, onde os declives tiveram de exceder acima dos admittidos nas estradas normaes.

O 3.° districto, do ribeirão do Corvo á Borda do Campo, desenvolve-se nas vertentes e valles de diversos riachos e rios, em terreno montanhoso, cujos accidentes vão decrescendo de vulto ao aproximar do campo.

Do principio desta região até Curityba estende-se o 4.° districto, pelo terreno mais facil de todo o curso da estrada.

A todas as secções tambem procurei dar confins naturaes em rios, ribeiros e pontos distinctos, aproximando todas da extensão de 1000 e 1500 braças—ou 2200 a 3300 metros; exceptuando as 3 do 1.° districto, que tem cerca de 3000 braças ou 6600 metros, como foi-lhes fixado no projecto apresentado, de que faziam parte.

Não póde, entretanto, ser definitiva a presente divisão da estrada, mas sómente provisoria; porquanto aquella, para ter toda a regularidade, deverá fundar-se na medição exacta da linha de rodagem, medição patenteada a todos por marcos milliarios ou kilometricos, collocados a contar de uma das cidades terminaes—com preferencia da capital.

OBRAS NOVAS.

As obras da estrada da Graciosa progrediram mui consideravelmente depois de Março do anno passado.

Até então, os trabalhos tinham constado de explorações da linha de rodagem no 1.° districto—serra abaixo—e em parte do da serra, de algumas obras em ambos elles, outras no 3.° districto e, sobretudo, da conservação de todo o caminho transitado, onde muito havia que concertar e melhorar.

A portaria de 22 de Março, mandando preparar a estrada para dar passagem á artilharia, transformou para muito melhor este estado de cousas; e marcou o principio de uma época de prosperidade, que tem perdurado até hoje, graças á dedicação e desvellos de V. Ex., e promette continuar dando resultados de muita gloria á sua administração e proveito immenso ao Paraná.

O que de mais saliente se executou na estrada da Graciosa, no decurso do anno de 1865, attestam com provas mais convincentes do que quantas phrases se podéra compôr, as obras importantes, com que se tem cortado uma zona viavel atravez dos despenhadeiros, penhascos e quebradas da cordilheira do mar.

Pelas despezas, que são proporcionaes aos trabalhos effectuados, vê-se a transição operada em Março na actividade das obras e tem-se, ao mesmo tempo, ideia summaria do movimento, em que progrediram até o fim do anno nos quatro districtos da divisão da estrada.

1.° Districto—Serra abaixo—as obras novas não tiveram senão um desenvolvimento mui limitado. Alem das explorações da linha de rodagem do projecto apresentado em Março, para o que se fizeram picadas e derrubadas em differentes direcções, não se construiu senão 160 braças de estrada nova, em um desvio áquem do rio das Barrocas, que V. Ex. serviu-se inaugurar em pessoa, em principio de Junho do anno passado.

Nos empregos citados se despendeu a quantia de 4:991$000.

2.° Districto— Quando V. Ex. em sua primeira visita a esta estrada, quiz conhecer por si a nova linha da serra, então ainda em estudos, teve de per-

correl-a a pé com muitos tropeços pela estreita cava de exploração, unico caminho que havia.

Em Junho do anno passado, ao ausentar-se da provincia, V. Ex. desceu a cavallo sem embaraço algum pela metade da mesma linha, hoje qualificada de 3.ª secção.

A 7 de Outubro, 4 peças de artilharia subiram com facilidade, em menos de 4 horas, pelas cavas da nova estrada da serra; e desde esta época tornou-se franco o seu transito a cavalleiros, sempre que o andamento dos trabalhos não cria algum estorvo temporario.

Os factos enumerados dão testemunho real de que se tem feito alguma cousa na estrada da serra, e provam que a avultada somma de 107:190$160 rs., ahi empregada, ha produzido utilidade.

Na 5.ª secção estão quasi terminados o movimento de terra, os boeiros de esgoto e as muralhas de amparo dos aterros. Ha 303 braças de macadamisação preparadas e, em breve, não faltará senão este serviço para que possa ser entregue ao transito.

Nesta secção tem sido applicados 50:819$348 rs., e se terá de empregar ainda para completal-a 22:747$200.

Não se tem praticado na 6.ª secção tantos serviços como na antecedente. Tambem nella os obstaculos são muito maiores, e avultam a ponto de tornal-a um exemplo de estrada em condições mui difficultosas.

Ainda restam por fazer excavações em terra, para levar á largura definitiva de 32 palmos a cava provisoria de 20; ha volumosas pedreiras a derrubar, grande numero d'obras d'arte a exigir.

As obras executadas tem importado em 25:045$422; as por fazer custarão proximamente 62:713$400.

A secção de n.º 7 comprehende 304 braças, pertencentes a nova linha. As 1093 braças restantes até o seu termo no corrego da Grotinha, acima da Grota-funda, contem partes começadas anteriormente, achadas umas no estado de estreita cava de exploração, outras com o leito da largura necessaria, e poucas concluidas com empedramento mais ou menos regular.

Na extensão, pertencente á nova linha, trabalha-se no movimento de terra. Completaram-se todas as obras até o empedramento em 410 braças de cavas antes começadas. Levantou-se a importante ponte da Grota-funda—a obra d'arte de mais vulto de toda a estrada da serra, Construiram-se mais 4 pontilhões, e muitos boeiros e muralhas de alvenaria.

Em taes obras tem-se despendido—sob minha direcção 17:718$000. Para levar a cabo a secção inteira, orço que será necessario empregar-se ainda rs. 21:523$600.

Todo o desenvolvimento da 8.ª secção pertence a empreitada, que foi do tenente-coronel Manoel de Oliveira Franco, de cuja conclusão em um comprimento de 760 braças (166 da 7.ª e 594 da 8.ª secção) encarregou-se o Sr. Mauricio Schuarz, por contracto perante a thesouraria de fazenda.

Tem este empreiteiro conseguido acabar as escavações, que estavam em terra e em rocha, e as mais obras exigidas para a preparação do leito, e feito o empedramento na extensão de 110 braças lineares, tendo recebido em prestações mensaes a somma de 11:607$390.

Ha a notar que o ex-empreiteiro Franco, na occasião de ser resncidido o seu contracto em Maio do anno passado, recebeu o que se lhe devia para

perfazer a somma de 25:300$000, em que foram avaliados os serviços feitos, somma que deve addicionar-se ás despezas desta secção.

Considerando a necessidade de macadamisar, de um modo conveniente, 579 1/2 braças lineares, entregues ao transito entre a encruzilhada do Mangal e o ribeirão do Corvo, praticando na mesma occasião ahi varias obras para pôr este pedaço de estrada em condições iguaes ás do resto da serra, attendi a isto no orçamento, e é nesta conformidade que são avaliadas em rs. 15:672$400 as obras para dar complemento á 8.ª secção.

3.º Districto— As obras novas deste districto concentraram-se, no maior numero, na 13.ª secção—entre o riacho da Campina e a Borda do Campo.

Fóra dahi, não se fez senão a acquisição de madeiras para construir a nova ponte do Capivary, e renovou-se um pontilhão sobre o riacho da Volta Grande.

Eis, em resumo, as obras effectuadas na 13.ª secção:

Excavação em terra, braças cubicas.	222,15
Obras d'alvenaria—boeiros e muralhas, braças cubicas. . . .	33,50
Macadamisação, braças lineares.	548,50

E a ponte de madeira sobre o riacho dos Pinhaes.

Tiveram por fim as referidas obras ligar entre si alguns pedaços de estrada regular, anteriormente feita, que nesta secção existiam, interrompidos por longos estivados de um transito difficil e conservação muito onerosa.

Prosegue-se na substituição destes estivados por um empedramento economico, aproveitando o ensejo para cortar, como em muitos logares se tem praticado, as tortuosidades do antigo caminho. Entre ellas nota-se a volta da Campina, cujo desvio já explorado e demarcado, com a vantagem de reduzir a 600 braças o desenvolvimento de 800 da linha abandonada.

Em tudo quanto se tem executado no 3.º districto gastou-se a somma de 10:962$200, comprehendendo tambem o custo de pequenos trabalhos de conservação, que não foi possivel descriminar.

4.º Districto—No caminho do campo, como no de serra abaixo, por ter um e outro de serem abandonados logo que se verifique a construcção da estrada nova, tenho evitado o mais possivel levantar obras a não ser onde o traçado da linha de rodagem deva coincidir com o da actual. Comtudo, afastando-me deste modo de proceder, propuz a construcção de duas pontes nos rios Palmital e Atuba com os aterrados contiguos, por estar mui perto de cahir em ruinas o pouco que restava das velhas, quasi incapaz de ser restaurado.

Nestas pontes tem sido applicada a somma de 4:250$000. Estas construcções devem ficar concluidas com despeza inferior á de 2:000$000.

CONSERVAÇÃO.

A conservação do caminho, agora utilisado, é dos serviços mais onerosos a cargo desta direcção.

Manter sempre viavel um caminho mal construido e com erros irremediaveis, onde a fórma, as dimensões e o systema da construcção a cada passo variam, que facilmente arruina-se por falta de esgotos e solidez do leito, e está sujeito ao transito continuo de centenas de animaes; dar prompto reme-

dio aos estragos produzidos, ás vezes em logares muito distantes, é serviço difficil e complicado, que consome muito e não produz obra que valha.

E quando estão em andamento trabalhos importantes, que reclamam uma attenção constante e a concentração de todas as forças d'um pessoal numeroso, ter de disseminar o disponivel para acudir aqui e ali ás exigencias da conservação, causa graves transtornos.

Carece-se para dirigir varias turmas ambulantes de grande numero de feitores, os quaes, longe das vistas de seus superiores, nem sempre trabalham com acerto e actividade; e, entretanto, desorganisa-se o pessoal da obra principal, sem convir completal-o com feitores novos, por não ser facil obtel-os habilitados e ser temporaria a ausencia dos outros.

Estes e outros embaraços succedem frequentemente á administração da estrada, e tornam da obrigação de prover os concertos do caminho entregue ao transito um verdadeiro estorvo ao seguimento regular das novas construcções.

É sobretudo na conservação do 1.° districto, entre Antonina e o rio das Pedras, onde a natureza do terreno é pouco favoravel e o caminho carece em geral de regularidade e solidez, que o encargo dos concertos se tem tornado mais pesado.

Em vista de reduzil-o á proporções menos custosas, tenho-me empenhado em tornar mais firme e duradoura a formação do leito, substituindo os estivados, que abundavam, por um empedramento. Este serviço prosegue presentemente, distrahindo um consideravel pessoal das obras da serra, afim de acabar de uma vez com os estivados, que em compridos estirões embaraçam o transito na parte da 2.ª secção, situada sobre as vertentes do rio Sapitanduba.

Desejando isentar o pessoal da administração da estrada de dispersar-se frequentemente, para occorrer aos concertos do caminho utilisado, com grave perda de tempo e de dinheiro em continuas mudanças, e consideravel prejuizo ao bom andamento das obras da serra, peço licença a V. Ex. para propôr, que a conservação d'ora em diante seja praticada pela fórma, que vou desenvolver.

O 1.° e o 4.° districtos são os que actualmente ficam mais afastados do centro dos trabalhos em actividade.

É tambem nelles que o caminho existente é menos regular e onde não convém applicar trabalhos valiosos para aperfeiçoal-o, pois é muito provavel — tarde pouco que tenha de ser abandonado, para seguir direcção adaptada á construcção da estrada de rodagem.

A conservação destes districtos, deve por conseguinte consistir sómente em mantel-os sempre viaveis, nunca deixando progredirem os desmanchos causados pelas intemperies e pelo transito.

Parece-me que similhante serviço poderia ser feito com mais economia do que presentemente, si fosse dado por arrematação, ficando o contractante sujeito á inspecção dos engenheiros da estrada e ás clausulas de um contracto, definindo precisamente as obrigações a seu cargo, sanccionadas por multas e outras penas.

Este systema de conservação seria applicado ao 1.° e ao 4.° districtos, confiado cada um separadamente a um empreiteiro, que assim poderia pôr todo o cuidado em prover os reparos, que occorressem.

O caminho velho da serra, estando proximo das obras em curso de execução, e tendo de ser logo substituido pela estrada nova, póde continuar a ser conservado pela administração, como até agora.

Quanto ao 3.° districto, onde as condições da estrada são em muitas partes regulares e trabalha-se em generalisal-as, achára conveniente que se ensaiasse ahi o systema de conservação preventivo, adoptado nos paizes cultos, como sendo o mais proficuo á permanencia da viabilidade com a maior economia.

Na applicação deste systema ao caso particular de que se trata, deve ter-se em vista não só manter o que existe em bom estado como melhoramento progressivo, como ir reconstruindo muitos logares, que se tem arruinado, para conseguir pôr o todo em identidade de condições normaes.

Desta sorte emprehendido, o serviço do aperfeiçoamento do 3.° districto comprehenderá duas operações distinctas:

A propriamente da conservação e a da reconstrucção.

Esta será incumbida á empreiteiros ou á turmas da administração da estrada, como se fôra obra nova; entretanto que aquella competirá á um pessoal proprio, adstricto aos trabalhos constantes de mão d'obra, supprido dos materiaes necessarios, por meio de fornecimentos feitos por empreitada, ou por administração.

Nas secções, em que está dividido o 3.° districto, póde-se estabelecer desde já zeladores permanentes sob as vistas de um feitor, ao qual tambem ficará encarregada uma turma volante de jornaleiros auxiliares, para proceder ás reconstrucções necessarias, e pela combinação deste trabalho com o dos zeladores ir levando a estrada ao estado de não carecer depois—em sua conservação—senão do serviço quotidiano de supprir com substancia nova a que o tempo e o transito consumem.

Muito me alongaria, se entrasse nas particularidades do processo da conservação preventiva, e na enumeração de suas grandes vantagens.

Convem experimentar o quanto póde ser proveitoso entre nós; e o 3.° districto da Graciosa, a que se juntará em breve a estrada da serra, offerece logar apropriado á sua instituição.

É certo que as estradas regulares depressa se arruinam, sem os cuidados de uma conservação intelligente e constante; porque, em falta della, alteram-se as fórmas symetricas do leito, inutilisam-se os esgotos e os accessorios, que concorrem para mantel-a livre da permanencia das aguas, origem principal da ruina de sua viabilidade.

A organisação de um systema de conservação deve, portanto, seguir de perto á construcção de qualquer estrada; e é no intuito de ver praticado este principio na da Graciosa, que chamo a attenção de V. Ex. para as considerações, que ficam expostas.

Concluirei, resumindo o que proponho para simplificar, e regularisar a conservação desta estrada.

1.° Ser adjudicada por arrematação publica á quem mais vantagens offerecer a conservação do 1.° e do 4.° districtos.

2.° Continuar a do 2.° á cargo da administração.

3.° Instituir no 3.° zeladores permanentes com os necessarios jornaleiros auxiliares—todos sob as ordens de um só feitor.

4.° Estender identica instituição ao districto da serra, ao passo que ahi for sendo entregue ao transito cada uma das secções da estrada nova.

POLICIA.

Simultaneamente com a installação da conservação methodica d'uma estrada, convém providenciar o regulamento da policia de seu transito; medidas que concorrem ambas igualtmeue para tornar constante e perduravel a viabilidade de seu curso, aquella reparando sem cessar os effeitos das intemperies e do transito, esta impedindo que se aggravem pelo uso de vehiculos de transportes de forma e proporções inconvenientes

É tempo de cuidar em regulamentar a rodagem nesta estrada, pois logo que fique prompta a serra, os carros poderão descer de Curityba á Barreira, aproveitando o leito mais ou menos rodavel do 3.º districto e as facilidades naturaes do caminho do campo.

Para obviar aos abusos, commettidos frequentemente pelos tropeiros, viajantes e moradores, que muito influem na ruina das obras, os agentes da conservação devem ter attribuições especiaes para, neste ramo do serviço da policia, prestarem-se como auxiliares ás autoridades constituidas.

Mas, no que se refere aos instrumentos de transporte, são os regulamentos das barreiras, que sanccionam de um modo positivo e efficaz as regras estabelecidas, por intermedio das taxas e imposições nelles instituidas.

Dest'arte permittem e acoroçoam com taxas modicas o uso de certos vehiculos normaes, restrigem com onerosas o de outras menos convenientes, e com excessivas sobrecarregam o dos que são perniciosos.

Este systema dá logar á 3 especies de taxas itinerarias nas tarifas de barreiras:—*as ordinarias, as repressivas* e *as prohibitivas.*

Depende a applicação destas taxas da escolha dos typos normaes dos vehiculos de rodas, e para fazer rasoavelmente similhante escolha deve-se prestar a maior attenção ás circumstancias especiaes do traçado, do nivelamento, e á solidez do leito da estrada de que se trata.

Seria mui extenso abranger todas as considerações, que, no caso particular da Graciosa, exercem influencia em tal objecto até chegar á deducção final. Limitar-me-hei, portanto, a apresental-a, descrevendo summariamente o typo normal dos carros, que á meu ver devem ser admittidos em seu trafego —sem restricções.

Carros de 2 e 4 rodas, puxados por 1 até 4 animaes.

Eixo das rodas fixo, nunca tendo mais de 1,70$^{m.}$ ou 8 palmos de comprido.

Trilhos das rodas de largura nunca menor do que 11 centimetros ou meio palmo.

Capacidade para conduzir cargas, não excedendo ao peso de 3000 kilogrammas ou 200 arrobas sobre 4 rodas, e 1500 kil. ou 100 arrobas sobre 2; cabendo, assim, 750 kil. a cada roda, e menos de 70 a cada centimetro de largura dos trilhos, para a minima de 11 centimetros.

Aos carros, fóra destas condições geraes, ou por serem puxados por maior numero de animaes, ou por não satisfazerem ás outras prescripções, impôr-se-hão as taxas repressivas a uns, e a outros as prohibitivas, conforme á gravidade do damno, que possam causar á duração da estrada, ou á seguridade do transito.

Quanto ao valor das taxas, póde basear-se ou no peso das cargas ou no numero dos animaes. Daquella fórma, as taxas são mais precisamente fixa-

das, mas sua cobrança exige a averiguação do peso em balanças apropriadas a esse fim, montadas nas repartições arrecadadoras; o que evidentemente demóra e complica a respectiva operação.

Do outro modo, basta a simples inspecção e conta dos animaes para o calculo do valor da taxa; processo, que por mais pratico e corrente é o usual na Inglaterra nas estradas publicas—: e, em minha opinião, é o que deve ser adoptado na estrada da Graciosa, ao menos emquanto a abertura de todo o seu curso—como via de rodagem—não permitta dotal-a de todos os apparelhos, que soem haver onde a viação tem adquirido todos os aperfeiçoamentos uteis.

São estas ideias, que julgo dever expender sobre o assumpto tratado, para consequentemente requerer providencias sobre o regulamento da policia dos transportes nesta estrada, exigido como o de sua conservação, tanto mais quanto ella for se erguendo da rudeza de caminho de cargueiro a tomar as proporções civilisadas de estrada de carro.

DESPEZAS.

O quadro annexo de n. 1 apresenta a synopse das despezas, feitas nas obras da estrada desde Setembro de 1864, em que assumi o exercicio de sua direcção até o fim do anno passado.

Falta para completal-o ajuntar a importancia de 11:980$864 rs., concernentes aos vencimentos dos engenheiros, durante o mesmo tempo, e a de rs. 750$000 da prestação para escripturação e expediente, paga pela thesouraria provincial.

Addicionando as referidas quantias á de 146:065$737 rs., somma geral do quadro n. 1, acha-se que montam em 158:796$601 as despezas, feitas sob minha direcção nesta estrada até o fim de 1865; salvo algumas quantias ommittidas nos apontamentos da respectiva escripturação.

Sob o titulo de cada districto e secção da estrada não inclui, senão as despezas com obras inteiramente novas, e algumas de conservação, que não se poderam discriminar.

Attenta a importancia primaria das obras da serra, apresentei em separado as despezas de cada uma de suas secções, e em seguida o conjuncto—de todas.

Não comprehendi nas da 8.ª a quantia de 25:300$000, paga ao tenente coronel Manoel de Oliveira Franco, pelas obras de sua empreitada; parte antes de eu dirigir a estrada, e parte por occasião de ser rescindido o seu contracto.

Sob a rubrica —material—não foi possivel considerar, senão o adquirido por compra no mercado, sem tratar do fabricado nas officinas da estrada, cuja mão d'obra vae envolta nas ferias mensaes dos operarios.

ORÇAMENTO.

Ao lado do quadro do que se ha despendido até o presente, cumpria apresentar uma avaliação do que se tem de empregar, senão em toda a estrada, ao menos na conclusão das obras de mais vulto, agora em andamento.

Foi este o motivo que induziu-me a organisar o quadro de n. 2, que mostra o orçamento das obras, que faltam para o acabamento uniforme da estrada da

serra, em toda extensão, comprehendida entre o rio Mãi-catira ou Itupava, logo abaixo da Barreira, até o ribeirão do Corvo, com o desenvolvimento de 5383,2 braças=11843 metros.

Considerei neste orçamento que se daria a toda a estrada as mesmas condições normaes, com que agora se executam a 5.ª e a 6.ª secções, reformando para isto algumas partes feitas precedentemente, e macadamisando de algum modo regular o que está entregue ao transito, entre o Corvo e a encruzilhada do Mangal.

A avaliação fundou-se nos preços de unidades d'obra, hoje seguidos nos pagamentos mensaes e nos contractos em execução; e as cubações e medições aproximaram-se da exactidão—tanto quanto era possivel.

Para occorrer aos trabalhos da ultima de mão, antes de entregar a estrada ao transito, á compressão do empedramento com cylindros adequados, á construcção de para-peitos—onde a reclame a segurança, e á de outras obras accessorias e eventuaes, ajuntou-se em cada secção uma parcella de obras complementares, computada a 3$000 por braça linear.

Em resultado, o orçamento montou ao total de 125:636$600, quantia que penso—não será excedida para a completa promptificação da estrada da serra.

Sobre este melhoramento, tão almejado, outras obras ha, que devem entrar nos calculos das despezas provaveis no anno corrente.

São, acima da serra, as que hão de completar a estrada de rodagem do 3.º districto, as em execução no campo proximas do fim, e as da conservação de todo o caminho sujeito ao transito.

Guiando-me pelos precedentes das despezas do anno findo, e por orçamentos definitivos e aproximados de algumas obras, cuja construcção é reclamada, avalio que convirla dispor a estrada no corrente anno da somma de rs. 169:656$600, assim distribuida:

Conclusão da estrada da serra . . .	125:656$600
Obras do 3.º districto	15:000$000
» do 4.º » (a concluir) . .	2:000$000
Conservação e eventuaes.	15:000$000
Engenheiros.	12:000$000
Somma	169:656$600

CONCLUSÃO.

Os differentes artigos da presente exposição, e afinal o precedente computo tem demonstrado a V. Ex. as necessidades da estrada da Graciosa e o plano de trabalhos, que proponho, e muito anhelára levar a effeito no decurso do recente anno.

Concluir a estrada da serra, pôr o districto que se lhe segue—serra acima—em boas condições de viabilidade, são os principaes projectos nelle contidos.

Desembaraçar a administração da conservação do 1.º e 4.º districtos, agora mui afastados do centro dos trabalhos; instituir a conservação preventiva do 3.º districto, simultaneamente com sua restauração progressiva, são

medidas accessorias concorrendo ainda para aplainar a senda áquellas aspirações.

Emfim, completar os estudos do traçado de toda a linha de rodagem, abrangendo em seu curso as povoações de Porto de Cima e Morretes e estender—serra acima—um braço a S. José dos Pinhaes para alargar mais a esphera de sua utilidade.

Possam as ideias, que ahi ficam mal traçadas neste escripto, merecer o assentimento e apoio de V. Ex. e medrar e desenvolver-se sob os auspicios de seu benefico governo, já tão assignalado nos fastos da provincia, pelo muito que ha praticado no aperfeiçoamento desta estrada, e no reconhecimento exacto da navegabilidade dos affluentes do grande Paraná, que abrem caminho facil á indefeza e desvalida provincia de Matto Grosso.

Curityba, 29 de Janeiro de 1866.

Antonio Pereira Rebouças filho

Engenheiro.

ANNEXO

D

ESTRADA

DE

PALMAS Á CORRIENTES.

Illm. e Exm. Snr.

Tendo sido dispensado á meu pedido da commissão encarregada de proceder aos estudos, e dirigir os trabalhos da abertura da estrada entre os campos de Palmas nesta provincia e os das Missões em Corrientes, commissão para que fôra nomeado por aviso do ministerio da agricultura, commercio e obras publicas, de 13 de Março do anno findo, conjunctamente com o Sr. 2.° tenente de engenheiros Alvaro Joaquim de Oliveira, venho apresentar á V. Ex. uma breve exposição dos trabalhos, executados pela mesma commissão durante o tempo de sua gerencia, dando assim cumprimento ás instrucções, que me foram communicadas por V. Ex. em officio de 1.° de Abril do dito anno.

Partindo desta capital á 4 de Abril, e seguindo pela estrada da União, chegámos á Palmas do Sul no ponto de origem da estrada, a 72 leguas proximamente desta cidade, a 28 do mesmo mez. No correr da viagem organisámos um roteiro, acompanhado de algumas informações, sobre o estado da estrada de Palmeiras á Palmas, e melhoramentos de que carece, trabalho que nos fôra recommendado por V. Ex., e que em 4 de Maio tivemos a honra de remetter.

No dia 1.° de Maio reuniu-se a nós o Sr. major Manoel Marcondes de Sá, nomeado para fazer parte da commissão, na qualidade de pagador e encarregado do material e pessoal do trabalho.

Completada a commissão, ella tratou logo de dar começo á seus trabalhos, encetando a exploração da estrada entre Palmas e o Campo-Erê, emquanto esperava pela ferramenta e pelos trabalhadores engajados na côrte, que deviam ser empregados no serviço desta secção, onde já existia um tortuoso e mau caminho.

Á 20 chegaram esses trabalhadores, e foram no dia immediato empregados no serviço, abrindo uma nova picada, na extensão de 2 leguas, que se tinha reconhecido necessaria, para cortar inuteis curvas do antigo caminho.

Organisado o serviço desta secção, de cuja direcção ficou encarregado o Sr. engenheiro Oliveira, parti no dia 25 com outro membro da commissão, o Sr. major Marcondes, para fazer continuar a picada, que por este fôra aberta em annos anteriores, além do Campo-Erê.

Já tinha feito seguir, no dia 15, parte da gente que devia ser empregada nesse serviço, constando de 37 indios dirigidos pelo seu cacique Victorino

Condá, e de mais alguns trabalhadores contractados em Palmas e Guarapuava; para que désse logo começo á abertura da picada até a campina, á que tinham chegado o anno passado o mesmo Victorino e outras pessoas que o acompanharam, e que se presumia ser o campo de Cavarú-coyá. Desse serviço encarreguei a José Francisco das Chagas, que tambem fez parte daquella expedição.

Á 29 chegámos ao Campo-Erê, para onde se havia providenciado sobre a compra do gado e mantimento que deviamos levar para adiante, e que infelizmente não achámos prompto. Entretanto não convinha perder mais tempo, e qualquer demóra poderia trazer graves embaraços á marcha da exploração.

Provendo-nos, pois, com o que se pôde obter de mantimento, no dia 31 continuámos a viagem, dando ahi principio ao levantamento da planta do caminho, trabalho este que tornava a nossa marcha muito morosa.

A 3 de Junho ainda não haviamos chegado á entrada do sertão, a menos de 4 leguas do ponto em que tinha começado o levantamento, que fui forçado á interromper, para seguir a alcançar os indios enviados adiante.

Por um expresso communicara-nos o encarregado dos mesmos indios ter encontrado vestigios de repetidas emboscadas feitas pelos selvagens, e que tinha difficuldade em conter os indios da expedição, que recusavam continuar a viagem, para seguirem após os selvagens, com o fim de batel-os.

Chegando, porém, a 7 sem novidade á campina do Americo, situada a 11 leguas proximamente do Campo-Erê, e não tendo encontrado até ahi a gente da expedição, indicando isso que os indios haviam desistido do seu intento em seguir em perseguição dos selvagens, resolvi continuar o levantamento; o que fiz no dia immediato.

A 10 encontrámos a gente já occupada na abertura da picada, á que haviam dado começo, a pouco mais de uma legua da campina do Americo, abandonando nesse ponto a antiga picada, afim de seguir em rumo mais direito a campina descoberta o anno passado, conforme as instrucções, que haviam recebido.

A picada, que já tinham aberto em uma extensão de mais de duas leguas, atravessa terreno fortemente accidentado; todavia resolvi continual-a, reservando para depois modificar o traço, onde isso fosse necessario.

Reconhecendo a impossibilidade de obter immedialamente um traço definitivo para a estrada, não só porque a exploração era feita em um terreno, de que não se tinha a mais ligeira noção topographica, como por não ser determinado o ponto á que se tinha de chegar, para evitar despezas inuteis resolvi e determinei a diminuição da largura da picada, reduzindo-a ao essencial, á passagem de carguciros. Com essa medida consegui accelerar consideravelmente a marcha da exploração, que sem isso talvez tivesse sido abandonada muito áquem do ponto á que a levamos, por falta de recursos.

Os trabalhos continuaram sem novidade até o supposto Cavarú-coyá, onde chegámos a 26 do mesmo mez.

Quando, no anno passado, a expedição enviada pelo major Marcondes tocou nesse campo, ella encontrou indicios de ser elle frequentado pelos selvagens, que provavelmente habitavam em suas visinhanças. Composta unicamente de 14 pessoas, quasi desarmadas, ella recuou, receando um ataque por parte desses indios, que reputaram ser em grande numero, mal tendo

reconhecido a campina, que não duvidaram afiançar ser o campo do Cavarú-coyá.

O chefe dessa expedição, o cacique Victorino Condá, deixou, retirando-se, alguns signaes que deviam fazer crer aos indios as intenções amigaveis dos que lá foram, e convidando-os a recebel-os em paz no anno seguinte, em que lá tornariam. O nosso primeiro cuidado foi, pois, examinar esses signaes que achamos intactos, fazendo suppôr que os indios alli não tinham voltado desde a epocha, em que foram deixados.

Entretanto ainda se via na campina as ruinas de um toldo, seu cemiterio, &c., mostrando que nella residira em epocha pouco remota uma tribu de selvagens.

No dia immediato tratámos de reconhecer completamente a campina, fazendo igualmente explorar seus arredores por pequenas partidas dos indios de nossa comitiva.

Descobriram-se então outras pequenas campinas contiguas áquella em que sahimos, occupando todas uma extensão de pouco mais de meia legua. Ainda neste dia foram baldadas todas as diligencias, para se encontrar novos vestigios dos indios bravos; ficámos, porém, convencidos de não ser a campina o Cavarú-coyá, segundo o que desse campo se sabia por tradicção dos indios. Em consequencia, demos-lhe o nome de—S. Pedro.

A 27 resolvemos continuar com a exploração, procurando o Paraná, visto se ignorar inteiramente a posição do Cavarú-coyá, que ainda esta vez tornava-se problematica.

Ainda, porém, não haviamos avançado meia legua, que se encontraram vestigios muito recentes dos indios, que, sendo seguidos por alguns dos trabalhadores, fizeram descobrir um caminho, o qual provavelmente ia ter á sua residencia habitual.

Estavam já então muito reduzidos os nossos recursos, que se limitavam á alguns bois, podendo bastar para dez ou doze dias. Em nossa passagem pelo campo Erê deixámos providenciado, para que algumas pessoas nos fossem alcançar com soccorros de viveres e de gado; por ellas esperavamos já desde muitos dias. Seguir, pois, sem reconhecer ao menos a posição occupada pelos selvagens, seria correr o risco de ter nossa retirada cortada, interceptadas as communicações para traz, e quiçá de serem immoladas as pessoas, que nos deviam trazer soccorros. Tentar a reducção dos indios era, portanto, o unico expediente á adoptar-se em tão criticas circumstancias.

Não foi, entretanto, sem hesitar que acceitámos esse alvitre; um conflicto não era impossivel que tivesse logar; o qualquer que fosse o seu resultado, além de outras dolorosas consequencias, teriamos de ver abortar ainda uma vez o fim da expedição, que já então havia custado não poucos sacrificios.

E não era sem fundamento que receiavamos o conflicto: os indios, que nos acompanhavam, pareciam de animo a provocal-o; já uma vez se tinha encontrado difficuldade em contel-os, quando signaes de emboscada foram vistos antes da campina do Americo. A ferocidade do selvagem ainda se conserva, depois mesmo que elles têm trocado todos os seus habitos e costumes pelos da sociedade civilisada; e é notavel então o odio que parecem dedicar a seus antigos companheiros: é assim que se póde dizer que o maior inimigo; que tem o indio selvagem é o indio, que tem abandonado as floresias.

Forçados, porém, pelas circumstancias deliberámos tentar a reducção dos

indios, tomando, todavia, todas as cautelas para prevenir o conflicto. Com esse fim fizemos partir Victorino Condá com os seus indios, e fazendo-os acompanhar tres dos camaradas, que sobre elles pareciam ter mais influencia, démos-lhes ordens as mais terminantes para evitarem o conflicto, devendo retirar-se, quando fosse isso impossivel; e só podendo fazer uso das armas, quando a defeza fosse impossivel por outro qualquer meio.

Felizmente a empreza teve melhor successo do que se podia esperar: os indios sorprendidos no interior de suas cabanas, e achando-se divididos em dous toldos, separados por uma distancia de 5 leguas, cederam desde o primeiro momento ao medo, e reconhecendo depois as intenções amigaveis com que eram procurados, entregaram-se confiados á nossa discrição, aceitando o convite de abandonarem as selvas e virem participar dos gózos, que só se encontram no seio da civilisação.

No dia 7 de Julho os indios de ambos os toldos, acompanhados pelos mansos, chegaram á campina de S. Pedro, onde os aguardavamos, e recebendo ahi os brindes que por elles distribuiu o Sr. major Marcondes, para isso autorisado, regressaram ás suas moradas, á apromptarem-se para acompanhar-nos em nossa volta.

O cacique desses indios foi catechumeno do aldeamento de Guarapuava, onde ainda é conhecido pelo nome de Manoel Facran, e donde fugiu, ha mais de 30 annos, por se lhe imputar o assassinio de F. Danguy. Um de seus filhos é chefe do 2.° toldo, mas parece que realmente exercia neste verdadeiro predominio um individuo, que depois me declarou ser filho de Furmigueiro, em Corrientes; e ter sido agarrado pelos indios, quando menino.

Esses indios, que são da tribu dos Coroados, cumpriram sua promessa, como já tive a honra de communicar á V. Ex., e em numero de 120 ao todo chegaram a Palmas, onde estão temporariamente, residindo no aldeamento do Xapecó: convem que sejam retirados d'alli, por motivos que já expuz a V. Ex.

Vencido esse grande obstaculo, e tendo chegado alguns bois remettidos do Campo-Erê, tratamos de levar adiante a exploração, seguindo em direcção ao toldo de Facran, por ser esse o rumo em que fica o campo do Cavarú-coyá, segundo as informações dos indios, que até lá costumavam levar suas malfazejas excursões; facto que mais tarde verificámos pelos objectos encontrados nos toldos, como utensilios de ferro, couros, estribos, &c.

A 16 chegamos com a picada até aquelle toldo, composto de 5 cabanas, edificadas no centro de uma pequena campina artificial. Em seus arredores encontraram-se algumas pequenas plantações de milho e morangas, unicos generos de cultura á que se dedicavam. A excepção de cães, não possuiam nenhuma outra especie de animaes domesticos.

Antes de proseguir, julgámos conveniente verificar as informações, que já haviamos obtido dos indios, nos quaes não depositavamos inteira confiança, attentas as contradições em que pareciam cahir, quando arguidos separadamente, talvez por não se acharem ainda bem seguros de nossas boas intenções para com elles. Podémos então verificar os seguintes pontos:

1.° Que a distancia do toldo de Facran ao Cavarú-coyá não era superior á 10 leguas, segundo o tempo que gastavam para lá irem.

2.° Que esse campo de pouca extensão (comparavam-o ao Campo-Erê) é

hoje frequentado por herveiros corrientinos ou paraguayos, que no anno passado abriram até alli uma picada, a qual ignoravam donde tinha vindo.

3.° Que os indios do 2.° toldo habitaram outr'ora a margem do Paroubangue, rio este, que pouco abaixo do toldo desagua no Goyo-cochon (rio de aguas turvas).

4.° Segundo a descripção que faziam do Goyo-cochon, era provavel que este fosse o Paraná.

5.° Que á margem deste ultimo rio e pouco abaixo da fóz do Paroubangue, do lado opposto, existe uma povoação, cujos habitantes occupam-se na preparação do mate, que levam a vender em grandes canôas rio abaixo.

Reconhecendo por estas e outras informações que era impossivel proseguir em direcção ao campo, sem que fossemos sentidos, no caso em que se verificasse a existencia de paraguayos alli, e tendo em vista as recommendações terminantes da presidencia para que evitassemos esse facto, resolvemos dar á exploração uma nova direcção, procurando tirar della o maior proveito possivel na occasião.

Se era impossivel seguir em direcção ao Cavarú-coyá, entretanto outros pontos, quiçá não menos interessantes, se offereciam á nossas investigações; refiro-me ao reconhecimento do Paroubangue, e á verificação da identidade entre o Goyo-cochon e o Paraná. Quando outros fructos não se colhessem, ficaria ao menos determinada a nossa posição em relação á este rio, e comprehende-se a vantagem, que dahi resultaria para a determinação da direcção a dar a estrada, de Santa Cruz em diante.

A confluencia dos dous rios é um ponto, que será sempre facil reconhecer-se pela posição da povoação, de que acima fallei, subindo-se o Paraná.

Foi, pois, essa a direcção que seguimos, accelerando a nossa marcha, tanto quanto permittia a abertura da picada, reduzida á largura essencial á passagem dos cargueiros.

A 26 tocámos no 2.° toldo, situado a 5 leguas do 1.°, e pouco afastado da margem direita do Paroubangue, e a 31 chegámos em frente ao toldo abandonado, situado á margem esquerda do mesmo rio, a pouco mais de duas leguas do ponto precedente.

Ahi fiz terminar a picada.

Por causas accidentaes, só a 4 de Agosto podemos atravessar o rio, que nesse logar só tem 16 braças de largura, fazendo seguir nesse mesmo dia José Francisco das Chagas e o cacique Condá, acompanhados por 14 pessoas, com o fim de reconhecer a fóz do Paroubangue que se suppunha perto d'alli, segundo o dizer dos indios; e verificar as informações, que se referiam ao Goyo-cochon, devendo empregar nesse reconhecimento toda a cautela, de modo a não serem sentidos.

A 9 esteve de volta a expedição, que conseguiu tocar sem novidade o ponto á que fôra mandada: gastaram 3 1/2 dias na ida e um na volta, do que resulta que a distancia, que separa o fim da picada da fóz do Paroubangue, é de 2 á 3 leguas, attendendo-se que andavam pelo matto, sem caminho, e carregados de malas.

Parece não poder haver duvida que seja o Goyo-cochon o Paraná, segundo as informações fornecidas pelas pessoas da expedição, que são unanimes em dar-lhe largura superior a 300 braças, tendo o Paroubangue mais de 50 na fóz.

O Goyo-cochon corre ahi entre collinas pouco elevadas, e fórma extensas praias de areia. Nestas tem-se visto vestigios de uma pessoa descalça, que alli estivera na vespera. Este facto, e a existencia de terras cultivadas (capoeiras), que as pessoas da expedição distinguiram na margem opposta do rio, abaixo da fóz do Paroubangue, parecem confirmar a declaração dos indios relativamente a existencia de uma povoação naquelle ponto. Antes de chegar ao Goyo-cochon, não se encontrou o menor indicio de serem frequentados aquelles logares.

Estando satisfeito o fim á que nos haviamos proposto, a volta foi resolvida, tendo logar no dia immediato; e adiantando-nos da comitiva, chegámos a 22 ao Campo-Erê, e a 25 em Palmas, donde me apressei a enviar a V. Ex. as primeiras informações sobre o resultado da exploração.

Passarei agora a fazer uma descripção, tão circumstanciada quanto possivel, de todo o terreno explorado, que considerarei dividido nas seguintes secções:

1.ª Comprehende o sertão entre Palmas e o Campo-Erê, cuja extensão pelo antigo caminho, é de 90,291 kilometros ou 14,61 leguas. (A legua, á que refiro as distancias neste relatorio, é de 18 ao gráo, que corresponde a 6,180 kilometros).

2.ª Extensão do ultimo campo, que, segundo o caminho existente, tem 23,624 kil. = 3,82 leguas.

3.ª Sertão entre o Campo-Erê e a campina do Americo, tendo de extensão 70,840 kil.=11,46 leguas, resultado aproximado obtido pelo roteiro.

4.ª Comprehende o sertão entre as campinas do Americo e de S. Pedro, que é de 63,696 kilom.=10,31 leguas, segundo a planta da picada.

5.ª De S. Pedro ao toldo de Santa Cruz (toldo de Manoel Facran), extensão de 24,895 kil.=4,03 leguas.

6.ª De Santa Cruz á margem do Paroubangue, fim da picada, abrangendo a extensão de 46,746 kil.=7,56 leguas.

1.ª Secção—Existia entre Palmas e o Campo-Erê, desde muitos annos, um pessimo caminho, unicamente frequentado, á longos intervallos de tempo, pelos poucos habitantes deste ultimo campo.

Tendo sido encarregado do estudo e execução desta secção o Sr. engenheiro Alvaro Joaquim de Oliveira, tratou elle de proceder a abertura de uma nova picada, rectificando o caminho antigo, logo que chegaram alli a ferramenta necessaria, e os trabalhadores engajados na côrte.

Tendo, porém, V. Ex. autorisado a despedir esses trabalhadores, por ter informado o encarregado do material e pessoal, o major Manoel Marcondes de Sá, de que em Palmas e Guarapuava se podia contractar o numero necessario de trabalhadores pelo salario de 20$000 mensaes, insignificante em relação ao que ganhavam os trabalhadores vindos da côrte, que venciam 1$500 por dia; e reconhecendo o engenheiro encarregado da secção que era urgente a execução dessa medida, não só pela economia que resultava, mas por que esses trabalhadores, alem de turbulentos, não tinham o habito dos trabalhos de matto, de modo que era improficuo o seu serviço, foram elles despedidos effectivamente a 9 de Junho.

Para continuar o serviço contractou em Palmas 30 trabalhadores, aguardando ordens de V. Ex. para engajar um maior numero; mas, tendo V. Ex. ordenado a reducção do pessoal empregado no serviço da estrada, pela falta

de credito sufficiente, tambem estes foram despedidos a 30 do mesmo mez, ficando desde essa data suspensos os serviços desta secção.

Nesse tempo a picada foi levada até a distancia de 12,327 kilometros, á partir dos campos de Palmas, tendo nos mattos a largura de 70 palmos, conforme as instrucções.

Suspenso o serviço, limitou-se o mesmo engenheiro a melhorar o resto do caminho até o Campo-Erê, com o emprego de cinco praças de cavallaria, que se achavam á sua disposição, auxiliadas por mais 4 trabalhadores, procedendo ao mesmo tempo ao levantamento de sua planta.

Tendo V. Ex. se dignado approvar a sua indicação, para se determinar um novo traço para o resto desta secção, por isso que o antigo caminho, alem de descrever uma grande curva, que augmenta inutilmente sua extensão, atravessa terreno por tal sorte occidentado, que difficultaria extraordinariamente a abertura de uma estrada de rodagem com os convenientes declives, depois de minha volta á Palmas tratámos de levar á effeito essa exploração.

Uma nova picada foi aberta, com largura sufficiente ao transito de cargueiros, em uma extensão de 54,0788 kilometros, tendo sua origem no arroio denominado —das Panellas— acerca de uma legua do extremo da 1.ª picada, e indo terminar no antigo caminho a distancia de 10,469 kilom. do fim da secção. Na porção do antigo caminho, que ficou subsistindo, o terreno não apresenta difficuldade alguma á abertura da estrada, para cujo traço póde ser adoptado o mesmo caminho depois de rectificado.

Nesse serviço empregamos as praças do destacamento de Palmas, posto á disposição da commissão, por falta de credito para o engajamento de trabalhadores, abonando-lhes, com autorisação de V. Ex., uma gratificação additional aos vencimentos militares.

Era nossa tenção levar a picada á sahir junto ás casas do Campo-Erê, com o que se conseguiria uma reducção de cerca de 3 leguas em toda a secção; fomos, porém, forçados a abandonar o rumo adoptado, indicado pela planta, por encontrarmos terreno muito montanhoso segundo essa direcção.

Ainda não se póde considerar determinado o traço definitivo para esta secção; elle tem de ser modificado em alguns pontos, quando se tiver de proceder aos trabalhos de nivelamento, principalmente nas duas ultimas leguas da picada, onde a mudança de direcção até então seguida deu logar a uma volta, que se deverá cortar.

Comparando-se a extensão total do antigo caminho com a do actual, resulta em favor deste uma reducção de 10,829 k., reducção que será ainda augmentada, quando se o tiver rectificado em toda a extensão. Alem disso o novo traço atravessa terreno menos accidentado que o antigo, com quanto não se tenha ainda podido evitar alguns pequenos serros, os quaes é possivel que com estudo mais aturado do terreno se consiga desviar.

2.ª Secção — O caminho que atravessa o Campo-Erê, aberto pela necessidade do costeio das pequenas estancias que alli existem, não póde ser adoptado para traço da estrada, por formar immensas voltas até chegar á entrada do sertão no fim do campo.

Alem disso elle atravessa tres grandes arroios—o da Charqueada, o Lageado-grande e o do Capimlinga, sobre os quaes se teria de construir pontes.

Fazendo partir o novo traço da casa de Rosa (v. a planta), e seguindo-se em rumo direito á origem da estrada no sertão, ou melhor á um ponto mais

ao norte deste, se passarão aquelles arroios por suas cabeceiras, e a extensão desta secção ficará reduzida a pouco mais de metade.

É provavel que com a direcção que acabo de indicar, ou afastando-se pouco della, se encontre bom terreno, pois que tal é a do espigão que separa as aguas, que correm ao Uruguay e Iguassú.

Junto ás casas do Campo-Erê existem duas vertentes, que, segundo affirmam os habitantes desse campo, são as cabeceiras de um rio, confluente do Uruguay, e que é navegavel á canôas a poucas leguas do mesmo campo. A pouca distancia dellas ha para o N. um banhado, de que origina-se um segundo rio, que á 3 ou 4 leguas d'alli tambem permitte navegação por meio de canôas, e que parece ir desaguar directamente no Iguassú.

O Campo-Erê é hoje habitado por 60 individuos de ambos os sexos, repartidos por 8 fogos. Esses individuos viviam até então como segregados de toda a sociedade, e só a necessidade de proverem-se dos meios necessarios á vida os fazia atravessar, talvez de anno em anno, o pessimo caminho do sertão para vir á Palmas. Occupam-se na lavoura, para que possuem excellentes terras: criam tambem algum gado, e um dos moradores possue uma pequena criação de mulas.

3.ª Secção—A picada aberta entre o Campo-Erê e a campina do Americo, ha quasi dous annos, pelo major Manoel Marcondes de Sá, está hoje reduzida a estreito trilho.

É esta a unica secção de que não tenho levantado a planta, pelos motivos já apresentados no principio deste relatorio. Mas para preencher tanto quanto possivel essa lacuna, terei a honra de apresentar a V. Ex. um roteiro figurado da mesma secção, que, comquanto lhe falte a precisão de uma planta, dá entretanto idéia sufficiente da direcção da picada, e será um bom guia para a sua rectificação.

Por esse roteiro se vê a necessidade de modificar o traço para cortar voltas desnecessarias, e em geral de rectifical-o em toda a sua extensão.

O terreno em quasi toda a extensão é excellente; e as pequenas ladeiras que se encontram serão facilmente evitadas. É coberto de pinhaes e de uma especie de matto aqui conhecido com o nome de catanduva, que favorece extraordinariamente á abertura e conservação da estrada.

4.ª Secção—Esta secção, que comprehende o sertão entre as campinas do Americo e de S. Pedro, é a que offerece maiores difficuldades, pela natureza do terreno, muito accidentado na maior parte de sua extensão.

Penso, porém, que se conseguirá evitar essas difficuldades, ao menos em parte, com um novo traço, que, partindo da campina do Americo ou de suas proximidades, e passando mais ao sul da picada actual, vá directamente á S. Pedro. Com esse traço se colherá ainda a vantagem de reduzir a extensão da secção: pela simples inspecção da planta se conhece claramente isso.

Fundo-me em informações, que me foram dadas por pessoas que alli andaram o anno passado, e na minha propria observação. Parece com effeito, que o espigão seguido pela estrada se subdivide pouco adiante da campina do Americo em dous ramos, um dos quaes, dirigindo-se ao quadrante N. O., separa, provavelmente, as aguas que directamente vão ao Paraná das que lhe vão ter indirectamente pelo Iguassú. O 2.º ramo, dirigindo-se á S.O., proximamente, separa as bacias do Paraná e Uruguay. É segundo este que deve ser dirigida a picada, a qual, a ser verdadeira essa hypothese, deixará de

atravessar os valles secundarios dos arroios, que cortam a estrada actual, causa das difficuldades encontradas. Como se vê pela planta, a direcção geral desta secção é proximamente S. O.

5.ª Secção—De S. Pedro ao toldo de Santa Cruz a picada se inclina ainda mais ao sul. Todos os arroios, que atravessa, correm ao Uruguay; e o terreno ainda offerece alguns fortes accidentes, que convem evitar. Demais, como em todas as outras secções, o traço deve ser rectificado em toda a extensão.

6.ª Secção — De Santa Cruz em diante a picada inclina-se á oeste, acompanhando em sua direcção geral o curso do rio Paroubangue, que parece ter sua origem nos arroios que atravessam a campina do toldo.

Em uma extensão de 4 leguas, mais ou menos, ella segue uma planicie cortada de longe ao longe por pequenos arroios: no resto da picada, o terreno é montanhoso.

Esta picada (a da ultima secção), aberta com o unico fim do reconhecimento do Paroubangue e Goyó-cochen, tem de ser abandonada. Convem que a estrada siga sempre a linha de vertentes, que separa as bacias dos dous rios—Paraná e Uruguay—, até sahir nos campos de Missões, onde receberá a direcção precisa para a fazer chegar a pontos previamente determinados em Corrientes.

IMPORTANCIA E UTILIDADE DA ESTRADA DE CORRIENTES. — DIFFICULDADES QUE APRESENTA SUA ABERTURA. — MEIOS DE EXECUÇÃO.

A estrada, que se projecta abrir, entre os campos de Palmas nesta provincia e os de Missões em Corrientes, estabelecendo communicação directa entre o imperio e um estado visinho, entra na classe das estradas internacionaes, e por isso é de interesse geral. Particularmente, porém, ella aproveita á esta provincia, para cuja desenvolvimento concorrerá certamente em grande escala.

Não é a mim discutir a importancia politica á que ella attinge, e nem cabe neste ligeiro trabalho o exame de uma questão de tanto alcance.

Quanto á esta provincia, a estrada interessa immediata e principalmente á um dos ramos mais importantes do seu commercio, e o que produz a verba mais consideravel de sua receita: eu me refiro ao commercio das tropas de animaes muares, que do Rio Grande são levados por esta provincia ás feiras de Sorocaba, e ás provincias do norte.

A estrada actualmente seguida por essas tropas offerece inconvenientes, que desde alguns annos tem feito conceber o primeiro pensamento da que ora se trata de levar á effeito.

Sabe-se que quasi todas as tropas, que atravessam esta provincia são compradas, em sua maior parte, em Corrientes, Entre-Rios &c.; ellas atravessam o Uruguay e são invernadas durante alguns mezes na provincia do Rio Grande, onde se oneram com despezas de invernadas, de barreiras &c.; a estrada de Corrientes as libertará desse onus, porque por ella as tropas compradas naquellas provincias serão conduzidas immediatamente para esta. E não é só essa a unica vantagem, que tem a projectada estrada sobre a actual:

por esta as tropas atravessam á nado duas vezes o Uruguay, alem de outros rios menos consideraveis, como o Xapecó &c.; em toda a extensão daquella, já explorada, não existe um só rio em que isso se dê, e é provavel que o mesmo aconteça até o seu fim.

É verdade, que se póde apontar como inconveniente o atravessar a estrada um sertão extenso; mas julgo que as vantagens, que tenho apontado, sobrepujam de muito esse unico inconveniente.

Eu deixo de apontar alguns outros fructos, que se pódem colher mais tarde com essa via de communicação. É já bem sabido que o interior de nossas provincias encerra riquezas, que só carecem de boas vias de communicação para o exterior para serem aproveitadas; é o que se podia dizer, e o que já se tem dito relativamente aos extensos pinhaes, que cobrem quasi toda a provincia, hoje sem valor, mas que um dia constituirão uma fonte inexgotavel de riquezas para ella.

Os maiores obstaculos, que se tem encontrado e com que se terá ainda de lutar na abertura da estrada, resultam da ignorancia absoluta dos terrenos que ella tem de atravessar, e difficuldade em manter nesses logares, baldos de todos os recursos, o numero necessario de trabalhadores. Até hoje a exploração não tem seguido um rumo determinado, tendo como unico guia a linha divisoria das bacias dos grandes rios, entre os quaes a estrada deve ser traçada; guia incerto e difficil de se seguir em consequencia da mudança continua de rumos, á que dão logar suas numerosas curvas: e tanto mais, que nem sempre é tão pronunciada, que se possa tomal-a por directriz.

Felizmente, porém, póde-se considerar já em grande parte superada essa grande difficuldade, e a exploração seguirá d'ora em diante um caminho mais seguro, para o que muito concorrerá o reconhecimento da fóz do Paraubangue pelo Paraná.

Entretanto, cumpre reconhecer, a exp'oração está muito longe de seu termo, e muito ha ainda a fazer-se para a determinação do traço definitivo de uma estrada de rodagem. Os trabalhos feitos até hoje tem tido por fim o reconhecimento geral do terreno, e a determinação aproximada da direcção a dar á estrada. Considerados os pontos finaes das secções como pontos forçados, cumpre ainda determinar o traço o mais curto e o mais conveniente, debaixo de outros pontos de vista, para cada uma dessas secções; trabalho moroso, que só póde ser feito no caso actual, por tentativas. É só então que se poderá proceder á uma exploração technica, isto é, ás operações de nivelamento, e outras que precedem sempre á abertura de uma via de communicação regular, e que fornecem dados para o orçamento.

A difficuldade relativa a falta de recursos póde ser obviada, tendo-se o cuidado de formarem em tempo depositos de viveres no Campo-Erê, e successivamente em outros pontos, á medida que avançarem os trabalhos da estrada.

Quanto ás que se referem á natureza do terreno, eu tenho já procurado apontar, tratando de cada uma das secções em particular.

Não ha difficuldade em obter o pessoal necessario; em Guarapuava e Palmas póde-se o encontrar em numero sufficiente. Os indios aldeados em Palmas podem ser aproveitados no serviço da estrada, e são mesmo os mais proprios para isso, já por sua robustez, já pelo habito que tem da vida de privações, inevitaveis nesses logares. Cumpre, porém, sujeital-os á um regulamento disciplinar, unico meio para se conseguir delles um trabalho aturado.

Para dirigir as turmas de trabalhadores ha necessidade de se contractarem individuos, que tenham a necessaria pratica dos instrumentos empregados nos trabalhos de uma estrada regular, instrumentos, cujo uso, á excepção do machado e da fouce, os trabalhadores engajados nos logares apontados ignoram inteiramente.

Com esta ligeira exposição dos trabalhos da commissão, tenho a honra de apresentar á V. Ex. as plantas de cada uma das secções da picada d'exploração, excepto da 3.ª, que é substituida por um roteiro figurado. A planta n. 3 apresenta todas as secções reunidas em pequena escala, afim de se julgar da direcção geral da mesma picada. Estas plantas, sem terem a precisão que comportam trabalhos desta natureza, tem todavia approximação sufficiente para prestarem-se aos estudos posteriores.

Antes de terminar, eu não posso deixar de cumprir o grato e rigoroso dever de declarar a V. Ex. que encontrei sempre da parte de meus companheiros, os Srs. 2.° tenente d'engenheiros Alvaro Joaquim de Oliveira e major Manoel Marcondes de Sá, muito zelo e maxima dedicação no desempenho da commissão, que nos foi confiada.

Deus guarde a V. Ex.

Curityba, 11 de Janeiro de 1866.

Illm. e Exm. Sr. Dr. André Augusto de Padua Fleury, dignissimo presidente desta provincia.

Jeronimo Rodrigues de Moraes Jardim.

ANNEXO

E

RELATORIO

DA

THESOURARIA PROVINCIAL

Illm. e Exm. Snr.

Tenho a honra de passar ás mãos de V. Ex., com as considerações que entendi dever additar-lhes, os trabalhos descriptivos das finanças da provincia.

Constam do balanço definitivo do exercicio de 1863—64, synopse do de 1864—65, synopse do 1.° semestre do vigente, orçamento para o de 1866—67, e o quadro da divida passiva.

EXERCICIO DE 1863—64.

A receita e despeza deste exercicio, conforme a demonstração do balanço definitivo, effectuaram-se assim:

Receita.

Ordinaria	208:446$602
Extraordinaria	14:178$625
Operações de credito . . .	1:198$202
Movimento de fundos . . .	29:680$108
	253:503$547

Despeza.

Ordinaria	172:506$466
Restituição de depositos . .	7:360$322
Operações de credito . . .	45:945$193
Movimento de fundos . . .	27:691$566
	253:503$547

Ora, comparada a somma das receitas ordinaria e extraordinaria, arrecadada neste exercicio, com a orçada para elle, na importancia de 260:623$083, verifica-se ser aquella inferior á esta 37:997$847.

E muito maior tornar-se-hia a differença se não fôra o accrescimo produzido na receita pela execução do regulamento de 9 de Fevereiro de 1863, que, infelizmente, só regeu a percepção do imposto a que está sujeito o gado de consumo durante o exercicio de 1863—64.

Afim de que possa V. Ex. julgar da oscillação que tem experimentado a renda, aqui transcrevo a arrecadação do ultimo decennio:

1854—55	276:297$836
1855—56	246:790$618
1856—57	282:524$017
1857—58	248:774$773
1858—59	290:421$174
1859—60	257:121$881
1860—61	304:315$076
1861—62	230:400$832
1862—63	167:249$083
1863—64	222:625$236
1864—65	188:670$979

Pela comparação dos algarismos representados neste quadro, reconhece-se que a receita manifestou caracter de prosperidade até o exercicio de 1860—61.

D'então em diante declinou sensivelmente, a ponto de não se poder occorrer a todas as despezas mencionadas nos orçamentos.

A causa desta diminuição já apontei á V. Ex. no relatorio do anno passado e agora de novo o faço perfunctoriamente.

Ella assenta sobretudo no systema de arrecadação do imposto dos animaes que passam pela provincia, para serem vendidos na feira annual de Sorocaba, estabelecido pelo regulamento de 28 de Junho de 1861, o qual directamente diminue a receita e tambem indirectamente, pela impossibilidade em que fica a estação central de fiscalisar a respectiva arrecadação.

EXERCICIO DE 1864—65.

Da synopse da receita e despeza, realisadas no anno financeiro de 1864—65, inclusive o semestre addicional, reconhece-se este resultado:

Receita.

Ordinaria	182:700$211
Extraordinaria	5:647$989
Renda não classificada . .	322$779
Operações de credito . . .	29:091$015
Movimento de fundos . . .	27:691$566
	245:453$560

Despeza

Ordinaria	208:691$060
Operações de credito . . .	7:536$607
Saldo existente	29:225$893
	245:453$560

Comparando-se as verbas de receita figuradas nesta synopse com as que lhes correspondem no balanço definitivo do exercicio anterior, vê-se o decres-

cimento da renda entre um e outro anno financeiro ; porquanto, tendo sido a receita ordinaria e extraordinaria realisadas no exercicio de 1863 1864 na importancia de 222:625$227, no de 1864 a 1865 desceu a 188:348$200 ; apresentando, pois, uma differença de 34:277$027 rs.

E nem situação mais lisongeira seria permittido presumir e esperar quando, aos inconvenientes oriundos do regulamento de 28 de Junho de 1861, accresceram as consequencias perniciosas da lei n. 104 de 21 de Abril de 1864, que, mandando sustar na execução do regulamento de 9 de Fevereiro de 1863, restaurou o de 14 de Dezembro de 1854, já condemnado pela experiencia de muitos annos.

EXERCICIO DE 1865 A 1866.

No primeiro semestre deste exercicio, a contar do 1.° de Julho a 31 de Dezembro, segundo está expresso na synopse, a receita e a despeza correram como abaixo indico :

Receita

Ordinaria	43:276$735
Extraordinaria	5:068$316
Renda não classificada . .	1:226$810
Operações de credito . . .	8:817$254
Somma.	58:389$115

Despeza

Ordinaria	47:771$603
Operações de credito . . .	5:473$754
Saldo.	5:143$758
Somma.	58:389$115

Estes algarismos não exprimem a exactidão, visto que ainda não chegaram á esta repartição os balanços de todas as estações que lhe são subordinadas ; comtudo, é facil de assegurar que não será ella mais prospera do que a arrecadação effectuada no primeiro semestre do exercicio passado.

EXERCICIO DE 1866 A 1867.

Do orçamento apresentado pela contadoria resumi os dados que passo a transcrever :

Receita

Ordinaria	183:739$000
Extraordinaria	12:367$000
Saldo do exercicio anterior .	29:4250893
Somma.	225:331$893

Despeza

Commum. . . . . 225:331$893

Confeccionando este orçamento, tomou a contadoria por base, para orçar a receita, o termo medio da arrecadação dos tres ultimos exercicios; e para fixar a receita as leis que crearam despezas permanentes.

Assim, pois, não foram contempladas despezas com auxilios ás camaras municipaes, estabelecimentos de caridade e outras quaesquer de identica natureza.

Apesar, porém, da parcimonia empregada na fixação da despeza, presumo que, ainda assim, a arrecadação da receita será insufficiente para occorrel-a, se os recursos continuarem a ser os mesmos para a producção da riqueza da provincia.

DIVIDA PASSIVA.

O quadro de exercicios findos demonstra a existencia de uma divida, reconhecida até 31 de Dezembro findo, na importancia de 13:050$000; pertencendo 3:625$103 ao exercicio de 1864 a 1865 e 9:412$041 a exercicios anteriores.

Comtudo, cabe-me ponderar que estes algarismos não significam uma divida real; por isso que representando elles, em sua mór parte, falta de pagamento a empregados incluidos em folha entretanto não se segue d'ahi que tenham estes direito á percepção de todas as quantias, constantes das folhas, attendendo que muitos não exerceram continuadamente as funcções de seu cargo.

DIVIDA ACTIVA.

A cobrança da divida activa, que o Dr. procurador fiscal promove, não correspondeu aos esforços déspendidos; este effeito depende de causas sobre que não póde exercer-se sua acção.

Ora procura-se em vão a residencia dos aceitantes e endossadores de letras; ora, a sautoridades deprecadas, por affeição, receio ou outros motivos, postergam os deveres da judicatura; deixando de cumprir as precatorias expedidas.

Por isso, á V. Ex. e a um de seus antecessores, pedi providencias, afim de serem as autoridades remissas compellidas a observar a lei.

No corrente exercicio, cobrou-se executivamente 5:918$394 rs.; sendo 5:880$754 provenientes de letras passadas por imposto de animaes; e rs. 37$600 de outros impostos.

No principio do exercicio vigente, montava a divida activa na importancia de 40:530$164, distribuida assim:

Imposto de animaes . . .	20:721$764
Sahida de escravos. . . .	11:800$000
Imposto de aguardente . .	7:715$200
Diversos impostos	93$200
	40:530$164

Actualmente é, portanto, a nossa divida activa de 34:611$800.

Os 11:800$000, correspondentes ao imposto de sahida de escravos, constituem divida da casa commercial da cidade de S. Paulo, que gyra sob a firma de Gavião, Ribeiro & Gavião.

Tendo-se recusado estes negociantes a pagar o imposto pelo qual prestaram fiança na collectoria de Castro, requereu precatoria contra elles o Dr. procurador fiscal.

Devolvida esta ao juizo deprecante, com embargos, que foram julgados insubsistentes, requereu aquelle funccionario, com a sentença do juizo dos feitos, nova precatoria, que ainda não foi devolvida, apesar de terem decorrido cerca de 5 mezes.

A difficuldade em cobrar-se a importancia das letras, que representam imposto dos registros, procede da facilidade com que outr'ora os agentes fiscaes aceitavam firmas desconhecidas, sem que ao menos indagassem do logar de domicilio dos devedores.

A cobrança da divida procedente de multas impostas aos fabricantes de aguardente do municipio de Antonina envolve sérias complicações, que me cumpre levar ao conhecimento de V. Ex.

Com quanto o direito da provincia esteja reconhecido desde que, expedidas as convenientes precatorias e sahindo os devedores com embargos, foram estes despresados pelo juizo dos feitos, todavia estou convencido de que só a confusão nas disposições sobre o lançamento do respectivo imposto occasionou as multas em questão.

Demais, pelas informações colhidas, sei que a cobrança da divida importará a miseria de quasi todos os fabricantes multados, que, para pagarem-na, terão de perder seus pequenos cannaviaes e suas engenhocas, unicos bens que possuem, e, ainda assim, insufficientes para a satisfação das exigencias do fisco.

Isto dito, será conveniente apoderar-se a fazenda de todos os instrumentos de trabalho dos multados, tornal-os mendigos, estabelecendo o começo de uma serie infinita de infortunios, que prostrarão velhos e crianças?

Será economico ferir de morte a pequena industria do fabrico de aguardente, que apenas ensaia o vôo do progresso?

Não significará semelhante acto colhermos hoje o fructo, cortando a arvore que amanhã nos fornecerá copiosa e succulenta colheita?

Apesar destas considerações, em observancia das leis, o Dr. procurador fiscal requereu a expedição de precatorias para serem intimados da sentença, e proseguir-se nos ulteriores termos da execução, os infractores da lei n. 19 de 18 de Setembro de 1854.

Em 19 de Maio ultimo, foi presente á V. Ex. um projecto de lei, isentando os transgressores da de n. 19, referida, do pagamento da multa: a elle negou V. Ex. sancção.

Tambem eu, como membro da assembléa, oppuz-me á passagem do dito projecto, votando contra, não só porque a sua conveniencia não se allegou, nem provou e antes o sustentavam com uma falsa interpretação da lei de 18 de Setembro de 1854, como porque entendo que á assembléa legislativa falta attribuição para legislar sobre o assumpto vertente, como tinha sido posto.

Sem cair, pois, em contradicção, parece-me que os fabricantes de aguardente de Antonina são merecedores de obter equidade, nas especiaes circumstancias em que os descrevi, se esta for reclamada competentemente.

Dest'arte, não representarão as leis de fazenda um instrumento de exterminio, dest'arte sustentar-se-ha uma industria nascente, que, desenvolvida pela successão dos annos, offerecerá, então, grandes vantagens á provincia.

FINANÇAS.

Confrontada a divida passiva com a activa, esta na importancia de réis 34:511$800 e aquella na somma de 13:050$144, temos em favor da provincia 21:461$656.

De presente não se luta, pois, com o embaraço de um *deficit*.

Mas será prospera a situação financeira da provincia?

A esphera economica de sua respectiva actividade será tão ampla que nos garanta apoio seguro, de modo a não deixar de ser preterida a satisfação de necessidades imperiosas?

A perspectiva do futuro, reflexo dos acontecimentos do presente e dos factos consummados no passado, tentar-nos-ha com—promessas seductoras!

É o que vou examinar, fazendo a critica do nosso estado actual e dos phenomenos economicos que formam a fonte da riqueza da provincia.

Quando em o anno passado apresentei á V. Ex. o relatorio desta repartição declarei que, pelas causas então apontadas, a nossa renda decresceria

Infelizmente a minha previsão adquiriu o predicamento de realidade.

Desde o ultimo semestre do exercicio passado, continuando no correr do primeiro do vigente, tem ella sensivelmente diminuido na quasi totalidade das verbas.

Desfalcados, assim, os recursos financiaes do Paraná e tendendo a decrescer mais, surge a necessidade de supprir-se o vacuo estabelecido, sob pena de abrir-se nos destinos da provincia um porvir desolador e doloroso.

Por consequencia, para evitar-se um *deficit*, acompanhado certamente de desastres lamentaveis, convém não esquecer que a previdencia do futuro exige alguns sacrificios da actualidade.

E estes sacrificios são tanto mais necessarios quanto é certo que melhoramentos importantes foram emprehendidos e devem ser continuados afim de que sua paralisação não empeça a marcha progressiva da provincia.

Que a nossa receita, conseguintemente, precisa de ser vigorisada para podermos attender ás necessidades sociaes, cada dia mais crescidas em numero, cada dia mais instantes, evidencia-se do que acabo de expender.

Mais ainda, que precisamos, para assim dizer, coadjuvar a força do progresso, instincto do homem, que, actuando sobre sua actividade, sustenta esse trabalho de movimento que o eleva e engrandece as nações.

Eu só conheço dous meios para elevar de prompto a renda e mantel-a no gráu conveniente—o desenvolvimento da industria ou a creação de impostos.

O primeiro destes alvitres não póde ser adoptado; porque, sendo rudimentaria a nossa industria, o seu desenvolvimento não póde operar-se se não com muita lentidão, como demonstrarei.

Certo é que ninguem póde alhear-se á apreciação dos grandes recursos que possue o Paraná, cujo sólo uberrimo, vivificado pela variedade climaterica, expõe explendores maravilhosos.

É assim que, no seio da terra, no leito dos rios, na superficie do globo, abundam entre nós os productos dos tres reinos da natureza.

São, porém, preciosidades sem valor, são thesouros abandonados.

Porque abundancia desaproveitada, cabedaes inutilisados por falta de applicação, não exprimem industria, não significam riqueza, porém meramente elementos desta.

A riqueza, na accepção em que deve ser aqui tomada, consiste na apropriação dos seres da creação ás precisões do homem e da sociedade; no trabalho—que os modifica e transforma ao infinito, tornando-os aptos a serem consumidos.

Um paiz não póde ser considerado rico simplesmente porque produz aquillo que é restricto e indispensavel aos misteres da vida.

O que fal-o ser são as condições de poder accumular capitaes, pelo exercicio da industria, permutando o superfluo com vantagem.

Achamo-nos nós nestas circunstancias? Não, e a razão é obvia.

Para que isto succeda é imprescindivel um preparo prévio, que não existe, na superficie do terreno—a construcção de estradas.

De feito, sem vias de communicação aperfeiçoadas, canaes onde se opere o movimento incessante da producção e onde a circulação possa, desempedida e com rapidez, estabelecer-se do centro para todos os pontos da circumferencia e vice-versa, levando a animação, o progresso, a vida, nada se fará.

Será ainda pela cultura do algodão, do tabaco, da canna de assucar, do café, da congonha e da regeneração das raças lanigera, bovina e cavallar que a provincia desvendará novos e mais largos horizontes á sua prosperidade.

Mas, exceptuando o fabrico da herva mate, tudo o mais jaz ainda nas tentativas dos ensaios.

Tres causas, portanto, sobre todas, concorrem e explicam, conforme supponho, o nosso atraso.

1.ª Falta de estradas.

2.ª A transformação industrial porque passámos, determinando a diminuição de braços e por conseguinte circumscrevendo a actividade na zona da pequena agricultura, em vez de operar na grande industria agricola.

3.ª A ignorancia dos conhecimentos agronomos—a rotina—acariciada pela indolencia da nossa população, que olha beatificamente para a arvore da congonha, como o povo do deserto para o maná, cahido do céo, convencida de que para viver basta estender a mão e colher alguns ramos deste arbusto, que nasce espontaneamente e vegeta descurado dos labores do homem.

Decorre destas considerações a illação de que o desenvolvimento da industria não influirá no augmento da renda senão com a demorada successão dos annos; attendendo que as multiplas causas do seu entorpecimento são de mui difficil remoção.

Logo, não é a industria, actualmente, que póde elevar a receita ao algarismo de que carecemos.

Nesta conjunctura, devemos cruzar os braços, conservando a situação?

Devemos esperar que uma circumstancia fortuita, que um acontecimento imprevisto nos venham, tarde, muito tarde embora, erguer do abatimento que nos fere de descrença e desanimo? Não.

Esperar os effeitos do tempo é um erro crasso, expressamente condemnado pelas deducções da economia politica; porque—esperar—é empecer a marcha progressiva da civilisação, é permanecer estacionario no centro do movimento geral.

Logo, a elevação de alguns dos impostos existentes e a creação de outros é o unico expediente adoptavel para se poder fazer face ás despezas a que temos de occorrer.

IMPOSTOS.

Convém declarar desde já que onerar a população com tributos é para mim questão que envolve summa gravidade.

Só em casos extremos e quando reclamados por interesses importantes entendo-os justificaveis.

Para que o peso dos impostos se torne supportavel é preciso que os destinem a um consumo productivo, á alguma grande empreza, que, por outro modo, não possa ser levada a effeito.

O que explica e legitima o direito de tirar do cidadão parte de seus haveres é a applicação conscienciosa que delles se faz, segundo as necessidades publicas e os preceitos de sensata economia.

Impôr para crear-se accommodações aos favorecidos da influencia politica, para satisfazer reclamações de grupos de partidos, para dissipar em prodigalidades que crêm affeições e sympathias a quem governa, é uma expoliação, que contrista o povo e o agita, desesperado de protecção e apoio.

Se nada disto succede e se urge a conveniencia geral, todos concorrem, sem repugnancia, com a quota que lhes compete.

Vem a ponto parodiar um pensamento de Verri, que encontrei, não me recordo onde, sobre o assumpto: Quando o producto da imposição é sabiamente empregado, o povo considera este encargo como uma divida sagrada; e todo aquelle que procura isentar-se delle incorre na vergonha que opprimiria ao associado que recusasse concorrer para as despezas da associação, depois de haver fruido as vantagens nascidas dellas.

As imposições para nós, agora, representam uma divida sagrada: eu conto que serão aceitas favoravelmente.

Se submetto, pois, estas idéas á illustração de V. Ex. é porque estou convicto de sua absoluta conveniencia e do bom resultado que produzirão.

São-nos garantia disto a economia seguida por V. Ex. e os importantes projectos que pretende levar a effeito.

Além de tudo, os onus que proponho não serão permanentes.

Se necessarios nos momentos que correm, desapparecerão mais tarde, com a prosperidade economica.

Com o aperfeiçoamento da industria, com os melhoramentos das vias de communicação, comprehendendo sob estas palavras, a construcção de estradas e pontes e a navegação dos rios, os recursos augmentarão, fazendo proporcionalmente baixar os direitos.

Esta é a historia de todos os paizes.

Para exemplo citarei a Inglaterra.

Desobrigada dos encargos que exigiram a creação de impostos, entregue ás conquistas pacificas pelo trabalho, têm aquelles percorrido uma escala descendente.

Elevando-se em 1856 acima de 88 milhões de libras esterlinas o algarismo da contribuição, baixou em 1865 a 62,475,836 libras.

Calcula-se em 16,036,648 libras as reducções havidas no quatriennio de 1861—65.

Entretanto, a divida nacional que era em 1860 de 819,079,310 libras ficou reduzida no quinquennio a 808,289,398; e o orçamento que em 1851 computou um deficit de 2,508,385 libras, apresenta em 1865 um saldo de 3,851,236 libras esterlinas.

Em conclusão, os sacrificios que se exige hoje podem ser dispensados amanhã.

§

IMPOSTOS DE ANIMAES.

Sendo a principal fonte da renda o imposto que recae sobre os animaes muares e cavallares vindos do Sul e exportados dos campos desta provincia, com destino á venda na feira de Sorocaba, é evidente que a sua arrecadação e fiscalisação merecem detido exame e multiplicadas cautelas.

Ainda que tenha de emittir a minha opinião sobre os regulamentos que regem a percepção deste imposto, como membro da commissão para tal fim nomeada, não devo deixar de tocar neste objecto, por incidente ao menos; e isto por consideral-o da maior importancia.

O melhor systema de arrecadação é aquelle que estabelecer a cobrança do imposto total nos registros que demoram na linha divisoria do sul da provincia.

Outro qualquer que deste se afaste, venha embora acompanhado de quantos preceitos secundarios suggerir a imaginação mais previdente, o espirito mais apurado pela pratica e pelo atilamento, desfalcará a nossa renda muito e muito.

A dolorosa experiencia a que submetteram as finanças veio provar que houve má apreciação economica, no suppôr-se que nenhuma alteração determinaria a cobrança aqui ou alli, neste ou naquelle mez.

Passo a provas incontestaveis.

No exercicio de 1862—63, em que principiou a vigorar o regulamento de 28 de Junho de 1861, arrecadaram os registros importadores, á razão de 1/5, a quantia de 15:335$360 e o exportador, que cobra 4/5 do imposto, rs. 42:758$410.

Fica patente que perdeu a provincia 18:583$030.

Porquanto, se o imposto tivesse sido cobrado em sua totalidade á entrada das tropas, recolher-se-hia no exercicio 76:676$800 e não 58:093$770, que foi a renda realisada.

A differença augmenta ainda accrescentando-se o producto das bestas e potros crioulos, calculado, termo medio, em 6:000$000; por não terem estes animaes entrado no computo feito sob a base dos importados.

No exercicio financeiro de 1863—64 arrecadaram os registros de importação 19:237$500 e no de exportação 65:558$750, ao todo 84:890$250.

Se o imposto fosse cobrado totalmente no Rio Negro e Xapecó, o rendimento da passagem de animaes seria de 96:187$500.

Perdeu, por consequencia, a provincia 11:297$250, que, sommados aos 6:000$000 dos animaes crioulos, excedeu o prejuizo a 17:000$000.

No exercicio de 1864-65 agigantou-se elle mais, pois que tendo sido a arrecadação dos registros importadores de 23:032$380 deveria ser a do expor-

tador na importancia de 92:129$530, correspondentes aos 4/5 do imposto dos animaes que haviam entrado.

Entretanto, effectuou elle unicamente 67:154$440. Prejuizo–25:375$080, que, juntos ao producto dos animaes crioulos, eleva a perda á quantia superior a 31:000$000.

Tomando o termo medio das differenças verificadas, calculo o prejuizo do exercicio vigente em 22:000$000.

Resumo: nos quatro exercicios em que se deixou de cobrar todo o imposto no Rio Negro e Xapecó foi a receita diminuida na quantia de 88:000$000.

E como contra factos não ha argumentos, cuido ter comprovado a minha opinião.

§

DECIMA URBANA.

A legislação que rege a percepção do imposto de decima urbana encerra vicios que a alteram em sua essencia, já pelas exceepções mal cabidas e odiosas que nella encartaram, já pelo destino dado ao seu producto.

Demanda, pois, ser revista, por amor da igualdade indispensavel ás contribuições e no interesse do fisco.

Tendo sido este imposto creado para as cidades, villas e povoações notaveis do Brasil pelo alvará de 7 de Junho de 1808 foi, pelo de 3 de Junho de 1809, generalisado a todos os predios urbanos das cidades, villas e povoações; devendo ser incluido na renda geral o arrecadado no municipio neutro (lei de 3 de Outubro de 1834 e regulamento n. 152 de 16 de Abril de 1842) e na provincial a arrecadação effectuada nas provincias (lei citada).

O regulamento de 1842, já mencionado, e o de n. 409 de 4 de Junho de 1845 e o aviso n. 36 de 5 de Fevereiro de 1858 declararam sujeitas ao imposto todas as casas *quer estejam alugadas, quer occupadas pelos proprios donos, quer por outrem gratuitamente, quer simplesmente mobiliadas, ainda que não habitadas, quer mesmo aforadas.*

Applicado sempre este imposto ás obras provinciaes de S. Paulo, foram o seu lançamento e a cobrança postos a cargo das camaras municipaes, pela lei n. 10 de 22 de Fevereiro de 1842.

Dous annos, porém, depois, a lei n. 28 de 8 de Março de 1844 revogou tal disposição, determinando que fosse executada a de n. 9 de 9 de Março de 1840, a qual estatuia que o rendimento fosse applicado a diversas obras da provincia.

Para semelhante fim continuou a ser arrecadada esta verba da receita provincial até que, creada a provincia do Paraná, foi ella estabelecida aqui em virtude do § 5.° do art. 2.° da lei n. 19 de 18 de Setembro de 1854 e mandada distribuir pelas camaras municipaes, á proporção que fosse sendo realisada a arrecadação, pelo art. 13 desta lei.

De 1856 em diante, á vista do disposto no art. 18 da lei n. 12 de 13 de Abril do mesmo anno, passou a cargo das camaras municipaes a sua arrecadação e fiscalisação.

Finalmente, a lei n. 25 de 7 de Março de 1857 isentou da taxa os predios habitados pelos respectivos proprietarios.

Do que procede, vê-se: 1.° que tendo sido este imposto creado para occor-

rer á despezas provinciaes, fez-se doação delle á economia dos municipios; 2.° que a assembléa exceptuou do seu pagamento os edificios habitados pelos proprietarios, quando a lei da creação mandou incluil-os no lançamento como ainda hoje se procede na côrte e nas outras provincias.

Quanto ao primeiro ponto, parece-me facil de explicar.

Elevada a 5.ª comarca de S. Paulo á categoria de provincia e sendo necessario subdividil-a em outras comarcas, é obvio que o governo municipal não poderia attender ás necessidades que iam surgir e convenientemente desenvolver-se, sem algum auxilio estranho, em quanto a acção administrativa não estabelecesse a ordem e a harmonia no machinismo da administração, indicando e desenvolvendo os elementos de vida e regularidade da nova entidade provincial.

A continuação, porém, desta renda na receita municipal cuido ser uma anomalia, no quadro geral da legislação do imperio, sem razão de ser, por conseguinte.

O segundo ponto affigura-se-me nebuloso na elucidação.

Por mais attenção que empregasse, por mais que esmerilhasse a tradicção não pude deparar com a conveniencia publica que aconselhou os escolhidos da provincia na legislatura de 1857 a 59 para fazerem tal isenção.

Entendo que depois de aceito sem reclamação este imposto, sendo até recebido com enthusiasmo no Rio de Janeiro, e existindo desde longa data só poderia ser levantado por interesse publico.

Que motivo economico ditaria tal alvitre? Que vantagens reverteram á provincia com a sua adopção? Não sei.

Mas sei, entretanto, que esta excepção offende a primeira das regras mandadas seguir pelos economistas, quando se trata de taxação—a proporcionalidade.

Melhor do que eu, conhece V. Ex. que, não obstante qualificado entre os impostos directos o de que estou me occupando, elle de facto pesa sobre o valor do aluguel da casa.

Não é o proprietario, pois, quem paga o tributo, mas sim o locatario, por que aquelle, arbitrando o preço da sua casa, inclue logo a taxa annual.

Resulta dahi que o imposto vem a recair sómente sobre as classes menos abastadas, sobre os individuos a quem fallece o peculio necessario para erguer um tecto que os abrigue da intemperie, ao passo que as classes ricas o atiraram de si, gozam de um favor, desfructam um privilegio.

A lei de 7 de Março de 1857, a meu ver, não póde sustentar-se sob a influencia da idéa humanitaria de igualdade que a Constituição consignou e promette garantir; não póde ser executada sem detrimento da riqueza da provincia.

É um anachronismo que não encontra explicação se não no barbarismo do dominio do forte contra o fraco, do rico contra o pobre, da força material contra o direito.

Postas no dominio da critica estas considerações, cuja justeza deixo á apreciação de V. Ex., fica manifesto o meu pensamento relativamente ás duas questões que acima suscitei.

1.ª O imposto de decima urbana cumpre que passe á constituir renda provincial. 2.ª Delle não se deve isentar as casas occupadas pelos seus respectivos donos; mas unicamente as exceptuadas pelo Reg. de 1842, art.° 3.°

e 11 § 7.°; Ord. de 14 de Novembro de 1850; lei de 15 de Novembro de 1831, art. 51 § 5.°; lei n. 719 de 28 de Setembro de 1853, art.os 20 e 24.

Sou de parecer, finalmente, que ao imposto de decima urbana devem ficar sujeitas as casas das cidades, villas e das que constituirem a sede de freguezias.

§

IMPOSTO TERRITORIAL.

São concordes os economistas em que não ha imposto tão razoavel como o que recae sobre as terras.

Affecta a classe mais abastada, sem reflectir nos individuos que tiram do trabalho quotidiano os minguados recursos de subsistencia.

Com effeito, não devendo a proporcionalidade consistir em sujeitar todos os contribuintes ao pagamento de uma somma igual, mas na proporção de suas rendas, de seus haveres, o imposto territorial, como diz Passy, não supporta objecção alguma visto ser menos vexatorio do que aquelle que pesa sobre o capital e o trabalho, empregados nos diversos ramos da industria manufactureira ou mercantil.

Incontestavelmente os physiocratas eram exagerados quando affirmavam que, sendo a industria agricola a unica que dava um producto limpo, era tambem a unica sobre que devia haver imposições.

A opinião de Turgot, assegurando que o tecelão, depois de ter tirado do preço de seus tecidos o valor dos gastos de producção, nada mais lhe ficava para pagar o imposto, é erronea e fóra de controversia á muitos annos.

Todavia, a escola de Quesnay encerrava uma verdade, só reconhecida mais tarde, depois da renda das terras.

Consiste em que esta renda demanda do agricultor ou proprietario menos trabalho, fadigas e capitaes do que qualquer outra producção.

É assim que os productos da industria manufactureira e commercial, alem dos gastos de producção, dependem da actividade, intelligencia e capitaes do operario ou commerciante.

E entre nós a renda das invernadas não exige do proprietario fadigas, diligencia, cuidados, nem despezas.

No Diccionario de Economia Politica de Coquelin et Guillaumin, menciona Passy, no artigo—Imposto—, um caracter peculiar ao imposto territorial; e é que não se torna perfeitamente oneroso a quem paga, em virtude da transmissão a que as terras estão sujeitas.

É assim que nas transacções entre compradores e vendedores já se calcula a fracção da renda destinada ás despezas publicas; de sorte que ella torna-se um elemento do preço da propriedade: por outros termos, a imposição diminue n'uma proporção invariavel o valor dos terrenos; assim como o alteram diversas circumstancias hygrometricas, climatologicas e geologicas, alheias á força e acção do homem

Disto decorre que, uma vez estabelecido o imposto territorial, vem tão somente a pesar sobre os primeiros proprietarios, desapparecendo nos subsequentes.

A objecção posta contra o imposto territorial, fundada na difficuldade de

sua cobrança, visto faltar-nos, para base, a medição das terras ou elementos estatisticos de producção, não procede.

Difficuldades não devem empecer a adopção de uma medida reclamada pelas necessidades publicas.

Se existem, sejam superadas por estudo pertinaz.

Alem disto, os trabalhos da França acerca deste objecto cumpre serem aproveitados.

Em geral, na cobrança do imposto territorial, toma-se para base ou a extensão das terras, ou o producto total ou o producto limpo.

O primeiro e o ultimo parecem-me os mais aceitaveis.

Apresento á reflexão de V. Ex. estas breves considerações, as quaes, com quanto expressadas confusamente, servirão para indicar o meu pensamento relativamente á creação do imposto territorial.

§

GADO CORTADO PARA CONSUMO.

O § 3.° do art. 2.° da lei n. 19 de 18 de Setembro de 1854 estatuiu o imposto de 2$000—«sobre a rez que, morta, for vendida em todo ou em parte, verde, secca ou preparada de outra qualquer fórma ».

O regulamento de 14 de Dezembro do mesmo anno determina o modo como se deverá proceder á respectiva cobrança e estabelece as multas em que incorrem os transgressores.

Aos collectores ficou commettida a attribuição de arrecadar a imposição e multar; tendo as partes o direito de recurso para o inspector da thesouraria e deste para o presidente da provincia.

Máo grado, porém, as garantias com que se pretendeu cercar a arrecadação, muitas rezes eram mortas sem que o competente imposto fosse recolhido ao cofre.

V. Ex. não ignora que não ha matadouros na provincia e que a rez é cortada no logar que apraz ao seu dono, que depois a expõe á venda.

Nos povoados onde funccionam as collectorias, a fiscalisação é mais ou menos regular; porém nos outros o esquartejador da rez paga—se quer: esta é a verdade.

Exemplo. No municipio de S. José dos Pinhaes mata-se annualmente grande quantidade de rezes para fazer-se charque, especialmente; e no entanto nem todos dam-se ao trabalho de viajar 6, 8, 10 e 12 leguas, afim de virem á esta cidade satisfazer o tributo. Não exemplificarei mais, por servir este facto para o resto da provincia.

Actuando no animo de todos o defeito que aponto, a assembléa legislativa, pelo art. 6, § 8.° da lei n. 87 de 14 de Abril de 1862,—autorisou o governo a alterar o systema da arrecadação deste imposto, para substituil-o pela cobrança sobre o gado vivo que se destina a córte.

Esta autorisação deu origem ao regulamento de 9 de Fevereiro de 1863.

Com melhor ponto de partida, este regulamento acautelou, como convinha, os interesses publicos.

Pelo quadro que se segue, démonstra-se o augmento desta verba de receita, augmento que é muito significativo.

Começando a vigorar o regulamento de Fevereiro nos ultimos mezes do 2.º semestre do exercicio financeiro de 1862–63, sobrepujou logo a arrecadação ás mais prosperas dos annos anteriores.

No exercicio em que teve pleno cumprimento, elevou-se o producto do imposto a um algarismo que nota um accrescimo superior a 5:000$000 em relação aos mais avantajados; indo alem de 7:400$000 ao de 1856–57, que menos rendeu.

1854—55	14:234$121
1855—56	11:834$820
1856—57	10:842$180
1857—58	11:662$202
1858—59	12:224$160
1859—60	11:001$760
1860—61	13:032$960
1861—62	11:351$280
1862—63	13:606$400
1863—64	18:247$280

Não obstante as vantagens colhidas, a lei n. 104 de 21 de Abril de 1864 mandou restaurar o regulamento de 14 de Dezembro—inefficaz e por isso pernicioso.

Prova: a sua execução no exercicio ultimo, fez baixar a arrecadação a 13:076$000.

A experiencia da gestão da fazenda tem-me convencido de que a base do regulamento de Fevereiro é a unica boa. O imposto não deve recahir sobre o cortador, porque divide a vigilancia fiscal, que se torna impotente.

Uma parte, porém, secundaria deste regulamento considero vexatoria—é a exorbitancia das multas, desproporcionadas ao imposto subtraido e ao valor do objecto que a elle se furta: ha excesso.

§

DIZIMO DE ANIMAES.

As abundantes e naturaes pastagens que possue o Paraná collocam-no nas condições favoraveis de provincia eminentemente creadora.

Ainda que já tire grandes proveitos de taes elementos, no entanto só quando se curar da industria de criação com os desvellos que merece, terá esta provincia, por força de sua posição geographica, de abastecer de carne verde Santa Catharina e S. Paulo, e quiçá supprir outros mercados de carne secca.

E como a fortuna publica não póde deixar de participar do incremento da particular, segue-se que a criação deve estar sujeita á uma imposição qualquer.

Em algumas provincias, e notavelmente na do Piauhy, o dizimo de gado constitue a principal fonte de sua receita.

Nenhuma existe nas circumstancias desta sem que o gado concorra para as despezas publicas, por meio do dizimo que delle se tira.

Quizera ministrar á V. Ex. informações estatisticas minuciosas acerca da producção de animaes vaccuns e cavallares; mas não o faço por não ter colhido dados sufficientemente authenticos.

§

GADO EXPORTADO.

Passo a citar as leis que tem regido a percepção do imposto de gado bovino exportado e declaro-o já aqui que não me é dado explicar a differença que se nota no quantum, entre 1854 e 1859.

Em virtude do § 11 do art. 2.° da lei n. 19 de 18 de Setembro de 1854 cobrava-se, no acto da exportação, por cabeça de vacca 4$000 e de boi 3$000.

A lei n. 57 de 7 de Março de 1859, art. 12, baixou o imposto, igualando bois e vaccas, a 1$000 por cabeça.

Por fim, o art. 6.° da lei n. 97 de 11 de Abril de 1863 accrescentou mais 500 rs., fosse macho ou femea o animal bovino.

Na carencia de publicação dos discursos pronunciados na assembléa, que poderiam assignalar a causa efficiente da alta e baixa de imposto, pedi explicações a alguns membros desta corporação no tempo da diminuição: não adiantei idéa.

Julgo que o imposto, pela sua natureza, exige ser augmentado; tanto mais quanto o que pesa sobre o gado consumido na provincia é maior.

Não lobrigo o motivo disto, quando me parece que as rezes consumidas aqui deviam estar menos oneradas.

O augmento de impostos sobre as vaccas, relativamente aos bois, é para mim cousa que não precisa de demonstração.

No quadro que junto a este artigo ficam manifestos os effeitos da modificação notavel da imposição.

1855 a 1856	6:976$000
1856 a 1857	3:198$240
1857 a 1858	5:571$920
1858 a 1859	10:357$000
1859 a 1860	2:578$540
1860 a 1861	3:058$000
1861 a 1862	5:797$520
1862 a 1863	6:659$600
1863 a 1864	7:635$900
1864 a 1865	4:169$000

§

BARREIRAS.

A taxa itineraria de 200 rs., que se cobra pelos animaes carregados que transitam pelas estradas entre serra acima e o litoral, está em desharmonia com os principios reguladores da tarifa de barreiras.

Em geral, procura-se com o estabelecimento destas estações fiscaes tirar dellas renda sufficiente para construir estradas. Mas como na maioria dos casos assim não acontece, calcula-se a taxa de sorte que corresponda ás despezas de conservação, seja feita ou pelo systema preventivo ou pelo reparador, quando não possa alcançar os juros do capital empregado.

Com o rendimento das barreiras não obteremos jamais a construcção das estradas que ligam a beira-mar ao interior, nem tambem corresponderá elle aos juros do capital consumido e que ainda será gasto.

E, pois, procuremos, pelo menos, equilibral-o com a despeza de conservação.

Esta medida é justa.

Se em virtude da lei n. 11 de 24 de Março de 1835 foi creado o imposto de 200 rs. por animal e cobrado de então para cá, n'um lapso de tempo em que a viação era pessima, é razoavel que os contribuintes paguem actualmente os beneficios que gozam, com os melhoramentos da estrada da Graciosa.

É verdade que, não estando ainda concluida a Graciosa, não sam regulares as suas condições de viabilidade, que, entretanto, apresentam já melhoramentos muito aproveitaveis.

Brevemente, porém, a facilidade e economia de viação estender-se-hão por 9 leguas, conforme o calculo do engenheiro director; ficando apenas tres por aperfeiçoar.

Demais, não proponho senão uma compensação proporcional aos melhoramentos existentes.

Em 1862, na estrada—União e Industria—a conservação de cada metro linear, termo medio, custava 1$800; cada braça 3$960; sahindo a legua a 11:880$000.

Ora, comparando o trafego desta estrada com o da Graciosa, que, sendo de 500000 arrobas annualmente, é seis vezes menor que o daquella, e á differença dos salarios, para menos entre nós, segue-se que póde-se avaliar em perto de 4 contos por legua a conservação da estrada da Graciosa; isto é, 45:000$000 annualmente, desde que se concluirem as doze leguas.

Como, porém, esteja por acabar toda a obra, o pedagio deve ser equivalente á extensão que offerece commodidades de transporte; representando barateza e rapidez de communicação.

A taxa da União e Industria é de 10 réis por legua e arroba.

Eu proponho que a da Graciosa seja de 50 réis em todo o transito ou 4,17 por legua e arroba. Para regularisar este serviço, os cargueiros até 6 arrobas pagarão 300 réis, e deste peso para cima 350, imposição esta que ir-se-ha augmentando, á proporção dos melhoramentos que se forem executando.

Para mais corroborar a necessidade desta elevação, recordo que, em virtude da determinação de V. Ex., contrahi o emprestimo de 90:000$000, quantia esta destinada á estrada da Graciosa, e pela qual gasta-se com juros de 7:200$000 annualmente, pelo menos.

Com as estradas da Graciosa, Itupava e Rio do Pinto, afóra pontes e honorarios de engenheiros, tem se gasto 354:494$107 pelo cofre provincial, de 1854 para cá; e pelo geral, não incluindo vencimentos de engenheiros, 175:849$112 até o exercicio de 1864-65, sommando a despeza dos dous cofres em 530:343$219.

§

PONTE DE ANTONINA.

A grande somma despendida com a ponte em construcção na cidade de Antonina exige que, quando concluida, se sujeite a imposto as mercadorias que alli forem embarcadas ou desembarcadas.

O proveito pecuniario que della tira o commercio é de mister que seja compensado por uma modica retribuição, a qual, pelo menos, corresponda aos gastos de conservação.

Procedendo assim, alem de outras considerações de ordem economica, no tocante aos melhoramentos materiaes, aproveitamos o exemplo de outras provincias e entre ellas o que nos offerece S. Paulo.

Quando se construia a ponte de embarque na cidade de Santos, foi promulgada a lei n. 10 de 7 de Maio de 1851, que, no art. 30, mandava cobrar o imposto de 5 réis por arroba das mercadorias que transitassem por ella.

A de n. 14 de 19 de Julho de 1852, art. 26, elevou o imposto a 10 réis por arroba.

Tenho indicado, tratando de impostos, as medidas que julgo adoptaveis, afim de que as calamidades do porvir não nos venham encontrar desprevenidos.

V. Ex., illustrado e mais pratico do que eu, está habilitado a melhor julgar da situação economica e prover de remedios energicos as finanças em decadencia.

FISCALISAÇÃO.

Ao meu conhecimento não chegou acto algum, de qualquer agente do fisco, que possa ser capitulado de criminoso.

Formo, pois, de todos o conceito a que tem direito todo o homem, antes de serem provadas accusações que por ventura se lhes faça.

O dólo não se presume.

Cumpre, porém, fallar em termos claros e precisos.

Tenho ouvido imputações, é verdade que sem especificação de factos, sem indicação de autores, contra a probidade dos exactores de registros, barreiras e agencias.

É um rumor vago, indefinido, sem caracter serio; mas que faz vacillar o espirito publico, sob o dominio da incerteza.

Apreciações falsas, falsas informações terão sem duvida levado a opinião a atacar, em geral, os empregados da arrecadação; porque ao exigir-se provas cae em silencio a murmuração.

Apesar de tudo, devo ponderar á V. Ex. que o systema de arrecadação é defeituoso e precisa portanto ser cercado de garantias salutares.

A fiscalisação entre nós, em condições dadas, não passa de uma rede, em cujas grandes malhas se suppõe existir, como sentinellas dos interesses publicos, a probidade e a boa fé dos empregados de fazenda, afim de que por ellas não se escoe o suor do povo.

Esta crença na honra não basta. Os proprios funccionarios carecem, sujeito seu proceder á uma rigorosa fiscalisação, de adquirir a consideração e o respeito indispensaveis aos agentes fiscaes.

Para garantir mais a arrecadação e assentar as bases de uma verdadeira fiscalisação, proponho, qualquer que sejam as disposições que regulem a percepção do imposto de animaes, a collocação, no rio Jaguaricatú, de um empregado, incumbido de indicar, por meio de guias, o numero e a especie dos animaes que passarem, com direcção ao Itararé, onde, á vista das guias, pagarão o respectivo tributo.

Este empregado deverá ser o escrivão do registro do Itararé; ficando o trabalho de escripturação que lhe compete á cargo do administrador.

Do mesmo modo, os escrivães das barreiras deverão permanecer fóra do logar da arrecadação, entre este e a capital, em pontos de passagem obrigada, afim de ministrarem guias ás tropas, pelas quaes se cobrará o imposto na estação.

Dos animaes que subirem dar-se-ha tambem uma guia, que será entregue ao outro agente.

Tambem como no Itararé, o serviço que é hoje effectuado pelos escrivães ficará sendo executado pelos administradores.

Assim não se augmenta os gastos de percepção com a creação de logares e attinge-se o fim desejavel.

O bom desempenho do serviço não está no numero dos empregados; mas, sim, na remuneração que se lhes dá, nas habilitações que possuem e na distribuição do trabalho.

Sejam elles escolhidos e bem pagos e o lucro é certo.

ARRECADAÇÃO.

A arrecadação da nossa renda effectua-se por 9 collectorias, 3 registros, 3 barreiras e 2 agencias, segundo consta dos quadros annexos, nos quaes vam declinados os nomes dos collectores, escrivães, agentes, ajudantes, administradores e fiadores, e tambem as datas de nomeação e exercicio de todos.

Ainda não pude, como tanto convem, inspeccionar todas estas estações.

Em o anno passado, pouco tempo depois de reassumir as funcções do cargo, tive de ir a Morretes examinar os livros de escripturação de depositos e então procedi a inspecção nos outros e bem assim nos das collectorias de Antonina e Paranaguá, e, ao regressar, nos desta cidade.

Do facto que me fez ir a Morretes dei conhecimento á V. Ex e do resultado de minhas indagações e pesquizas no officio que datei em 3 de Janeiro de 66.

A collectoria de Antonina funcciona optimamente.

Em consequencia da ordem, nitidez e regularidade com que sam os trabalhos executados, louvei ao collector Francisco Ferrer Pinheiro e seu escrivão José Candido de Sousa. Sam empregados intelligentes, zelosos e peritos.

Na collectoria de Paranaguá notei pequenas lacunas, que supponho não serão reproduzidas, em vista das instrucções que dei ao collector, de cujo zelo e intelligencia formo bom conceito.

Falta-lhe, porém, a pratica do serviço, que só os annos concedem. O seu escrivão é activo e desempenha bem seus deveres.

Na de Curityba observei apenas uma falta contra a thesouraria, mas falta facilmente explicavel. O escrivão desta estação é funccionario que se distingue por muitos titulos.

A barreira do Itupava, em virtude da sua insignificante arrecadação, é hoje, para assim dizer, uma estação meramente prohibitiva ou preventiva.

Conseguintemente, convem diminuir-lhe os gastos de percepção.

Affigura-se-me bom expediente conservar alli um só empregado, com elevação de porcentagem; tanto mais quanto a que percebem os actuaes é inferior ás necessidades de subsistencia do mais economico chefe de familia.

Dizendo isto não curo dos interesses do individuo, mas dos geraes; porque eu entrevejo sempre perigo no apurar das contingencias humanas.

Com um só empregado no Itupava despenderá menos a provincia e será elle melhor retribuido.

EMPRESTIMO.

Afim de executar a autorisação contida no officio de V. Ex. com data de 28 de Outubro ultimo, dirigi-me ao presidente do Banco do Brasil, requisitando me declarasse se a directoria faria á provincia o emprestimo de 90:000$000 e que condições estabelecia.

Na proposta indiquei todos os esclarecimentos indispensaveis para entabolar-se transacções desta natureza.

Convindo tambem saber se outros estabelecimentos bancarios podiam concorrer com o Banco do Brasil e offerecer-nos mais vantagens, incumbi ao habil empregado do thesouro nacional José Ferreira Sampaio, em quem deposito plena confiança, de corresponder-se com elles e ministrar-me as desejaveis informações.

Aceitando a commissão, enviou-me as respostas aos seus officios que, por copia, acompanham este relatorio.

O Banco London and Brasilian Limited, o Rural e Hypothecario e os banqueiros Bahia, Irmãos & C.ª declararam a impossibilidade em que se acham, attento o estado da praça do Rio de Janeiro, de fazerem emprestimos, para fóra, especialmente. A casa bancaria de Fortinho & Moniz manifestou desejos de effectuar a transacção; mas sob tão onerosas condições que, aceital-as, seria sacrificar o futuro da provincia na cadêa de ferro da usura.

No entanto, o Banco do Brasil estipulou clausulas razoaveis, as quaes estando de conformidade com o disposto na lei n. 71 de 6 de Junho, foram por mim aceitas.

Passo a transcrever o officio do respectivo presidente:

« Illm. Sr.—Foi presente á directoria deste Banco o officio que V. S. dirigiu-me em data de 21 de Novembro p.p. propondo, autorisado pela presidencia dessa provincia, tomar emprestada neste estabelecimento a quantia de rs. 90:000$000 (noventa contos de réis) por conta da mesma, segundo a autorisação ultimamente consignada no orçamento provincial.

« A directoria nenhuma duvida tem em fazer o referido emprestimo, desde que as suas condições não infrinjam os estatutos e a pratica do Banco. Essas condições são as seguintes.

« Juro igual ao que paga a provincia do Rio de Janeiro, que é de 8 % actualmente; letras aceitas pelo thesoureiro da thesouraria provincial que não excedam o prazo de quatro mezes, porque o Banco não póde descontar a prazo maior. E, como o thesoureiro da thesouraria provincial não esteja nesta côrte para aceitar as letras e pagar os juros nas respectivas reformas, é indispensavel ter aqui um correspondente habilitado com procuração bastante para essa operação. Julgo porém conveniente ponderar a V. S., que o Banco não póde tomar antecipadamente o compromisso de conceder a reforma das letras; e que só no tempo do vencimento das mesmas poderá resolver, em vista das circunstancias, se lhe convem, ou não conceder a mesma reforma. Taes são as informações que julgo satisfazerem ao officio a que respon-

do. Deus guarde a V. S.—Banco do Brasil no Rio de Janeiro 13 de Dezembro de 1865.—Illm. Sr. Dr. Joaquim Dias da Rocha, inspector da thesouraria provincial do Paraná. — *Francisco d'Assis Vieira Bueno*, presidente do Banco do Brasil ».

Duas condições estabelece, pois, a directoria: juro de 8 por cento e letras á prazo de 4 mezes.

Assim, se alguma circunstancia accidental não apparecer, realisaremos o emprestimo com o juro de 2 por cento menos do que o autorisado na lei.

Para leval-o a effeito, constituiu o thesoureiro desta repartição, de conformidade com a suggestão do presidente do Banco, seu procurador no Rio de Janeiro o predito José Ferreira Sampaio, com poderes para sacar mensalmente a quantia de 15:000$000, reformar as letras e pagar opportunamente os competentes premios.

DISCRIMINAÇÃO DAS VERBAS DE RECEITA.

Fiscal do modo como se applica e distribue a renda da provincia, peço licença á **V. Ex.** para consignar aqui o meu pensamento em relação á praxe seguida pela assembléa legislativa provincial, que, quando fixa a despeza, desce a minudencias prejudiciaes ao regular andamento do serviço.

Já tenho tido, por mais de uma vez, mormente como membro daquella corporação, opportunidade de aventuar considerações em ordem a demonstrar a inconveniencia que resulta da divisão, em pequenas parcellas, da riqueza publica, no intuito de occorrer-se simultaneamente á satisfação de todas as necessidades que affliguem a provincia.

Eu não pretendo que se cerceê as salutares attribuições que exerce o ramo legislativo na despeza, quando a lei, para maior cautela, lhe deu semelhante investidura, concedendo-se ao administrativo o poder discricionario de dispôr, só por só, a livre arbitrio, do producto da imposição.

Desejára, sim, que fossem concentrados os recursos para attender-se aos serviços de mais importancia.

É isto, porém, o que não succede. A causa é facil de assignalar. Em these, os representantes da provincia, já dominados pelo impulso natural de almejarem a prosperidade do logar em que residem, e onde, muita vez, nas eram, já pelos compromissos contrahidos com alguns de seus committentes, reclamam com instancia que se contemple no orçamento a matriz de sua parochia, que, não estando ainda concluida, ameaça entretanto esboroar-se, arrefecendo o sentimento religioso dos fieis; e tambem o cemiterio, onde, por falta de muros, os jasigos são profanados pelos quadrupedes; e inda a construcção de uma cadêa, cuja ausencia no logar acoroçôa o crime; e ainda á abertura de uma estrada e ao melhoramento de outras e ao levantamento de pontes, pontilhões e açudes em taes e taes rios, ribeirões, corregos e terrenos alagadiços.

Sendo o dinheiro presumido na receita insufficiente para os pedidos, entra-se n'uma concordata, que não satisfaz á nenhum dos reclamadores, mas que divide e subdivide em pequenos quinhões a arrecadação em perspectiva.

Este systema não passa de um engodo ás pretenções, embora justas até certo ponto, porque as verbas esgotam-se no fim do exercicio e o melhoramento material fica sendo apenas uma aspiração, uma entidade vã.

Acontece que rolam os annos uns sobre os outros e os capitaes empregados nada a produzem. Queixam-se todos, todos lamentam o atraso e curam de procurar a causa efficiente na despeza que, por exemplo, se faz com esta ou aquella classe de funccionarios.

O equivoco é manifesto. Para evidenciar o inconveniente basta reflectir sobre os factos da economia domestica.

Não ha capitalista prudente que ao mesmo tempo emprehenda edificar uma casa na cidade, outra no campo, álem a construcção de uma fabrica, de um armazem, mais longe uma plantação, aqui a abertura de uma estrada vicinal que communique duas propriedades suas, certo de que os seus haveres não lhe asseguram os recursos para que as obras continuem.

O que faz é calcular qual dellas lhe é mais necessaria, qual a de que colhe mais vantagens para applicar-lhe o cabedal em disponibilidade.

Dest'arte, em prazo curto, obtem a respectiva conclusão e começa a gozar os lucros correspondentes ao trabalho.

E como a economia politica é para o Estado o que a domestica é para a familia, não sei como possam na pratica destoar as leis que as regem.

Para comprovar quanto tenho dito apresento á V. Ex. os dous quadros juntos. Por elles se vê que temos despendido: com estradas—716:053$443, afora a despeza que tem corrido pelo cofre geral;—com matrizes 49:160$773;—com cemiterios 18:989$942, e com cadêas 29:320$212.

E todavia todos sabem que não temos uma só estrada e nem templos decentes e nem cemiterios e cadêas regulares.

THESOURARIA.

Folgo com assegurar á V. Ex. que todos os empregados desta repartição cumprem seus deveres a meu contento.

Infatigaveis nos dias em que o trabalho, para assim dizer, accumula-se, elles o desempenham com celeridade, nitidez e acerto.

Entretanto, circumscrevendo esta apreciação generica, é-me grato expôr os nomes de alguns na tela de recommendação especial.

O contador, Joaquim Lourenço de Sá Ribas, conforme já o tenho declarado nos anteriores relatorios, é um funccionario cujo merecimento embalde o elogio tentaria delinear.

Verdadeiro typo do empregado de fazenda, eu me desvaneço de o assignalar como a mola real do machinismo das nossas finanças.

O 1.° escripturario José Theodoro de Freitas continúa a manter o bom conceito em que o tinha, pelo inexcedivel devotamento com que exerce suas attribuições.

O 2.° escripturario Antonio Ferreira de Andrade adquire cada dia novos titulos de distincção.

O 2.° escripturario Jacintho Manoel da Cunha, ainda que esteja ha poucos mezes na thesouraria, é dos empregados que, por sua intelligencia e zelo, se distinguem promptamente.

CONTADORIA.

A divisão do trabalho é a garantia da perfeição e da celeridade no desempenho das funcções publicas, bem como no exercicio de todos os misteres.

Della não se póde prescindir no jogo mechanico de qualquer ramo de serviço, sob pena de firmar-se a confusão, em vez da ordem, a morosidade, em logar da presteza, o erro, antes do que a realidade.

A organisação dada á contadoria é notavelmente defeituosa.

Como está constituida, os empregados tem de desempenhar indistinctamente os differentes serviços que lhes estam affectos á ella.

O methodo exige uma modificação, tendente a discriminar a natureza dos trabalhos, grupando-os em duas categorias ou secções.

Não me animo a propôr á V. Ex. a creação de uma secção; porque isso importaria despeza que deve ser espaçada, em face da crise financeira, para mais lisongeira época.

Todavia, procurando conciliar a economia com a necessidade de um systema melhor, tenho que obter-se-ia algum proveito, com pequena reforma— qual a da divisão dos empregados em duas turmas, creando-se outro logar de 1.° escripturario.

Isto feito, ficaria o encargo de contabilidade pertencendo á uma turma e o de escripturação á outra; sendo ambas dirigidas pelo chefe de secção, que é tambem contador.

Um dos quadros annexos indica os trabalhos confeccionados nesta estação, durante o anno passado: sommam em 2,536.

Tendo obtido exoneração do logar de 1.° escripturario Tiberio Augusto da Rocha, foi substituido pelo 2.° escripturario José Theodoro de Freitas, que, nomeado por acto de 3 de Julho ultimo, entrou em exercicio das respectivas funcções no dia seguinte.

Com a retirada temporaria do amanuense Damaso Corrêa de Bittencourt, está o seu emprego sendo interinamente exercido por Antonio Carlos Ferreira Soares, desde 28 de Setembro proximo findo.

Por acto de 20 de Julho do anno passado, foi tambem nomeado praticante Manoel de Sousa Dias Negrão.

Finalmente, nomeei continuo, a 30 de Maio ultimo, Manoel Tavares de Miranda, que na mesma data apresentou-se e entrou em exercicio.

PAGADORIA.

O serviço que corre por esta estação executou-se com regularidade.

Dominado pelo patriotico impulso de concorrer com seus serviços pessoaes para a guerra que sustentamos contra o governo da republica do Paraguay, o intelligente escrivão dos caixas, amanuense Damaso Corrêa de Bittencourt, offereceu-se, e V. Ex. o aceitou, na qualidade de official da guarda nacional.

Retirando-se da repartição no dia 9 de Setembro ultimo, designei o amanuense Francisco de Salles Pereira para substituil-o.

O thesoureiro, Benedicto Enéas de Paula, afora o periodo da sessão legislativa, em que tomou parte como membro da assembléa, exerceu satisfatoriamente suas funcções.

SECRETARIA.

Com a nomeação que teve de 1.° escripturario o official da secretaria José Theodoro de Freitas, passou a exercer estas funcções o 2.° escripturario Jacintho Manoel da Cunha. Preparou a secretaria, durante o anno, 2,370 peças.

CONTENCIOSO.

O Dr. Augusto Lobo de Moura, procurador fiscal, é um optimo auxiliar que possue a thesouraria.

Summamente versado na nossa legislação de fazenda, seus pareceres trazem o cunho da reflexão, que esclarece.

Em virtude da ordem expedida por V. Ex. apresento hoje a resenha da situação financeira da provincia. Fui talvez prolixo ao tratar de alguns assumptos.

Quiz, porém, nas graves condições em que nos achamos, motivar minhas idéas e indicações.

Para o meu trabalho não solicito a benignidade de V. Ex.: conto com ella. Expontaneamente me será concedida certo como está V. Ex. de que menos imperfeição é tarefa superior á minha força, embora inferior aos meus desejos.

Nesta exposição adoptei a franqueza sem reservas, com quanto saiba que algumas das idéas aqui consignadas desagradarão á muita gente.

Deplorarei o facto, mas não me magoará sua existencia.

Jámais me doe a critica severa e a censura infundada, que resaltam do despeito e da offensa de conveniencias pessoaes, quando observo os preceitos do dever e a consciencia, em paz, não me agita o espirito.

Ao concluir, repetirei: o mal está eminente.

Se a energia não erguer-se, poderosa e pertinaz, o recurso do Paraná ficará muito á quem dos seus encargos.

Praza a Deus que os factos do dia d'amanhã venham provar que as minhas previsões sam exageradas, ou melhor inexactas totalmente.

Todavia, o melindroso problema do equilibrio entre a receita e a despeza fica ahi formulado.

Deus guarde á V. Ex.

Thesouraria de fazenda provincial do Paraná, 18 de Janeiro de 1866.

Illm. e Exm. Sr. Dr. André Augusto de Padua Fleury, presidente da provincia.

O INSPECTOR

Joaquim Dias da Rocha.

Quadro demonstrativo da despeza com vias de communicação desde a installação da provincia até o fim do exercicio de 1864 a 1865.

Denominação das Estradas.	EXERCICIOS.												Somma.
	1853–1854	1854–1855	1855–1856	1856–1857	1857–1858	1858–1859	1859–1860	1860–1861	1861–1862	1862–1863	1863–1864	1864–1865	
Gracioza	330$700	23:408$630	31:661$858	46:273$720	51:103$880	62:179$939	20:547$432	20:089$030	15:357$980	10:136$180	$	10:267$060	235:020$193
Itapava	1:969$544	7:321$371	5:112$793	3:518$110	2:693$000	2:000$776	1:860$580	3:192$300	3:765$910	303$100	1:053$764	1:221$734	34:103$812
Rio do Pinto	638$300	5:700$000	$	5:120$270	2:468$000	2:320$000	2:404$020	3:045$100	2:508$000	$	597$910	180$000	25:002$100
Matta	$	1:380$100	1:761$103	9:010$420	32:814$840	28:693$840	5:693$850	1:867$543	16:531$570	868$140	1:248$500	1:433$760	105:855$864
Paineiras a Palmas	$	$	9:037$180	1:058$000	3:197$760	0:431$860	9:712$000	230$000	2:055$230	$	$	370$000	33:306$970
Capital ao Principe	$	$	320$000	7:017$360	13:372$285	$	$	213$000	2:305$100	1:126$000	326$000	$	25:871$745
» a Castro	123$120	$	1:208$810	4:420$800	3:705$000	2:828$042	$	$	$	011$320	308$000	1:225$000	17:192$152
Capados	$	$	637$000	$	$	$	$	5:471$147	12:841$972	1:800$000	$	$	20:750$119
Ramaes ao litoral	$	$	8:713$325	3:063$800	1:530$960	0:417$000	830$000	570$000	316$000	127$500	326$000	1:611$000	18:056$045
Goyá-Em	$	$	$	$	$	$	$	$	2:191$310	4:930$300	$	$	7:130$060
Castro ao Itararé	$	$	$	$	$	$	$	$	1:061$835	461$320	461$000	$	1:984$155
Diversas	$	1:332$119	1:835$920	1:187$240	1:021$000	$	70$800	381$180	$	1:170$000	1:080$000	7:597$368	19:270$317
Explorações	$	$	1:215$300	2:780$000	4:792$130	3:232$030	136$000	02$000	$	$	$	$	12:249$120
Pontes	$	5:130$900	2:100$010	3:681$000	2:333$330	5:700$000	2:188$000	5:831$700	5:334$000	6:435$150	8:575$000	4:000$000	53:172$060
Engenheiros	323$806	2:000$000	5:880$032	7:951$078	6:046$118	4:800$000	2:370$964	5:147$308	3:021$331	2:916$004	3:000$000	2:381$922	46:453$223
	3:622$760	52:963$486	79:383$033	96:881$508	125:007$813	117:936$202	44:930$236	45:769$108	68:396$274	33:253$974	17:630$174	30:287$844	710:033$413

Quadro demonstrativo da despeza com a construcção, melhoramentos e reparos das matrizes, cemiterios e cadêas da provincia nos exercicios de 1853 a 1854, 1864 á 1865.

EXERCICIOS	IGREJAS MATRIZES	CEMITERIOS	CADÊAS.
1853—1854	$	$	53$040
1854—1855	1:900$800	1:302$200	1:021$620
1855—1856	4:040$315	1:960$480	830$980
1856—1857	12:792$300	5:008$120	30$850
1857—1858	21:493$210	1:127$802	$
1858—1859	13:233$935	6:001$340	$
1859—1860	19:516$728	$	100$000
1860—1861	15:700$170	$	7:032$502
1861—1862	13:295$090	$	4:536$320
1862—1863	5:351$020	$	5:101$020
1863—1864	2:008$048	$	1:575$000
1864—1865	5:534$932	3:000$000	8:720$280
	119:100$773	18:080$942	29:320$212

ANNEXO

F

PARECER

SOBRE

O IMPOSTO DE ANIMAES.

Illm. e Exm. Snr.

A commissão nomeada por V. Ex. para dar seu parecer sobre os regulamentos, que regem a percepção do imposto de animaes, que annualmente transitam pela provincia com destino á feira de Sorocaba, vem hoje apresentar á V. Ex. o resultado dos seus estudos.

Entendeu a commissão conveniente, para esclarecer o assumpto quanto podesse, pesquisar, atravéz dos annos, toda a legislação que lhe é referente.

Mau grado, porém, o esforço posto neste trabalho não póde esclarecer o ponto historico como desejára.

O imposto de que se trata parece originar-se da provisão do conselho ultramarino de 8 de Agosto de 1733, por ser a disposição mais antiga que encontrou citada a commissão em suas investigações.

Além desta, no Indice Alphabetico das Leis do Brasil, de Furtado de Mendonça, e no de Nabuco, deparou ainda mencionadas as provisões de 5 de Setembro de 1809, 6 de Março de 1811, 23 de Junho de 1819, 10 de Dezembro de 1823, 9 de Março de 1824, ordem do thesouro de 9 de Abril de 1829 e portaria de 16 de Outubro de 1805.

A provisão de 6 de Março de 1811, curando da arrematação e administração de alguns impostos, determina que fossem arrecadados por administração os meios direitos dos animaes que passassem pelo registro de Curityba em S. Paulo, visto não ter ninguem lançado em arrematação.

A de 10 de Dezembro de 1823 mandou devolver a administração a Nicolau Pereira de Campos Vergueiros, na qualidade de procurador de Pedro Alvares da Costa Côrte-Real, residente em Lisboa e donatario dos meios direitos —de entradas, que se pagam no registro de Curityba dos animaes vindos do Sul.

Achava-se então incumbido da administração o brigadeiro Manoel Rodrigues Jordão.

A de 9 de Março de 1824 prohibiu a arrematação desles direitos.

Segundo Furtado de Mendonça, o imposto de entrada passou a constituir renda provincial em virtude de uma disposição estabelecida na lei n. 40 de 3 de Outubro de 1834.

Começando a figurar na receita de S. Paulo desde 1835, como determinou o § 3.° do art. 4.° da lei n. 17 de 11 de Abril daquelle anno, passou o imposto de animaes a fazer parte da renda desta provincia, por força da lei n. 4 de 1.° de Agosto de 1854.

Em S. Paulo, conforme estatuia o regulamento de 14 de Setembro de 1847, cobrava-se:

Por animal muar	2$500
Por cavallar	2$000
Por egua	960
Por cabeça de gado vaccum . .	240

Creado o imposto aqui, tem sido sua arrecadação regida successivamente pelos regulamentos de 10 de Agosto de 1854, 19 de Maio de 1860 e 28 de Junho de 1861, além dos de 15 de Junho e 25 de Julho do anno passado, que não produziram effeito, por haver V. Ex. mandado sobrestar na respectiva execução, pela resolução de 14 de Setembro ultimo.

O primeiro, regularisando a cobrança do imposto nas differentes estações fiscaes, determinou que se cobrasse 2$500 por animal muar; 2$000 por cavallo e 960 réis por egua; sendo nos registros do Rio Negro e Xapecó dos animaes importados, e no do Itararé daquelles que, procedentes da provincia, não eram guiados pelas duas outras estações.

O imposto, até a importancia de 50$000, era cobrado a vista; e em letras, a prazo de dous annos, as quantias multiplas daquella.

Facultava-se, alem disso, ao contribuinte o favor do abatimento de 1 por % ao mez quando pagasse de contado o imposto, excedendo a 400$000.

Afóra a disposição relativa ao registro do Itararé, este regulamento é identico ao de 14 de Setembro de 1847, já citado.

A differença, porém, que se nota a este respeito desapparece, si se attender que os animaes creados nos campos, que demoram entre o limite sul da antiga 5.ª comarca de S. Paulo e Sorocaba, pagavam neste ponto de feira uma taxa, autorisada pelas cartas regias de 1.º de Abril e 25 de Setembro de 1809, 24 de Julho de 1810 e ordens do capitão general de 22 de Fevereiro e 10 de Março de 1809.

Pelo segundo, ficaram as bestas sujeitas ao pagamento de 2$250 por cabeça, os cavallos ao de 1$000 e as eguas ao de 800 réis; e o prazo das lettras reduzido tambem a quatro mezes para a satisfação da imposição, cuja importancia fosse maior de 100$000; sendo a vista toda a quantia menor.

O terceiro, que ainda vigora em consequencia do referido acto de V. Ex. com data de 14 de Setembro, elevou o imposto aos algarismos do primeiro; sendo, porém, a arrecadação effectuada á vista, no Rio Negro e Xapecó, onde se cobra um quinto, e no Itararé quatro, em lettras, a prazo de 90 dias.

Nesta estação igualmente arrecada-se o imposto integral de todos os animaes que, não tendo sido trazidos de fóra, são exportados.

O regulamento de 15 de Junho do anno passado mandou cobrar no Itararé unicamente 2$500 por besta, 2$000 por cavallo e 1$000 por egua, sendo metade á vista e o resto á prazo de 90 dias; excepto a imposição não excedente a 120$000, que deveria ser paga toda a vista.

Este regulamento supprimiu os registros do Rio Negro e Xapecó, collocados ao sul da provincia, ponto cardeal, por onde entram as tropas.

O de 25 de Julho tambem do anno findo, creou apenas nas estradas de S. Domingos e Potunã duas barreiras.

Dos regulamentos expedidos pela presidencia desta provincia, o que melhor garante a arrecadação, e fornece meios para fiscalisar-se o pagamento do imposto de animaes, é o de 14 de Dezembro de 1854; sendo o de 15 de

Junho de 1863 o que menos resguarda a arrecadação, e mais difficulta a fiscalisação.

A arrecadação do imposto de pedagio dos animaes, entrados para a provincia, deve ser effectuada em sua totalidade nos registros do sul, e no do norte a dos exportados.

O contrario disto ha de determinar tres graves inconvenientes:

Diminuição da receita.

Impossibilidade de fiscalisação.

Impossibilidade de saber-se, com exactidão, dentro do respectivo exercicio, qual a arrecadação da principal verba de receita.

1.° Diminuição da receita.

Não sendo todo o imposto cobrado á entrada, e sim um quinto, como estabelece o regulamento em vigor, só á esta fracção ficam sujeitos os animaes consumidos no trafego da provincia, e os que passam para S. Paulo, por outra vereda, que não seja a do Itararé.

Pretende-se que tal não acontece, porque não só nenhum animal deixa de ser conduzido pelo Itararé, como porque os empregados no trafego desta provincia são mais tarde remettidos para a feira de Sorocaba.

Contra esta opinião oppõe-se o resultado da arrecadação.

Por elle fica evidente que grande numero de animaes, que entram pelos registros do sul, não sahem pelo do norte; fazendo assim decrescer a renda.

É o que exprimem os algarismos do ultimo triennio, no qual reformas aventurosas, e só reclamadas pelo interesse individual, foram feitas.

Escholio. Começando a execução do regulamento de 28 de Junho de 1861 no exercicio financeiro de 1862–63, arrecadaram nelle os registros do sul, á razão de 1/5, 15:335$360, quantia esta que, sommada á arrecadada no do norte (42:758$410) que cobra 4/5, prefaz a de 58:093$770.

Se a totalidade da imposição fosse percebida nos registros do sul, recolher-se-hia, attendendo-se ao numero de animaes que entraram, 76:676$800; não incluindo a importancia produzida pelos animaes crioulos, calculada em 6:000$000 annuaes.

Prejuiso verificado no exercicio de 1862–63—24:583$030.

No exercicio de 1863–64 produziram os registros de entrada 19:237$500, e o de sahida 65:553$750, ao todo 84:890$250.

Se o imposto tivesse sido integralmente arrecadado no Rio Negro e Xapecó, seria o rendimento da passagem de animaes de 96:187$500, que, reunidos aos 6:000$000 dos animaes crioulos, elevar-se-hia á 102:187$500.

Prejuiso verificado no exercicio de 1863–1864—17:297$250.

No exercicio de 1864–65, arrecadaram os registros de entrada 23:032$380; devendo, por consequencia, recolher o de sahida 92:129$520, correspondentes aos 4/5 que faltaram.

No entanto, apenas produziu a sua arrecadação 67:154$440.

Prejuiso no exercicio de 1864–65, inclusivè os 6:000$000 de animaes crioulos, 25:375$080.

O prejuiso do exercicio vigente, tomando-se o termo medio das differenças apontadas, é calculado em 22:000$000.

Em conclusão: nos quatro exercicios em que se deixou de cobrar todo o imposto nos registros de entrada, houve um decrescimento na renda de cerca de 88:000$000.

2.° Impossibilidade de fiscalisação.

Se fosse todo o imposto arrecadado á entrada dos animaes, como outr'ora, o registro do Itararé ficava representando uma estação verificadora das guias, que se ministravam aos tropeiros nos dous outros—Rio Negro e Xapecó.

Como se effectúa, porém, actualmente, não havendo outra estação fiscal alem da do Itararé, onde a mór parte da imposição é arrecadada, a fiscalisação é fraca e impotente.

Repousa a exactidão entre a arrecadação e o recolhimento sobre a probidade dos empregados, a qual, por mais severa que seja, não é sufficiente garantia.

3.° Impossibilidade de saber-se com exactidão, dentro do respectivo exercicio, qual a arrecadação da principal verba de receita.

Os inconvenientes que resultam desta circumstancia, simples na apparencia, parecem, comtudo, á commissão de muita importancia.

Com effeito, sendo o tempo da passagem das tropas, que vão á feira, no Itararé, o que decorre entre os mezes de Abril á Junho, ultimo trimestre do exercicio, segue-se que o producto é recolhido findo aquelle.

Assim, passa a administração durante o exercicio sem ter certeza da importancia que produzirá a principal verba da receita, e sem poder dispôr della; acontecendo, como já succedeu, que, esperando seja prospera a arrecadação, autorise sob tal base, despezas que se tornam por isso excessivas, quando a estimativa não se realisa depois.

O regulamento de 15 de Junho ultimo, conforme a demonstração feita, é ainda mais prejudicial á fazenda do que qualquer dos outros; pois concentra todo o pagamento no registro do Itararé, supprimindo os do Rio Negro e Xapecó.

Por este modo, nem a quinta parte do imposto pagarão os animaes que entrarem e não passarem pelo Itararé, ao envez do que agora acontece.

Corre como objeção uma idéa, até em documento official, posta ao pensamento da commissão.

Se diz que, ainda quando haja differença para menos, cobrando-se unicamente o imposto de animaes no Itararé, ella desapparece com a suppressão dos registros do Rio Negro e Xapecó, visto ser inferior a despeza que se faz com os empregados de taes estações.

Não é exacta esta apreciação.

Sem levar em linha de conta o augmento da diminuição, que occasionaria a suppressão dos ditos registros, como acima fica dito, temos que, estando ella calculada, conforme o systema actual, em 32:000$000 annuaes, e sendo a despeza com o Rio Negro e Xapecó de 5:640$000, restam ainda em favor da provincia 16:360$000.

Convêm mais lembrar que semelhante suppressão ou acabaria com as barreiras e collectorias existentes naquelles logares, ou não.

No primeiro caso, decresceia a renda, alem do mais, na importancia de rs. 2:119$834, termo medio tirado da arrecadação effectuada pelas barreiras e collectorias nos tres ultimos exercicios.

No segundo, não devendo a porrentagem dos empregados ser inferior á 2:000$000, conforme o ordenado no officio do 1.° vice-presidente, com data de 21 de Julho do anno passado, é claro que nenhuma conveniencia publica

aconselharia a continuação de semelhantes estações, cuja renda seria inferior para o pagamento dos agentes fiscaes, incluindo 562$100, pret de duas praças de policia, pelo menos.

Não parecendo á commissão adoptavel a base do regulamento de 15 de Junho de 1865, julga não dever entrar em mais considerações, tendentes á demonstrar outros inconvenientes que elle encerra.

Em conclusão, entende a commissão que o regulamento de 10 de Agosto de 1854 é o unico que póde ser aproveitado, com algumas modificações relativas aos prazos das lettras, que devem ser reduzidos.

A commissão espera que V. Ex. lhe releve as lacunas que apresenta este parecer.

Deus guarde á V. Ex.

Curityba, 30 de Janeiro de 1866.

Illm. e Exm. Sr. Dr. André Augusto de Padua Fleury, presidente da provincia.

Ernesto Francisco de Lima Santos.
Lucas Antonio Monteiro de Barros.
Joaquim Dias da Rocha.

Curityba — Typ. de C. M. Lopes.